

Untuk Siaran Segera

9 Mei 2019

**Kenyataan Akhbar - MRL Perjelas Salah Faham Terhadap
Projek ECRL Yang Ditambahbaik**

Merujuk kepada penulisan terkini oleh kolumnis yang diterbitkan atas talian, Malaysia Rail Link Sdn Bhd (MRL) ingin memperjelaskan bahawa perjanjian projek Laluan Rel Pantai Timur (ECRL) yang merangkumi jajaran sepanjang 640 km adalah usaha penambahbaikan yang berteraskan rakyat dan didorong oleh aspek-aspek ketelusan dan akauntabiliti.

Mengulangi kenyataan Perdana Menteri Tun Dr Mahathir Mohamad ketika mengumumkan Perjanjian Tambahan Projek (Supplementary Agreement - SA) terhadap kontrak kejuruteraan, perolehan, pembinaan dan pentauliah (EPCC) ECRL, pada 15 April 2019, Kerajaan Malaysia (GOM) terpaksa bekerja dalam kekangan perjanjian sedia ada EPCC ECRL yang ditandatangani antara MRL dan China Communications Construction Company Ltd (CCCC) pada November 2016.

MRL menekankan bahawa GOM berhadapan dengan pilihan sama ada membuat rundingan semula Perjanjian EPCC, atau membayar kos penamatan yang dianggarkan berjumlah RM21.78 bilion kepada CCCC dalam tempoh yang singkat. Memandangkan kebimbangan utama GOM adalah kos ECRL yang tinggi, kerajaan kemudiannya memutuskan untuk membuat rundingan semula Perjanjian EPCC dengan CCCC dan Kerajaan Republik Rakyat China (PRC) supaya mendapat kesepakatan yang lebih saksama dan mengambil kira kepentingan rakyat Malaysia.

Apa yang penting ialah rundingan semula projek ECRL telah menghasilkan situasi menang-menang yang memberi manfaat kepada Malaysia dan PRC. Ini termasuk pengurangan kos sebanyak RM21.5 bilion atau 33 peratus daripada kos projek kepada RM44 bilion, penubuhan 50:50 syarikat usaha sama antara MRL dan CCCC untuk operasi dan penyelenggaraan ECRL, serta peningkatan dalam penyertaan tempatan kontraktor Malaysia dalam kerja-kerja awam projek ECRL.

Oleh itu, berdasarkan maklumat yang dinyatakan mengenai ECRL, GOM atau MRL tidak pernah mendakwa bahawa penjimatan sebanyak RM21.5 bilion bagi projek ECRL yang ditambahbaik adalah semata-mata daripada elemen "overpricing" seperti yang dicadangkan oleh kolumnis. Malah, ini bukan asas rundingan dengan PRC.

MRL ingin menekankan bahawa Malaysia mengadakan rundingan dengan PRC atas dasar mencari cara dan usaha untuk mengurangkan kos ECRL tanpa kehilangan intipati asas jajaran ECRL. Sebagai rekod, kedua-dua negara memilih untuk berunding dengan semangat muhibah dan diplomatik, serta bermatlamat untuk mencapai kos pembinaan ECRL yang lebih rendah. Sebagai pemilik projek dan aset ECRL, MRL juga ingin menyatakan bahawa Wakil Khas Perdana Menteri yang mengetuai perundingan ECRL, Tun Daim Zainuddin, tidak berseorangan memikul tanggungjawab dalam melaksanakan rundingan ECRL dengan CCCC atau PRC.

Walaupun Tun Daim adalah perunding utama pasukan petugas ECRL, pasukan petugas ini juga dianggotai oleh pegawai kanan dari Jabatan Peguam Negara, Kementerian Kewangan, Kementerian Pengangkutan, MRL dan lain-lain.

Tambahan pula, komuniti tempatan dan antarabangsa telahpun sedia maklum bahawa pasukan petugas ECRL ini telah mengendalikan proses rundingan dengan jayanya, sepertimana telah diwar-warkan melalui kebanyakan laporan akhbar, portal berita dan stesen TV di Malaysia dan luar negara. Individu yang berkepentingan atau prihatin terhadap projek ECRL sudah pasti akan terus mengikuti perkembangan terkini ECRL.

Berhubung dengan kajian kebolehlaksanaan (feasibility studies) dan Penilaian Impak Alam Sekitar (EIA) yang turut dinyatakan di dalam penulisan tersebut, MRL ingin mengetengahkan bahawa rundingan dibuat berteraskan kontrak asal EPCC. Secara ringkas, ianya bukanlah proses rundingan untuk mencapai Perjanjian EPCC yang baru tetapi untuk menambahbaik projek ECRL menerusi Perjanjian Tambahan (SA) yang ditandatangani pada 12 April 2019 di Beijing.

Selain itu, MRL mengetahui bahawa sebagai dokumen undang-undang, Perjanjian EPCC yang asal tidak dapat diketepikan sewenang-wenangnya. Ini turut menafikan keperluan untuk Kajian

Kebolehlaksanaan yang baru kerana kita bekerja di premis untuk mengelakkan daripada pembayaran kos penamatan kontrak yang tinggi iaitu pada RM21.78 bilion.

MRL juga menyedari sepenuhnya keperluan untuk pentauliahan satu laporan EIA yang baru terhadap jajaran ECRL sepanjang 640 km yang kini melibatkan jajaran Selatan baru dan penyusunan semula terhadap beberapa jajaran. Oleh itu, MRL berharap untuk pentauliahan laporan EIA yang baru pada suku ketiga tahun 2019 kerana penjajaran semula keseluruhan ECRL akan lebih terperinci pada masa itu.

MRL juga ingin menyatakan bahawa walaupun Terowong Genting yang panjangnya 17.8 km tidak lagi menjadi sebahagian daripada projek ECRL, satu terowong kembar kira-kira 7.0 km panjang akan dibina di kawasan Jelevu-Semenyih untuk membantu mengurangkan penerokaan hutan simpan dan meminimumkan kesan terhadap hidupan liar. Terowong dan reka bentuk penjajaran yang akan mengelak penerokaan kawasan tadahan air adalah antara langkah yang diambil untuk perlindungan alam sekitar di bawah Jajaran Selatan.

Dari aspek lain, kolumnis juga menyebut bahawa kajian McKinsey yang disebut oleh Tun Daim telah mencadangkan agar pembinaan ECRL dilaksanakan dalam tempoh 18 tahun, dan MRL sekali lagi mengingatkan bahawa kita terikat dengan dokumen undang-undang yang sah antara dua Kerajaan dan tidak boleh diketepikan sewenang-wenangnya hanya kerana satu pihak tidak menyokong dengan perjanjian itu.

Walau bagaimanapun, MRL tetap mengalu-alukan pendapat dan komen mengenai projek ECRL tetapi ia haruslah komen yang membina dan berdasarkan fakta-fakta sahih.

-Tamat-