

PEMBERITAHUAN PERTANYAAN**DEWAN RAKYAT, MALAYSIA**

**DARIPADA : Y.B. TUAN TONY PUA KIAM WEE
(PETALING JAYA UTARA)**

PERTANYAAN : BERTULIS

Y.B. TUAN TONY PUA KIAM WEE [PETALING JAYA UTARA]

minta **MENTERI KEWANGAN** menyatakan bagaimana ECRL akan mencapai '*operational breakeven*' pada 2024 :-

(a) dengan pendapatan sebanyak RM2.9 bilion yang merupakan 4 kali ganda nilai kargo KTM hari ini; dan

(b) dengan anggaran kargo 60 juta tan, walaupun kargo KTM hari ini hanya 6 juta tan.

JAWAPAN

Tuan Yang di-Pertua,

Projek Laluan Rel Pantai Timur (ECRL) merupakan projek infrastruktur nasional sepanjang 688.3km yang melibatkan 2 fasa iaitu pembinaan

Fasa Pertama sepanjang 600.3 km di antara Kota Bharu, Kelantan ke Terminal Pengangkutan Bersepadu (ITT) Gombak, Selangor manakala pembinaan Fasa Kedua sepanjang 88 km bermula dari ITT Gombak ke Pelabuhan Klang, Selangor dan dari Kota Bharu ke Pengkalan Kubor, Kelantan. Kedua-dua fasa ini dijangka akan disiapkan sepenuhnya secara serentak pada penghujung suku kedua tahun 2024 dan akan beroperasi selepas itu.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, berdasarkan Kajian Kebolehlaksanaan (*Feasibility Study*) yang dijalankan, *operational breakeven* boleh dicapai pada tahun 2034 berdasarkan unjuran jumlah hasil pendapatan Projek ECRL pada tahun tersebut. Berdasarkan kajian, anggaran pendapatan sebanyak RM2.9 bilion akan diperolehi daripada hasil kutipan bayaran kargo dan kutipan tambang penumpang. Berdasarkan kajian tersebut juga, bayaran daripada 60 juta tan kargo mampu diperolehi pada tahun 2034. Ini berdasarkan unjuran peningkatan potensi perdagangan negara terutamanya dengan Negara China. Selain itu, kelebihan logistik dengan kos pengangkutan rel yang lebih murah berbanding mod pengangkutan lain akan menggalakkan pembukaan kilang-kilang dan industri baru di sepanjang jajaran ECRL dan potensi peningkatan aktiviti logistik di pelabuhan-pelabuhan yang dihubungkan seperti Pelabuhan Klang, Pelabuhan Kuantan, Pelabuhan Kemaman,

Pelabuhan Kertih dan Kota Bharu.

Berbanding dengan KTM, laluan ECRL merupakan *greenfield* yang mempunyai jajaran yang berbeza serta menjadi *landbridge* yang menghubungkan Pelabuhan Klang di Pantai Barat dan Pelabuhan Kuantan di Pantai Timur Semenanjung Malaysia. Jajaran ECRL ini juga bakal melalui koridor-koridor pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECER) yang telah dikenalpasti oleh *East Coast Economic Development Council* (ECERDC). Landbridge di antara kedua-dua pelabuhan ini akan memberikan alternatif pengangkutan kargo yang lebih selamat, kos efektif serta menjimatkan masa bagi penghantaran kargo.

Di samping itu, projek ECRL ini juga akan menjadi tulang belakang yang menyokong pembangunan serta pertumbuhan kawasan-kawasan industri seperti Malaysia-China Kuantan Industrial Park, Gebeng Integrated Petrochemical Complex, Kertih Integrated Petrochemical Complex, Kertih Polymer Park, Kemaman Heavy Industry Park, Gambang Halal Park, dan Pekan Automotive Park.

Jajaran ECRL juga dihubungkan dengan jajaran Keretapi Tanah Melayu (KTM) yang sedia ada dengan *interchange* di Wakaf Bharu, Mentakab,

Serendah dan Jalan Kastam di Pelabuhan Klang. *Interchange* ini membolehkan hasil-hasil bumi yang dilombong di sekitar Gua Musang, Kuala Lipis, Maran dan Bukit Ibam diangkut oleh perkhidmatan KTM dan ECRL bagi tujuan eksport dan pemprosesan domestik. Selain itu, ECRL juga menghubungkan hab-hab perikanan seperti Tok Bali *Fishery Hub*, kawasan penaikan ikan di Cukai, Kuantan dan Kuala Pahang ke pusat permintaan di Lembah Klang.

Sejajar dengan pembangunan-pembangunan yang telah dikenalpasti, anggaran pendapatan dan pengangkutan kargo ini dapat direalisasikan. Bagaimanapun ianya dipengaruhi oleh perkembangan makro ekonomi antarabangsa dan negara pada serta keadaan ekonomi di sekitar jajaran ECRL pada masa tersebut.

Selain pendapatan langsung dari operasi tren, Kerajaan sentiasa prihatin dengan mengkaji potensi pembangunan koridor di sepanjang jajaran seperti pembukaan kawasan industri baru serta *Transit Oriented Development* atau *Cargo Oriented Development* bagi membolehkan MRL menjana sumber pendapatan lain bagi meningkatkan lagi jumlah pendapatannya. Berdasarkan perkembangan ini, Kerajaan yakin sasaran pendapatan dan hasil dapat dicapai dan dapat disumbangkan bagi menampung keperluan

ECRL.

Walau bagaimanapun, *Operational breakeven* ini tidak termasuk kos kewangan (*Finance Cost*) kerana pada amnya projek infra memerlukan bantuan kerajaan disebabkan tempoh masa yang lebih lama untuk menyelesaikan kos pembiayaan. Jika dilihat kepada kajian yang dijalankan, industri rel di United Kingdom (UK) yang boleh dikatakan hampir matang, masih lagi bergantung kepada subsidi kerajaan sehingga menjangkau 20%.

Sekian, terima kasih.