

ECRL lebih menguntungkan kargo

MINGGUAN: Adakah pembinaan stesen di Jelevu dan Kuala Klawang relevan?

SYAHRIAH: Secara prinsip untuk mendapatkan kos pengangkutan yang murah ialah dengan membuat laluan secara terus dari Kota Bharu ke Kuala Lumpur Sentral tetapi atas beberapa faktor yang kita tidak mampu melakukannya, kerajaan sebelum ini telah memilih stesen di Gombak atas faktor jarak dan masa yang lebih pendek selain mempunyai infrastruktur yang lengkap untuk penumpang menggunakannya. Jadi timbul persoalan adakah dengan memindahkan stesen di Gombak ke Jelevu dan Kuala Klawang dapat menjimatkan masa, wang, warisan, budaya dan memelihara alam sekitar? Pada saya pemindahan ini lebih kepada penyelesaian masalah kargo jadi bagi penumpang jangan terlalu teruja sangat kerana kemungkinan ECRL dibina bukan untuk mereka.

Ini kerana jajaran baharu yang dipilih ini bukan saja mengurangkan kos tetapi juga jarak. Selain itu, laluan ECRL tidak terus sampai ke Kuala Lumpur kerana tujuan ia dibina ialah untuk menghubungkan ke Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Kuantan. Jadi tidak penting sangat sama ada untuk memilih laluan di Jelevu atau Kuala Klawang kerana yang paling penting bagaimana kargo boleh diuruskan.

Adakah ini bermaksud ECRL lebih ditumpukan kepada kargo berbanding penumpang?

SYAHRIAH: ECRL dibina berdasarkan permintaan kepada penghantaran kargo. Saya melihat berdasarkan objektif dan laluan yang dipilih dengan melibatkan Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Kuantan. Bagi negeri yang terlibat seperti Kelantan dan Terengganu ini merupakan satu bonus buat mereka.

Selain itu, kita juga perlu melihat siapakah pemaju projek ini. Projek ini juga diuruskan oleh syarikat dari China jadi terdapat elemen China di sini, maksudnya kos pengangkutan kita dari China ke India menjadi mahal disebabkan perlu melalui Selat Melaka kerana mereka tidak boleh ikut jalan pintas melalui Segenting Kra tetapi dengan ECRL mereka boleh jimatkan masa dengan merentasi Semenanjung.

Jika kerajaan tetap mahu membina stesen di Jelevu dan Kuala Klawang, apakah yang perlu dilakukan pihak berkepentingan di sana?

SYAHRIAH: Pihak berkuasa tempatan (PBT) dan kerajaan negeri kena bersedia dari sekarang, mereka kena ubah perancangan bandar, daerah dan negeri sebab impak ECRL sangat cepat dan meluas. Apabila saya melihat peta di sekitar kawasan Titi Serting, Simpang Pertang dan



SYAHRIAH BACHOK

PENGUMUMAN kerajaan baru-baru ini berhubung projek Laluan Rel Pantai Timur (ECRL) yang bakal dibina semula dengan kos RM44 bilion berbanding kos asal RM65.5 bilion dengan melalui jajaran dari Pelabuhan Klang ke Kota Bharu telah menimbulkan pelbagai perdebatan banyakk pihak. Ini berikutan projek tersebut turut menyaksikan perubahan apabila stesen Gombak digugurkan dan diperkenalkan jajaran Jelevu.

Terdapat pihak yang menyokong dan mengkritik langkah baharu kerajaan ini dengan mengutarakan pelbagai hujahan. Bagi mendapatkan

pandangan pakar mengenai kepentingan dan keperluan pembinaan ECRL ini, wartawan Mingguan Malaysia, **SHARAIMEI SHAIK**

AHMEDULLAH bersama jurugambar

DJOHAN SHAHRIN SHAH

bersama **MOHD. NAJIB**

MOHD. NOR telah menemui

Pensyarah Kuliyyah Seni Bina dan Reka Bentuk Alam Sekitar

Universiti Islam Antarabangsa

Malaysia (UIAM), **PROF. MADYA DR. SYAHRIAH BACHOK**

dan Pensyarah

Fakulti Ekonomi dan

Pengurusan, Universiti

Putra Malaysia (UPM),

PROF. MADYA DR. YUSOF SAARI

baru-baru ini.

“Sebarang akses ke stesen jika melibatkan jarak masa lebih sejam ia dilihat tidak menarik untuk jaringan pengangkutan awam melainkan ada syarikat yang hendak melabur dalam light rail dari Kajang atau Semenyih ke Jelevu dan Kuala Klawang.

Simpang Durian, di sini terdapat kawasan tadahan air minum, Institut Penyelidikan Perhutanan Malaysia (FRIM), UPM (Kajian Perhutanan), Pihak Berkuasa Kemajuan Pekebun Kecil Perusahaan Getah (RISDA) dan hutan simpan. Kalau boleh stesen yang bakal dibina tidak perlulah mengganggu kawasan ini, sebaiknya dibina di kawasan berhampiran perumahan.

Selain itu, pihak berkuasa di kawasan itu juga perlu memastikan setiap garis panduan dan perundangan diikuti contohnya tanah jenis apa yang boleh dan tidak boleh dipindah milik. Berapa populasi penduduk yang dijangka meningkat dan soal penyediaan rumah untuk

rakyat. Kebimbangan paling besar ialah apabila orang luar datang dan orang tempatan tiada peluang. Jadi perkara ini perlu diambil perhatian serius.

Bagaimana pula situasi di Mentakab?

SYAHRIAH: Kawasan ini juga mempunyai elemen yang sama dengan Jelevu tetapi penduduk di sini sudah ramai, jika dilihat gabungan tiga daerah iaitu Jempol, Kuala Pilah dan Kuala Klawang penduduk mereka hanya sekitar 200,000 orang tetapi jumlah penduduk di Mentakab, Bentong, Temerloh dan Maran hampir 400,000 hingga 500,000 orang.

Selain itu, untuk membina stesen perlu ada pembangunan ekonomi di kawasan tersebut seperti pertanian bersama pengilangan dan perkhidmatan. Jika tiada kepelbagaian ekonomi agak sukar untuk membangunkan sesebuah kawasan itu, sebab itu saya mempersoalkan mengapa Jelevu dipilih sedangkan mereka tiada semua ini.

Berbezanya pula dengan Mentakab mereka ada kawasan pertanian dan pelancongan seperti ikan patin dan sebagainya. Pada masa sama, jajaran di Mentakab dan Bentong juga sudah mempunyai perancangan struktur dan fizikal untuk mereka bangkit menjadi kawasan agro dan pelancongan. Selain itu, kawasan ini juga mempunyai rangkaian hubungan jalan raya seperti lebuh raya Karak berbanding kawasan di Kuala Klawang dan Jelevu juga hendak ke Kuala Lumpur perlu melalui Lebuh Raya Kajang-Seremban (Lekas) dan masih perlu memandu kira-kira satu jam dari laluan keluar Semenyih.

Bagi saya, sebarang akses ke stesen jika melibatkan jarak masa lebih sejam ia dilihat tidak menarik untuk jaringan pengangkutan awam melainkan ada syarikat yang hendak melabur dalam light rail dari Kajang atau Semenyih ke Jelevu dan Kuala Klawang. Jika tidak ia agak tidak bersesuaian dan merugikan.

Namun begitu, difahamkan kesan ekonomi di kawasan ini akan meningkat.

SYAHRIAH: Benar, pembangunan ekonomi akan berlipat berkali ganda, jika dibina satu sahaja stesen daripada 10,000 penduduk di kawasan itu boleh meningkat kepada satu juta orang. Berikutnya itu, PBT perlu bersedia untuk merancang guna tanah mengikut prinsip pembangunan berorientasikan pengangkutan awam (TOD). Tetapi persoalannya bersediaakah pekan itu untuk menerima satu juta orang dan adakah PBT di sana sudah bersedia? Pakar-pakar di universiti boleh berkhidmat dalam menasihati agar keputusan dibuat dengan lebih telus dan penuh tanggungjawab berasaskan analisis data empirikal.

MINGGUAN: Bagaimana pula kadar tambang ECRL?

SYAHRIAH: Masalah kita sekarang ialah dari segi operasi untuk menentukan kadar tambang. Jika ECRL dibina untuk penumpang maka keperluan penumpang perlu dijaga. Untuk projek ini saya ada buat perbandingan harga untuk perjalanan satu hala dari Kuala Lumpur ke Kota Bharu dengan menggunakan data-data yang didedahkan dalam projek ini dan contoh-contoh melalui kaji selidik di luar negara.

Untuk projek ini kita sudah buat sasaran terhadap empat jenis penumpang iaitu pelancong, peniaga, melancong bersama keluarga dan pelajar. Berdasarkan kiraan yang dibuat mungkin pasaran untuk melancong bersama keluarga tidak praktikal kerana kos yang tinggi.

Saya mengambil contoh dengan menggunakan kiraan berdasarkan 83 peratus daripada harga kapal terbang, kaedah ini merupakan salah satu kiraan yang sering diguna pakai untuk mengira harga tambang kereta api.

ADAKAH pengumuman terbaharu kerajaan untuk meneruskan pembinaan ECRL memberikan manfaat?

YUSOF: Sepatutnya projek ECRL dibina sejak 15 tahun lalu kerana pengangkutan sebegini dapat membantu pertumbuhan ekonomi di negeri-negeri yang mempunyai jajaran kereta api. Apabila situasi ini tidak berlaku pembangunan di bahagian Pantai Timur tidak seimbang dengan bahagian Pantai Barat.

Saya jangkakan selepas tiga tahun projek ini siap dibina kawasan-kawasan yang ketinggalan sebelum ini akan seimbang semula dan akan berlaku banyak perkembangan positif antaranya dapat membawa barang kargo dengan murah dan kuantiti lebih banyak, memudahkan pergerakan tenaga buruh dan manusia serta dapat mempromosikan sektor pelancongan di kawasan terlibat.

Apakah kesan jangka pendek selepas ECRL siap?

YUSOF: Kesannya memang cepat dalam tempoh tiga tahun kita sudah boleh nampak kesannya terutamanya melibatkan penghijrahan penduduk dari Pantai Barat ke Pantai Timur.

Sebelum ini sudah ada jajaran kereta api lama namun mengapa impak yang sama tidak berlaku?

YUSOF: Jajaran kereta api lama tidak mampu menjadi pemangkin kepada pembangunan kerana pergerakannya yang sangat perlahan dan tidak menghubungkan ke kawasan strategik seperti pelabuhan-pelabuhan utama dalam negara, berbeza dengan ECRL, kereta api ini lebih moden dan mampu bergerak dengan laju.

Jika dibandingkan dengan jajaran kereta api lama, ia dibina ketika zaman British lagi dan dibina untuk kepentingan ekonomi waktu itu. Berlainan pula dengan ECRL jajarannya lebih luas termasuk meliputi kawasan seperti Jelevu,

“Berdasarkan kiraan yang dibuat mungkin pasaran untuk melancong bersama keluarga tidak praktikal kerana kos yang tinggi.

Berdasarkan kadar anggaran untuk jarak sejauh 600 kilometer (km) kadar paling murah ialah RM1.10 per km dan paling tinggi ialah RM2.60 per km atau RM166 hingga RM500 seorang.

Jadi apabila saya cuba bandingkan dengan kos satu keluarga sebanyak tujuh orang yang menaiki kenderaan jenis pelbagai guna (MPV) dari Kuala Lumpur ke Kelantan dengan melalui lebuh raya Karak dalam jarak yang sama iaitu 600 km, kos minyak petrol adalah antara RM53 hingga RM78 satu hala manakala kadar tol kira-kira 13



TEMUBUAL bersama Penganalisis ekonomi UPM, Prof. Madya Dr. Mohd Yusof Saari di Institut Kajian Dasar Pertanian dan Makanan Universiti Putra Malaysia (UPM).

Kuala Klawang, Mentakab, Kuantan, Terengganu dan Kelantan.

Bagaimana pula dengan cadangan kerajaan negeri Kelantan yang minta laluan ECRL disambung terus ke Tumpat, adakah terdapat keperluan?

YUSOF: Disebabkan kos pembinaan ECRL sekarang mencecah RM68.7 juta untuk per km, bagi saya untuk fasa permulaan pembinaan sehingga ke Kota Bharu pun sudah memadai. Untuk masa hadapan apabila pendapatan kerajaan sudah meningkat bolehlah sambung terus ke Tumpat.

Bagaimana pula impak yang diharapkan di laluan baharu seperti Jelevu dan Kuala Klawang?

YUSOF: Dari segi ekonomi kawasan ini akan membangun dengan cepat terutamanya melibatkan eko pelancongan. Kuala Klawang misalnya sangat terkenal dengan tempat perkelahan dan air terjun selain terkenal dengan pelbagai musim buah-buahan jadi jika ECRL disambungkan ke kawasan di sini sudah pasti ia dapat menjana ekonomi setempat serta perusahaan kecil dan sederhana (PKS)

Kerajaan mengumumkan kos

sen per km, jadi perbelanjaan yang ditanggung oleh seorang pemandu ialah sekitar RM131 hingga RM165 tetapi dengan ECRL jika membawa jumlah ahli keluarga yang sama banyak sudah boleh mencecah RM1,000.

Mengapa harga tambang ECRL dijangkakan lebih mahal daripada Perkhidmatan Tren Elektrik (ETS)?

SYAHRIAH: ETS tidak perlu sebarang pelaburan baharu seperti ECRL sebab laluan sudah ada itu dibina sejak zaman British, mereka cuma tambah satu lagi landasan sahaja di laluan sama.

Bagaimana pula caj untuk pengangkutan kargo?

SYAHRIAH: Mereka tiada masalah untuk bayar. Mereka merupakan syarikat multinasional. Sekarang untuk membawa muatan barang mereka perlu melalui Singapura dan perlu menanggung kos yang sangat mahal dari segi penyimpanan barang di Pelabuhan Singapura, duti import dan duti eksport. Selepas ini kos mereka akan menjadi lebih murah untuk membawa barang

dari Pelabuhan Klang ke Pelabuhan Kuantan atau sebaliknya.

Berbanding laluan sebelum ini, kerajaan memilih stesen Bangi/Kajang-Putrajaya, adakah langkah ini tepat?

SYAHRIAH: Stesen ini bukan di Kuala Lumpur, apabila sampai di stesen ini penumpang masih perlu mencari pengangkutan awam untuk ke pusat bandar. Itu sahaja sudah mengambil masa selama satu jam biar pun terdapat perdebatan bahawa laluan baharu ini mengurangkan masa. Sebenarnya kita masih perlu menambah masa dan wang untuk masuk ke Kuala Lumpur. Sebenarnya kos hanya dikurangkan kepada kontraktor, kos kepada penumpang bagaimana pula?

Bagi saya penumpang perlu diberikan maklumat yang tepat. Sekarang mereka tidak diberikan maklumat lengkap untuk membuat keputusan. Proses perancangan ini perlu dibuat dengan rakyat kalau tidak ia hanya menguntungkan Malaysia Rail Link Sdn. Bhd. (MRL) dan China Communication Construction Company Ltd (CCCC) sahaja.

dengan dekat dan hanya menyerahkan kepada PBT. Lebih memburukkan keadaan apabila PBT tidak merekod data terbit. Oleh itu pemantauan perlu jelas untuk projek ECRL ini sebab melibatkan jumlah yang tinggi iaitu RM44 bilion.

Apakah pentingnya jumlah hutang berjaya dikurangkan dalam perjanjian baharu ini?

YUSOF: Dengan kurangnya pinjaman maka kurangnya bunga yang perlu dibayar semula, sebenarnya ini perkara yang kita perlu berhati-hati sebab untuk membuat urusan dengan China bukan mudah terutamanya melibatkan kewangan.

Perjanjian baharu ini yang diketuai oleh Tun Daim Zainuddin bagi saya boleh dipercayai, perjanjian dahulu agak longgar berbanding sekarang yang mana kita berjaya mengurangkan kos dan merunding semula perjanjian ini.

Adakah rancangan untuk membina stesen di Bangi/Kajang-Putrajaya bersesuaian?

YUSOF: Perkara ini melibatkan kos, kalau masuk Kuala Lumpur kosnya agak mahal sebab perlu bina landasan baharu jadi untuk kurangkan kos kena bina stesen di pinggir Kuala Lumpur.

ECRL dikaitkan dengan inisiatif One Belt One Road (OBOR), sejauh mana pentingnya peranan negara?

YUSOF: Memang ada kepentingan sebab bermula dengan Kuala Lumpur dan boleh dihubungkan terus dengan Kuantan dan sambung ke selatan Thailand dan China. Sekarang pengangkutan barang dari China perlu melalui Singapura melalui jalan laut, dengan adanya ECRL mungkin inisiatif Segenting Kra timbul semula. Thailand mungkin membuat laluan untuk membolehkan kapal melalui kawasan ini dengan cepat dan akhirnya kawasan di sebelah bawah (Singapura) menjadi lemah dan Thailand dan kawasan sekitarnya mungkin akan menjadi hab baharu.