



DR 8 TAHUN 2016  
DEWAN RAKYAT YANG KETIGA BELAS  
PENGAL KEEMPAT



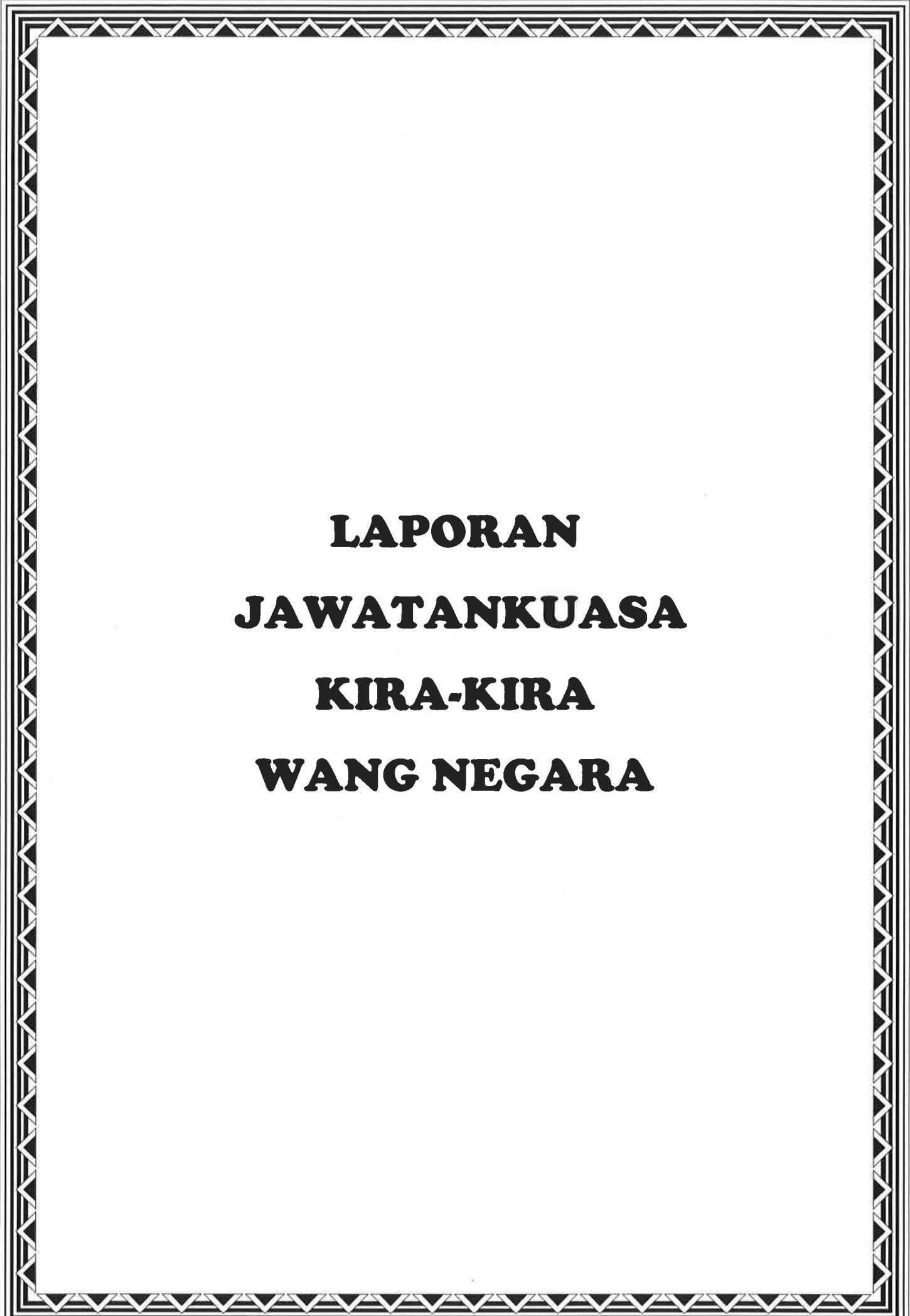
LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA  
PARLIMEN KETIGA BELAS

PROJEK PENGALIHAN OPERASI KERETA API TANAH MELAYU BERHAD DARI  
TANJONG PAGAR KE WOODLANDS (STESEN), SINGAPURA DAN KEMPAS  
BARU (DEPOH), JOHOR BAHRU

KEMENTERIAN PENGANGKUTAN

**LAPORAN**  
**JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA**  
**PARLIMEN KETIGA BELAS**

<b>BIL</b>	<b>PERKARA</b>	<b>MUKA SURAT</b>
<b>1.</b>	<b>LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA (PAC) PARLIMEN BERHUBUNG PROJEK PENGALIHAN OPERASI KERETA API TANAH MELAYU BERHAD DARI TANJONG PAGAR KE WOODLANDS (STESEN), SINGAPURA DAN KEMPAS BARU (DEPOH), JOHOR BHARU</b>	<b>1-13</b>
<b>2.</b>	<b>RUMUSAN &amp; SYOR JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA</b>	<b>14-16</b>
<b>3.</b>	<b>AGENDA MESYUARAT</b>	
<b>4.</b>	<b>LAPORAN PROSIDING</b>	
<b>5.</b>	<b>DOKUMEN PEMBENTANGAN</b>	



**LAPORAN  
JAWATANKUASA  
KIRA-KIRA  
WANG NEGARA**

**LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA  
(PAC) PARLIMEN BERHUBUNG PROJEK PENGALIHAN OPERASI  
KERETA API TANAH MELAYU BERHAD DARI TANJONG PAGAR  
KE WOODLANDS (STESEN), SINGAPURA DAN KEMPAS BARU  
(DEPOH), JOHOR BAHRU**

**1. PENDAHULUAN.**

Isu berhubung Projek Pengalihan Operasi Kereta Api Tanah Melayu Berhad Dari Tanjong Pagar Ke Woodlands (Stesen), Singapura Dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru dibangkitkan dalam pembentangan Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2013 Siri 3 di Dewan Rakyat pada 10 November 2014.

Jawatankuasa Kira-Kira Wang Negara (PAC) Parlimen berpendapat isu berkenaan perlu dibincangkan dengan lebih lanjut dan terperinci bagi membolehkan pendapat dan syor terhadap isu-isu yang berbangkit dalam Projek Pengalihan Operasi Kereta Api Tanah Melayu Berhad Dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru dikenalpasti.

## **2. OBJEKTIF PERBINCANGAN.**

Selaras dengan mandat yang diberikan di bawah Perkara 77 Peraturan-peraturan Majlis Mesyuarat Dewan Rakyat serta Perkara 304(a) Arahan Perbendaharaan (Pindaan 2008), Jawatankuasa telah membincangkan penemuan audit dengan dengan tujuan:

- Menentukan sama ada prosedur perolehan Kerajaan dibuat sewajarnya dan mengikut peraturan yang ditetapkan;
- Mengenal pasti punca kelewatan kerja-kerja pengalihan dan pembinaan depoh penyenggaraan;
- Mengesyorkan tindakan yang patut diambil terhadap semua pihak yang terlibat sekiranya didapati berlaku penyelewengan dalam perbelanjaan wang awam.

## **3. SKOP DAN METODOLOGI.**

Perbincangan telah dibuat melalui pendekatan berikut:

- i. Menjemput Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan) bagi memberi penjelasan berhubung isu yang dibangkitkan;
- ii. Memanggil pihak yang terlibat dalam projek ini iaitu Ketua Setiausaha (KSU) Kementerian Pengangkutan selaku Pegawai Pengawal dan Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) untuk memberi penjelasan mengenai maklum balas dan tindakan yang sudah dan akan diambil; dan

- iii. Menjemput wakil dari agensi pusat seperti Kementerian Kewangan; Jabatan Akauntan Negara; Jabatan Perkhidmatan Awam dan Unit Perancang Ekonomi untuk hadir bersama.

#### **4. LATAR BELAKANG PROJEK PENGALIHAN OPERASI KERETAPI TANAH MELAYU BERHAD (KTMB) DARI TANJONG PAGAR KE WOODLANDS (STESEN), SINGAPURA DAN KEMPAS BARU (DEPOH), JOHOR BAHRU.**

Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru, Johor melibatkan projek pembinaan depoh penyenggaraan KTMB berjumlah RM41.77 juta dan kerja pengubahsuaian di Woodlands Train Checkpoint (WTCP), Singapura berjumlah SGD980,869.

Pengalihan operasi tersebut merupakan hasil daripada “*Agreement Between The Government Of Malaysia And The Government Of Singapore To Implement The Points Of Agreement On Malayan Railway Land In Singapore Between Government Of Malaysia And Government Of Singapore And The Joint Statement On Singapore-Malaysia Leaders’ Retreat Of 24 May 2010*” yang ditandatangani pada 27 Jun 2011.

Perjanjian itu memutuskan supaya Malaysia memindahkan operasi kereta api KTMB keluar dari Singapura mulai 1 Julai 2011.

Projek pembinaan depoh penyenggaraan KTMB ini bertujuan untuk menggantikan kemudahan sedia ada di Stesen Keretapi Tanjong Pagar, Singapura dan menyediakan kemudahan penyenggaraan yang sempurna kepada tren yang beroperasi di sektor Selatan Malaysia serta memastikan aspek keselamatan terjamin.

Projek pembinaan depoh penyenggaraan KTMB dilaksanakan secara reka dan bina oleh Hisniaga Sdn. Bhd. (HSB) yang dilantik melalui kaedah tender terhad bagi tempoh 18 bulan iaitu mulai 17 Januari 2012 hingga 16 Julai 2013.

Manakala kaedah perolehan kerja pengubahsuaian di WTCP dilaksanakan oleh Kerajaan Singapura.

## **5. HASIL PERBINCANGAN.**

Sesi perbincangan dimulakan dengan penjelasan awal mengenai isu yang berkenaan oleh Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan) kepada PAC Parlimen.

Selanjutnya, pihak yang terlibat dengan isu yang dibangkitkan iaitu Kementerian Pengangkutan yang diwakili oleh YBhg. Datuk Dr. Ismail Bin Haji Bakar, Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Encik Ruzain Bin Idris, Setiausaha Bahagian (Pembangunan) Kementerian Pengangkutan, manakala KTMB diwakili oleh Tuan Haji Hilmi Bin Mohammad, Naib Presiden Kanan Teknikal.

Perkara yang dibincangkan secara umumnya diringkaskan seperti berikut:

### **5.1. Penjelasan Awal Oleh Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan) Serta Timbalan Pengarah Audit, Sektor Audit Kerajaan Persekutuan.**

Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan) telah memaklumkan mengenai hasil kajian terhadap Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) Dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru:

- a) Secara keseluruhannya pembinaan depoh penyenggaraan KTMB di Kempas Baru adalah kurang memuaskan kerana belum siap setakat bulan Ogos 2014 berbanding jadual yang ditetapkan setelah mengambil kira satu lanjutan masa pertama yang telah diluluskan yang berakhir pada 1 November 2013. Manakala kerja pengubahsuaian stesen di Woodlands telah siap mengikut jadual di mana kontraktornya dilantik oleh Kerajaan Singapura.
- b) Timbalan Pengarah Audit, Sektor Audit Kerajaan Persekutuan turut memaklumkan dengan lebih lanjut penemuan dan isu Audit yang telah dibangkitkan seperti berikut:



- i. Sehingga lawatan Audit pada 31 Disember 2013, kemajuan sebenar projek hanya 81.04% berbanding sepatutnya telah siap;
- ii. 5 komponen kerja iaitu sistem semboyan; *trolley shed; training (equipment and system); landscape* dan *inspection and certification of completion and compliance* belum dimulakan.
- iii. Berdasarkan Surat Setuju Terima (SST), tempoh penyiapan untuk keseluruhan depot adalah pada 16 Julai 2013 iaitu 18 bulan. Manakala tarikh siap selepas EOT adalah pada 1 November 2013.
- iv. Bagi kerja *running bungalow*, satu tempoh lanjutan masa (EOT) sehingga 15 Ogos 2012 (30 hari) telah diluluskan namun kerja hanya disiapkan pada 27 September 2012 dan Gantirugi Tertentu (LAD) sebanyak RM32,336 telah dikenakan.
- v. Bagi kerja depot penyenggaraan satu EOT telah diberikan sehingga 1 November 2013 telah diluluskan dan LAD sejumlah RM418,560 telah dikenakan. Namun sehingga 28 Mac 2015 projek tersebut masih belum disiapkan.

- vi. Bagi aktiviti kerja-kerja tanah yang berkeluasan 45.81 ekar, peratus kerja siap adalah 97.83%. Semakan juga mendapati lokasi tapak asal tanah telah dianjakkan 700 meter ke sebelah utara dan aras tapak telah ditinggikan sebanyak 24.88 meter berbanding aras asal bagi tujuan penyelarasan dengan ketinggian reka bentuk jajaran landasan di bawah skop cadangan bangunan depot dan jajaran Projek Landasan Berkembar Elektrik (PLBE) Gemas-Johor Bahru.
- vii. Untuk kerja-kerja landasan, peratus siap adalah 3.49% berbanding 100% sepatutnya siap. Permohonan kontraktor untuk menggunakan rel terpakai jenis UIC54 berbanding jenis BS80A seperti syarat kontrak masih belum diputuskan oleh Jawatankuasa Perubahan Kerja. Antara alasan permohonan adalah kerana pembekalan rel BS80A akan mengambil masa selama 6 bulan dan mengambil kira Projek Landasan Berkembar Elektrik Gemas – Johor Bahru juga akan menggunakan rel jenis UIC54.
- viii. Untuk kerja-kerja persemboyanan masih tidak dilaksanakan akibat dari kerja-kerja tanah dan landasan yang masih belum siap.

- ix. Prestasi kerja pembinaan bangunan pentadbiran dan *coach shed* pada peratus siap 93.9% ketika lawatan Audit pada 11 Ogos 2014 walaupun sepatutnya siap pada 1 November 2013.
- x. Prestasi perbelanjaan sehingga tahun 2013 adalah berjumlah RM34.26 juta (84%) berbanding nilai kontrak berjumlah RM41.77 juta.
- xi. Audit juga mendapati kerja-kerja tapak dimulakan tanpa kelulusan kebenaran merancang oleh Majlis Bandar Raya Johor Baru iaitu tarikh permohonan kebenaran merancang adalah 150 hari selepas tarikh pemilikan tapak pada 17 Januari 2012.
- xii. Kerja-kerja kabel fiber optik di kawasan landasan *take off point* dan *detention point* telah lewat dialihkan. Status terkini mendapati kerja pengalihan kabel fiber optik ini telah selesai sepenuhnya pada 21 Jun 2014.
- xiii. Kontrak telah lewat ditandatangani selama 127 hari selepas tempoh 4 bulan daripada tarikh SST dikeluarkan.
- xiv. Bangunan *running bungalow* telah dikeluarkan Sijil Perakuan Siap Kerja pada 9 Oktober 2012 namun Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan untuk

keseluruhan projek masih belum dikeluarkan sedangkan bangunan tersebut telah digunakan oleh kakitangan KTMB.

## **5.2. Keterangan KSU Kementerian Pengangkutan dan Setiausaha Bahagian (Pembangunan) Kementerian Pengangkutan.**

KSU Kementerian Pengangkutan memaklumkan beliau telah mengadakan lawatan ke depoh Kempas Baru setelah mengambil alih tugas sebagai Ketua Setiausaha Kementerian pada bulan November 2014. Seterusnya, KSU memberikan penjelasan berkaitan perkara-perkara yang telah dibangkitkan dalam LKAN Tahun 2013 Siri 3 seperti berikut:

- 5.2.1. Kelewatan kerja tanah telah menyebabkan kelewatan keseluruhan projek. Ini kerana, pihak Kementerian mengambil masa untuk mengetahui jajaran sebenar trek PLBE bagi mengelakkan projek pembangunan depoh KTMB dibina di atas jajaran tersebut. Perkara ini menyebabkan kelewatan kerja tanah dan pelaksanaan pembinaan depot tersebut.
- 5.2.2. Penukaran jenis rel daripada BS80A (seperti syarat kontrak) kepada UIC54 adalah disebabkan oleh teknikal *viability* jenis rel UIC54 di mana rel ini adalah lebih tahan berbanding BS80A dan dapat menampung beban melebihi 20 tan serta mempunyai jangka hayat yang lebih panjang iaitu 30 hingga 35 tahun. Rel UIC54 ini akan diambil dari lebihan daripada rel yang digunakan untuk PLBE Seremban

– Gemas yang telah dibuat *rehabilitatie* (pemulihan). Di samping itu, penggunaan UIC54 juga boleh menjimatkan kos berjumlah RM800,000.

5.2.3 Pelantikan kontraktor untuk kerja-kerja pembinaan depoh ini melibatkan tiga kali proses tender. Tender pertama adalah tender terbuka di mana lapan petender mengambil bahagian. Akibat berlaku perubahan skop, Kementerian membuat tender kedua dan ketiga secara terhad terhadap lapan petender yang mengambil bahagian dalam tender pertama yang akhirnya syarikat Hisniaga Sdn Bhd berjaya dipilih mengikut aspek *technically dan financially*.

Isu kelewatan penyiapan projek ini antaranya berpunca dari tiada kesungguhan dan *capability* oleh kontraktor dan juga kelemahan pemantauan oleh Kementerian. EOT kedua telah diberikan yang berakhir pada 16 April 2014 namun peratus kerja siap adalah pada 99.5% sehingga sekarang.

5.2.4. Kelewatan kerja semboyan juga berkaitan dengan isu kelewatan kerja tanah iaitu di mana sebelum kerja semboyan dapat dilaksanakan, kerja tanah dan kerja landasan mestilah disiapkan dahulu. Sehubungan itu, kelewatan kerja tanah dan landasan telah menyumbang kepada kelewatan kerja semboyan.

- 5.2.5. KSU Kementerian Pengangkutan juga memaklumkan bahawa kerja bagi bangunan pentadbiran telah siap pada 26 Mei 2014 dan *coach shed* telah siap dibina pada 7 Oktober 2014. Kementerian juga telah mengenakan ganti rugi Tertentu dan Ditetapkan kepada Kontraktor atas kelewatan tersebut.
- 5.2.6. Kontraktor telah mendapat kelulusan kebenaran merancang secara bersyarat daripada pihak Majlis Bandaraya Johor Bahru (MBJB) tetapi kelulusan penuh hanya diperolehi pada 9 April 2013. Bagaimanapun, perkara ini tidak menghalang daripada Kontraktor untuk meneruskan kerja kerana memang berlaku masalah dalam mendapatkan kelulusan daripada pihak MBJB. Adalah menjadi tanggungjawab Kontraktor untuk mendapatkan kelulusan tersebut dan KTMB telah mengeluarkan Laporan Ketidakpatuhan (NCR) pada bulan April 2012 kerana memulakan kerja tanpa kelulusan kebenaran merancang.
- 5.2.7. Isu kelewatan pengalihan kabel fiber optik berlaku akibat terdapat pertembungan dengan jajaran landasan antara Gemas ke Johor Bahru. KSU juga memaklumkan perkara ini telah dibangkitkan di dalam mesyuarat-mesyuarat tapak yang telah diadakan dan meminta Kontraktor untuk mengambil tindakan segera. Bagaimanapun, Kontraktor tidak mengambil serius perkara ini walaupun telah diperingatkan beberapa kali yang akhirnya selesai pada 21 Jun 2014.

- 5.2.8. Kelewatan menandatangani Kontrak diambil maklum oleh pihak Kementerian dan berjanji untuk tidak mengulangi perkara ini. Mesyuarat dimaklumkan bahawa Kontrak telah ditandatangani pada 24 Julai 2012 iaitu 127 hari selepas 4 bulan dari tarikh SST.
- 5.2.9. Sijil Siap Bina Dan Pematuhan (CCC) masih belum dikeluarkan dan hanya akan dikeluarkan bagi keseluruhan projek. Bagi menjamin kepentingan Kerajaan, pihak Kementerian akan mengasingkan perkara yang seumpamanya bagi membolehkan CCC dapat dikeluarkan secara berasingan. Bagaimanapun, Perunding telah mengesahkan bahawa *running bungalow* tersebut adalah selamat untuk diduduki.
- 5.2.10. Cadangan untuk menamatkan Kontraktor sukar dibuat kerana Kementerian perlu menimbangkan masalah lain seperti peningkatan kos projek bagi menyiapkan baki kerja yang hanya 0.5%. Sehingga kini baki bayaran adalah sebanyak 5.6% sahaja dan Ganti rugi Tertentu dan Ditetapkan yang akan dikenakan dengan anggaran RM2.43 juta.

KSU Kementerian Pengangkutan, juga memberi penjelasan lanjut mengenai perkara berikut:

- 5.2.11 Lesen operasi KTMB di Pantai Timur telah digantung oleh Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) kerana isu-isu keselamatan selepas landasan trek rosak akibat banjir. Sejumlah RM2.3 bilion telah diperuntukkan Kerajaan untuk penambahbaikan di dalam RMK-10 dan RMK-11 bagi memastikan perkhidmatan KTMB kepada rakyat dan tahap keselamatan dapat dipertingkatkan.

### **5.3. Keterangan Naib Presiden Kanan Teknikal KTMB.**

- 5.3.1 Berlaku kelewatan permohonan pertukaran rel dari BS80A kepada UIC54 kerana maklumat permohonan awal oleh kontraktor adalah tidak lengkap yang mengakibatkan Jawatankuasa Perubahan Kerja menolak. Kontraktor dan juru perunding mengambil masa yang lama untuk menyiapkan maklumat untuk permohonan semula yang akhirnya baru ia diluluskan pada 1 Julai 2014.

## **Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara**



**RUMUSAN & SYOR  
JAWATANKUASA  
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

❖ **Bilangan 20/ 2015 pada Khamis 2 April 2015**

## 6. RUMUSAN PAC PARLIMEN.

6.1. Berlaku kelewatan yang ketara terhadap projek pembinaan depoh KTMB di Kempas Baru, Johor Baru iaitu yang sepatutnya siap pada 16 April 2014 selepas mengambil kira EOT yang kedua.

6.2 Antara punca kelewatan projek adalah akibat dari kegagalan Kontraktor memberi komitmen yang tinggi dan tidak menjaga kepentingan Kerajaan dalam mematuhi syarat-syarat kontrak serta kelemahan perancangan dalam mengenal pasti jajaran laluan PLBE yang mengganggu pelaksanaan projek pembinaan depoh.

6.3 Kegagalan pihak Kementerian/kontraktor untuk mendapatkan Sijil Perakuan Siap Bina (CCC) untuk *running bungalow* yang telah pun digunakan oleh kakitangan KTMB akan menimbulkan risiko keselamatan jika sesuatu yang buruk berlaku.

6.4 PAC Parlimen kesal kelewatan projek ini disiapkan berbanding dengan Singapura menyebabkan imej negara terjejas.

## 7. SYOR PAC PARLIMEN.

Bagi tujuan penambahbaikan akan datang, PAC Parlimen mencadangkan beberapa perkara seperti berikut:

7.1 MOT dan KTMB perlu mematuhi pekeliling dan proses perolehan kontrak bagi projek yang akan datang.

7.2 Pada masa hadapan pihak Kementerian perlu menjalankan kerja pemantauan yang lebih terperinci supaya projek yang dilaksanakan dapat disiapkan mengikut jadual. Denda lewat haruslah dikenakan kepada Kontraktor mengikut syarat-syarat kontrak.

7.3 Pihak Kementerian dan KTMB juga adalah dipohon supaya menjalankan satu program transformasi secara menyeluruh terhadap sistem operasi dan pengurusan KTMB supaya tahap perkhidmatan dan tadbir urus dapat dipertingkatkan. Ia meliputi perancangan yang sesuai terhadap pengurusan aset-aset KTMB untuk jangka masa panjang (*sustainability*).

7.5 Masalah kelemahan koordinasi diantara Jabatan dalam Kementerian yang sama kerana gagal mengenalpasti jajaran yang sama bagi projek PLBE dengan projek pengalihan operasi KTMB tidak sepatutnya berlaku.

7.6 Kementerian seharusnya tidak bertolak ansur apabila kontraktor memulakan projek tanpa kelulusan kebenaran merancang dari MBBJ.

## **Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara**

**AGENDA MESYUARAT  
JAWATANKUASA  
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

❖ **Bilangan 20/ 2015 pada Khamis 2 April 2015**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA  
BIL 20/2015 PADA KHAMIS 2 APRIL 2015  
DI BILIK MESYUARAT JAWATANKUASA 2, BANGUNAN PARLIMEN**

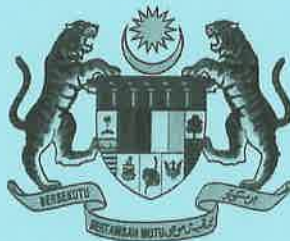
<b>TARIKH / HARI / MASA</b>	<b>PERKARA</b>	<b>KEMENTERIAN/ JABATAN/ AGENSI TERLIBAT</b>
<p style="text-align: center;"><b>2 April 2015 (Khamis)</b></p> <p style="text-align: center;"><b>2.30 petang</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad Dari Tanjong Pagar Ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru, Johor</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Kementerian Pengangkutan</b></p>

# **LAPORAN PROSIDING**

❖ **Bilangan 20/ 2015 pada Khamis 2 April 2015**

**Bil.20**

**Khamis  
2 April 2015**



**MALAYSIA**

**LAPORAN PROSIDING**

**MESYUARAT JAWATANKUASA  
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

**Mengenai:**

**Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu  
Berhad Dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen),  
Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Baru, Johor**

**- Kementerian Pengangkutan**

**PARLIMEN KETIGA BELAS  
PENGAL KETIGA**



---

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA  
BILIK JAWATANKUASA 2, TINGKAT 1 BLOK A  
PARLIMEN MALAYSIA  
KHAMIS, 2 APRIL 2015**

---

**AHLI-AHLI JAWATANKUASA**

**Hadir**

Y.B. Datuk Nur Jazlan bin Mohamed - *Pengerusi*  
Y.B. Dr. Tan Seng Giaw [Kepong] - *Timbalan Pengerusi*  
Y.B. Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]  
Y.B. Datuk Mas Ermieyati binti Samsudin [Masjid Tanah]  
Y.B. Datuk Madius bin Tangau [Tuaran]  
Y.B. Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]

**Tidak Hadir [Dengan Maaf]**

Y.B. Datuk Seri Reezal Merican [Kepala Batas]  
Y.B. Datuk Liang Teck Meng [Simpang Renggam]  
Y.B. Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Limbang]  
Y.B. Datuk Wee Jeck Seng [Tanjong Piai]  
Y.B. Dato' Kamarul Baharin bin Abbas [Telok Kemang]  
Y.B. Tuan William Leong Jee Keen [Selayang]  
Y.B. Dato' Kamarudin bin Jaffar [Tumpat]  
Y.Bhg. Datuk Roosme binti Hamzah - *Setiausaha*

**URUS SETIA**

Encik Amisyahrizan bin Amir Khan [Ketua Penolong Setiausaha (Perundangan dan Prosiding)]  
Encik Nasrul Izani bin Ramli [Penolong Setiausaha (Pejabat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara)]  
Encik Ahmad Johan bin Afandi [Pegawai Khas Pengerusi Jawatankuasa]  
Puan Siti Rohaini binti Roslan [Penolong Pegawai Teknologi Maklumat]

**HADIR BERSAMA**

**Jabatan Audit Negara**

Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]  
Puan Saadatul Nafisah binti Bashir Ahmad [Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan]  
Encik Saiful Anuar bin Zakaria [Timbalan Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan)]  
Puan Nik Norwati binti Nik Harun [Penolong Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan)]

(Samb/-)

---

**HADIR BERSAMA** *(Samb/-)*

**Jabatan Audit Negara** *(Samb/-)*

Ir. Zamani Md. Jidin [Timbalan Pengarah Sektor Pengurusan]

Encik Abdul Rahman bin Abdul Hadi [Penolong Juruaudit Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan)]

**Kementerian Kewangan**

Encik Rosli bin Yaakub [Ketua Unit Parlimen & Kabinet]

**Unit Perancang Ekonomi**

Encik Azhar bin Noraini [Pengarah Seksyen Infrastruktur dan Kemudahan Awam]

**Jabatan Perkhidmatan Awam**

Encik Ali Badaruddin bin Abdul Kadir [Timbalan Pengarah Kanan (Perkhidmatan)]

**SAKSI-SAKSI**

**Kementerian Pengangkutan**

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar [Ketua Setiausaha]

Encik Chua Kok Ching [Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan)]

Encik Ruzain bin Idris [Setiausaha Bahagian (Pembangunan)]

Encik Ahmad Saiful Hisyam bin Johari [Juru Ukur Bahan (Pasukan Khas Gemas-JB)]

**Keretapi Tanah Melayu Berhad**

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad [Naib Presiden Kanan Teknikal]

Encik Ismail bin Said [Pengurus Besar Bahagian Pengurusan Projek]

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari [Wakil Bahagian Pengurusan Projek]

---

**LAPORAN PROSIDING**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA  
PARLIMEN KETIGA BELAS, PENGGAL KEDUA**

**Khamis, 2 April 2015**

**Bilik Jawatankuasa 2, Tingkat 1, Blok A, Parlimen Malaysia, Kuala Lumpur**

**Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.46 petang**

*[Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed  
mempengerusikan Mesyuarat]*

---

**Tuan Pengerusi:** Yang saya hormati Yang Berhormat Timbalan Pengerusi, Ahli-ahli Jawatankuasa PAC, Datuk Anwari serta pasukan daripada Jabatan Audit, wakil-wakil kementerian, selamat petang dan selamat datang ke mesyuarat prosiding kita pada hari ini berkenaan dengan Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru. Perkara ini di bawah Kementerian Pengangkutan.

Isu ini telah timbul dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2013 Siri 3 dan melibatkan pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB berjumlah RM41.77 juta dan juga kerja-kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint*, Singapura yang membabitkan kos SGD980,869. Pengalihan operasi ini adalah susulan daripada *Agreement between the Government of Malaysia and the Government of Singapore to Implement the Points of Agreement on Malayan Railway Land in Singapore between the Government of Malaysia and the Government of Singapore and the Joint Statement on Singapore-Malaysia Leaders' Retreat of 24 May 2010*. Perjanjian ini telah memutuskan supaya Malaysia memindahkan operasi kereta apinya keluar daripada Singapura menjelang 1 Julai 2011.

Projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini bertujuan untuk menggantikan kemudahan yang ada di Stesen Keretapi Tanjong Pagar, Singapura dan menyediakan kemudahan penyenggaraan yang sempurna kepada kereta api yang beroperasi bagi sektor selatan. Projek pembinaan ini dilaksanakan secara reka dan bina oleh Hisniaga Sdn Bhd yang dilantik secara tender terhad. Manakala untuk kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* pula dilaksanakan oleh Kerajaan Singapura. Skop kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* yang merangkumi dua kawasan adalah dibiayai oleh Kerajaan Singapura dan Kerajaan Malaysia.

Jadi berdasarkan pengauditan yang dijalankan oleh Jabatan Audit Negara pada Disember 2013 hingga Ogos 2014, mendapati bahawa pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini adalah kurang memuaskan kerana ia belum siap dan tidak mengikut jadual yang ditetapkan. Ini saya boleh sahkanlah sebagai Ahli Parlimen Pulaui, di mana kawasan Kempas Baru ini terletak dalam Parlimen Pulaui. [Ketawa] Manakala kerja-kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* telah disiapkan mengikut jadual.

■1450

Walaupun bagaimanapun, terdapat beberapa kelemahan yang dikenal pasti dalam pengauditan yang telah dibuat. Antaranya ialah:

- (i) perancangan kerja secara keseluruhannya tidak dirancang dengan sempurna dan teliti;
- (ii) kerja yang dilaksanakan tanpa kebenaran merancang daripada Majlis Bandaraya Johor Baru; – memang ini isu ini diakui oleh MBBJ kepada saya
- (iii) kontrak perjanjian lewat di tandatangan;
- (iv) Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan (CCC) bagi *running bungalow* masih belum dikeluarkan; dan
- (v) kerja tambahan dan kurangan telah dilaksanakan tanpa adanya Arahan Perubahan Kerja.

Wah, ini gagallah kiranya projek ini. Jadi Datuk Anwari, ada apa lagi hendak tambah?

**Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]:** Terima kasih Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed, Pengerusi PAC yang juga Ahli Parlimen Pulaui. Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw, Timbalan Pengerusi PAC, Yang Berhormat Ahli PAC, sahabat-sahabat daripada Kementerian Kewangan, Unit Perancang Ekonomi, JPA dan pegawai Audit sekalian. Jadi hendak sambung ceritalah.

Saya sendiri untuk makluman Yang Berhormat sempatlah untuk turun ke padanglah melihat projek ini, sama ada di Singapura dan juga di Kempas.

Saya ada Jadual 9.1. Kalau ada boleh tunjuk dalam *report* ini, ada lah. Ini kita boleh buat satu analisis perbandingan projek di *Singapore* dengan projek di Kempas. So yang satu bagi projek Kempas di Johor Bahru iaitu projek depoh ini dan satu lagi walaupun ini kerjanya *maintenance* lah, penyenggaraan di *Woodlands* lah, tetapi kita boleh sama-sama lihat dan menghayatilah. Kontraktor di sini Hisniaga, manakala di Singapura Seng & Keng Construction Pte Ltd. Sumber peruntukan sama. Kos kontrak sebagaimana disebut tadi, RM41.77 juta. So di

Singapura ini, SGD980,869. Kalau kita *convert* pada Malaysia Ringgit, kalau RM2.80 macam baru-baru ini saya pergi, so RM2.74 juta. Jadi kos keseluruhan jadi RM44.5 juta.

Walaupun projek ini kita anggap kecil, tetapi projek ini sangat penting untuk *future* projek kereta api lah. Kita difahamkan ada projek *speed railway from Woodlands and then* ke Nusajaya dan terus ke utaralah, melalui kampung sayalah Pontian, Batu Pahat, Muar dan sebagainya.

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Datuk, itu Ahli Parlimen tidak turun padang?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Saya pasti Yang Berhormat ada turun padanglah.

**Tuan Pengerusi:** Komen yang secara bersendirian, jangan buka ya. [Ketawa]

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Okey ya. Jadi kontrak ditandatangani pada 24 Julai 2012.

Di *Singapore* ini – sebenarnya yang A itu *Singapore* lah yang kawasan A. Kawasan B ini Malaysia lah, kos tanggung Malaysia. Tarikh 15 Disember 2010. Surat Setuju Terima untuk projek depoh ini pada 20 Disember 2011. So kalau kita lihat ada tujuh bulan. Ini isulah. Di sana *zero*, okey. Tarikh siap asal 18 bulan daripada 17 Januari 2012 sampai 16 Julai 2013. Semasa lawatan kami pada 31 Disember 2013, *progressnya* hanya 63.63%. Sepatutnya sudah siap.

So ada yang projek yang lain itu depoh yang buat *rail* ya, pasang *rail* ya, so lewat jugalah. *Progress* tidak silap baru 3%. Sepatutnya sudah 100%.

So di sana ini 3 Januari 2011 hingga 3 April 2011. So di sini lanjutan masa dua kali, 30 hari dan 108 hari. Di sana tiadalah. Tarikh siap sebenar, saya sebut tadi belum siap. Di sana 2 Jun 2011, siap dalam tempoh – dia lewat sedikitlah, satu bulan bila kira inilah. SO ialah KSU MoT. Di sana ialah *Commissioner of Immigration and Checkpoint Authority of Singapore*. SOR pula ialah Presiden Keretapi Tanah Melayu Berhad, manakala di sana ialah *General Manager of CPG...*

**Tuan Pengerusi:** Ada Presiden Keretapi?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Ya?

**Tuan Pengerusi:** Nama jawatan dia Presiden?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Presiden Keretapi Tanah Melayu Berhad.

**Tuan Pengerusi:** *Chairman* kah CEO, bukan? Presiden? Republik Keretapi Tanah Melayu kah?

**Puan Saadatul Nafisah binti Bashir Ahmad [Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan, Jabatan Audit Negara]:** Tuan Pengerusi, memang dia punya *highest post* dalam KTM is dinamakan Presiden.

**Tuan Pengerusi:** [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Semasa lawatan kami pada 11 Ogos 2014 – ada gambar tidak? Ini gambarnya. *[Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin]* Kemudian pada 18 Disember, kita ke Singapur, kita lihat. *So very strict.* Kita pergi ke Woodlands, tidak boleh ambil gambar sembarangan. Kemudian, kita pun tidak dapat ke Tanjong Pagar lah atas alasan yang telah diberikan.

Jadi itulah sebagai asas mukadimah. So di dalam ini banyak lagilah isu-isu yang sebagaimana Yang Berhormat sebut tadi. So saya jemput untuk secara *detail*lah pegawai saya...

**Dr. Tan Seng Giaw:** *Actually* Datuk ya, apakah masalah utamanya?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Okey, apa yang kita nampak masalah kontraktorlah. So dari segi *background* kita dapati kontraktor ini pengalaman dalam *construction* bangunanlah. Ini buat kereta api.

**Tuan Pengerusi:** Akan tetapi tender terhadkan? Kenapa mereka tidak buat *open tender* ya? Sudahlah buat tender terhad – kalau hendak pilih orang yang berpengalaman tidak apalah. Selepas itu sudah ada tender terhad, pilih orang yang tidak boleh selesaikan projek ini.

*[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri tanpa menggunakan pembesar suara]*

**Tuan Pengerusi:** So, dia *general contractor* lah. Akan tetapi hendak buat projek KTMB ini perlukan lain-lain kebolehanlah. Itu maksudnya? Akan tetapi hendak buat landasan, sistem semboyan itu *simple* sahaja, kenapa dia tidak boleh buat? Tak apalah. Ada apa-apa hendak tambah lagi?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria [Timbalan Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan), Jabatan Audit Negara]:** Terima kasih Tuan Pengerusi. Saya akan sambung kelemahan-kelemahan yang pihak Jabatan Audit Negara jumpa dan dilaporkan dalam Laporan Ketua Audit Negara.

Pertama adalah berkenaan prestasi projek. Kita dapati bahawa projek pembinaan depoh penyenggaraan dan stokereta KTMB di Kempas sehingga lawatan Audit pada 31 Disember 2013, status pemajuan sebenar adalah hanya 81.04% berbanding sepatutnya sudah siap. Dalam projek pembinaan depoh ini, ia termasuk projek *running bungalow* yang telah siap, manakala kerja bagi lima komponen lain iaitu sistem semboyan, *trolley shed*, *training (equipment and system)*, *landscape*, and *inspection and Certificate of Completion and Compliance* belum di mulakan lagi.

**Tuan Pengerusi:** Ini kira hendak buat tempat *parking* kereta apilah.

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Tempat kereta api untuk *maintenance*, ya.

Berikutnya berkenaan dengan pencapaian fizikal di mana ada dua bahagian utama iaitu *running bungalow* yang saya katakan tadi telah siap, dan yang kedua yang depoh tadi yang belum siap.

Satu EOT selama 30 hari untuk *running bungalow* telah diberikan oleh pihak kerajaan yang berakhir pada 15 Ogos 2012. Bagaimanapun, kontraktor hanya dapat menyiapkan pembinaan pada 27 September 2012 dan LAD telah dikenakan sejumlah RM32,336.

■1550

Berdasarkan SST, tempoh penyiapan untuk keseluruhan depoh penyenggaraan adalah pada 16 Julai 2013 iaitu 18 bulan. Satu EOT selama 108 hari bermula daripada 17 Julai 2013 sehingga 1 November 2013 telah diluluskan tanpa melibatkan kos tambahan kepada kerajaan. Bagaimanapun, sehingga 31 Disember 2013, projek tersebut masih belum disiapkan.

Jabatan Audit mendapat maklumat terkini daripada pihak MoT di mana pada 25 Mac 2015, EOT kedua telah diluluskan bagi tempoh 2 November 2013 hingga 16 April 2014 dan LAD telah dikenakan sejumlah RM2.5 juta terhadap kontraktor. Manakala status siap adalah 99.2%. Ini maklumat yang kita baru terima.

**Tuan Pengerusi:** Yang terkini sampai 25 Mac 2015 lah?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Ya, ya.

**Tuan Pengerusi:** Apa yang pelik itu, kenapa keluarkan EOT selepas itu kenakan LAD?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Saya rasa mungkin LAD ini ia kena selepas tarikh...

**Tuan Pengerusi:** Tahu, tahu. Maknanya kalau EOT itu, dia bagi syarikat lepaslah, kan. Itu hendak tahu juga. Satu, kata syarikat ini salah, lambat, dikenakan LAD. Akan tetapi pada waktu yang sama bagi dia EOT juga. Itu satu soalan yang boleh ditanyalah, kan? Pasal EOT ini boleh mengurangkan lagi jumlah hari yang boleh dikenakan LAD.

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Seterusnya, untuk kerja tanah, kawasan tapak yang terlibat dalam pembinaan ialah seluas 45.81 ekar yang dimiliki oleh Perbadanan Aset Keretapi. Prestasi kerja tanah terbahagi kepada tiga zon iaitu A, B dan C. Semasa lawatan Audit, lawatan kerja, peratus siap adalah 97.83%.

Semakan lanjut mendapati lokasi tapak asal telah dianjakkan 700 meter ke sebelah utara dan aras tapak telah ditinggikan sebanyak 24.880 meter berbanding aras asal bagi tujuan penyelarasan dengan ketinggian reka bentuk jajaran landasan di bawah skop cadangan bangunan depoh dan jajaran Projek Landasan Berkembar Elektrik Gemas-JB.

Seterusnya berkaitan dengan kerja landasan. Kerja landasan memerlukan *Statement of Need*. Skop kerja landasan ini melibatkan pembelian komponen landasan baru seperti rel jenis

BS80A, pengikat rel dan penggalas konkrit baru. Tempoh kerja yang dipersetujui adalah bermula 20 September 2012 hingga 20 Mei 2013. Bagaimanapun, kontraktor ada memohon untuk menggunakan rel jenis UIC54 terpakai daripada projek PLBE Seremban-Gemas kerana kontraktor memaklumkan bahawa pembekalan rel jenis BS80A akan mengambil masa selama enam bulan. Tambahan lagi, rel jenis UIC54 akan diguna pakai untuk landasan berkembar Gemas-JB.

Walau bagaimanapun, permohonan awal tidak diluluskan oleh pihak KTMB. Namun pada 3 Ogos 2012, kementerian telah memberikan persetujuan untuk menggunakan rel UIC54. Bagaimanapun, persetujuan ini tertakluk kepada keputusan muktamad jawatankuasa perubahan kerja. Walau bagaimanapun, Audit mendapati Arahan Perubahan Kerja (APK) masih belum diluluskan lagi. Sehingga 31 Disember 2013, peratus kerja landasan ini adalah sebanyak 3.49% berbanding 100% yang sepatutnya siap.

Ini adalah gambar kerja-kerja landasan iaitu rel dan juga pengikat konkrit. *[Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin]*

Berikutnya adalah dari segi prestasi kerja semboyan. Berdasarkan *Statement of Need*, kerja semboyan melibatkan kerja pengalihan peralatan persemboyanan dari persimpangan asal ke persimpangan baru. Skop asal kerja semboyan hanya melibatkan modifikasi sistem persemboyanan. Bagaimanapun, perubahan lokasi tapak depoh menyebabkan berlaku perubahan reka bentuk sistem semboyan, pembelian peralatan baru seperti *point machine*, *relay apparatus* dan *signal apparatus* yang menyumbang kepada perubahan kerja penambahan. Lawatan Audit ke tapak projek pada 23 Disember 2013 mendapati kerja semboyan masih tidak dilaksanakan kerana kerja tanah dan landasan masih belum siap.

Berikutnya adalah prestasi kerja-kerja bangunan pentadbiran dan *coach shed*. Berdasarkan *Master Work Program Revision 2* bertarikh 2 Mac 2012, kerja pembinaan bangunan pentadbiran dan *coach shed* mengambil masa selama 150 hari iaitu bermula dari 20 November 2012 sehingga 20 Mei 2013. Berdasarkan pelan reka bentuk, bangunan pentadbiran dan *coach shed* adalah dibina secara bersambung. Berdasarkan tempoh kontrak berserta EOT yang telah diluluskan, keseluruhan projek sepatutnya siap pada 1 November 2013. Bagaimanapun, lawatan Audit pada 23 Disember 2013 ke tapak projek mendapati bangunan pentadbiran dan *coach shed* masih dalam pembinaan.

Lawatan susulan pada 11 Ogos 2014 mendapati pembangunan pentadbiran *loco shed* dan *coach shed* telah mencapai kemajuan sebanyak 93.9%.

**Tuan Pengerusi:** *Latest?*



**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Ini adalah gambar projek. *[Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin]*

**Tuan Pengerusi:** *Latest* sudah siap?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Telah siap. Sekarang ini kita dimaklumkan bahawa *progress* keseluruhan depoh ini ialah 99.2%.

**Tuan Pengerusi:** Selepas setahun...

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Masih belum siap lagi.

**Tuan Pengerusi:** Ini sudah dekat setahun setengah, tidak siap lagi?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Belum siap lagi, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Ini bangunan tidak ada dinding pun susah siap kah? Ini bukan *design and build* kan?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Ini *design and build*, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** *Design and build* tetapi *spec* siapa yang tentukan? Kontraktor ataupun KTM?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Saya rasa kontraktor.

**Tuan Pengerusi:** Okey.

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Berikutnya adalah berkenaan dengan pencapaian kewangan projek. Sejumlah RM45.23 juta, RM38.23 juta dan RM14.06 juta telah diperuntukkan bagi tahun 2011, 2012 dan 2013. Prestasi perbelanjaan sehingga 2013 adalah sejumlah RM34.26 juta iaitu 84%.

Isu yang berikutnya adalah memulakan kerja tanpa kelulusan kebenaran merancang. Berdasarkan seksyen 19 subseksyen 1 Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, menyatakan bahawa tiada seorang pun selain pihak berkuasa tempatan boleh memulakan, mengusahakan atau menjalankan apa-apa pemajuan melainkan jika kebenaran merancang berkenaan dengan pemajuan itu telah diberikan.

Kontraktor melalui AHA Planning Consultant telah memohon kelulusan kebenaran merancang daripada Majlis Bandaraya Johor Bahru (MBJB) pada 15 Jun 2012 walaupun penyerahan tapak telah diberikan pada 17 Januari 2012 iaitu 150 hari selepas tarikh pemilikan tapak. Kontraktor juga telah diberikan NCR pada 12 April 2012 kerana memulakan kerja tanpa kebenaran merancang.

**Tuan Pengerusi:** Untuk makluman Ahli Jawatankuasa, NCR itu apa?

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** *Non Compliance Report*.

**Tuan Pengerusi:** *Non Compliance Report* ya?

**Seorang Ahli:** *Non Comformance*.

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** *Non Conformance Report.*

**Tuan Pengerusi:** *Non Conformance Report, okey.*

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Berikutnya adalah kelewatan pengalihan kabel fiber optik. Pada pemerhatian Audit, mengikut klausa 21, kontraktor hendaklah memeriksa dan meneliti tapak dan kawasan sekitarnya dan berpuas hati terhadap perkara berkenaan yang akan diambil kira dalam harga kontrak. Lawatan Audit pada 23 Disember 2013 di tapak projek mendapati dua kabel optik berada di kawasan landasan *take off point* dan di *detention pond* yang berfungsi sebagai rangkaian penghubung telekomunikasi yang menghubungkan *Thailand*, Semenanjung Malaysia dan Singapura melalui rangkaian rel untuk kegunaan perhubungan kereta api. Status terkini kerja-kerja pengalihan kabel fiber optik ini telah selesai sepenuhnya pada 21 Jun 2014.

Berikutnya adalah berkenaan dengan kontrak perjanjian. Berdasarkan Surat Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 5 Tahun 2007 menetapkan kontrak hendaklah ditandatangani secepat mungkin selepas semua terma dan syarat dipersetujui oleh kedua-dua pihak dan selewat-lewatnya empat bulan daripada tarikh keluarnya Surat Setuju Terima. Semakan Audit mendapati SST telah dikeluarkan pada 20 Disember 2011 dan dokumen kontrak ditandatangani pada 24 Julai 2012 iaitu 127 hari selepas empat bulan sepatutnya daripada tarikh SST.

Semakan Audit selanjutnya mendapati bayaran kemajuan bagi projek Kempas baru mendapati sebanyak tiga bayaran kemajuan berjumlah RM3.9 juta telah dibuat selepas tempoh empat bulan pertama daripada tarikh SST dikeluarkan.

■1510

Berikutnya adalah berkenaan dengan Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan belum dikeluarkan. Untuk pembinaan *running bungalow*, Sijil Perakuan Siap Kerja (CPC) telah dikeluarkan pada 19 Oktober 2012 dengan kerja pembinaan diakui siap pada 27 September 2012. Semakan Audit pada bulan Disember 2013 mendapati bangunan telah pun beroperasi sepenuhnya, namun CCC belum dikeluarkan.

Okey, itu saja Yang Berhormat Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Ada apa hendak tambah lagi sebelum kita panggil? Ini hari saya rasa kalau hendak tanya soalan yang luar daripada projek ini pasal KTM pun boleh tanyalah pasal kita pun tidak tahu apa sangat yang berlaku dengan KTM. Apa yang kita tahu selalunya dia punya kakitangan dia suka piket. Mesti ada sebab kenapa mereka suka piket. Jadi Audit tidak pernah buat audit prestasi KTM secara keseluruhan?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Kita pernah buat *double track* tiga kali. KL-Ipoh, Ipoh-Padang Besar dan yang ketiga Gemas-Seremban. Tiga.

**Tuan Pengerusi:** Projek-projek lain yang KTM punya dari segi operasi dan sebagainya? Tidak pernah?

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** *Under* syarikat ada. GLC.

**Tuan Pengerusi:** Syarikat ya. Ini...

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Yang keluar *last year* ada, yang kereta *parking*.

**Tuan Pengerusi:** Syarikat tempat *parking* kereta sahajalah. Tapi operasi KTM tidak ada lagi? Pasal saya tengok dari segi perolehannya, sepatutnya dia buat tender terhad, macam saya kata tadi, dia pilih kontraktor yang betul-betul. Kalau tak, kenapa buat tender terhad? Lepas itu tengok cara syarikat ini buat kerja pun nampak betul-betul berteraburlah, tidak sistematik. Jadi pemilihan kontraktor itu pun – apa salahnya Audit buat *just a sample* audit pada sistem perolehan dalam KTM ini.

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Kita *take note* lah.

**Tuan Pengerusi:** *Take note* lah, pasal apa, ini nampak sangat macam tidak telus dia punya pemilihan kontraktor dia.

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Untuk kereta api berkembar ini, tidak ada *lesson learned* lah. Hasil daripada tiga kajian yang kos berbilion, serupa sahaja isunya.

**Tuan Pengerusi:** Itu yang sering dikatakan *land acquisition*. Dia orang *planning* memang tidak inilah. *Land acquisition* sahaja sampai setahun, dua tahun yang saya ingat yang kita buat landasan berkembar dulu. Lepas itu kontrak dia...

**Datuk Haji Anwari bin Suri:** Dia melibatkan banyak negeri. Saya pun pernah atur *meeting* dengan semua UPEN negeri zon utara, dengan pejabat SUK.

**Tuan Pengerusi:** Boleh tanyalah soalan pasal landasan berkembar ini lah. HSR bukan bawah KTM kan? *High Speed Railway* bukan bawah KTM. Bawah SPAD. Tapi landasan berkembar bawah KTM, bukan? Okeylah, panggillah.

[*Saksi-saksi daripada Kementerian Pengangkutan dan Keretapi Tanah Melayu Berhad mengambil tempat di hadapan Jawatankuasa*]

**Tuan Pengerusi:** Selamat petang saya ucapkan kepada Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar, Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan juga Tuan Haji Hilmi bin Mohamad, Naib Presiden Kanan Teknikal Keretapi Tanah Melayu Berhad.

Jadi, tujuan kita panggil Kementerian Pengangkutan dan KTM pada hari ini adalah khusus untuk mendapat penjelasan mengenai bajet pengalihan operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dari Kempas Baru (Depoh) di

Johor Baru. Kami dimaklumkan projek ini berjumlah RM41.77 juta di Kempas dan di *Woodlands Checkpoint* lebih kurang SGD981,000, lebih kurang jumlah dia.

Berdasarkan pengauditan yang dijalankan oleh Jabatan Audit Negara pada 2013 ke Ogos 2014, mendapati pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini kurang memuaskan kerana ia lambat siap dan tidak mengikut jadual yang telah ditetapkan. Tadi kami dimaklumkan oleh Audit pun – isu ini di bawah laporan Ketua Audit Negara Tahun 2013 Siri Ketiga ya. Kami dimaklumkan tadi banyak kelemahan kontraktor ini yang berlaku termasuk dari segi perancangan, dari segi tidak dapatkan *local authority approval*, dari segi *contractual* iaitu kontrak lambat dan juga berlaku kerja tambahan yang tidak dapat Arahan Perubahan Kerja dan CCC masih lagi belum dapat dikeluarkan untuk projek ini.

Untuk maklumat Datuk, depoh Kempas ini di bawah DUN Kempas di bawah Parlimen Pulai. Saya tidak pernah pun dijemput untuk datang melawat. Saya melawat sendiri tanpa beritahu. Saya menyokong projek ini tetapi bila saya tengok begini, rasa sekarang ini mungkin kurang hendak menyokong kerana pelaksanaan dia. Yang peliknya, kontraktor yang dipilih ini di luar dari negeri Johor ya? Itu satu. Maksudnya dia tidak tahu keadaan *local*.

Kedua, kontraktor dipilih melalui *restricted tender*, tender terhad. Selalunya tender terhad ini digunakan untuk mencari kontraktor yang berkelayakan penuh, yang mungkin ada *specialization* yang diperlukan. Jadi, tender terhad ini kita panggil dah *prequalify* siapa-siapa dan terus buat pemilihan. Lepas itu, banyak kerja-kerja yang dibuat oleh kontraktor ini nampaknya tidak tersusun dan akhirnya menyebabkan projek ini lambat.

Jadi, saya sendiri memang amat tidak puas hatilah. Audit dia tidak puas hati, saya amat tidak puas hati dengan projek ini. Jadi saya minta Datuk untuk beri penjelasan dan hari ini kita tidak kan *restrict* soalan kita kepada isu depoh Kempas Baru ini tapi kita hendak tahu juga apa berlaku dalam KTM ini. Ini kerana boleh dikatakan selang empat lima bulan ada sahaja piket daripada kakitangan KTM yang tidak puas hati mengenai isu pengurusan dan sebagainya dan ini merupakan satu perkara yang juga kita hendak tahulah apa dia masalah yang berlaku di dalam kakitangan KTM ini.

Lagi satu, tadi kami dimaklumkan oleh Audit dan perkara ini pun sebenarnya dah dipanggil oleh PAC dulu, iaitu mengenai projek landasan berkembar. Sekarang ini dah siap. Audit sudah buat tiga kali saya rasa proses ini, audit landasan berkembar. Saya pun terlibat dalam prosiding yang lepas iaitu sampai ke Padang Besar itu. Saya ingat lagi isu yang timbul adalah masalah pengambilan tanah dan sebagainya. Jadi, kita hendak tahu juga apa yang *the latest* mengenai *the final stretch* daripada Gemas sampai ke Johor Bahru ini. Apakah *progress*

terkini pembinaan landasan berkembar ini? Saya minta Datuk untuk mulakan taklimat. Terima kasih.

■1520

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar [Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan]:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Selamat petang, selamat sejahtera, salam 1Malaysia.

Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan sebanyak-banyak terima kasih kepada Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed, Pengerusi PAC merangkap Ahli Parlimen Pulau, Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw, Timbalan Pengerusi PAC, merangkap Ahli Parlimen Kepong, Yang Berbahagia Datuk Haji Anwari, Timbalan Ketua Audit, Yang Berbahagia Datuk-datuk, tuan-tuan dan puan-puan semua wakil daripada agensi pusat yang hadir mesyuarat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara (PAC) yang akan membincangkan mengenai pengalihan operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) daripada Tanjong Pagar ke Woodland (Stesen) dan Kempas Baru (Depoh).

Saya ingin mengucapkan sebanyak-banyak terima kasih kepada Yang Berhormat Tuan Pengerusi atas teguran dan juga Audit atas penemuan-penemuan. Kami akur bahawa terdapat sedikit sebanyak kesilapan atau kelemahan sama ada di peringkat pemantauan atau juga di peringkat kontraktor. Apabila saya mengambil alih tugas sebagai KSU pada bulan November, saya *immediately* pergi ke tapak Kempas depoh untuk melihat sendiri apa yang berlaku apabila dimaklumkan.

Saya juga daripada Johor, sama juga dengan Tuan Pengerusi. Saya tahu perasaan orang Johor apabila projek ini lambat. So, saya pergi sendiri, Tuan Pengerusi. *[Disampuk]* Saya daripada Parlimen Batu Pahat.

So, saya pergi melihat sendiri apa yang berlaku di depoh tersebut dan pemerhatian-pemerhatian yang telah dibuat, penemuan yang telah dibuat oleh pihak Jabatan Audit Negara telah kami jelaskan semasa *exit conference*. Walau bagaimanapun, elok juga saya menjelaskan sekali lagi penemuan-penemuan tersebut dengan alasan-alasan ataupun penjelasan yang kami rasa munasabah dan boleh diterima.

Walaupun bagaimanapun, apa-apa juga kelemahan, pihak MoT dan KTMB akan membaiki dari semasa ke semasa. Kami akur bahawa soal perolehan ini merupakan satu perkara yang penting dan apa-apa juga kelemahan akan menyebabkan kerugian di pihak kerajaan.

Pertama sekali Tuan Pengerusi, mengenai kelewatan kerja tanah iaitu penemuan pertama yang dibangkitkan oleh pihak Audit. Sesungguhnya kelewatan kerja tanah ini sebenarnya telah juga menyebabkan kepada kelewatan keseluruhan projek ini. Kelewatan ini

adalah disebabkan oleh, pertama sekali di peringkat awalnya semasa tender dibuat untuk pengalihan depot, didapati bahawa projek *double track* atau trek berkembar antara Gemas ke Johor Bahru telah dimaklumkan. So, pada masa tersebut kita terpaksa mendapatkan jajaran yang sebenar di manakah kedudukan trek tersebut. Ini kerana pada masa itu dimaklumkan bahawa kerja-kerja *alignment* belum dilaksanakan. Jadi kita perlu mendapatkan jajaran sebenar kedudukan *double track* antara Gemas ke Johor tersebut. Ini yang menyebabkan kelewatan kerja-kerja tanah dan seterusnya melewatkan pelaksanaan pembinaan depoh tersebut.

Keduanya mengenai kerja landasan. Kerja landasan yang ditemukan oleh Audit mengenai pertukaran jenis rel. Pertukaran jenis rel ini adalah disebabkan oleh teknikal *viability* jenis rel UIC54 ya, Tuan Pengerusi, di mana pihak KTMB telah memaklumkan bahawa jenis rel UIC54 ini lebih tahan berbanding dengan BS80A seperti mana yang ditentukan dalam tender. Rel UIC54 ini mempunyai ketahanan yang lebih sebab ia boleh menampung berat sehingga atas daripada 20 tan. Jadi ia lebih tahan walaupun ia *used*. *Used* ini bermaksud bukannya satu yang tidak boleh pakai tapi adalah daripada peningkatan *double track* dari Seremban ke Gemas, kita ambil – sebab baru saja. UIC54 ini baru dua tahun. So, ia lebih tahan dan mempunyai *lifespan* yang tinggi dan mempunyai ketahanan yang lebih. So, sebab itu KTMB merasakan bahawa selepas pilihan teknikal dibuat, UIC54 lebih mempunyai kredibiliti daripada segi trek itu berbanding BS80A.

Selain daripada itu, penggunaan jenis UIC54 ini juga telah menjimatkan keseluruhan trek yang digunakan untuk depoh tersebut dalam lebih kurang RM800,000 penjimatan.

**Tuan Pengerusi:** Soalan, Datuk. Kenapa lambat buat Arahan Perubahan Kerja itu? Kenapa *paper work* itu lambat? Dalam Laporan Audit, dia kata sudah minta tahun 2013 untuk hendak tukar jenis trek ini, tetapi dia hanya diluluskan pada 1 Julai 2014. Arahan Perubahan Kerja.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey, yang ketiga ya.

**Tuan Pengerusi:** *No, no*, yang dua tadi itu Datuk, yang kedua itu.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kedua?

**Tuan Pengerusi:** Kedua tadi itu, kan di tulis di situ, "*Arahan Perubahan Kerja telah diluluskan pada 1 Julai 2014*". [Merujuk kepada slaid pembentangan]

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey.

**Tuan Pengerusi:** Akan tetapi permohonan itu untuk hendak tukar pakai rel lain ini sudah dibuat pada tahun 2013.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** KTMB jawab. Okey, KTMB jawab.

**Encik Ismail bin Said [Pengurus Besar Pengurusan Projek, Keretapi Tanah Melayu Berhad]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Yang Berhormat, nama saya Ismail bin Said daripada KTMB. Saya pun asal Johor juga, Parlimen Muar. *[Ketawa]*

Untuk penggunaan rel jenis UIC54 ini, isu mengapa keputusan perubahan itu lewat kerana semasa pihak kontraktor menghantar permohonan untuk ditukar daripada rel jenis BS80A kepada UIC54 ini, maklumat yang dikepilkan dalam *submission* nya tidak lengkap. Jadi bila dibentangkan dalam Jawatankuasa Perubahan Kerja Kementerian, maklumat yang tidak lengkap itu tidak mencukupi. Jadi permohonan itu telah ditolak dan pihak kontraktor kena buat *submission* semula. Jadi pihak kontraktor telah mengambil masa yang lama untuk menyiapkan maklumat itu daripada segi butiran itu sehinggalah pada 1 Julai itu hanya diterima maklumat tersebut dan kelulusan telah diberikan.

Jadi kelewatan untuk kelulusan ini adalah berpunca daripada kelemahan pihak kontraktor menyediakan maklumat yang lengkap dalam permohonan untuk ditukar rel dari BS80A kepada UIC54 tadi itu.

**Tuan Pengerusi:** Maknanya setahun untuk dia hendak dapatkan maklumat tambahan itu?

**Encik Ismail bin Said:** Ya, Tuan Pengerusi. Dalam butiran yang perlu dihantar oleh pihak kontraktor, ia perlu memperincikan dia punya pengiraan. Jadi dia ambil masa untuk membuat *calculation* itu. Itu yang menyebabkan maklumat tidak lengkap. Jadi pihak Jawatankuasa Perubahan Kerja Kementerian telah menolak *submission* yang pertama. Selepas itu...

**Tuan Pengerusi:** Berapa bulan selepas itu baru mereka datang balik minta? Tak, ini kepada kewibawaan kontraktor. Tadi berbalik kepada saya kata tadi kan. Jadi berapa lama mereka respons untuk hendak bagi maklumat yang baru?

**Encik Ismail bin Said:** Mengambil masa selama tiga bulan untuk *come back* dengan maklumat yang lengkap.

**Tuan Pengerusi:** Tiga bulan? Akan tetapi tahun 2013. Maknanya sebelum itu lagi kalau ikut Audit lah. Audit kata tadi kan? Tahun berapa Audit dia hendak minta tukar mula-mula? Jabatan Audit?

**Seorang Ahli:** *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

**Tuan Pengerusi:** Ya, 3 Ogos.

**Encik Saiful Anuar bin Zakaria:** Pada 3 Ogos 2012.

**Tuan Pengerusi:** Ha, 3 Ogos 2012 dia sudah minta untuk hendak pakai rel terpakai ini. Akan tetapi tadi kalau Haji kata dia ambil masa tiga bulan hendak kembali semula untuk hendak dapatkan kelulusan, itu bukan tiga bulan, itu dua tahun itu.

**Datuk Mas Ermieyati binti Samsudin [Masjid Tanah]:** “Pada 3 Ogos 2012, KSU kementerian tidak ada halangan untuk menggunakan rel UIC.” Betul, Tuan Pengerusi. Maksudnya KSU sudah...

■1530

**Tuan Pengerusi:** So, permohonan itu dibuat bila kepada KTM? Saya tidak faham. Sekarang ini *management* KTM menguruskan projek atau kementerian? Sekejap ada...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** KTM yang menguruskan...

**Tuan Pengerusi:** Sekejap ada Jawatankuasa Teknikal Kementerian pula. Jadi, KTM sekarang ini memang tidak *free*? Walaupun sudah perbadanan, tetapi dia tidak *free* untuk buat keputusan?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari [Wakil Bahagian Pengurusan Projek, Keretapi Tanah Melayu Berhad]:** Tuan Pengerusi, saya beri keterangan yang lebih jelas. Pada 3 Ogos, Datuk KSU selaku SO telah memberi...

**Tuan Pengerusi:** Pada 3 Ogos 2012 itulah?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Ya, tahun 2012. Telah memberi kelulusan untuk pihak kontraktor menggunakan *recovered rail* UIC54 dari projek terdahulu dari Seremban ke Gemas. Jadi isunya, pada masa itu rel tersebut masih belum digunakan. Jadi, permohonan secara bersurat untuk dibincangkan di peringkat lebih atas dikemukakan pada tahun 2013.

**Tuan Pengerusi:** *Exact date? Exact month?*

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** *Exact month*, sekejap ya. Dalam bulan Jun ataupun Julai 2013.

**Tuan Pengerusi:** Sudah dekat setahun jugalah baru dipanjat perkara ini ke atas, dalam kementerian?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Ya, ke atas. Kemudian selepas pihak kontraktor kemukakan permohonan kali pertama itu untuk dibincangkan di peringkat Jawatankuasa Perubahan Kerja ini, berlaku ketidakcukupan maklumat dalam permohonan tersebut. Pihak kontraktor telah pun berurusan dengan konsultan yang dilantik sendiri untuk *civil and structure* ini, Johan Setia Perunding untuk memuktamadkan permohonan tersebut. Jadi pada bulan Disember 2013, perbincangan kali kedua di peringkat jawatankuasa mendapati bahawa permohonan ini terdapat *arithmetic error* yang mana pada masa itu konsultan sendiri yang memberikan taklimat tersebut dalam mesyuarat jawatankuasa.



**Tuan Pengerusi:** Konsultan salah?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Daripada segi pengiraan.

**Tuan Pengerusi:** Apa gunanya jadi konsultan kalau tidak reti kira?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Tidak. Konsultan dilantik oleh kontraktor itu.

**Tuan Pengerusi:** Projek ini *design and build*, saya faham. Oleh sebab itu tadi kontraktor berhak untuk hendak tukar dia punya BQ, hendak beli barang yang lain asalkan dia tak *breach the ceiling*. *Statement you, you* kata tadi konsultan yang dipilih oleh kontraktor itu sendiri silap dan kesilapan dia dari segi *calculation* dijumpai oleh pegawai Kementerian. Begitu?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Dibincangkan di peringkat Kementerian. Di peringkat jawatankuasa.

**Tuan Pengerusi:** Maknanya *submission* mereka salah...

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Yes.

**Tuan Pengerusi:** Kementerian yang *find out* mereka kira tidak betul?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Ya.

**Tuan Pengerusi:** Okey. Wow!

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Jadi selepas daripada itu, pihak kontraktor dan konsultan berbincang dengan KTMB untuk memuktamadkan berapakah butiran-butiran yang perlu dimasukkan supaya dianggap permohonan tersebut adalah lengkap dan terperinci. Dikemukakan semula kepada KTMB pada penghujung Mei 2013.

**Tuan Pengerusi:** Lima bulan baru dia siap?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Ya. Terdapat beberapa siri perbincangan.

**Tuan Pengerusi:** Projek ini terlalu *technically difficult*? Susah sangatkah? Saya hairan juga. Hendak pasang rel, bukannya buat *foundation* hendak buat bangunan, hendak pasang bumbung. Ini pasang rel sahaja. Susah sangatkah projek ini daripada segi teknikal?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Projek ini sebenarnya tidak susah, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Jadi kontraktor susahlah?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Ya, kontraktor yang...

**Tuan Pengerusi:** Konsultan susahlah?

**Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari:** Yes.

**Tuan Pengerusi:** Untuk makluman Datuk, kontraktor ini juga ada dosa dengan Jabatan Audit Negara. Mereka tidak buat bangunan Jabatan Audit Negara di Negeri Sembilan dengan baik. Itu buat bangunan pun tidak reti, sekarang hendak buat rel. Ini saya beritahu bagi pihak

Jabatan Audit Negara. Jadi boleh saya simpulkan di sini bahawa kewibawaan kontraktor dan konsultannya bermasalah. Betul kalau saya kata begitu?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tuan Pengerusi, semasa lawatan mengejut saya ke tapak ini, saya pun mendapati bahawa kesungguhan tidak ada dari segi untuk penambahan – sudah tahu lewat, sepatutnya dia kena tambahlah bilangan pekerja, bilangan mesin, hendak buat *over time* dan sebagainya. Akan tetapi memang kesungguhan itu kurangnya ditunjukkan oleh kontraktor tersebut. Jadi yang mengenai bangunan Jabatan Audit Negara itu, saya tidak tahu tetapi mungkin saya boleh *the inferences...*

**Tuan Pengerusi:** Itu tidak ada kena-mengena Datuk. Ini cuma *observation*.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *Observation*, mungkinlah.

**Tuan Pengerusi:** So sekarang ini, *the second observation on this* projek pun kontraktor ini tidak...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ada masalah, memang.

**Tuan Pengerusi:** Tidak bermotivasi.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey. Kemungkinan benda itu berlakulah sebab apa yang berlaku pada projek ini pun hasil daripada pemerhatian saya, *the gold post* itu *keep moving*. Itu yang nanti saya akan memperjelaskan Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Tidak apa Datuk, *the* isu jadi balik sebab saya tanya tender terhadap tadi. *If it is a specialized job, if you want to choose somebody yang capable, that is why you do* tender terhadap, *you don't do open tender*. Selalunyalah. Sekarang ini nampaknya kontraktor itu lemah, jadi pemilihan itu pun boleh dipersoalkan. Tender terhadap ini, *were they the cheapest price or* tidak?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tuan Pengerusi, tender ini telah tiga kali Yang Berhormat. Pertama sekali dia *open tender*, di mana lapan petender masuk di peringkat pertama. So daripada lapan ini, kita buat tender terhadap sebab masa itu ada berlaku perubahan skop yang menyebabkan kita *retender* balik sehingga tiga kali. Jawatankuasa Perolehan pada masa itu telah memutuskan bahawa syarikat ataupun kontraktor ini adalah kontraktor yang *technically, financially* yang boleh dipilih, diputuskan.

**Tuan Pengerusi:** Akan tetapi, Syarikat Hisniaga Sdn Bhd ini nampaknya kalau lihat daripada rekod kerjanya, *technically* pun tidak mantap. Itu saya tanya tadi *financially, are they the lowest or not?* Kalau mereka bukan *the lowest*, ini menimbulkan keraguan kepada PAC mengapa mereka dipilih. Sekurang-kurangnya itu akan dapat memberikan sedikit pencerahan kepada isu ini kenapa projek ini tidak memuaskan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tuan Pengerusi, mengikut garis panduan perolehan, syarikat atau tawaran yang dipilih adalah syarikat yang *technically* ataupun *financially the best offered, evaluated offered*. Ini bermakna syarikat yang tawaran daripada segi teknikal dan kewangan yang terbaik dinilai, terbaik.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Tuan Pengerusi, siapa yang pilih di KTMB ini? Siapa yang memilih kontraktor ini?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, ini adalah tender terhad. Selepas dinilai kedua-dua aspek dari segi teknikal dan kewangan dan dibawa ke Lembaga Perolehan, Lembaga Perolehan membuat keputusan pada masa tersebut bahawa Syarikat Hisniaga Sdn Bhd adalah syarikat yang terpilih setelah mempertimbangkan penilaian kewangan dan teknikal.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Tidak apalah. Akan tetapi hasilnya, prestasinya...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Hasilnya inilah Yang Berhormat.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Ya, ya.

**Tuan Pengerusi:** Tidak Datuk. Ini soalnya, adakah RM44 juta ini merupakan satu jumlah yang mencukupi, tidak mencukupi, terlebih cukup? Oleh sebab itu faktor harga itu pun jadi perkara yang penting di sini.

#### ■1540

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tawaran adalah tawaran yang terendah. Cumanya, isunya sekarang ini adalah pemantauan yang lebih oleh MoT kepada syarikat ini bagi memastikan projek ini berjaya dilaksanakan. Sehingga sekarang ini, kemajuan adalah sebanyak 99.5% dan sepatutnya EOT yang kedua sehingga 16 April 2014. LAD, daripada tahun 2014 sehingga hari ini kita kenakan LAD. Tarikh akhir yang kita keluarkan selepas notis penamatan ialah pada 14 April untuk diselesaikan. Sehingga kini, 99.5% telah siap tetapi dengan pimpinan dan pemerhatian kita dari semasa ke semasa, sehingga 99.5%. Sebanyak 0.5% lagi...

**Tuan Pengerusi:** Datuk, isu LAD itu pun nanti kita akan tanya juga, pasal macam mana bagi EOT selepas itu kenakan LAD. EOT yang diberikan itu kena pada alasan-alasan munasabah kerana pemberian EOT itu boleh mengurangkan jumlah LAD yang sepatutnya dikutip. Itu nanti kita pun hendak tanya juga soalan itulah.

Jadi kesimpulannya Datuk, projek ini lambat, lambat banyak. Jauhlah banyaknya. Adalah dia punya sebab-sebab tadi, awal tadi Datuk kata nombor satu tadi *alignment of double track* dan sebagainya.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *Double track*, ya.

**Tuan Pengerusi:** *The second* isu ini *is about the contractor* punya *capability* sendiri. *That, I think, is a contributing factor* juga *to why this project* lambat. Tadi Datuk kata pun *the*

*motivation*, kesungguhan daripada kontraktor pun lepas sudah diberi amaran, sudah kena EOT, sudah kena LAD oleh kementerian pun mereka tidak respons dengan baik. Memang projek ini boleh siap tetapi soalnya adakah *performance of the contractor is a factor. I think it is*. Selepas tengok apa yang Audit bentang dengan apa yang Datuk sudah bentang, *I think the performance of the contractor is*.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yes.

**Tuan Pengerusi:** So the selection of the contractor pun should be a factor in our report nanti. Okey, terima kasih Datuk.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Ini satu, walaupun harganya tidak sampai RM50 juta, tetapi di seberang itu ada projek yang sama, penyenggaraannya ya. Di seberang itu projek itu siap pada masa yang tepat dan tidak wujud masalah. Di seberang sini, di sebelah sini, kita nampak masalah. Jadi bagi Johor dan bagi Malaysia ini, kita tidak boleh tahanlah itu. Orang boleh buat, kita tidak boleh. Ahli Parlimen dia pun berasa juga itu saya nampak.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, di sebelah sana, di sebelah tambak, kerja dia baru dalam RM2 juta lebih dan tidak... Ya lah, dari segi prinsipnya dia punya saiz itu berbeza dan kompleksiti projek Kempas Depoh ini berbeza. Jadi memanglah sebab di Singapura, skop dia berbeza dengan skop yang ada di sini. *The complexity* itu.

Cumanya, saya akur dengan teguran Yang Berhormat tadi bahawa kita sepatutnya dalam proses perolehan ini kita tidak boleh *compromise* dari segi pemilihan syarikat dan itu merupakan salah satu daripada fundamental untuk memastikan kejayaan penyiapan projek *on time*. Walau bagaimanapun, yang di pihak Singapura itu memang kita akurlah, memang dia mungkin disebabkan macam Tuan Pengerusi sebut tadi, soal pemilihan syarikat ataupun syarikat menyembunyikan mengenai beberapa fakta itu mungkin *beyond* daripada kita punya...

**Tuan Pengerusi:** Nasib KTM tidak baiklah dalam isu ini, ada perbandingan pula dengan kontraktor dari Singapura kan. Akan tetapi untuk saya, *this project is not a difficult onelah. In terms of complexity, it is lesser than building a building* lah. *Proper building*kan. Itu lebih rumit dari segi *foundation*, M&E dan sebagainya. Ini tidak ada M&E pun, projek ini.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Satu atau dua tingkat sahaja, betul tak?

**Tuan Pengerusi:** Dia ini bangsal sahaja sebenarnya. Dia bangsal sahaja, *is a shed* kan? *With no walls* sangatkan. Akan tetapi tidak apalah, okey. *I think let moves on* lah.

Jadi penggunaan rel UIC54 ini ambil daripada yang lebih projeklah. Macam mana ada lebih projek, Datuk? *[Ketawa]*

**Encik Ruzain bin Idris [Setiausaha Bahagian (Pembangunan), Kementerian Pengangkutan]:** Tuan Pengerusi, rel yang kita gunakan UIC54 ini bukan lebih projek.

Semasa kita melaksanakan Projek Landasan Berkembar Seremban-Gemas kalau Tuan Pengerusi sedia maklum, landasan itu baru lebih kurang dua atau tiga tahun sebelum itu di *rehabilitate* lah. Jadi bila kerajaan ataupun MoT memutuskan untuk membuat landasan berkembar dulu, kita gunakan semuanya rel baru, kontraktor yang memasang itu gunakan rel baru. Jadi rel yang kita ada UIC54 yang dipasang sebelum itu masa *rehabilitation* itu, baru dua atau tiga tahun umurnya *which is* dia punya *lifespan* lebih kurang 30 hingga 35 tahun. Jadi kita ambil rel itu dan kita simpanlah pasal boleh digunakan sebagai *spare* dan sebagainya. Rel inilah yang digunakan kemudiannya untuk projek Kempas Depoh.

**Tuan Pengerusi:** Bukan *over estimation*lah daripada projek Gemas ini?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Bukan, bukan.

**Tuan Pengerusi:** Pasal nanti kita masuk isu itu pula. Jadi hendak matikan dekat sinilah. Ini soalan-soalan yang datang dalam kepala sayalah. Ini macam rel yang digunakan untuk peralihan *rail track* ya, *double track* itu kan, okeylah, baguslah ada pakai stok rel lama, ada penjimatanlah dari segi itu. Okey Datuk, *next* isu Datuk.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *The next*, penemuan ketiga adalah mengenai kerja semboyan yang lewat. Ini juga berkaitan dengan isu kelewatan kerja tanah sebenarnya. Sebagaimana kita sedia maklum, sebelum semboyan *signaling* dibuat, kerja tanah dan juga trek mestilah disiapkan dahulu. So maknanya kelewatan kerja semboyan ini juga adalah disumbangkan oleh sebab-sebab kelewatan untuk menyiapkan kerja tanah dan pemasangan trek, Tuan Pengerusi.

Seterusnya yang keempat Tuan Pengerusi, bangunan pentadbiran dan *coach shed* mengenai projek depoh ini. Pemerhatian Audit, walaupun EOT telah diberikan sebanyak 108 hari tetapi kerja-kerja masih belum disiapkan. Untuk makluman, penjelasan kami ialah bangunan hanya disiapkan pada 26 Mei 2014 dan *coach shed* ini disiapkan pada 7 Oktober 2014. Kita telah mengenakan LAD kepada kontraktor atas kelewatan tersebut.

Isu kelima ialah mula kerja tanpa kelulusan kebenaran merancang. Untuk makluman, apabila kontraktor masuk, kontraktor telah mendapat kelulusan bersyarat daripada pihak Majlis Bandaraya Johor Bahru tetapi kelulusan penuh hanya diperoleh pada 9 April 2013. Walau bagaimanapun, ini tidak menghalang daripada kontraktor untuk meneruskan projek-projek tersebut sebab memang berlaku masalah dalam mendapatkan kelulusan daripada pihak majlis tempatan, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Apa bentuk kelulusan itu daripada...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** DO, *Development Order*.

**Tuan Pengerusi:** DO lah. Maknanya DO dapat 9 April 2013...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ya, 9 April 2013.

**Tuan Pengerusi:** Yang 15 Jun itu bukan DO lah?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Itu kelulusan bersyarat.

**Tuan Pengerusi:** Kelulusan bersyarat.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Selepas memenuhi syarat-syarat tersebut barulah kelulusan sepenuhnya diberikan kepada kontraktor.

**Tuan Pengerusi:** Kenapa beza hendak dekat setahun ya? Sepuluh bulan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kadang-kadang ini disebabkan oleh *how fast contractor* boleh bincang, boleh...

■1550

**Tuan Pengerusi:** *That why the contractor not – the contractor is not diligence* lah in this case. He should follow up because you are the client, he is not taking care of your interest. Kalau apa berlaku, *accident* dan sebagainya ataupun ada masalah tentang *site* itu, *liability is to the ministry*, kan.

**Encik Ruzain bin Idris:** Akan tetapi Tuan Pengerusi, dalam urusan projek ini, apabila dia gagal mendapatkan kebenaran merancang pada kadar segera iaitu mengambil masa yang lama dia mendapatkan hingga pada 15 Jun keputusan mesyuarat itu dan sebelum itu, saya rasa bagi memastikan kontraktor ini memastikan untuk mendapatkan kelulusan, kita ada mengeluarkan NCR sebenarnya pada bulan April untuk mengingatkan kontraktor *and they have to get the DO* sebelum dia boleh mulakan kerjalah. Itu yang kita boleh lakukan dan biasalah projek ini *project design and build*, adalah menjadi tanggungjawab dia untuk memastikan dan kita sentiasa – itu yang kita keluarkan NCR untuk pastikan dia.

**Tuan Pengerusi:** *Non Conformance Report* ya. Tidak, maksud saya kontraktor, salah keduanya dia tidak jaga kepentingan klien dia iaitu KTM dan juga kerajaan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Seterusnya Yang Berhormat mengenai kelewatan mengalihkan *fiber optic cable*. Ini juga berkaitan dengan *double track* Gemas-JB di mana pada peringkat awalnya pihak KTM dan MoT tidak mendapat penjelasan yang sepenuhnya sama ada depoh ini akan melibatkan *fiber optic* atau tidak. So, apabila jajaran sepenuhnya telah diterima barulah perkara ini dapat diputuskan dan siap sepenuhnya pada 21 Jun 2014 pengalihan *fiber optic*. Walau bagaimanapun, ini tidak menjejaskan keseluruhan depoh ini, Yang Berhormat.

**Tuan Pengerusi:** Ini pun satu hal lain lah kan. Kontraktor tidak pastikan dia bincang dengan Fiberail, pindahkan kabel itu kan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kabel *fiber optic*.

**Tuan Pengerusi:** Dia tidak jaga kepentingan kementerianlah kontraktor ini.

**Encik Ruzain bin Idris:** Tuan Pengerusi *very rightly* lah dalam konteks itu. Akan tetapi apa yang terjadi pada Fiberail ini, pada peringkat awal projek ini dahulu, tidak ada isu tentang pengalihan Fiberail ini tetapi apabila jajaran itu bertembung dengan *double track* Gemas-JB dan juga dengan depoh ini – jajaran itu hal samalah ya. Apabila timbul isu itu, jadi menyebabkan kita terpaksa mengalihkan *design* itu menyebabkan pertembungan itu terpaksa dibuat – ia bertemu di *main track* itu yang ada asal sekarang ini, *rail* utama, *track* utama itu. Bila jadi keadaan itu, jadi kita terpaksa membuat pengalihan kepada kabel itu. Pada peringkat awal projek ini memang tidak ada.

Seperti Tuan Pengerusi maklum juga, projek ini *project design and build*. Jadi adalah menjadi tanggungjawab kontraktor apabila sudah mengetahui yang dia perlu mengalihkan kabel itu, dia perlu membincangkan dengan pihak-pihak yang berkenaan dan dalam konteks ini ialah pihak Fiberail. Dalam mesyuarat-mesyuarat tapak yang kita adakan, kita sudah minit kan beberapa kali supaya perkara ini diambil tindakan segera kerana untuk mengalihkan Fiberail ini biasanya ada kerja-kerja yang Fiberail sendiri yang buatlah. Ini biasanya macam tadilah. Dia agak tidak mengambil serius walaupun sudah diperingatkan beberapa kali tentang perkara ini.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey Yang Berhormat, seterusnya masalah mengenai kontrak perjanjian kelewatan sebanyak 97 hari. Memang berlaku kelewatan tersebut Yang Berhormat dan pihak kerajaan sudah mengakui bahawa telah berlaku kelewatan dan kita berjanji tidak akan mengulangi perkara-perkara ini disebabkan pemantauan perlu dibuat. Kontrak hanya ditandatangani pada 24 Julai 2012, Yang Berhormat.

**Tuan Pengerusi:** Ini salah KTM lah? Bukan salah kontraktor lah? *Okay, fix to be fair to the contractor* lah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kami akan perbaiki daripada segi penyediaan perjanjian-perjanjian kontrak untuk masa-masa hadapan.

Seterusnya Yang Berhormat mengenai bayaran tanpa kontrak dan ini juga berkaitan dengan perkara tujuh juga tadi Yang Berhormat, dan langkah-langkah penambahbaikan proses perolehan di pihak KTM dan MoT akan diambil dari semasa ke semasa, Yang Berhormat, supaya perkara ini tidak berulang untuk masa-masa hadapan. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada Audit kerana membangkitkan perkara ini supaya penambahbaikan dalam proses perolehan kerajaan dapat diperbaiki pada masa hadapan.

**Tuan Pengerusi:** Ini bukan sengaja ya? Ini memang kelemahan SOP dan *internal control* dalam KTM lah ya. Kenapa KTM ini, ini sangat ya? Padahal KTM sudah beroperasi berpuluh-puluh tahun – tahun berapa KTM? Saya pun tidak tahu tahun berapa.

**Seorang Ahli:** *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad [Naib Presiden Kanan Teknikal, Keretapi Tanah Melayu Berhad]:** Tahun 1885.

**Tuan Pengerusi:** Tahun 1885. Sudah 130 tahun sudah KTM ini tetapi *internal control* masih lemah lagi. Datuk, kena betulkan ini Datuk.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, sebenarnya kita tengah buat program transformasi KTM dan *insya-Allah* kita akan memperkukuhkan KTM bukan setakat daripada segi apa ini tetapi keseluruhan *governance* KTM ini bersama dengan Kementerian Kewangan (MoF).

Seterusnya Yang Berhormat, perkara sembilan, penemuan yang kesembilan mengenai Arahan Perubahan Kerja. Kerja diteruskan tanpa kelulusan walaupun percanggahan berlaku antara kedudukan depoh dengan *double track*. VO hanya diluluskan pada 1 Julai 2014. Memang berlaku permasalahan di sinilah, Yang Berhormat.

**Encik Ruzain bin Idris:** Ini pun lebih kurang sama dengan isu pertukaran rel tadi, Tuan Pengerusi. Kita mengambil masa tiga kali untuk meluluskan VO itu. Saya ingat dia punya itu tetapi pernah dikemukakan asalnya dan *detail* tidak lengkap dan sebagainya di mana Jawatankuasa VO memutuskan untuk diberikan maklumat-maklumat yang diminta itu. Kali kedua itu masalah yang sama dengan pengiraan yang tidak berapa tepat oleh pihak kontraktor dalam *submission* nya dan kita tolak dan akhir sekali pada Jun/Julai 2014 yang kita luluskan VO itu. Ini ada kaitan dengan tadi itulah yang aras berbeza antara Gemas-JB dan juga...

**Tuan Pengerusi:** Itu yang saya hairan juga, macam mana ada *different level* di antara depoh ini dengan – hendak kena buat apa? Hendak kena naikkan tanah ya? Sepatutnya benda itu kontraktor sudah nampak dari awal, tidak payah hendak buat kemudian selepas sudah *start* kerja. Ada maklumat tidak mengenai lembaga pengarah dan pemegang saham syarikat kontraktor ini? Boleh kita ada satu *copy*?

**Encik Ruzain bin Idris:** Kita boleh letak dalam fail, Tuan Pengerusi. Kita boleh bagi, tidak ada masalah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, seterusnya mengenai *expert drawing* yang lewat dikemukakan pada tarikh Audit dibuat tahun 2013 dan sekarang ini sudah diserahkan pada 21 Januari 2014 Yang Berhormat.

**Tuan Pengerusi:** *Finish drawing* pun tidak siap lagi?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Dah siapkan Yang Berhormat tetapi lewatlah.

**Tuan Pengerusi:** Lewat banyak itu.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Lewat banyak.



**Tuan Pengerusi:** Sepatutnya lukisan siap bina masa sebelum *start construction* sudah ada. Dua tahun baru serah dekat *you*? Mereka ini pakai *draw* tangankah atau pakai komputer? Sekarang sudah pakai komputer, pakai CAT sahaja. *[Ketawa]*

**Encik Ruzain bin Idris:** Memang tidak dinafikan Yang Berhormat, walaupun projek yang *running bungalow* itu sudah lama siap sebelum projek Kempas depoh itu disiapkan. Ini pun kita sudah ingatkan berulang kali kepada kontraktor. Cumanya kontraktor ini dengan konsultannya itu kita tidak tahulah. *This is basically internal* punya itu tetapi apa yang kita boleh buat ialah kita sentiasa mengingatkan dia untuk memberikan *expert drawing* lah. Memang sepatutnya tidak sukar sebab *the construction drawing* sudah ada. Tapi ini sikap dan masalah kontraktor itu sendirilah.

■1600

**Tuan Pengerusi:** *They are not looking after your interest* ya. Ini pun saya tengok sekarang ini mengikut data SSM syarikat ini pada bulan Mac 2015, dia punya bank dia semua banyak yang dah gagal. Satu bank sahaja yang tidak ada masalah, *Malayan Banking*. Banyak betul akaun dia orang ini. Banyak ada masalah. Okeylah, *no wonder* projek ini memang tidak boleh *comply* dengan *you* punya *request*, pasal *maybe their financial not able to fulfilled your request* yang suruh cepat buat kerja itu apa semua. Dia orang tidak boleh *mobilize*. Tengok dia orang punya aset pun tinggal RM200,000 sahaja. *Current* liabiliti RM358,000. Maknanya, *actually this company already insolvent*.

**Dr. Tan Seng Giaw:** Tadi Datuk kata ini yang lebih sesuailah itu syarikat ini dilantik kerana dari pelbagai aspek termasuk kewangan pun kukuh. Macam mana boleh berlaku hal seperti ini?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat Tuan Pengerusi dan Timbalan Pengerusi, pada masa penilaian dibuat pada tahun 2010 masa tender tersebut, analisa kecukupan modal telah menunjukkan bahawa memang syarikat ini setanding dengan syarikat-syarikat lain, tidak mempunyai masalah dari segi analisa syarat kecukupan modal tersebut.

**Tuan Pengerusi:** Pasal dia ada banyak akaun ini. Tapi dia punya *charge* status dia *unsatisfied*. Daripada 18 akaun dia ada sekarang ini, yang *charge* dia *fully satisfied* cuma tiga sahaja pinjaman. *[Disampuk]* Ya, *outstanding lost* lah, dan macam saya cakap tadi, *balance sheet* dia dah pun, aset dia tinggal RM200,000, liabiliti RM358,000. Maknanya dah *technically insolvent* pasal *paid up capital* dia cuma RM100,000.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ya, Itu mungkin juga Yang Berhormat yang menyebabkan di peringkat akhir itu agak lewat sedikit mungkin disebabkan...

**Tuan Pengerusi:** Tapi kenapa kamu tidak *terminate* dia dan ambil kontraktor lain?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kita hendak *terminate* tapi masalahnya nanti kos *termination* itu dengan hendak sambungkan balik itu menjadi lebih mahal dan juga...

**Tuan Pengerusi:** *Claim* balik dengan dia. Macam Hospital Shah Alam semalam, kerajaan *sue* balik syarikat ini RM68 juta, syarikat yang buat Hospital Shah Alam lepas dibatalkan. Akan tetapi kalau syarikat ini hendak *sue* pun tidak guna pasal syarikat ini pun sebenarnya dah *zombie* dah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Cuma yang di peringkat hujung-hujung ini, Yang Berhormat, lebih kurang dalam *less than 2%*. So, orang kata macam anak kecillah, *we need to...*

**Tuan Pengerusi:** *How much payment still outstanding to them?*

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *Progress* untuk *payment* ada 5.6% lagi kita tahan sehingga *last payment* itu pada November 2014. Tidak bayar lagi dah sekarang ini. LAD kita sebanyak 2.4 yang kita kenakan sebanyak RM7,000 sehari.

**Tuan Pengerusi:** *You are not going to get the moneylah 'kot'.*

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Dapatkan jugalah.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]:** Boleh tidak saya tanya? Di samping projek ini, saya ada maklumat yang mungkin salah, kalau salah betulkan, bahawa dalam projek yang lain seperti *ticketing system* yang ditawarkan lebih kurang tiga empat tahun yang dulu pun jumpa masalah sama dengan kontraktor, kontraktor lepas itu tidak berkemampuan untuk teruskan projek lagi dan akibatnya terdapat *delay* tentang *ticketing system* yang baru yang hendak dilancarkan. Mungkin.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, untuk makluman, Syarikat Hopetech tersebut memang dah di *terminate* kan dan memang *termination* itu memang secara *proper* di mana syarikat tersebut telah gagal untuk menyempurnakan kerja-kerja dia. Dia ada dua komponen, satu *supply* dan satu lagi sistem. So, itu yang gagal *supply, almost completed* tapi yang sistem tidak disiapkan. So, itu yang menyebabkan kita mengambil keputusan untuk *terminate* projek tersebut dan kita akan panggil tender baru untuk menyiapkan AFC tersebut.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Saya ingat tentang syarikat ini sebab saya pernah tanya di Parlimen kepada Menteri pada masa itu. Memang ada masalah dalam kontrak dan ada macam – *what do you called it?* Macam tidak berapa betul *that award* dan lepas itu Menteri kata *no problem, this is the best company, financially strong* dan akan siap. *That was four years ago. I think* Dato Seri Kong Cho Ha jadi Menteri pada masa itu. Saya agak. So, lepas itu memang benarlah sudah *determine* dia punya kontrak?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ya.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Ada penalti LAD kah, *retention* sum yang tidak dibayarkah? Ada?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *On service* kita sudah rampas.

**Tuan Pengerusi:** Sebab itu saya kata tadi Datuk, dari awal lagi tadi saya kata projek depoh ini masalahnya adalah kontraktor dan Datuk kata tadi dipilih mengikut teknikal baik, mengikut keupayaan kewangan.

**Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]:** Ahli Parlimen ada kena tidak?

**Tuan Pengerusi:** Tiada, tidak ada kena mengena. *Company* ini pun bukan *company* Johor pun.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Sekali *company* *Singapore*.

**Tuan Pengerusi:** Sebab itu tadi sebelum Datuk masuk, saya dah minta Audit untuk buat sampel audit perolehan di KTM. Pilih lagi projek-projek lain untuk diaudit. Ini tadi Yang Berhormat PJU ini walaupun dia keluar topik cakap pasal hal-hal syarikat *ticketing*, tapi *it is relevant to* KTM sendiri, kenapa kelemahan dalam perolehan KTM ini begitu ketara dan akhirnya menjejaskan operasi KTM sendiri. Depoh ini lambat siap, *ticketing* itu sekarang hendak cari kontraktor *supplier* baru dan sebagainya. Jadi, kita sudah minta Audit untuk tengok perolehan lain dalam KTM supaya ia dapat dimantapkan

**Dr. Tan Seng Giaw:** Tuan Pengerusi, Yang Berhormat Kulim baru masuk, dia tidak tahu ini di kawasan Pulai ini.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Untuk makluman Yang Berhormat, mengenai AFC, MoT telah mengarahkan Unit Audit Dalam untuk membuat siasatan terhadap AFC tersebut. Apa-apa *finding* daripada siasatan Unit Audit Dalam MoT, kita akan gunakan untuk penambahbaikan sistem AFC yang baru nanti.

Yang Berhormat, mengenai sijil CCC belum dikeluarkan untuk *running bungalow* walaupun telah diduduki. Untuk makluman, bahawa CCC tersebut adalah untuk keseluruhan *development order*. Ia tidak *partial* CCC untuk satu-satu bangunan tapi untuk keseluruhan. Ini yang disyaratkan oleh pihak berkuasa tempatan, Majlis Bandaraya Johor Baharu.

**Tuan Pengerusi:** Ini sekali lagi kontraktor tidak jaga kepentingan KTM. *You* hendak kena pakai bangunan ini. Dahlah lambat, lepas itu hal perundangan dia tidak *apply* semua untuk CCC dan sebagainya.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Mungkin untuk projek-projek yang akan datang kita asingkan untuk kalau melibatkan perkara yang tidak berkaitan, contohnya macam *running bungalow* berbeza dengan depoh KTM itu sendiri, mungkin boleh diasingkan *different DO*

supaya dapat sekiranya apa-apa berlaku, bangunan tersebut masih mendapat CCC. Walau bagaimanapun, telah disahkan oleh konsultan bahawa bangunan tersebut selamat untuk diduduki bagi pekerja-pekerja KTM, Yang Berhormat.

■1610

**Tuan Pengerusi:** Insurans? Tak ada lah? Tapi Kerajaan insurans sendirilah? Kerajaan tidak ada ambil insurans. Tidak Datuk, ini sudah projek ketiga sudah yang kita tengok Kementerian Pengangkutan ini yang ada masalah. Pembinaan *airport* Kota Kinabalu itu hari pun *design and build* juga ada masalah, yang ini pun *design and build*. Adakah kaedah *design and build* ini merupakan satu kebiasaan bagi Kementerian Pengangkutan lah dalam membina infrastruktur agensi di bawah kementerian?

KLIA2 itu cerita lain lah ya. Dua hari lepas hujan lebat saya dengar cerita kapal terbang kena *divert* pergi ke *Singapore* lah kerana tidak boleh *landing* dekat KLIA. Pasal *runway* terlalu becak. Itu hal lain, nanti kita inilah. *[Ketawa][Disampuk]* KLIA. Tak tahu *runway* mana lah, *runway* KLIA2 kah atau *runaway* KLIA1.

Akan tetapi Datuk ada lagi Datuk? Habis sudah? Habis ya. Okey ada soalan lain?

**Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir:** Saya *echo* apa yang Tuan Pengerusi kata tadi, berapa banyak kah projek sakit di bawah KTMB *directly* ataupun di bawah *Ministry of Transport* yang kita sudah kenal pasti ini? Ada atau tidak statistiknya kah?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Projek sakit untuk masa ini antaranya inilah, yang projek sakit. Yang lain-lain yang projek sakit, tidak ada, kita sudah *terminated* kan.

**Tuan Pengerusi:** Soalan lain? Saya rasa Yang Berhormat Petaling Jaya Utara hendak tahu fasal hal ini Datuk. Apa perkembangan *latest* Gemas ke Johor Bahru, *double tracking*?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Untuk makluman Yang Berhormat, kita faham bahawa projek ini lambat *take-off* disebabkan oleh keputusan untuk melantik kontraktor. Pelantikan kontraktor akan diputuskan oleh pejabat PMO lah.

**Tuan Pengerusi:** Pejabat PMO? Pejabat Perdana Menteri?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ini melibatkan...

**Tuan Pengerusi:** Oh, UKAS, EPU.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Melibatkan *G2G arrangement* antara kerajaan Malaysia dengan Kerajaan China.

**Tuan Pengerusi:** Oh, dia buat stail penswastan lah?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yes. So, dari segi persiapan, dari segi...

**Tuan Pengerusi:** Tapi *earlier* KTMB projek semua peruntukan kerajaan. Yang ini peruntukan kerajaan juga tapi bentuk *privatization* kah atau bentuk...

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tidak, bukan, ia bentuk *conventional*.

**Tuan Pengerusi:** *Conventional* tapi G2G.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** G2G

**Tuan Pengerusi:** *Not privatization* ya?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Bukan, bukan.

**Tuan Pengerusi:** Pembiayaan semua Kerajaan Pusat?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kerajaan Pusat.

**Tuan Pengerusi:** Okey.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Hanya untuk fahaman. Dulu punya *double tracking* projek pun dilantik oleh PMO kan? Ataupun oleh kementerian?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang mana, Yang Berhormat?

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Yang dulu Padang Besar – yang lain lah *double tracking project*, yang besar-besar punya. Dulu pun kalau saya tidak ingat salah lah, *correct me if I am wrong*, pun PMO, bukan?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Bukan, bukan. Itu *direct nego*. *Direct nego*, Yang Berhormat.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Kementerian kah atau oleh UKAS kah, PMO kah or MoF?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Oleh kementerian.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Oleh kementerian?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ya.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Okey.

**Tuan Pengerusi:** Okey, ada soalan lain? Boleh saya lari sikit, Datuk? Apakah masalah dengan kakitangan, Datuk? Kalau boleh kita tahu. *[Ketawa]* Check tiket saja. Ini luar daripada tajuk tapi ini untuk pengetahuan kamilah.

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Pengetahuan ya, okey. Ini pun Tuan Pengerusi, isu ini sensitiflah kan, tetapi kita dengar sahaja lah kan. Memang KTMB daripada dulu mempunyai masalah daripada segi untuk mengawal *union* iaitu disebabkan oleh kepimpinannya. Kadang-kadang dia memang tidak menghormati pegawai, *even* pegawai-pegawai tinggi dalam syarikat. Akan tetapi oleh kerana dia terlampau telah melebihi hadnya dan kebetulan pula Presiden kita dapat mengendalikan, *handle the situation*, jadi nampaknya keadaan telah dapat dikawallah daripada segi perkara ini.

Kalau dulu ada yang beberapa orang telah diberi surat untuk pemberhentian daripada kerja tetapi selepas itu menerusi rundingan dan setelah kita beri syarat-syarat tertentu, mereka sanggup balik bekerjalah. Mana pula kan, nanti tidak ada punca pencarian. Keadaan pun saya

nampak bertambah baik dari segi beberapa mesyuarat yang kita adakan seperti Mesyuarat Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan, cara *approach* itu berbeza, lebih objektif dan tidak keluar daripada fungsi merekalah.

Mereka sepatutnya menumpu kepada hal ehwal *welfare* ya, kebajikan dan kepentingan dan untuk *terms of services*, tetapi banyak perkara di luar daripada itu yang menyebabkan kesusahan kepada pentadbiran KTMB. Akan tetapi nampak sekarang ini keadaan telah dapat diselesaikanlah. Akan tetapi mungkin belum habis lagi episodnya lah.

**Tuan Pengerusi:** Fasal apa, soalan saya itu, saya hendak tahu sama ada KTMB ini sudah terlebih sangat kakitangan, perlu di *streamline*, adakah ia akan transformasi operasinya dengan jumlah kakitangan lebih kurang. Jadi peruntukan tahunan kerajaan kepada KTMB ini kalau dengan transformasi syarikat ini akan dapat diturunkan jumlah peruntukannya kan, pasal sekarang ini memang betul-betul kerajaan yang tampung KTM ini ya.

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Memang sejak diperbadankan dululah. Saya rasa seingat saya lebih kurang tiga tahun saja yang kita ini membuat keuntungan. Selepas itu memang berterusan mengalami kerugianlah. *Lately* pun memang kita rugi lebih kurang RM120 juta setahun dan memerlukan tampungan kewangan, tampungan tunai daripada kerajaan *through MoF* lah.

Memang aspek kakitangan ini kita melihat dan ia merupakan sebahagian daripada pelan transformasi yang sedang dilaksanakan. Termasuk itu juga ialah ada peruntukan untuk diberikan supaya kita dapat tingkatkan dari segi *mechanization*, menggunakan mesin-mesinlah. Macam penyelenggaraan landasan kereta api itu lebih efisien dan lebih baik, lebih standard lagi menggunakan mesin-mesin. Kerajaan juga telah meluluskan bajet untuk pembelian mesin supaya kita lebih meningkatkan *mechanization*.

Pada waktu yang sama juga, ada peruntukan supaya kita membuatkan *business* – proses *reengineering* lah berkaitan dengan *level* kakitangan dan seterusnya *right sizing* dan juga KPI *improvement* lah. Jadi memang ke arah itulah kita hendak lihat tahap mana bilangan kakitangan yang perlu untuk membuat sesuatu aktiviti tugas di jabatan-jabatan tertentu supaya lebih efisien dan kita dapat *revenue per employee* itu lebih meningkatlah.

**Tuan Pengerusi:** Sekarang ini berapa banyak kerajaan memperuntukkan kepada KTM tiap-tiap tahun?

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Kebanyakan peruntukan itu diberi melalui pembangunan. Jadi yang sekarang ini yang banyaknya peruntukan pembangunan. Akan tetapi dari segi defisit operasi itu, kita perlu lebih kurang RM150 juta hingga RM200 juta setahun. Akan tetapi ada kadang-kadang kerajaan tidak bagi sepenuhnya. Jadi kebetulan ada sumber

lain terutamanya dari segi – *in the past years*, kita sudah ada sumber *through earlier land development joint venture*. Akan tetapi sekarang ini sudah memang boleh katakan tenat lah. Sekarang ini amat tenat. Kita memerlukan *short term requirement* lebih kurang RM30 juta untuk terus – *next month* lah. *That the reality of KTMB's cash flow problem* lah.

**Tuan Pengerusi:** So, CAPEX dari segi *rolling stock* dengan *equipment* dengan *track* apa semua ini kerajaan bagi, tapi tidak semualah.

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Tidak semua. Oleh kerana macam ini, sekarang ini aspek itu pun tidak kurang jelas dari segi strukturnya. Pembangunan CAPEX, *new development* itu memang disalurkan menerusi kerajaan tetapi untuk normal CAPEX macam *overhaul of locomotive*, *overhaul of coaches* itu ada yang KTMB terpaksa tanggung sendiri. *Even renewal of some track improvement* tanggung sendiri. Jadi kita ada CAPEX *within* KTMB dan juga CAPEX yang kerajaan bagi itu untuk pembangunan lah, lain.

Maknanya kita *cash flow very drain from* KTMB. Sudah lah *operating* defisit kita ada...

**Tuan Pengerusi:** *Your rolling stock* semua baru atau lama?

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Bercampur lah. Kebanyakannya masih lama.

**Tuan Pengerusi:** *Safety* macam mana? Kalau terlalu lama sangat *rolling stock* dia, terlalu lama sangat dia punya *the rail track, signaling system* nya...

#### ■1620

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Okey, *safety* itu kita pastikanlah. Maknanya kita buat pemeriksaan. Kalau macam ada *train* yang perlu *overhaul* setiap lima tahun, kalau kita *miss overhaul*, kita kena buat pemeriksaan lebih keraplah. Maknanya *instead of every six months, you have to do every three months. So, those are the things*. Kita juga ada pemeriksaan yang macam *on safety items* yang lebih penting. Kalau tidak *safe*, kita terpaksa berhentikanlah, tidak boleh lepaskan untuk jalan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Untuk makluman Yang Berhormat, untuk Pantai Timur, semasa sebelum berlakunya banjir besar baru-baru ini, SPAD telah menggantung lesen operasi di Pantai Timur disebabkan masalah keselamatan di mana sesetengah trek itu memang sudah teruk. Jadi, peruntukan untuk pembaikan atau penambahbaikan operasi KTMB keseluruhannya telah disediakan oleh kerajaan sebanyak lebih kurang dalam RM2.3 bilion untuk penambahbaikan *across the RMKe-10, RMKe-11*. So, memang sejumlah peruntukan yang besar telah diberikan sebagaimana disebutkan oleh Naib Presiden tadi bahawa KTM ini walaupun rugi tetapi adalah *is a services* kepada rakyat.

Oleh sebab itu dalam proses transformasi ini, kita akan menjadikan KTM lebih *self financing* seboleh-bolehnya dengan peruntukan pembangunan yang agak besar untuk

penambahbaikan trek. Memang sukar untuk KTM membuat keuntungan sebab kos operasi yang tinggi berbanding dengan *ridership* tersebut.

Oleh sebab itu dalam proses penambahbaikan ini juga, KTM akan memfokuskan kepada *market cargo, freight*, yang akan kita tingkatkan penggunaan *freight* dan juga pada masa yang sama untuk mengurangkan kesesakan di lebuhraya dan jalan-jalan kita, Yang Berhormat.

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Minta tanya tentang isu dasar, dua perkara. Pertama, ada *rumors* sebelum ini bahawa KTM akan diswastakan. Maksud diswastakan di sini, ia *dirumors* sebagai akan dijual kepada pihak korporat. Itu nombor satu.

Kedua, sama ada, ada rancangan untuk membuat penswastakan seperti yang telah pun dibuat di UK di mana aset landasan terminal dimiliki oleh kerajaan, tetapi operasi diswastakan supaya dia punya *cash flow* dan lain-lain lebih senang dipenuhi. Ada tidak perancangan ataupun perbincangan sebegini?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Untuk makluman Tuan Pengerusi, KTMB ini sudah bankrap, tidak ada orang hendak pun. *Technically* dia bankrap, orang tidak hendak. *It is not sexy anymore*. Akan tetapi Yang Berhormat, mengenai MRO tadi itu, *multi-rail operator*, memang dalam perancangan kerajaan untuk membuka kepada MRO atau *multi-rail operator* dan...

**Tuan Tony Pua Kiam Wee:** Seperti dekat *British Rail* di mana landasan dimiliki oleh *British Rail* tetapi *operations* oleh syarikat-syarikat yang tertentu?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Betul. So sekarang ini pun aset-aset itu kita sudah pindahkan sedikit-sedikit kepada RAC dan operator esok – *KTM maybe one of the operator*.

**Tuan Pengerusi:** Begini, Datuk. Kita di PAC ini, kita lihat perbelanjaan kerajaan secara keseluruhan juga. KTM ini kalau akan terus menjadi beban, tetapi kalau ada dia punya kepentingan strategik dia, kita menyokonglah. Tidak ada masalah. Cuma kita hendak tengok bagaimana kaedah untuk hendak mengurangkan kebergantungan KTM kepada kerajaanlah. Minta maaf, tadi kita tanya soalan keluar daripada topik ini ya, tetapi ini merupakan satu perkara yang saya rasa penting jugalah.

Selepas MAS baru-baru ini dapat RM6 bilion, KTM hendak dapat berapa banyak pula? MAS pula lagi tiga tahun akan datang entah-entah datang minta duit lagi. Kali ini betul-betul suntikan daripada kerajaan, bukannya swasta. Sudah swasta pun, kerajaan ambil balik, suntik lagi duit baru dalam MAS. Jadi KTM ini pun kalau boleh kita hendak dapatkan gambaran itulah.

Jadi, kita mengalu-alukan rancangan daripada kementerian untuk hendak membuat transformasi kepada KTM ini dan kita menunggulah hasilnya bagaimana ke depan, *going*



forward. How KTM is going to be and how much dependent is KTM going to be on the government. The best solution is make money to give back dividend, tetapi I don't think that is possible. Mana-mana negara dalam dunia pun, rail services dia tidak mencapai matlamat untuk earn enough money to pay the whole costs, OPEX and CAPEX of the operations. Itu kita fahamlah.

Jadi, ada soalan lain?

**Dr. Tan Seng Giaw:** Tuan Pengerusi, Datuk Ismail, dengan Germanwings disaster, kita di dalam MAS ada lega sedikitlah. [Disampuk] Luar dari skop. Soalan yang pertamanya, dengan pengalaman sekarang, pemantauan kementerian, apakah yang dianggap kelemahan yang pokok untuk depoh ini dan bagaimana kita boleh atasi? Kedua ini – ini luarlah, kawalan ke atas tanah rizab kereta api di seluruh negara.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yang Berhormat, pertama sekali berkait dengan pembinaan depoh Kempas Baru ini, saya melihat dari segi pelaksanaan oleh syarikat atau kontraktor tersebut memang ada kelemahan. Walaupun pemantauan dibuat, syarikat masih belum dapat menyempurnakan kerja-kerja yang tertunggak.

Keduanya, seperti mana yang disebutkan oleh Tuan Pengerusi tadi, memang *capability* dari segi syarikat untuk menjaga kepentingan kontrak tersebut memang kurangnya.

Ketiganya, dari segi keupayaan kewangan selepas tempoh daripada itu memang menjadi satu kelemahan syarikat yang kita perhatikan sepanjang projek ini berjalan yang memerlukan bimbingan, pemerhatian sepenuhnya daripada Kementerian Pengangkutan, Yang Berhormat.

Kedua tadi...

**Dr. Tan Seng Giaw:** Kawalan ke atas tanah rizab kereta api di seluruh negara. Kawalan.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Mengenai RAC atau PMK, semua aset KTMB berkaitan dengan tanah memang telah diserahkan kepada RAC. RAC akan menjaga aset-aset tersebut dan *unlock potential* ataupun *monetize* di mana yang perlu untuk *maintain track* dan juga untuk *locos* ataupun *rolling stock* KTMB. Itu memang tugas yang diberikan kepada RAC untuk menjaga aset-aset tersebut dan pada masa yang sama kita membangunkan aset-aset tersebut untuk kegunaan KTMB.

**Tuan Pengerusi:** RAC itu Railway Assets Corporation, bukan?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ya, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Ada soalan lain? Yang Berhormat Masjid Tanah? Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu? Yang Berhormat Petaling Jaya Utara? Tidak ada?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kita Yang Berhormat, mengalu-alukan kalau ada pihak-pihak berminat untuk memajukan tanah kita, tanah RAC yang boleh mendatangkan keuntungan jangka panjang yang berterusan, *sustainable* untuk membiayai KTMB, kita memang alu-alukanlah, Yang Berhormat.

**Tuan Pengerusi:** Selama ini, banyak sangatkah dividen dapat daripada tanah-tanah yang telah diswastakan?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Sekarang ini belum ada yang *substantial*, tetapi kita sudah mulakan...

**Tuan Pengerusi:** KL Sentral tidak dapat apa-apakah?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** KL Sentral ada, Yang Berhormat. Akan tetapi...

**Tuan Pengerusi:** Sudah selepas 20 tahun, sudah naik besar-besar bangunan situ, KTM tidak dapat apa-apa? KL Sentul Ria itu.

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Itu *short term* yang dapat itu. Ia lebih kepada *short term*. Itu kita dapat pembinaan stesen. Stesen itu dia inilah, dapat stesen, yang KL Sentral itu. Dapat stesen dan juga dapat depoh. Itulah ada RM125 juta yang diberi, berbanding dengan *the whole development which is much more than that*.

**Tuan Pengerusi:** *Are you still using the same privatization model for land JV ini?*

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Itu lama.

**Tuan Haji Hilmi bin Mohamad:** Itu model lama.

■1630

**Tuan Pengerusi:** Kalau *RM125 million over* berbilion yang MRCB sudah dapat daripada tanah tersebut, *I thinks that – its 20 years ago* lah. Jadi, kita hendak komen pun lebih – Sentul, YTL punya projek itu? *Nothing?* Saya tengok YTL lepas 20 tahun dia sudah *privatized* pun tidak buat apa-apa sangat pun dekat situ. *Nothing much. So they are not using the same privatization model ya? Meaning that now macam mana? It is SPV based or square foot based?* Maknanya KTM dapat aset?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** *This time* kita lebih *open*, Yang Berhormat, di mana kita boleh berbincang dengan *proposal* tersebut sama ada kita – kalau kita tengok kalau tanah itu tersepit, tidak boleh hendak *develop* sendiri memang susah, tidak akan menguntungkan dan kita akan jual mengikut *market* berdasarkan kepada JPPH punya *valuation*. Kita adalah *some consideration* dari segi *market consideration* sama ada harga tersebut perlu dinaikkan atau tidak.

Keduanya secara JV, di mana RAC akan mendapat sebahagian *in cash* ataupun dan sebahagian lagi *in kind*. So kita *open* kepada *the best offer*lah daripada syarikat-syarikat

tersebut. RAC mempunyai tanah yang banyak di koridor-koridor *Klang Valley* ini dan boleh dibangunkan sekiranya keuntungan tersebut boleh menjana *sustainable income for RAC* untuk kegunaan KTM.

**Tuan Pengerusi:** Aset yang ada *recurring income* lah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Yes.

**Tuan Pengerusi:** Sebagai maklumat kamilah, boleh bagi tidak satu senarai tanah yang telah di *privatized*, tanah KTM yang telah di *privatized* dengan pulangan yang telah diperoleh oleh KTM selama inilah. Tanah macam saya kata tadi Sentral, tanah Sentul. Tanah Lever Brothers itu sudah ini dah...?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Bangsar.

**Tuan Pengerusi:** Bangsar yang Lever Brothers itu.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Bangsar sudah?

**Tuan Pengerusi:** Belum? Dan di seluruh negaralah. Kita hendak tahu mana-mana tanah yang telah dimajukan di bawah konsep *privatization* ya, swasta dan berapa banyak pulangan dari segi kewangan yang telah diperoleh oleh KTM selama ini.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey, terima kasih.

**Tuan Pengerusi:** Okey, terima kasih. Ada soalan lain? Akhir sekali Datuk, saya sebagai Ahli Parlimen Pulaui hendak minta tolong satu sahaja. Boleh tidak KTM bagi penerangan mengenai perancangan tanah Kempas ini dari segi depot? Yang itu buat depot sahaja tetapi hendak tahu dia punya – dulu dipanggil apa? *Inland port* ya? Adakah masih lagi dasar konsepnya begitu? *Inland port*. Atau sudah bertukar?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Sebenarnya RAC ada perancangan untuk membangunkan kawasan Kempas Depoh, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Fasal kawasan itu adalah kawasan kampung.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Akan tetapi *still open* Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** *I know*. Kawasan itu kawasan kampung. Makin lama, makin majulah. Jadi pembangunan tanah ini akan menyebabkan jumlah penduduk baru masuk, *traffic* naik dan sebagainya, akan memberi impak kepada kawasan kampung sekeliling tanah rendah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Ada cadangan untuk menjadi JB Sentral.

**Tuan Pengerusi:** Tahu. Akan tetapi nanti orang kata dia punya limpahan trafik, bising, *pollution* dan sebagainya, orang kampung dekat Kempas itu nanti karang bawa keluar parang cari Presiden KTM baru tahu.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Tidak apa, nanti kita bincang dengan Ahli Parlimenlah.

**Tuan Pengerusi:** Jadi kalau boleh minta KTM nanti bagi *briefing* pada sayalah.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey, okey.

**Tuan Pengerusi:** Ini permintaan sayalah sebagai Ahli Parlimen Pulau mengenai hal ini.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Jadi kita akan aturkan taklimat.

**Tuan Pengerusi:** Fasal tanah itu pun menyebabkan banjir kawasan sekeliling itu. Dia apabila hujan lebat, ada pencemaran, sampah masuk dalam sungai, dia *block* sungai, tidak pasal-pasal tempat itu banjir.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Kita akan aturkan, Tuan Pengerusi.

**Tuan Pengerusi:** Okey, kalau tidak ada soalan lain, saya ucapkan terima kasih kepada Datuk.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Okey, terima kasih.

**Tuan Pengerusi:** Isu ini kita akan fokus pada kontraktorlah, isu depoh Kempas ini.

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Pada 14 hari bulan kita akan melawat Kempas Depoh. Mungkin Tuan Pengerusi kalau ada kesempatan, boleh...

**Tuan Pengerusi:** 14 hari bulan hari apa?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** 14 hari bulan.

**Tuan Pengerusi:** Hari apa?

**Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar:** Hari Selasa.

**Tuan Pengerusi:** Hari Selasa. Okey, mungkin bolehlah. Parlimen sudah habis. Okey, terima kasih Datuk. Tidak ada *lunch* hendak *serve* Datuk. Kita ada *tea* sahaja. Ada *tea* kah? Ada *tea*? [Disampuk] Ha, *tea* ada. Datuk nasib tidak baik, pasal kalau Datuk datang pagi, kita *serve lunch* sebagai *reward*. Datuk datang petang, kita *serve tea*. Kurang makan sikit. Terima kasih Datuk.

**[Mesyuarat ditangguhkan pada pukul 4.35 petang]**



**DOKUMEN  
PEMBENTANGAN**

	<b>CAWANGAN AUDIT PENGANGKUTAN SEKTOR AUDIT KERAJAAN PERSEKUTUAN</b>	
 		
<b>PROJEK PENGALIHAN OPERASI KERETAPI TANAH MELAYU BERHAD DARI TANJONG PAGAR KE WOODLANDS (STESEN), SINGAPURA DAN KEMPAS BARU (DEPOH), JOHOR BAHRU, JOHOR</b>		
<b>PEMBENTANGAN KEPADA JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG AWAM (PAC)</b>		
<b>2 APRIL 2015</b>		

<b>OBJEKTIF PENGAUDITAN</b>
Untuk menilai sama ada pengurusan projek bagi pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB <b>telah dilaksanakan dengan teratur, cekap dan berhemat untuk mencapai objektif</b> yang ditetapkan
<b>SKOP PENGAUDITAN</b>
Pengauditan meliputi aspek <b>perancangan, pelaksanaan dan pemantauan</b> terhadap projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB bagi tempoh tahun 2011 hingga 2013.

## METODOLOGI PENGAUDITAN

- Pengauditan ini **dijalankan dengan menyemak fail, rekod dan dokumen** berhubung dengan projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB, **mengkaji dan menganalisis data** yang berkaitan di peringkat Kementerian, KTMB dan di pejabat tapak Kempas Baru, Johor Bahru, Johor.
- **Perbincangan dan temu bual** dengan pegawai Kementerian, KTMB, Majlis Bandaraya Johor Bahru, Hisniaga Sdn. Bhd. (Kontraktor), perunding Kontraktor.
- **Lawatan ke tapak projek** diadakan pada bulan Disember 2013.
- **Exit Conference** bersama Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan telah diadakan pada 8 Ogos 2014. Wakil daripada Kementerian Kewangan, Jabatan Peguam Negara dan Jabatan Perkhidmatan Awam juga telah turut hadir.

## LATAR BELAKANG PROJEK

- a. Pengalihan operasi KTMB merupakan hasil daripada "*Agreement Between The Government Of Malaysia And The Government Of Singapore To Implement The Points Of Agreement On Malayan Railway Land In Singapore Between Government Of Malaysia And Government Of Singapore And The Joint Statement On Singapore-Malaysia Leaders' Retreat Of 24 May 2010*" yang **ditandatangani pada 27 Jun 2011** memutuskan supaya Malaysia **memindahkan operasi perkeretapian keluar daripada Singapura mulai 1 Julai 2011**.
- b. Pengalihan Operasi Dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen) dan Kempas Baru (Depoh), Johor melibatkan:
  - i. **projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) berjumlah RM41.77 juta.**
  - ii. **kerja pengubahsuaian di Woodlands Train Checkpoint (WTCP), Singapura berjumlah SGD980,869 (RM2.44 juta)**
- c. Tujuan pembinaan: Untuk **menggantikan kemudahan sedia ada di Stesen Keretapi Tanjong Pagar, Singapura dan menyediakan kemudahan penyenggaraan** yang sempurna kepada tren yang beroperasi di Sektor Selatan.

### LATAR BELAKANG (Samb....)

- Projek pembinaan depoh penyenggaraan **dilaksanakan secara reka dan bina** oleh Hisniaga Sdn. Bhd. (Kontraktor) yang dilantik **melalui kaedah tender** terhad bagi tempoh **18 bulan** iaitu mulai 17 Januari 2012 hingga 16 Julai 2013.
- Kaedah **perolehan kerja pengubahsuaian di WTCP telah dilaksanakan oleh Kerajaan Singapura**. Skop kerja pengubahsuaian di WTCP yang terdiri daripada 2 kawasan dibiayai oleh Kerajaan Singapura (Kawasan A) dan Kerajaan Malaysia (Kawasan B).
- Projek adalah **di bawah penyeliaan Kementerian Pengangkutan Malaysia**.
- **Ketua Setiausaha Kementerian merupakan Pegawai Penguasa (SO)** manakala Presiden KTMB adalah wakil SO.
- Skop projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru, Johor Bahru **merangkumi kerja tanah, pembinaan bangunan (pejabat pentadbiran, *running bungalow*, *coach shed* dan *loco shed*), landasan dan sistem persemboyanan**.

### LATAR BELAKANG (Samb....)

#### PROJEK PENGALIHAN OPERASI DARI TANJUNG PAGAR KE WOODLANDS (STESEN) DAN KEMPAS BARU (DEPOH), JOHOR

PERKARA	PROJEK KEMPAS BARU (DEPOH), JOHOR	KERJA PENGUBAHSUAIAN DI WOODLANDS TRAIN CHECKPOINT (WTCP), SINGAPURA
Kontraktor	Hisniaga Sdn. Bhd.	Seng & Keng Construction Pte Ltd
Sumber Peruntukan	Kerajaan Persekutuan (Kementerian Pengangkutan)	Kerajaan Persekutuan (Kementerian Pengangkutan)
Kos Kontrak	RM41,770,578.91	SGD414,800 (Kawasan A) dan SGD980,869 (Kawasan B) <i>*Hanya kawasan B yang ditanggung oleh Kerajaan Malaysia</i>
Kontrak Ditandatangani	24 Julai 2012	15 Disember 2010
Tarikh Surat Setuju Terima	20 Disember 2011	15 Disember 2010
Tarikh Siap Asal	17 Januari 2012 hingga 16 Julai 2013 (18 Bulan)	3 Januari 2011 hingga 30 April 2011
Jumlah Lanjutan Masa	2 (30 hari dan 108 hari)	Tiada
Tarikh Siap Sebenar	Belum Siap	02 Jun 2011
Superintending Officer (SO)	Ketua Setiausaha	Commissioner of Immigration & Checkpoints Authority of Singapore
Superintending Officer's Representative (SOR)	Presiden Keretapi Tanah Melayu Berhad	General Manager of CPG Facilities Management Pte Ltd



LATAR BELAKANG (Samb....)

GAMBAR 1



*Depoh Kempas Baru, Johor Bahru  
(22.07.2014)*

7

LATAR BELAKANG (Samb....)

GAMBAR 2



*Woodlands Train Check Point, Singapura  
- Kerja Pengubahsuaian Di Pejabat KTMB  
(18.12.2013)*

8

## RUMUSAN PENEMUAN AUDIT

Mendapati pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru adalah kurang memuaskan kerana belum siap setakat Ogos 2014 berbanding jadual yang ditetapkan setelah mengambilkira satu lanjutan masa yang telah diluluskan. Kerja pengubahsuaian di WTCP telah siap dilaksanakan dan KTMB telahpun beroperasi di WTCP. Bagaimanapun terdapat kelemahan-kelemahan seperti berikut:

- perancangan kerja secara keseluruhan tidak dirancang dengan sempurna dan teliti;
- kerja dilaksanakan tanpa Kebenaran Merancang dari Majlis Bandaraya Johor Bahru;
- kontrak perjanjian lewat ditandatangani selama 127 hari;
- sebanyak 3 bayaran kemajuan kerja telah dibuat selepas tempoh 4 bulan Surat Setuju Terima dikeluarkan dan sebelum kontrak ditandatangani;
- kerja tambahan/kurangan dilaksanakan tanpa Arahan Perubahan Kerja;
- Sijil Perakuan Siap Dan Pematuhan (CCC) bagi *Running Bungalow* belum dikeluarkan walaupun telah diduduki; dan
- Lukisan Siap Dibina bagi *Running Bungalow* lewat diserahkan.

### 1. Prestasi Projek

- **Projek pembinaan depoh** penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru, Johor Bahru, Johor merangkumi komponen seperti:
  - kerja tanah
  - pembinaan bangunan (pejabat pentadbiran, *running bungalow*, *coach shed* dan *loco shed*)
  - landasan
  - sistem persembayanan
- Setakat 31 Disember 2013, status kemajuan sebenar adalah 81.04% berbanding 100% mengikut jadual kerja.
- **Komponen *Running Bungalow* telah siap** manakala kerja bagi 5 komponen iaitu *sistem semboyan*, *Trolley Shed*, *Training (Equipment And System)*, *Landscape* dan *Inspection and Certificate Of Completion And Compliance* belum dimulakan.

## 1.1 Prestasi Projek - Pencapaian Fizikal

PROJEK	TARIKH MULA	TARIKH SEPATUT SIAP ASAL	TEMPOH EOT (Hari)	TARIKH SEPATUT SIAP DENGAN EOT	TARIKH PERAKUAN SIAP KERJA	LAD SEHINGGA 31 DISEMBER 2013 (RM)
RUNNING BUNGALOW	17.01.2012	16.07.2012	17.07.2012 - 15.08.2012 (30 hari)	15.08.2012	27.09.2012	RM752 sehari x 43 hari = RM32,336
DEPOH	17.01.2012	16.07.2013	17.07.2013 - 01.11.2013 (108 hari)	01.11.2013	Belum Siap	RM6,976 sehari x 60 hari = RM418,560

- Pembinaan *Running Bungalow* - satu EOT selama 30 hari bermula 17.7.12 – 15.8.12 telah diluluskan. Bagaimanapun, Kontraktor hanya dapat menyiapkan pembinaan pada 27.9.12. Ganti Rugi Tertentu Dan Ganti Rugi Ditetapkan (LAD) sejumlah RM32,336 (RM752 sehari) telah dikenakan.
- Berdasarkan SST, tempoh penyiapan keseluruhan depoh penyenggaraan adalah pada 16.7.13 iaitu 18 bulan daripada tarikh pemilikan tapak. Satu EOT selama 108 hari bermula dari 17.7.13 – 01.11.13 telah diluluskan tanpa melibatkan kos tambahan kepada Kerajaan. Sehingga 31 Disember 2013 projek tersebut masih belum disiapkan.

**\*\* Maklumat pada 25.3.2015 – EOT Kedua telah diluluskan bagi tempoh 2.11.2013 – 16.4.2014 dan LAD telah dikenakan sejumlah RM2.5 juta. Manakala status siap adalah 99.2%.**

## 1.2 Kerja Tanah

- Kawasan tapak pembinaan seluas 45.81 ekar yang dimiliki oleh Perbadanan Aset Keretapi
- Prestasi kerja tanah yang terbahagi kepada 3 zon iaitu Zon A, Zon B dan Zon C

### PRESTASI KERJA TANAH

ZON	KAWASAN	LAWATAN KERJA (% SIAP)
A	Kawasan Depoh	97.83
B	Embedded Track	
C	Kawasan Landasan Take Off Point	

- Semakan Audit pada 20 Disember 2013 mendapati peratusan siap yang dinyatakan di laporan kemajuan bagi ketiga-tiga zon tersebut adalah **sebanyak 97.83% berbanding 100%**.
- Semakan lanjut mendapati lokasi tapak asal telah dianjakkan 700 meter ke sebelah utara dan aras tapak telah ditinggikan sebanyak 24.880 meter berbanding aras asal bagi tujuan penyelarasan (same level) dengan ketinggian reka bentuk jajaran landasan di bawah skop cadangan Pembangunan Depoh Dan Jajaran Projek Landasan Berkembar Elektrik Gemas – Johor Bahru.

### 1.3 Kerja Landasan

- Mengikut *Statement of Needs* (SON), skop kerja landasan adalah melibatkan pembelian komponen landasan baru seperti rel jenis BS80A, pengikat rel dan pengalas konkrit baru.
- Tempoh kerja yang dipersetujui bermula dari 20.9.12 - hingga 20.5.13.
- Kontraktor ada memohon untuk menggunakan rel UIC54 terpakai daripada projek PLBE Seremban Gemas, kerana Kontraktor memaklumkan pembekalan rel baru jenis BS80A akan mengambil masa selama 6 bulan. Tambahan lagi rel UIC54 juga akan diguna pakai untuk projek Landasan Berkembar Gemas- JB.
- **KTMB tidak mempertimbangkan permohonan tersebut** kerana Kontraktor perlu mematuhi syarat Kontrak.
- Namun, pada 3 Ogos 2012, Kementerian telah memberikan persetujuan untuk menggunakan rel UIC54. Bagaimanapun, persetujuan ini tertakluk kepada kelulusan muktamad Jawatankuasa Perubahan Kerja. Semakan Audit juga mendapati, Arahan Perubahan Kerja masih belum diluluskan lagi.
- Sehingga 31 Disember 2013 peratusan kerja landasan adalah sebanyak 3.49% berbanding 100%.

### 1.3 Kerja Landasan



Tapak Projek Depoh Kempas Baru, Johor Bahru  
- Rel Untuk Dipasangkan  
(23.12.2013)



Tapak Projek Depoh Kempas Baru, Johor Bahru  
- Rel Yang Telah Dipasang  
(11.08.2014)



Tapak Projek Depoh Kempas Baru, Johor Bahru  
- Sesimpang (Turnout)  
(23.12.2013)



Tapak Projek Depoh Kempas Baru, Johor Bahru  
- Pengalas Konkrit Yang Akan Di Pasang  
(23.12.2013)

#### 1.4 Kerja Semboyan

- Berdasarkan *Statement of Needs* (SON), kerja persembayanan hanya melibatkan kerja pengalihan peralatan persembayanan dari persimpangan asal ke persimpangan baru. Skop asal kerja semboyan hanya melibatkan modifikasi sistem persembayanan di landasan sisian no. 4 .
- Bagaimanapun, perubahan lokasi tapak depoh menyebabkan berlaku perubahan reka bentuk sistem persembayanan, pembelian peralatan baru seperti *Point Machine*, *Relay Apparatus* dan *Signal Apparatus* (perisian semboyan yang boleh diintegrasikan dengan sistem semboyan sedia ada) yang menyumbang kepada perubahan kerja penambahan.
- Lawatan Audit ke tapak projek pada 23 Disember 2013 mendapati kerja semboyan masih tidak dilaksanakan kerana kerja tanah dan landasan masih belum siap sepenuhnya.

#### 1.5 Bangunan Pentadbiran Dan Coach Shed

- Berdasarkan *Master Work Program Revision 2* bertarikh 2 Mac 2012, kerja pembinaan bangunan pentadbiran dan *coach shed* mengambil masa selama 150 hari iaitu bermula dari 20.11.12 – 20.5.13.
- Berdasarkan pelan reka bentuk, bangunan pentadbiran dan *coach shed* adalah dibina secara bersambung. Pembinaan bangunan pentadbiran adalah merangkumi pembinaan Pejabat Stor, Bilik Stor, *Battery Room*, *Compressor Room*, *Tool Crib Room*, *Machinery Room* dan *Switch Room*.
- Berdasarkan tempoh kontrak (17.1.12 – 16.7.13) berserta EOT (17.7.13 -1.11.13) yang telah diluluskan, keseluruhan projek sepatutnya siap pada 1 November 2013.
- Lawatan Audit pada 23 Disember 2013 ke tapak projek mendapati bangunan pentadbiran dan *coach shed* masih dalam pembinaan dan belum siap sepenuhnya.
- Lawatan susulan pada 11 Ogos 2014 mendapati bangunan pentadbiran, *loco shed* dan *coach shed* telah mencapai kemajuan kerja 93.94%.

## 1.5 Bangunan Pentadbiran Dan Coach Shed



*Tapak Projek Depoh Kempas Baru,  
Johor Bahru  
- Bangunan Pentadbiran  
(11.08.2014)*

*Tapak Projek Depoh  
Kempas Baru, Johor Bahru  
- Loco Shed  
(11.08.2014)*



## 2. Pencapaian Kewangan Projek

- Sejumlah RM45.23 juta, RM38.23 juta dan RM14.06 juta bagi tahun 2011, 2012 dan 2013 masing-masing telah diperuntukkan.
- Jumlah keseluruhan perbelanjaan sehingga 31 Disember 2013 adalah berjumlah RM34.26 juta seperti jadual berikut:

### PERUNTUKAN DAN PERBELANJAAN SETAKAT 31 DISEMBER 2013

TAHUN	PERUNTUKAN (RM Juta)	PERBELANJAAN (RM Juta)	PERATUSAN PERBELANJAAN (%)
2011	45.23	2.44*	5.4
2012	38.23	20.01	52.4
2013	14.06	11.81	84.0
JUMLAH		34.26	

Sumber : Buku Vot Dan Baucah Bayaran

Nota : (\*) - RM2.44 juta Perbelanjaan Untuk Ubah Sual WTCP

- Kemajuan tuntutan bayaran bagi projek pembinaan penyenggaraan depoh stokereta KTMB sehingga 31 Disember 2013 adalah berjumlah RM31,824,826.21 atau 76.2% berbanding nilai kontrak berjumlah RM41,770,578.91 .

### 3. Memulakan Kerja Tanpa Kelulusan Kebenaran Merancang

- Seksyen 19(1), Akta Perancangan Bandar Dan Desa 1976, **tiada seorang pun, selain Pihak Berkuasa Tempatan boleh memulakan, mengusahakan atau menjalankan apa-apa pemajuan melainkan jika Kebenaran Merancang berkenaan dengan pemajuan itu telah diberikan kepadanya.**
- Kontraktor melalui AHA Planning Consultant telah memohon kelulusan Kebenaran Merancang daripada Majlis Bandaraya Johor Bahru (MBJB) pada 15 Jun 2012 walaupun penyerahan tapak telah diberi pada 17 Januari 2012 **iaitu 150 hari daripada tarikh pemilikan tapak.**
- Selain itu, Kontraktor **telah diberikan NCR pada 12 April 2012** kerana memulakan kerja tanpa Kebenaran Merancang.

### 4. Kelewatan Pengalihan Kabel Fiber Optik

- Mengikut Klausula 21 Kontrak, Kontraktor **hendaklah memeriksa dan meneliti tapak dan kawasan sekitarnya dan berpuas hati terhadap perkara berkenaan yang akan diambil kira di dalam harga kontrak.** Selain itu, mengikut Klausula 4.15 *Statement Of Needs*, Kontraktor hendaklah atas perbelanjaannya sendiri **untuk memberitahu pihak berkuasa perkhidmatan pengalihan dan penempatan semula semua utiliti dan perkhidmatan awam yang terjejas oleh kerja yang dinyatakan di dalam kontrak.**
- Lawatan Audit pada 23 Disember 2013 di tapak projek **mendapati 2 kabel optik berada di kawasan landasan *take off point* dan *detention pond*** yang berfungsi sebagai rangkaian perhubungan telekomunikasi yang menghubungkan Thailand, Semenanjung Malaysia dan Singapura melalui rangkaian rel untuk kegunaan perhubungan keretapi.
- Mesyuarat berhubung pengesahan kos pengalihan kabel fiber optik pada 1 April 2014 **memutuskan untuk menyiapkan pengalihan kabel fiber optik dalam tempoh 4 minggu selepas mesyuarat pengesahan kos dimuktamadkan.**
- Kerja-kerja pengalihan kabel fiber optik **telah selesai sepenuhnya pada 21.6.2014.**

## 5. Kontrak Perjanjian

- Surat Pekeliling Perbendaharaan Bil. 5 Tahun 2007 **menetapkan kontrak hendaklah ditandatangani secepat mungkin** selepas semua terma dan syarat dipersetujui oleh kedua-dua pihak dan **selewat-lewatnya empat (4) bulan** dari tarikh keluarnya Surat Setuju Terima (SST).
- Semakan Audit mendapati SST telah dikeluarkan pada 20 Disember 2011 dan **dokumen kontrak ditandatangani pada 24 Julai 2012 iaitu kelewatan selama 127 hari selepas 4 bulan** daripada tarikh SST.
- Semakan Audit selanjutnya terhadap bayaran kemajuan bagi projek Kempas Baru (Depoh) mendapati **sebanyak 3 bayaran kemajuan berjumlah RM3.9 juta telah dibuat selepas tempoh 4 bulan pertama** dari tarikh SST dikeluarkan.

## 6. Sijil Perakuan Siap Dan Pematuhan Belum Dikeluarkan

- *Running Bungalow*
  - Sijil Perakuan Siap Kerja (CPC) telah dikeluarkan pada 9.10.2012 dengan kerja pembinaan diakui siap pada 27.9.2012.
  - Lawatan Audit pada bulan Disember 2013 mendapati bangunan telah **beroperasi sepenuhnya**.
  - Sijil Perakuan Siap Dan Pematuhan (CCC) **belum dikeluarkan**.
  - Berdasarkan maklum balas pihak perunding, **CCC hanya dikeluarkan bagi keseluruhan projek** iaitu Design, Construction, Completion, Testing, Commissioning and Maintenance of Rolling Stock Maintenance Depoh and Other Associated Works at Kempas Baru, Johor Bahru.





**Sekian  
Terima Kasih**



DESIGN, CONSTRUCTION, COMPLETION, TESTING,  
COMMISSIONING AND MAINTENANCE OF ROLLING STOCK  
MAINTENANCE DEPOT AND OTHER ASSOCIATED WORKS AT  
KEMPAS BARU, JOHOR

- PENEMUAN AUDIT -

TAKLIMAT KEPADA

AHLI-AHLI JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA (PAC)

PENGGAL KETIGA, PARLIMEN KETIGA BELAS

BIL. 20 TAHUN 2015



2 April 2015



KERBADANAN ASET KERETAPI  
KORPORASI PENGARUTAN MALAYSIA

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
1.	<p><u>Kelewatan kerja tanah</u> Percanggahan susunatur Depoh Kempas Baru dengan susunatur Depoh Projek Landasan Berkembar Elektrik Gemas – Johor Bahru di atas Lot PTD 40050 Kempas mengakibatkan kelewatan kerja tanah.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Kelewatan kerja dapat dielakkan sekiranya perancangan teliti dan pemantauan yang berterusan dilaksanakan.</p>	<p>Sehingga kini kerja tanah Depoh Kempas sedang disiapkan. Kemajuan kerja tanah 99.30% (Sebenar) vs 100% (Jadual) (Laporan 27 Oktober 2014).</p> <p>Kerja-kerja tersebut sedang dipantau oleh KTMB.</p> <p>Isu percanggahan susunatur telah diselesaikan pada 27 September 2012.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
2.	<p><u>Kerja landasan</u> Pertukaran rel baru dari jenis BS80A kepada rel terpakai jenis UIC54.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Rel yang digunakan perlu sesuai dengan rekabentuk yang diluluskan, perlu dibuat pengesahan oleh pakar teknikal, diteliti dari aspek kos, keselamatan dan jangka hayat supaya menguntungkan Kerajaan.</p>	<p>Justifikasi tukar rel adalah rel UIC54 adalah lebih baik (superior) dan jangka hayat masih boleh bertahan sehingga 40 tahun. KTMB telah menyediakan laporan penilaian teknikal kebolegunaan rel UIC54.</p> <p>Arahan Perubahan Kerja telah diluluskan pada 1 Julai 2014. Kos rel asal BS80A adalah RM7,626,390.31. Kos rel terpakai UIC54 adalah RM6,826,592.63. Penjimatan sebanyak RM799,797.68.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
3.	<p><u>Kerja Semboyan</u> Akibat percanggahan susunatur Depoh Kempas Baru dengan Depoh PLBEGJB, kerja semboyan terpaksa diubahsuai dan berlaku kelewatan.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Kajian tapak sepatutnya dilaksanakan bagi mengenal pasti kesesuaian lokasi pembinaan dan mengelakkan perubahan lokasi serta menentukan kerja disiapkan mengikut jadual.</p>	<p>Arahan Perubahan Kerja bagi Kerja Semboyan telah diluluskan pada 1 Julai 2014.</p> <p>Status kemajuan terkini : 90% (sebenar) vs 100% (jadual) (Laporan bertarikh 27 Oktober 2014).</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
4.	<p><u>Bangunan Pentadbiran dan Coach Shed</u> Akibat percanggahan susunatur depoh tersebut, kerja bangunan tergendala. Lanjutan masa selama 108 hari telah diberikan namun begitu kerja bangunan tidak dapat disiapkan dalam tempoh tersebut.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Walaupun terdapat masalah seperti perubahan aras tapak dan susunatur landasan, perkara ini telah diberikan EOT selama 108 hari. Oleh itu, kerja sepatutnya telah dapat diselaraskan berdasarkan EOT yang telah diluluskan.</p>	<p>Denda LAD telah dikenakan kepada kontraktor akibat gagal menyiapkan projek dalam tempoh EOT tersebut.</p> <p>Berdasarkan laporan kemajuan kerja No. 30 bertarikh 24 September 2014, semua kerja bangunan pentadbiran, Coach shed dan Loco shed telah disiapkan.</p> <p>Bangunan pentadbiran telah disiapkan pada 26 Mei 2014, Coach shed disiapkan pada 7 Oktober 2014 dan Loco shed disiapkan pada 27 Jun 2014.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
5.	<p><u>Memulakan Kerja tanpa kelulusan Kebenaran Merancang</u> Kontraktor telah memulakan kerja terlebih dahulu pada Februari 2012 dan memohon kelulusan daripada Majlis Bandaraya Johor Bahru pada 15 Jun 2012.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Memulakan kerja tanpa Kebenaran Merancang boleh dikenakan tindakan penguatkuasaan oleh Pihak Berkuasa Tempatan kerana tidak mematuhi peraturan yang ditetapkan.</p>	<p>Kelulusan penuh Kebenaran Merancang telah diperolehi pada 9 April 2013.</p> <p>Mengikut peruntukan kontrak, KTMB telah mengeluarkan Non Conformance Report pada 12 April 2012 kepada kontraktor dan telah ditutup apabila kelulusan diperolehi.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
6.	<p><u>Kelewatan pengalihan kabel Fiber Optik</u></p> <p>Akibat percanggahan susunatur depoh, pelan susunatur baru yang diluluskan terkena laluan kabel sediada berdekatan stesen. Ini menyebabkan program kerja kontraktor terganggu kerana pihak ketiga (Syarikat Fiberail) perlu melaksanakan kerja pengalihan kabel.</p> <p><u>Pendapat Audit</u></p> <p>Kedudukan kabel fiber optik sepatutnya ditunjukkan dalam Pelan Landasan projek ini. Pemantauan rapi dari pihak Kementerian dan KTMB adalah penting bagi memastikan pengalihan kabel fiber optik di kawasan berkenaan diselesaikan segera.</p>	<p>Kerja pengalihan kabel fiber optik telah disiapkan oleh pihak Fiberail pada 21 Jun 2014.</p> <p>Mengikut susunatur asal, kabel tersebut tidak perlu dialihkan. Akan tetapi apabila susunatur baru diluluskan, kabel tersebut perlu dialihkan. Oleh yang demikian, semasa peringkat tender terdahulu, lokasi kabel tersebut tidak ditandakan di dalam Pelan.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
7.	<p><u>Kontrak Perjanjian</u></p> <p>Dokumen kontrak projek ini telah disediakan melebihi tempoh yang disyaratkan di dalam Surat Pekeliling Kerajaan. Tempoh kelewatan adalah 97 hari.</p> <p><u>Pendapat Audit</u></p> <p>Kementerian hendaklah menandatangani dokumen kontrak dalam masa yang ditetapkan bagi memastikan suatu kontrak formal diwujudkan dan kepentingan Kerajaan terjamin sekiranya berlaku pertikaian antara Kontraktor dan Kerajaan antara tempoh penyerahan tapak sehingga kontrak ditandatangani.</p>	<p>Dokumen Kontrak telah ditandatangani pada 24 Julai 2012 oleh KSU. Surat Setuju Terima (SST) dikeluarkan pada 20 Disember 2011.</p> <p>Sebab kelewatan : Draf dokumen perlu disemak oleh KTMB.</p> <p>Kementerian Pengangkutan telah menubuhkan jawatankuasa siasatan diperingkat Kementerian bagi menyiasat kelewatan ini pada Disember 2014. Pada masa kini, siasatan sedang berjalan.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
8.	<p><u>Bayaran Kemajuan Kerja Kontrak</u> Bayaran telah dibuat sebanyak 3 kali selepas 4 bulan pertama dari tarikh SST dikeluarkan tanpa Dokumen Kontrak ditandatangani.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Pembayaran dibuat selepas 4 bulan daripada tarikh SST dan sebelum kontrak ditandatangani adalah merupakan bayaran yang tidak teratur. Kementerian perlu menyasat sekiranya terdapat unsur-unsur kecuaiian dan seterusnya mengambil tindakan yang sewajarnya.</p>	<p>KTMB telah terlepas pandang berkenaan pengesyoran bayaran untuk dibuat bayaran oleh Kementerian Pengangkutan.</p> <p>KTMB telah mengeluarkan surat tunjuk sebab kepada pegawai yang cuai.</p> <p>Bahagian Pentadbiran dan Kewangan, Kementerian Pengangkutan telah membuat penambahbaikan terhadap SOP bayaran kemajuan di mana tuntutan bayaran kemajuan no. 4 perlu dikemukakan bersama satu salinan Dokumen Kontrak yang telah ditandatangani.</p> <p>Kementerian Pengangkutan juga telah melaksanakan latihan Pengurusan Kontrak dan Kewangan bagi memperkukuhkan prosedur bayaran.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
9.	<p><u>Arahan Perubahan Kerja</u> Kerja-kerja perubahan akibat percanggahan susunatur depoh diteruskan walaupun tidak mendapat kelulusan. Permohonan perubahan kerja dikemukakan oleh KTMB pada 12 Julai 2013 untuk kelulusan tetapi kelulusan muktamad hanya diperolehi pada 1 Julai 2014.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Kerja tambahan dan pengurangan yang dibuat sebelum kelulusan APK adalah tidak teratur.</p>	<p>Arahan Perubahan Kerja telah diluluskan pada 1 Julai 2014. KTMB dan Kementerian mengambil berat pandangan audit dan berjanji agar perkara seperti ini tidak akan berulang lagi pada masa akan datang.</p>

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
10.	<p><u>Lukisan Siap Dibina</u> Lukisan Siap Dibina bagi Running Bungalow lewat dikemukakan oleh kontraktor.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Serahan Lukisan Siap Dibina melebihi tempoh yang sepatutnya telah menyebabkan pihak KTMB tidak dapat merujuk kepada rekod pembinaan bangunan selama 116 hari iaitu selepas Tempoh Tanggungan Kecacatan tamat.</p>	Kontraktor hanya menyerahkan lukisan tersebut pada 21 Januari 2014.

### RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Perkara	Status tindakan yang telah diambil
11.	<p><u>Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan (CCC) Belum Dikeluarkan</u> CCC untuk Running Bungalow belum dikeluarkan kerana perlu dikeluarkan untuk keseluruhan projek Depoh Kempas Baru. Bangunan depoh dan kerja-kerja lain masih lagi belum disiapkan.</p> <p><u>Pendapat Audit</u> Penggunaan Running Bungalow tanpa memperoleh Sijil Perakuan Siap Dan Pematuhan (CCC) terlebih dahulu adalah menyalahi peraturan yang ditetapkan dan boleh mendedahkan penghuni kepada risiko kesihatan dan keselamatan.</p>	KTMB memaklumkan keperluan Running Bungalow adalah mendesak. Walaupun tanpa CCC, bangunan tersebut perlu digunakan untuk menempatkan krew tren yang beroperasi dan mengurangkan beban kewangan yang ditanggung KTMB.

## RINGKASAN PENEMUAN AUDIT (SAMBUNGAN)

No.	Syor ringkas pihak Audit
1.	Pastikan penyediaan perancangan pelaksanaan projek dengan teliti.
2	Pastikan baki kerja projek disiapkan dengan segera.
3	Pastikan perubahan jenis rel diteliti daripada aspek kos, keselamatan dan jangka hayat supaya menguntungkan Kerajaan.
4	Pastikan peraturan pengurusan dan pentadbiran kontrak dipatuhi (pegawai yang cual perlu diambil tindakan).
5	Kelulusan diperolehi sebelum pinda kerja.
6	Pemantauan projek perlu dipertingkatkan dan pastikan Kontraktor mematuhi kehendak Pihak Berkuasa Tempatan.

**TERIMA KASIH**