

Misi ERLSB cabar

UM 14 APR 2002



IKA Putra-LRT dan STAR-LRT 'terpaksa' mengalah apabila kedua-dua projek itu diambil alih oleh kerajaan baru-baru ini, nasib serupa dijangka tidak akan menimpa projek Express Rail Link Sdn. Bhd. (ERLSB),

Menerusi komitmen bersepadu daripada pengurusan konsortium itu dengan menekankan kos pentadbiran rendah tetapi efisien, ERLSB memasang cita-cita untuk terus komited dalam industri tren negara.

Mengulas perkara itu, Pengerusi Eksekutif ERLSB, Datuk Nadzmi Mohamed Salleh mengakui bahawa projek kereta api atau tren lazimnya bukan suatu yang menguntungkan.

Atas kesedaran itu, beliau dan ahli lembaga pengarah tidak membenarkan kos pelaburan dalam projek bernilai RM2.4 bilion itu melebihi perbelanjaan syarikat.

"Kos kita dijaga rapi supaya tidak melangkaui apa yang dirancangkan," ujarnya dalam pertemuan dengan *Mingguan Malaysia*, bar-u-bar-u ini.

ERLSB, tegasnya, menyedari pahit maung ketika mahu bertapak dalam industri tren dengan menongkah arus krisis ekonomi serantau pada 1997.

Pembiayaan

Mengimbas detik itu, Nadzmi berkata, projek ERL sepatutnya dilaksanakan serentak dengan pembinaan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA).

Bagaimanapun oleh kerana krisis ekonomi melanda Asia pada 1997, ia terbengkalai. Pada masa sama, beliau ditawarkan oleh Perdana Menteri, Datuk Seri Dr. Mahathir Mohamad untuk mengendalikannya.

"Saya mulanya tidak berapa yakin mampu melaksanakannya kerana prestasi ekonomi negara terjejas teruk. Cabaran besarnya ialah sama ada projek seumpama ini mampu memperoleh pembiayaan daripada institusi kewangan.

"Lagipun Malaysia pada masa ini ditakrifkan oleh institusi kewangan asing sebagai "lokasi tidak meng-

Kemampuan Nadzmi

galakkan”.

Namun, ujar Nadzmi, dengan pembiayaan RM998 juta menerusi pinjaman kewangan oleh bank dengan kadar faedah menarik dan seimbang, ekuiti RM500 juta dari pemegang-pemegang saham serta peruntukan 665 juta Deutchmark dari Jerman, akhirnya pelaksanaan projek diteruskan.

Pembiayaan daripada Siemens AG menerusi pinjaman kredit ini disebabkan keyakinan mereka terhadap kebangkitan Malaysia daripada kegawatan ekonomi.

Sebab itu, tegas beliau, ERL amat berhati-hati dalam perbelanjaan kos syarikat, antaranya penggunaan tena-

ga ERLSB yang hanya seramai 69 orang digunakan secara maksimum.

Mengulas peranan kontraktor utama ERL, Siemens AG dalam pelaksanaan projek raksasa itu, Nadzmi berkata, sungguhpun konglomerat Jerman itu memiliki 51 peratus ekuiti dalam ERLSB, ini tidak bermakna pihaknya mengambil sikap ‘lepas tangan’.

ERLSB sebaliknya akan cuba mengimbangi semula dengan menasaskan tempoh tiga tahun bagi membeli balik ekuiti berkenaan.

Dalam melicinkan pengambilan ini ERLSB menubuhkan syarikat sekutunya, Express Rail Link Maintenance Support (EMAS) yang akan memas-

tikan segala spesifikasi yang dikehendaki syarikat dalam kontrak dipenuhi.

Menerusi pendekatan ini juga, ERLSB tidak perlu membayar kos latihan pemindahan teknologi oleh kerana para pegawai syarikat telah diletakkan dalam EMAS.

“Oleh itu dalam tempoh tiga tahun mulai Sabtu ini, kita akan menghasilkan satu kitaran yang dapat mendedahkan rakyat tempatan dengan kemahiran secukupnya untuk mengendalikan tren laju ini,” katanya.

Ia langkah proaktif yang digerakkan oleh pihak pengurusan bagi menjayakan misi berwawasan syarikat dalam menerajui sektor pengangkutan tren pada era mencabar ini. ,