

## **Pemilikan PLUS Harus Kekal Status Quo**

**Bernama**

**4 Mei, 2014**

KUALA LUMPUR, 4 Mei (Bernama) -- Lebuhraya Utara-Selatan, aset kritikal negara yang merentasi lapan negeri di Semenanjung Malaysia adalah pemangkin kepada nadi pembangunan negara dan harus dikekalkan hak miliknya, demikian menurut seorang penganalisis.

Pengarah FA Securities, Zakie Ahmad Shariff, berkata PLUS Malaysia Berhad (PLUS), pemegang konsesi lebuhraya tersebut, kini dimiliki bersama dua agensi kerajaan, Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP) dan Kumpulan UEM Berhad (UEM), dan cadangan untuk memiliknegerakan PLUS kelihatan dangkal.

""Kenapa kita pilih untuk UEM dan KWSP mengambalalih PLUS empat tahun lepas ialah untuk memberi faedah kepada negara, memperbaiki kedudukan kewangan serta penyelenggaraannya dan mereka telah menunjukkan prestasi yang sangat baik," katanya ketika mengulas PLUS, yang kini menjadi sasaran pengambilalihan oleh sebuah syarikat swasta.

Pemilikan sekarang bukan sekadar telah menjadikannya milik rakyat, malah secara langsung memberi manfaat kepada lebih 14 juta pencarum KWSP.

Sebaliknya, beliau mengalu-alukan pihak ketiga mengambil alih lebuhraya bertol dalam bandar memandangkan faktor kekerapan penggunaan lebuhraya dalam kehidupan seharian warga kota berbanding lebuhraya PLUS di luar kota.

"Kalau betul-betul nak tolong rakyat, lihatlah lebuhraya bertol dalam bandar, bukan PLUS. Kalau sesebuah syarikat ingin mengambil alih tol-tol yang ada, kenapa tidak ambil alih tol-tol seperti LDP dan sebagainya."

Zakie yang juga pakar ekonomi turut berpendapat bahawa selaku pemilik aset terbesar yang menjadi tulang belakang kepada rangkaian pengangkutan Semenanjung Malaysia, adalah wajar bagi PLUS kekal status quo.

Katanya lagi, pengguna lebih terbeban dengan tol di lebuhraya dalam bandar berbanding dengan lebuhraya antara negeri.

"Lebuhraya seperti PLUS, biasanya, kita gunakan untuk perjalanan yang jauh, dari Kuala Lumpur ke Ipoh, dari Kuala Lumpur ke Pulau Pinang atau ke Johor contohnya. Kita tidak gunakan setiap hari," tegas beliau.

Beliau berkata untuk meringankan beban kerajaan, rangkaian lebuhraya PLUS telah dibangunkan oleh pihak swasta berdasarkan konsep 'bina-kendali-pindah' (BOT).

"Kembalinya PLUS ke tangan kerajaan melalui usaha sama KWSP dan UEM adalah selaras dengan matlamat penswataan negara.

"Biarlah kedua agensi kerajaan ini, KWSP dan UEM, mendapat manfaat daripada pelaburan mereka, tambahan pula rakyat juga yang meraih faedahnya. Untuk diserahkan semula kepada pihak swasta, saya tidak nampak rasionalnya," ujar beliau.

Kata Zakie, lebuhraya PLUS yang berusia lebih 20 tahun kini sudah matang dan menjadi pemangkin kepada ekonomi negara.

Pada awal pembukaannya, lebuhraya tersebut mempunyai empat laluan sahaja.

Pertumbuhan ekonomi yang pesat di sepanjang lebuhraya menyaksikan penambahan laluan ketiga dan keempat di beberapa kawasan lebuhraya itu untuk menampung peningkatan pengguna lebuhraya.

PLUS juga telah menaik taraf serta menambah beberapa kawasan Rehat dan Rawat (R&R) dan juga Hentian Sebelah.

Di samping itu, PLUS juga melaksanakan kerja-kerja penyelenggaraan terutamanya bagi 4,000 lereng bukit di sepanjang lebuhraya tersebut untuk memastikan keselamatan dan keselesaan para pengguna.

"Pembinaan tambahan ini sebenarnya dibiayai oleh kita, rakyat - kita bayar tol apabila menggunakan lebuhraya. Kutipan tol inilah yang menyumbang kepada operasi PLUS," tegasnya.

Seruan agar hak milik PLUS kekal status quo turut disokong oleh Dr Ervina Alfian, Pensyarah Kanan di Fakulti Perniagaan dan Perakaunan, Universiti Malaya.

"Adalah jauh lebih baik bagi orang ramai jika lebuhraya itu kekal milik kerajaan. Ia sebenarnya adalah untuk kepentingan orang ramai secara keseluruhan," katanya.

Ervina berkata operasi lebuhraya berdepan dengan pelbagai risiko sama ada dari aspek politik, pasaran, pembinaan ataupun permintaan, dan aset berharga seperti Lebuhraya Utara Selatan tidak seharusnya berada di tangan pihak swasta untuk mengelakkannya daripada dicagarkan bagi menyokong pinjaman.

Peningkatan kos sara hidup kini memerlukan kerajaan mengkaji semula kekerapan peningkatan kadar tol.

PLUS, bagaimanapun, telah melalui beberapa fasa penstrukturan semula untuk meringankan beban rakyat, dan kini kadar kenaikan tolnya lebih rendah.

Pada 2011, kadar kenaikan tol PLUS telah disemak semula semasa pengambilalihannya oleh KSWP dan UEM; dikurangkan dan ditetapkan pada kadar 5 peratus setiap 3 tahun berbanding 10 peratus bagi setiap 3 tahun sebelum ini.

Di samping itu, dua agensi kerajaan tersebut telah melepaskan baki pampasan berjumlah RM2.9 billion pada Disember 2011 serta pampasan berjumlah RM3.6 bilion bagi pembekuan kadar tol selama 5 tahun dari 2011 hingga 2015.

Kali terakhir PLUS menaikkan kadar tol adalah pada 2005 dan dengan semakan semula kadar tol pada 2011, kenaikan seterusnya hanya akan dilaksanakan pada 2016. Ini bermakna kadar tol kekal selama 10 tahun.

Beliau juga berpendapat bahawa prestasi konsisten PLUS di bawah KWSP dan UEM kini memberi petunjuk meyakinkan bahawa PLUS tidak perlu dipindah milik.

Ditanya mengenai tawaran pengambilalihan PLUS dengan memberi jaminan bahawa kadar tol tidak akan dinaikkan sepanjang tempoh konsensi sehingga 2038 yang bakal menjimatkan kerajaan sebanyak RM40 bilion, beliau berkata adalah terlalu sukar untuk diyakini ini akan dapat dilaksanakan dalam keadaan ekonomi dunia yang tidak menentu seperti kenaikan yang akan mempengaruhi harga bitumen dan kos-kos lain untuk menyelenggara lebuhraya.

"Saya rasa tidak munasabah kalau sesebuah syarikat itu boleh membuat janji atau memberi satu jaminan bahawa tol tidak akan dinaikkan selama 24 tahun lagi. Tempoh ini terlalu lama," katanya.

Copyright © 2014 BERNAMA

Source: <http://www.bernama.com/bernama/v7/bm/newsindex.php?id=1035542>