

03/03/1999

Antara membayar tol dan kenaikan tiga cukai

Ebi Azly Abdullah

PENSWASTAAN lebuhraya di Malaysia bermula pada awal 80-an apabila kerajaan melaksanakan pembinaan Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban. Lebuhraya itu yang dibina Lembaga Lebuhraya Malaysia (LLM), menjadi seksyen pertama cadangan pembinaan Lebuhraya Utara-Selatan yang merentasi Semenanjung Malaysia.

Bagaimanapun, selepas LLM menyiapkan seksyen Ipoh-Changkat Jering pada 1985, kerajaan mendapati kos pembinaan keseluruhan lebuhraya itu terlalu tinggi dan memutuskan konsep penswastaan sebagai langkah terbaik untuk menyelesaikan beban berkenaan. Hasilnya, kerajaan menandatangani perjanjian konsesi dengan Projek Lebuhraya Utara-Selatan Sdn Bhd (Plus) bagi membiayai, mereka bentuk, membina, mengurus, mengendalikan dan menyenggarakan Lebuhraya Utara-Selatan (NSE), pada 1988.

Mengikut perjanjian berkenaan, Plus bukan saja mengendalikan 847.7 kilometer NSE, tetapi Lebuhraya Baru Lembah Klang (NKVE) dan Lebuhraya Persekutuan II. Pembinaan NSE adalah projek penswastaan terbesar seumpamanya di negara ini, melengkapkan rangkaian lebuhraya yang merentasi keseluruhan Semenanjung dari sempadan Thailand di utara hinggalah ke Johor di selatan.

Pembukaan NSE membolehkan perjalanan dari Bukit Kayu Hitam ke Johor Bahru lebih lancar dan pantas dengan mengambil masa lapan jam, kira-kira separuh tempoh perjalanan asal. Tempoh perjanjian konsesi itu berkuatkuasa selama 30 tahun, mulai 31 Mei 1988 dan menjelang pertengahan 2018, Plus akan menyerahkan semula lebuhraya berkenaan kepada kerajaan.

Hari ini, ramai yang mengkritik tindakan kerajaan menswastakan projek NSE itu, sedangkan mereka sebenarnya tidak mengambil kira kos RM6 bilion yang diperlukan bagi membina laluan bertaraf antarabangsa sejauh 848 kilometer itu. Perlu juga diperkatakan, bahawa kos berkenaan ditetapkan ketika negara mengalami kemelesetan ekonomi.

Sebenarnya, kerajaan boleh melaksanakan NSE, tetapi pembabitan kerajaan secara terus akan menyebabkan cukai petrol, jalan dan pendapatan dinaikkan kerana ketiga-tiga sumber itu sajalah yang boleh membiayai sebarang pembinaan projek infrastruktur yang begitu besar.

Bagaimanapun, kerajaan berpendapat sistem cukai hanya boleh dikenakan terhadap mereka yang menggunakan laluan itu kerana ia lebih adil.

Apabila projek NSE dimulakan pada 1988, sistem pembiayaan perlu ditetapkan terlebih dulu. Pada masa itu, pembiayaan projek masih belum diperkenalkan secara meluas di Malaysia dan pinjaman Plus adalah yang terbesar seumpamanya, membabitkan tempoh pembayaran balik selama 15 tahun.

Sehubungan itu, kerajaan memberi jaminan khas kepada Plus, iaitu jaminan jumlah lalu lintas minimum serta kenaikan kadar tol secara progresif.

Mengikut perjanjian konsesi, jika kenaikan tol tidak dibenarkan kerajaan, maka pampasan hendaklah dibayar kepada Plus.

Bagaimanapun, Plus menghadapi masalah awal apabila jangkakan kos pembinaan asal lebuhraya iaitu RM3.5 bilion oleh LLM, tidak mengambil kira kajian tanah secara terperinci. Apabila pembinaan mula dilaksanakan, ia mendapati kos meningkat kerana keadaan tanah yang tidak dijangka, serta kenaikan kos apabila ekonomi bertambah pulih.

Antara masalah kejuruteraan yang dihadapi Plus dalam membina NSE termasuk kerja pembinaan di atas tanah lembut, penggalian batu keras dan kerja penstabilannya, kerja tanah activate cooluvium serta pembinaan lebuhraya menerusi kawasan lombong, paya dan batu kapur.