**KENYATAAN AKHBAR MENGENAI PENYELARASAN KADAR TOL 2015**

Kami merujuk kepada pengumuman penyelarasan kadar tol bagi tahun 2015 dan pelbagai reaksi yang telah timbul ekoran pengumuman tersebut.

Persatuan Syarikat-Syarikat Konsesi Lebuhraya Malaysia (PSKLM) memahami dan memberi perhatian serius kepada semua reaksi yang diberikan. Untuk itu, PSKLM ingin menjelaskan dengan lebih lanjut lagi akan penyelarasan yang telah diumumkan dan menerangkan bahawa penyelarasan kadar tol ini adalah bagi membolehkan ahli-ahli PSKLM untuk terus menyediakan perkhidmatan dan kemudahan yang selamat dan selesa kepada pengguna lebuh raya.

Adalah tidak benar untuk mendakwa bahawa penyelarasan kadar tol ini adalah semata-mata bagi kami meraih keuntungan yang besar. Secara puratanya, dianggarkan syarikat-syarikat konsesi menggunakan hasil yang dikutip seperti di bawah ini:

* 50 peratus untuk membayar balik pinjaman
* 20 peratus untuk operasi dan penyelenggaraan
* 15 – 20 peratus untuk kos menaiktaraf dan membaik pulih
* 10 peratus untuk pulangan kepada pemegang saham dan lain-lain lagi

Di bawah Dasar Penswastaan Lebuh Raya Bertol pada awal 1980an, usaha membangunkan lebuh raya adalah sesuatu yang dilaksanakan oleh pihak Kerajaan dengan penglibatan terus pihak swasta. Di bawah Dasar ini, syarikat konsesi akan menanggung segala perbelanjaan untuk membina sesebuah sesuatu lebuh raya dan sebagai balasannya, dibenarkan untuk mengutip tol untuk satu tempoh konsesi yang telah ditetapkan. Hanya pengguna yang menggunakan sesuatu lebuh raya tersebut, mengikut jarak penggunaan, sahaja yang perlu membayar tol. Ini adalah dikenali sebagai “*user-pay” concept*, satu konsep yang lebih adil dimana hanya mereka yang menggunakan sesuatu kemudahan sahaja perlu membayar manakala yang tidak menggunakan kemudahan tersebut tidak perlu membayar.

Hasilnya, syarikat-syarikat swasta telah membina sebanyak 31 lebuh raya di seluruh Malaysia pada kos hampir RM40 bilion, pada kadar kurang dari 30 tahun. Ini telah berjaya mewujudkan bukan sahaja satu rangkaian lebuh raya yang canggih, tetapi perkembangan ekonomi telah berjaya dirangsangkan di seluruh negara. Banyak bandar-bandar yang telah muncul berhampiran dengan lebuh raya dan mobiliti, contohnya untuk perdagangan, pelancongan juga telah menjadi bertambah mudah dan rancak.

Di bawah Dasar ini juga, salah satu elemen penting yang telah dimeterai dalam perjanjian ialah penyelarasan kadar tol di masa hadapan, mengambil kira pelbagai perkara seperti unjuran trafik, kos pembiayaan kewangan, kadar inflasi dan kos penyelenggaran serta operasi. Ada masanya, unjuran trafik tidak seperti yang dijangkakan seperti yang dihadapi oleh sebahagian besar pemegang konsesil lebuhraya. Malahan sebahagian besar yang menikmati segala kemudahan lebuhraya konsep terbuka terutamanya di sekitar Lembah Klang adalah mereka yang tidak melalui sebarang pondok tol. Contohnya, walaupun Lebuhraya Damansara-Puchong (LITRAK) mencatatkan penggunaan hampir 2 juta sehari, hanya 450,000 membayar tol.

Namun, ada pihak turut mencadangkan agar penyelarasan kadar tol atau pembayaran pampasan dibekukan. Ini sudah pastinya tidak realisitik memandangkan ia akan menjejaskan keupayaan ahli-ahli kami untuk menguruskan lebuh raya dengan baik. Perjanjian dengan syarikat konsesi tol perlu dihormati untuk menjaga kredibiliti semua pihak terlibat terutamanya dalam aspek keyakinan pelabur di masa hadapan. Setiap perjanjian konsensi yang telah ditandantangani telah melalui proses perbincangan yang rapi (*rigorous*) dan mengimbangi kepentingan setiap pemegang taruh, seperti pengguna lebuh raya itu sendiri dan pelabur.

Bagi pengguna lebuh raya, setiap perjanjian telah memastikan bahawa penyelarasan adalah secara berperingkat (*gradual*) dan tidak mendadak supaya tidak membebankan. Ada masanya, pembayaran pampasan dilakukan oleh pihak Kerajaan pada waktu kadar tol tidak diselaraskan. Seperti yang telah dinyatakan oleh pihak Kerajaan, sebanyak lebih RM1 bilion pampasan telah dibayar antara tahun 2008 sehingga 2013, setelah mengambil kira kepentingan rakyat pada waktu itu.

Namun begitu, bayaran pampasan ini adalah bertentangan dengan *“user pay concept”* yang telah dinyatakan tadi. Sekiranya Kerajaan membayar pampasan, dengan secara tidak langsung, rakyat di Pantai Timur mahu pun di Sabah dan Sarawak, contohnya, telah membayar kepada penggunaan lebuh raya oleh penduduk di Lembah Klang. Walhal, wang pampasan tersebut adalah sebaik-baiknya dibelanjakan oleh Kerajaan untuk projek pembangunan yang mempunyai kesan pengganda (*multiplier effect*) kepada ekonomi negara.

Dalam mengimbangi kepentingan pengguna dan syarikat konsensi lebuh raya juga, kadar tol yang telah diselaraskan semalam juga ada yang kurang dari apa yang telah dipersetujui dalam perjanjian konsensi. Contohnya, bagi Ampang – Kuala Lumpur Elevated Highway (AKLEH), kadar yang telah dipersetujui adalah RM3.50, tetapi Kerajaan hanya membenarkan kadar tol diselaraskan ke RM2.50.

Bagi pelabur pula, adalah amat penting untuk mereka yakin akan pulangan yang boleh diraih sebelum membiayai sesuatu projek lebuh raya. Keyakinan pelabur-pelabur ini perlu berterusan, untuk syarikat konsesi ke pasaran kewangan sekiranya ada keperluan untuk berbuat demikian. Penyelarasan kadar tol semalam adalah disambut baik oleh pelabur, dan ini dapat disaksikan apabila saham-saham syarikat konsesi melonjak naik di Bursa Malaysia pagi ini. Media juga melaporkan bahawa para penganalisa bersetuju akan penyelarasan kadar tol ini kerana ia dijangka akan dapat menambahbaik aliran tunai syarikat-syarikat konsesi yang terlibat.

Mungkin ramai juga yang berkata bahawa lonjakan saham tiada kena mengena dengan pengguna lebuh raya. Ini tidak tepat memandangkan banyak pemegang saham-pemegang saham terbesar syarikat konsesi lebuh raya adalah institusi awam, seperti Kumpulan Wang Simpanan Perkerja (KWSP) dan Permodalan Nasional Berhad (PNB). Contohnya, Contohnya, KWSP memiliki pegangan 49 peratus di dalam PLUS. Khazanah pula melalui UEM memiliki 51 peratus di dalam PLUS. PNB, yang mengurus antara lainnya, Amanah Saham Bumiputra, Amanah Saham Nasional dan Amanah Saham 1Malaysia mempuyai kepentingan, memegang 100 peratus ekuiti didalam Guthrie-Corridor Expressway (GCE), Ampang-Kuala Lumpur Elevated Highway (AKLEH), dan Lebuhraya Kemuning-Shah Alam (LKSA). LITRAK selaku pemegang konsesi Lebuhraya Damansara – Puchong (LDP) pula adalah merupakan sebuah syarikat milik awam (Public Listed Company) yang tersenarai di Papan Utama Bursa Saham Malaysia.

Pada masa yang sama, ramai mendakwa kenaikan harga barang akan berlaku akibat dari penyelarasan kadar tol. Pihak PSKLM ingin menarik perhatian bahawa kenaikan harga barang dicatatkan setiap tahun walaupun tanpa penyelarasan kadar tol. Kenaikan harga barang adalah ekoran daripada pelbagai faktor, antaranya kenaikan harga minyak global dan sikap mereka yang ingin mengambil kesempatan untuk membuat keuntungan yang berlebihan dari penyelarasan kadar tol ini. Sehubungan itu, kami ingin menyeru agar pihak berkuasa turut sama memantau akan kenaikan harga barang yang menggunakan penyelarasan kadar tol sebagai alasan.

Ahli PSKLM berazam untuk meneruskan usaha dalam memastikan bahawa lebuh raya Malaysia memberikan perkhidmatan dan kemudahan yang kekal berkualiti tinggi dan setanding dengan standard antarabangsa. Para pengguna digalakkan untuk berhubung terus dengan syarikat konsesi sekiranya ingin mendapatkan keterangan lanjut mengenai penyelarasan kadar tol ini.

Berikut adalah senarai lebuh raya yang telah diberikan kebenaran untuk menyelaraskan kadar tol dan kadar tol terbaru yang telah diumumkan pada 15 Oktober 2015 ini. Lebuh raya yang terlibat adalah hanya lebuh raya dalam bandar. Tiada penyelarasan kadar tol bagi lebuh raya antara bandar, yang kami senaraikan juga di bawah.

LEBUH RAYA YANG TERLIBAT DALAM PENYELARASAN KADAR TOL

1. LEBUHRAYA DAMANSARA – PUCHONG (LITRAK)

2. AMPANG – KUALA LUMPUR ELEVATED HIGHWAY (AKLEH)

3. LEBUHRAYA SMART (SMART)

4. GUTHRIE – CORRIDOR EXPRESSWAY (GCE)

5. LEBUHRAYA KL - KARAK (KLK)

6. KAJANG – DISPERSAL LINK EXPRESSWAY (SILK)

7. LEBUHRAYA CHERAS - KAJANG (GRAND SAGA)

8. DUTA - ULU KELANG EXPRESSWAY (DUKE)

9. MAJU EXPRESSWAY (MEX)

10. LEBUHRAYA KEMUNING - SHAH ALAM(LKSA)

11. KL - KUALA SELANGOR EXPRESSWAY (LATAR)

12. LEBUHRAYA LINGKARAN LUAR BUTTERWORTH (LLB)

13. NEW PANTAI EXPRESSWAY (NPE)

14. LEBUHRAYA SPRINT (SPRINT)

15. LEBUHRAYA SUNGEI BESI (BESRAYA)

16. SOUTH KLANG VALLEY EXPRESSWAY (SKVE)

17. LEBUHRAYA KAJANG - SEREMBAN (LEKAS)

18. SENAI – DESARU EXPRESSWAY (SDE)

LEBUH RAYA YANG TIDAK TERLIBAT DALAM PENYELARASAN KADAR TOL

1. NORTH – SOUTH EXPRESSWAY (NSE)
2. NEW KLANG VALLEY EXPRESSWAY (NKVE)
3. NORTH – SOUTH EXPRESSWAY CENTRAL LINK (ELITE)
4. LEBUHRAYA BUTTERWORTH – KULIM (BKE)
5. LEBUHRAYA MALAYSIA – SINGAPURA LINTASAN KEDUA (LINKEDUA)
6. JAMBATAN PULAU PINANG (JPP)
7. SEREMBAN PORT – DICKSON HIGHWAY (SPDH)
8. LEBUHRAYA PANTAI TIMUR FASA 1 (LPT1)
9. LEBUH RAYA SHAH ALAM (KESAS)
10. LEBUHRAYA PINTAS SELAT KLANG UTARA BARU (GRAND SEPADU)
11. EASTERN DISPERSAL LINK (EDL)
12. SULTAN ABDUL HALIM MUADZAM SHAH BRIDGE (JPP2)

Dikeluarkan oleh

Persatuan Syarikat-Syarikat Konsesi Lebuhraya Malaysia (PSKLM)

13 Oktober 2015