

PEMBERITAHUAN PERTANYAAN BAGI JAWAPAN LISAN
MESYUARAT KEDUA, PENGGAL KEEMPAT,
PARLIMEN KETIGA BELAS,
MAJLIS MESYUARAT DEWAN RAKYAT

PERTANYAAN : LISAN

DARIPADA : YB TUAN HAJI NASRUDIN BIN HASSAN
[TEMERLOH]

TARIKH : 26 MEI 2016 (KHAMIS)

SOALAN :

Tuan Haji Nasrudin bin Hassan [Temerloh] minta **PERDANA MENTERI** menyatakan komponen kos operasi syarikat pengangkutan awam dan punca-punca lain yang memberi kesan kepada peningkatan kadar tambang perkhidmatan pengangkutan awam darat di negara ini.

JAWAPAN: YB PUAN HAJAH NANCY SHUKRI
MENTERI DI JABATAN PERDANA MENTERI

Tuan Yang di-Pertua,

1. Langkah pertama dalam proses penetapan kadar tambang mana-mana sistem pengangkutan awam ialah untuk menganggarkan kos operasi sistem tersebut. Kerajaan telah melakukan analisa bagi pengiraan kos operasi dalam menentukan agar kadar tambang pengangkutan awam adalah berpatutan, adil dan berdaya saing bagi memastikan pengguna mampu menggunakannya dan dalam pada masa yang sama membolehkan pihak operator terus mampan untuk menyediakan sistem pengangkutan awam yang berkesan.

2. Untuk makluman, komponen-komponen yang diambil kira bagi pengiraan kos operasi perkhidmatan rel adalah:

- (i) kos penggantian aset dan susut nilai kenderaan;
- (ii) kos operasi berkaitan jarak perjalanan seperti kos bagi tarif elektrik dan penyelenggaraan kenderaan;
- (iii) kos operasi berkaitan masa seperti gaji kakitangan dan insurans; dan
- (iv) kos operasi yang berkaitan laluan seperti penyelenggaraan laluan, isyarat dan stesen.

3. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sistem rel transit di Lembah Klang terdiri daripada:

- (i) sistem LRT, yang mempunyai 2 laluan iaitu Laluan Ampang dan Laluan Kelana Jaya;
- (ii) sistem Monorel; dan

(iii) sistem KTM Komuter.

4. Sebelum ini, struktur kadar tambang bagi keempat-empat perkhidmatan rel bandar berkenaan adalah berbeza sama sekali. Sebagai contoh, tambang perkhidmatan LRT bagi Laluan Kelana Jaya adalah berdasarkan perjanjian konsesi manakala tambang perkhidmatan LRT bagi Laluan Ampang dan Monorel KL adalah berdasarkan perjanjian francais. Sementara itu, perkhidmatan KTM Komuter adalah berdasarkan *Memorandum of Fare Structure*.

5. Semakan semula kadar tambang rel bandar pada tahun lalu turut dapat mengatasi beberapa kelemahan pada struktur tambang sebelum ini, iaitu:

- (i) mewujudkan rangka kerja (*framework*) yang lebih konsisten bagi mewujudkan sistem tambang bersepadu di antara sistem yang dikendalikan oleh operator yang berbeza;
- (ii) mengurangkan anomali dalam struktur kadar tambang sedia ada; dan
- (iii) memastikan hasil tambang mampu menampung kenaikan kos operasi.

6. Selain itu, tambang perkhidmatan bagi LRT Laluan Ampang, LRT Laluan Kelana Jaya dan Monorel KL tersebut tidak pernah disemak sejak masing-masing mula beroperasi pada tahun 1996, 1998 dan 2003. Manakala *Memorandum of Fare Structure* bagi perkhidmatan KTM Komuter pula ditetapkan pada tahun 2003. Ini bermakna, kadar tambang sebelum ini tidak disemak antara 12 hingga 19 tahun. Oleh yang demikian, kadar tambang baru diperlukan dalam memastikan perkhidmatan dapat terus ditawarkan oleh pihak operator.

Sekian, terima kasih.