

# Projek MRT capai sasaran masa ditetapkan

» Operasi fasa pertama aliran SBK dijadualkan Disember ini

**S: Bolehkah Datuk Seri memberi gambaran mengenai projek MRT dan signifikannya kepada ekonomi negara?**

**Shahril:** Kami kini mempunyai dua laluan. Bagi laluan 1 SBK, kemajuan pembangunan keseluruhannya hampir kepada 78 peratus atau 77.8 peratus sekarang yang merangkumi laluan bertingkat dan bawah tanah. Bagi projek dengan magnitud sebesar ini dilaksanakan dalam masa lebih kurang empat tahun dan dapat disiapkan sehingga 78 peratus, saya fikir ia pencapaian hebat. Dengan itu, kami akan mencapai sasaran masa ditetapkan untuk memulakan operasi fasa pertama aliran SBK, dijadualkan Disember ini. Fasa pertama dari stesen Sungai Buloh hingga stesen Semantan. Bagi fasa kedua, insya-Allah menjelang Julai tahun depan, dari stesen Semantan sehingga stesen terakhir di Kajang. Dari segi kos, ia masih di bawah sasaran yang kami tetapkan seperti diumumkan CEO terdahulu beberapa tahun lalu, iaitu RM23 bilion. Kos merangkumi pakej kerja sahaja, tidak termasuk kos seperti yuran rakan pelaksana projek (PDP) dan overhead. Selain itu, kami memperuntukkan perbelanjaan luar jangka sebanyak 15 peratus seperti termaktub dalam perjanjian bersama kerajaan. Dari segi kos, pakej kerja yang sudah kami berikan adalah kira-kira RM22 bilion, berbanding sasaran RM23 bilion. Justeru, kami mempunyai penampakan (RM1 bilion). Jika ditanya, saya sangat yakin bahawa kami bekerja mengikut sasaran kos yang ditetapkan bagi laluan 1. Bagi laluan 2, Alhamdulillah skim rel sudah diluluskan oleh pengawal selia pada 7 Oktober lalu. Sekarang, secara dasarnya kami sibuk membuat penilaian bagi pakej

laluan 2. Kerja asasnya sudah dimulakan seperti penempatan semula sebahagian bangunan, namun pakej kerja utama, kontrak pertama insya-Allah akan diberikan pada Mac ini. Terdapat tiga pakej utama akan kami bentangkan kepada Kementerian Kewangan yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri. Diharap sebelum akhir Mac, semua pakej akan dianugerahkan. Bagi laluan 2, kami mempunyai 66 pakej kerja, manakala laluan 1 terdapat 84 pakej. Walaupun jumlah pakej kerja dikurangkan, nilainya berbeza. Mengapa pakej kerja dikurangkan? Kami belajar daripada laluan 1. Ada sesetengah perkara boleh digabungkan, justeru jumlah pakej dapat dikurangkan. Dari segi nilai, laluan 2 lebih panjang iaitu sejauh 52.2 kilometer dengan 37 stesen, berbanding laluan 1 sejauh 51 kilometer dengan 31 stesen. Malah, laluan bawah tanah bagi aliran 2 juga lebih panjang, iaitu 13.5 kilometer berbanding 9.5 kilometer bagi laluan 1. Jumlah penumpang bagi laluan 2 dijangka 529,000 orang setiap hari, manakala laluan 1 kira-kira 400,000 orang. Secara keseluruhan, Alhamdulillah jika anda lihat di luar sana, kerjanya bergerak dengan pantas. Bagi pihak pasukan kerja, saya berbangga dengan apa yang dicapai bagi membolehkannya beroperasi sebelum akhir tahun ini.

**S: Bagaimanakah hubungan kerja MRT Corp bersama PDP?**

**Shahril:** Hubungannya seperti suami isteri. MRT Corp pemilik projek, PDP rakan pelaksana. Peranan kami membuat semakan danimbangan. Secara dasarnya, apa yang boleh saya katakan hubungan kami baik kerana sebagai rakan, jika tiada hubungan kerja yang baik, bagaimana matlamat akhir dapat dicapai, iaitu memastikan laluan ini dapat disiapkan. Umumnya hubungan adalah baik, ada kala terdapat cabaran, namun dapat diselesaikan secara bersama. Malah, konsep PDP ini dimulakan oleh MRT dan kerajaan ada meminta

"Bagi pihak pasukan kerja, saya berbangga dengan apa yang dicapai bagi membolehkannya beroperasi sebelum akhir tahun ini"

**Shahril Mokhtar**  
Ketua Pegawai Eksekutif  
Kumpulan MRT Corp



Projek Mass Rapid Transit (MRT) yang dimulakan pada 2011 adalah projek mega dirancang di bawah Program Transformasi Ekonomi (ETP) bagi menambah baik sistem pengangkutan awam negara, khususnya di Lembah Klang. Dalam tempoh lima tahun, laluan pertama projek, iaitu Sungai Buloh-Kajang (SBK) yang membabitkan kos kira-kira RM23 bilion semakin hampir disiapkan dan fasa pertamanya dari Sungai Buloh ke Semantan dijangka mula beroperasi Disember ini. Sepanjang tempoh berkenaan, pemilik projek, iaitu MRT Corporation Sdn Bhd (MRT Corp) melalui pelbagai cabaran dari segi pemberian pakej kerja, pengurusan trafik, tahap keselamatan dan menguruskan kos demi memastikan kelancaran proses pembangunannya. Ikuti siri pertama temu bual wartawan BH, Shahrizan Salian dengan Ketua Pegawai Eksekutif Kumpulan MRT Corp, Datuk Seri Shahril Mokhtar bagi memperincikan perkembangan terkini projek yang bakal mengubah landskap ekonomi di Lembah Klang

kami membantu menggunakan konsep ini bagi projek (lebuhraya) Pan-Borneo. Begitu juga projek LRT3 di mana Prasarana juga menggunakan konsep PDP.

**S: Apa lagi yang dipelajari oleh MRT Corp melalui pengalaman membangunkan laluan 1?**

**Shahril:** Ada beberapa perkara yang dipelajari daripada laluan 1, salah satunya dari segi pengurusan pihak berkepentingan. Saya fikir kami banyak belajar daripada laluan 1. Kami kini tahu cara menguruskan pihak berkepentingan dengan lebih baik, iaitu dari segi memulakan kerja (laluan 2) dengan lebih awal. Malah, sebelum skim rel dihantar, kami sudah memulakan beberapa kerja awal seperti bertemu orang ramai. Bukan hanya pihak yang mendapat kesan terus daripada aliran MRT, malah pertemuan dengan agensi kerajaan berkaitan dan pengawal selia dibuat awal. Kedua dari segi keselamatan, saya fikir kami banyak belajar daripada laluan 1, apabila diperkatakan mengenai aspek keselamatan kerja pembinaan. Bagi laluan 2, banyak perkara sudah ditambah baik, an-

taranya melalui Program Toleransi Sifar, mengubah suai sistem keselamatan dan menambah bilangan penyelia di tapak pembinaan. Ini bermakna kami berbelanja lebih bagi menjamin bahawa keselamatan adalah aspek sangat kritikal. Satu perkara yang ingin saya kongsi, apabila memperkatakan mengenai kerja pembinaan projek mega seperti ini, anda tidak boleh lari ke mana-mana. Insiden dan kemalangan boleh berlaku. Namun jika ditanya kepada saya, kami perlu mencari cara meminimumkannya. Malah, kami menubuhkan akademi latihan bersama PDP di Sungai Buloh. Kami mengadakan beberapa kursus keselamatan sepanjang tahun kerana ia perkara berterusan, bukan berlaku sekali saja. Kami juga bekerjasama dengan NIOSH (Institut Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan Negara) dan CIDB (Lembaga Pembangunan Industri Pembinaan). Kami bekerjasama dengan kedua-dua agensi ini untuk menambah baik sukatan latihan keselamatan. Justeru, banyak kerja yang sudah dilakukan. Saya fikir sejak setahun lalu, Alhamdulillah kadar insiden dan kemala-

ngan berjaya dikurangkan dengan ketara sekali.

**S: Bagaimana pula rancangan pengurusan trafik bagi projek laluan 2, iaitu Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (SSP)?**

**Shahril:** Segala-galanya berkait dengan komunikasi. Kami telah memenangi standard pengurusan terbaik. Jika ke kawasan pembinaan, anda boleh lihat dari segi papan tanda, sistem dan sebagainya. Dari laluan 1, kami akan terus meningkatkan pengurusan trafik laluan 2. Malah dalam tender (laluan 2) sendiri, kami meletakkan jumlah tetap dari segi keselamatan dan pengurusan trafik. Ini bermakna, semua pembida berpotensi tahu apa yang boleh dijangka. Kami memperincikan dengan membuat anggaran nilai tertentu yang perlu ditentukan oleh pembida. Berbanding laluan 1, kami gabungkan jumlah (kos keselamatan dan pengurusan trafik) bersama. Bagi tender kali ini, kos keselamatan ditetapkan dalam satu jumlah, pengurusan trafik sejumlah lagi.

# Kerja asas laluan 2 sudah bermula

○ Dari muka 14

Selain itu, kami juga membawa semua pembida berpotensi ke pusat latihan di Sungai Buloh untuk menunjukkan apa yang kami jangkakan dari segi pengurusan trafik. Justeru, perancangannya lebih baik kali ini.

## S: Adakah bidaan bagi tender laluan 2 sedang dibuka?

**Shahril:** Ya. Bagi laluan 2, kerja asasnya sedang dimulakan seperti penempatan semula bangunan, setinggan dan sebagainya. Bagi pakej utama, kami sudah melaksanakan proses prakelayakan sejak tahun lalu lagi. Bagi kontraktor pakej kerja (WPC), ada 10 pakej keseluruhannya. Tiga pakej pertama di bahagian utara aliran Sungai Buloh-Putrajaya sudah dimulakan. Di bahagian utara bagi tiga pakej pertama ini, boleh saya katakan seperti satu lagi, Taman Tun Dr Ismail (TTDI), sangat sensitif. Ini seksyen yang paling sukar. Apa yang kami persetujui, dibentangkan kepada jawatankuasa pemerolehan yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri pada awal tahun lalu. Kami berikan peluang kepada kontraktor sedia ada untuk membida tiga pakej ini. Ini adalah kontraktor yang sudah menjalankan kerja sebelum ini, mereka mempunyai pemahaman lebih baik. Justeru, tiga pakej di bahagian utara dibuka kepada mereka. Satu pakej untuk Bumiputera dan dua lagi kategori terbuka. Oleh kerana mereka sudah melaluinya sebelum ini, kontraktor lebih bersedia untuk membuat kerja di seksyen yang sukar ini. Jika dilihat di kawasan berkenaan, ini bukan kerja main-main, ia sangat sukar dan mencabar. Maka, tiga daripada 10 pakej WPC adalah terhad kerana hanya dibuka kepada kontraktor sedia ada yang terbabit dalam laluan 1. Baki tujuh lagi pakej kerja, kami akan buka semula kepada kategori Bumiputera sebahagiannya dan terbuka yang lainnya. Semua pakej viaduct ini, tiga sedang dinilai dan tujuh lagi

akan ditawarkan secara berperingkat sehingga pertengahan tahun ini. Bagi kontrak sistem seperti 'signalling', tren elektrik dan kerja trek, ia dilakukan melalui proses prakelayakan. Kami tidak menawarkan terus tender. Kami membuat prakelayakan, menyenarai pendek kira-kira enam syarikat dan memanggil semula bagi pusingan seterusnya. Ini disebabkan kami hanya mahu yang terbaik terbabit. Proses itu juga sedang dijalankan, insya-Allah sehingga suku ketiga tahun ini. Bagi (tender) stesen juga akan dikeluarkan tidak lama lagi, ada 10 pakej di dalamnya dengan enam adalah pakej Bumiputera. Pakej depoh pula sudah dibuka, sedang dalam proses bidaan. Tempat letak kereta bertingkat pula ada 15 pakej, mungkin dibuka akhir Jun ini. Semua pakej bagi tempat letak kereta bertingkat adalah bagi Bumiputera. Pakej bawah tanah adalah yang terbesar, beberapa syarikat sudah melepasi prakelayakan. Kami sedang meneliti semua permohonan sekarang. Kerja bawah tanah antara pakej utama yang akan dibentangkan kepada jawatankuasa pemerolehan pada awal bulan depan. Maklum balas yang diberikan setakat ini sangat baik. Bagi kerja viaduct, semua syarikat yang dijangka turut serta terdiri daripada pemain utama industri. Bagi kerja bawah tanah, ada syarikat dari Taiwan, China dan peserta antarabangsa lain.

## S: Berbalik kepada laluan 1, berapa jumlah pakej dianugerahkan kepada kontraktor Bumiputera dan nilainya?

**Shahril:** Bagi laluan 1, daripada 84 pakej keseluruhan, 23 diberikan kepada kontraktor Bumiputera. Anggaran kos keseluruhan projek bagi laluan 1 adalah RM23 bilion dengan 43 peratus diraih kontraktor Bumiputera. Ini satu jumlah agak besar, termasuk bagi kerja bawah tanah dan sebagainya. Bagi laluan 2, kami menyasarkan angka lebih tinggi dan saya yakin sasaran berkenaan boleh dicapai. Jika aliran 1 memba-



Lokomotif diesel digunakan bagi mengangkut peralatan pembinaan di Stesen MRT Seksyen 16.

[FOTO MOHAMAD SHAHRIL BADRI SAALL/BH]

bitkan 43 peratus, aliran 2 minimum 45 peratus adalah bagi kontraktor Bumiputera daripada jumlah keseluruhan kontrak yang akan diagihkan. Bagi laluan 2, daripada 66 pakej kerja, kami menyasarkan 37 diberikan kepada kontraktor Bumiputera. Satu lagi perkara yang ingin saya tekankan dalam agenda Bumiputera, selama ini kita tertumpu kepada kontraktor besar kelas A. Namun jika dilihat kepada aliran 1, ada juga bahagian untuk kontraktor kecil. Subkontrak yang terdiri daripada kontraktor kecil kelas G1 hingga G4 dan G5 hingga G6 Bumiputera bagi aliran 1 adalah berjumlah RM300 juta. Bagi aliran 2, kami menyasarkan meningkatkannya kepada RM900 juta. Kami mempunyai perancangan terhadapnya. Sebagai contoh, bagi kerja bawah tanah laluan 2, salah satu syarat kepada pembida adalah perlu meletakkan minimum RM300 juta kepada kontraktor kecil.

## S: Adakah projek lain besar skala MRT yang sedang dilaksanakan di tempat lain pada masa ini?

**Shahril:** Kebanyakan projek yang mempunyai skala seperti ini kebanyakannya di rantau Asia Barat dan China. China membelanjakan sejumlah wang yang besar untuk membangunkan infrastruktur pengangkutan awamnya. Yang lain terdapat di Qatar, Abu Dhabi dan Dubai yang turut membelanja membangunkan projek sama seperti kita. Di Asia Tenggara, Singapura hampir selesai dengan beberapa aliran baharu sudah disiapkan.

## S: Secara keseluruhan, MRT

## Corp mencapai sasaran dari segi masa dan kos bagi laluan 1. Bagaimana dengan laluan 2?

**Shahril:** Kami mempunyai bajet. Sasaran kos adalah sesuatu yang berjalan dari semasa ke semasa. Apabila kami menganugerahkan kontrak, barulah nilainya diketahui. Bajet adalah perkara yang lain sama sekali. Katakan pakej 1 bernilai RM1 bilion, pakej 2 bernilai RM1.5 bilion, nilainya dikumpulkan dan bagaimana kami menguruskan kos berkenaan. Sehingga semua pakej dianugerahkan, barulah kami tahu itulah kos yang disasarkan. Jika ditanya berapa kos laluan 2 sekarang, saya tidak mampu memberikan jawapan. Saya mempunyai bajet, namun ia semata-mata bajet. Ia bukan kos yang disasarkan. Kos ditentukan sebaik saja kontrak diberikan. Sama seperti laluan 1, kos disasarkan adalah RM23 bilion, tetapi kontrak yang dianugerahkan bernilai RM22 bilion. Ada penampakan RM1 bilion untuk digunakan. Selain itu, kami juga mempunyai bajet luar jangka 15 peratus daripada jumlah kontrak keseluruhan. Namun, saya yakin semuanya mengikut kos yang disasarkan.

## S: Apa bajet MRT Corp bagi laluan 2?

**Shahril:** Saya boleh katakan tidak kurang RM40 bilion keseluruhannya, namun belum dimuktamadkan. Sebab itulah saya katakan, ia hanya satu bajet. Perlu juga difahami, jika laluan 1 membabitkan kos RM23 bilion bagi 51 kilometer dengan laluan bawah tanah 9.5 kilometer. Se-

bahagian besar belanja adalah bagi kerja bawah tanah. Bagi laluan 1, bawah tanah membabitkan kos RM8.6 bilion, itu kos lima tahun lalu. Ringgit susut nilai, kos tenaga kerja dan bahan binaan meningkat, kami perlu mengambil kira semua ini. Kami mempunyai bajet, nilainya belum dimuktamadkan dan kami tidak tahu nilainya kerana ia bergantung kepada perbandingan dalaman. Yang pasti, ia lebih tinggi daripada RM23 bilion, iaitu kos yang disasarkan bagi laluan 1.

## S: Bila laluan 2 akan beroperasi?

**Shahril:** Sasaran fasa pertama adalah tahun 2021, manakala fasa kedua pada tahun 2022. Kedua-duanya pada Julai. Fasa pertama dari Kwasa Damansara di Sungai Buloh hingga Kampung Batu sebelum memasuki terowong bawah tanah. Terowong bermula dari Kampung Batu berhampiran Kentonmen, di situlah kerja bawah tanah akan dimulakan. Dari situ ia akan melalui Jalan Ipoh, Titivangsa di mana ia berintegrasi dengan stesen LRT aliran Ampang dan monorel, bergerak ke Hospital Kuala Lumpur, Kampung Baru, Conlay (berdekatan Kraftangan), Bandar Malaysia, KLCC. KLCC luas, namun kami tidak boleh berintegrasi dengan stesen LRT KLCC kerana ia terletak di seberang jalan (Avenue K). Stesen MRT aliran 2 berhampiran tempat letak kereta di Menara FELDA. KLCC mempunyai perancangan untuk membangunkan semula kawasan terbabit. Kami bekerjasama rapat dengan mereka.



Pekerja melakukan kerja pembinaan Stesen MRT Seksyen 16.

○ Lagi berita di muka BISNES 1, 2

Ikuti siri kedua esok