

Kewajaran ekonomi meneruskan HSR, ECRL

ANTARA langkah yang diambil kerajaan untuk mengukuhkan kedudukan kewangan negara ialah menilai semula beberapa projek projek awam terbesar yang telah dirancang oleh kerajaan Barisan Nasional (BN) sebelum ini.

Penilaian semula projek Rel Kereta Api Berkecayaan Tinggi (HSR) yang menghubungkan bandar raya Kuala Lumpur dan Singapura dan Laluan Rel Pantai Timur (ECRL) menghubungkan pula Kuala Lumpur dan Wilayah Pantai Timur merentasi bandar dan penempatan di tiga buah negeri, dan berakhir di Tumpat menghampiri sempadan Malaysia dan Thailand, menjadi tajuk perbualan umum.

Pengumuman terkini pada minggu yang lepas oleh Menteri Kewangan bahawa projek ECRL akan diteruskan (dengan semakan kos dan terma perjanjian yang lebih baik) dan status projek HSR (penilaian semula) yang belum lagi muktamad meleraikan kekusaran ramai.

Keputusan sekitar sebulan yang lalu untuk membatalkan projek-projek ini umumnya tertumpu kepada isu kos dan terma perjanjian yang dianggap merugikan negara.

Anggaran semula kerajaan mendapati HSR akan menelan belanja sebanyak RM110 bilion jauh lebih tinggi dari anggaran kerajaan BN iaitu sekitar RM50-70 bilion. Sementara projek ECRL pula dianggarkan memerlukan komitmen kewangan sekitar RM66 bilion berbanding anggaran asal kerajaan BN iaitu RM55 bilion.

Sebagai ahli ekonomi, saya pernah terlibat secara langsung dalam pembangunan pelan strategik yang melibatkan kedua-dua wilayah ini dan berpeluang menilai prestasi tahap pembangunan sosio-ekonominya dengan terperinci dan juga potensi pertumbuhan berdasar kerangka perancangan daya saing dan pertumbuhan terkini.

Kajian-kajian ini tidak melibatkan penilaian berkaitan HSR dan ECRL secara khusus, namun lebih tertumpu kepada perancangan pertumbuhan strategik untuk meningkatkan tahap pembangunan dan daya saing wilayah berkenaan.

Kedua-dua projek pembinaan landasan kereta api ini akan menghasilkan peningkatan masa perjalanan dan peningkatan mobiliti antara wilayah-wilayah yang turut merentasi beberapa bandar dan penempatan di sepanjang laluan landasan HSR menghubungkan bandar-bandar utama di wilayah selatan semenanjung yang mencapai tahap pembangunan lebih rancak.

ECRL pula lebih tertumpu kepada strategi menenaka nilai dan mencetus pertumbuhan bertujuan meningkatkan kepesatan pembangunan wilayah pantai timur semenanjung Malaysia yang umumnya meliputi negeri-negeri yang agak ketinggalan dalam konteks pembangunan.

Oleh
**DR. NOOR AZLAN
GHAZALI**



Dalam konteks rantau Asia Timur, potensi untuk ECRL menjadi sebahagian dari jaringan *One Belt One Road* (OBOR) yang digerakkan China adalah sangat besar. Pasti ini akan meningkatkan lagi potensi dan daya saing wilayah pantai timur.

Secara prinsipnya, dalam konteks strategi pertumbuhan, pembangunan infra-awam yang menjimatkan masa perjalanan dan meningkatkan mobiliti adalah suatu perkara bermanfaat dan merupakan satu daripada teras utama yang perlu diberi perhatian secara mendalam oleh perancang ekonomi negara.

Dalam laporan *World Development Report* (2009), Bank Dunia telah mengemukakan kerangka 3D: *Density-Distance-Division* (Kepadatan-Jarak-Pemisahan) sebagai tunjang utama mencetus pertumbuhan yang mampan. Kerangka Geografi Ekonomi ini dipelopori oleh Paul Krugman, penerima anugerah Nobel 2008, seorang sarjana ekonomi pembangunan ternama dunia.

Menangani *Distance* dengan memendekkan jarak (fizikal dan masa) dan *Division* dengan meningkatkan akses, jaringan dan mobiliti antara wilayah yang luas, adalah pencetus kepada pertumbuhan berkualiti.

Dalam konteks strategi pertumbuhan ekonomi, HSR dan ECRL mempunyai kewajaran ekonomi yang kukuh untuk dipertimbangkan. Pantai Timur akan lebih membangun sekiranya ECRL dibina dan Wilayah Selatan akan rancak pembangunan dengan kewujudan HSR.

Pastinya kedua-dua projek infra-awam ini mesti dinilai daya majunya (*viability*), terutamanya dalam konteks kesannya ke atas pembangunan dan kedudukan kewangan negara. Walaupun HSR dan ECRL memepati strategi pertumbuhan JD Bank Dunia yang dinyatakan di atas, keputusan melaksanakannya perlu dinilai secara mendalam bagi memastikan ia sesuatu yang memberi manfaat bersih untuk negara kita.

Harus difahami, projek seperti HSR dan ECRL ini diklasifikasikan sebagai 'projek infrastruktur awam' yang keperluan dan keberkesannya perlu dinilai dengan cara berbeza dengan pembangunan sebuah projek swasta, yang secara lazimnya lebih menekankan aspek keuntungan kepada pemaju semata-mata. Setiap projek infra-awam membawa bersama kos dan manfaat yang langsung dan tidak langsung.

Untuk tujuan ini, sebaiknya ialah kerajaan melaksanakan analisis Kos dan Manfaat atau yang sering dirujuk sebagai *Cost and Benefit Analysis* yang terperinci.



HSR dan ECRL berpotensi sebagai tarikan utama yang bakal menarik pelabur dan pelancong.

Kerajaan akan meneliti hal ini dengan mendalam dan dalam masa yang sama membangunkan perancangan pertumbuhan strategik yang baharu untuk memastikan kecemerlangan dan kelangsungan pertumbuhan ekonomi negara.

Sekiranya CBA telah dilaksanakan oleh kerajaan dahulu dan diragui ketepatannya, elok sepiantas mungkin ia dilaksanakan semula.

Menilai projek infra-awam berdasarkan kos langsung (pembinaan) dan manfaat langsung (jumlah penumpang) adalah tidak tepat kerana kesan limpahan (kos dan manfaat) projek ini tidak dicakupi dengan menyeluruh.

Di samping itu kewajaran pembangunan infra-awam seperti ini pastinya membawa bersama kesan limpahan yang berjangka panjang. Matlamat penjimatan mesti diimbangi dengan kesannya kesan limpahan ini.

Laluan ECRL umpamanya bertujuan untuk meningkatkan lagi potensi pembangunan wilayah sepanjang laluan ini, iaitu pemerolehan nilai. Dengan jarak masa yang dipendekkan, pertumbuhan pesat di bandar-bandar utama akan lebih tersalur dan dijangka.

Nilai dan potensi tanah untuk aktiviti perniagaan dan kependudukan akan meningkat dan memberi suntikan pendapatan kepada penduduk setempat.

Keperluan migrasi ke bandar utama yang sering berlaku dapat dikurangkan. Kemiskinan bandar banyak berpunca dari keperluan berpindah ke bandar untuk mencari pekerjaan. Namun dengan kos kehidupan di bandar yang lebih tinggi, ada kalanya kualiti hidup lebih melarat akibat pengurangan yang menyumbang kepada peningkatan kemiskinan bandar.

Hakikatnya antara permasalahan utama pertumbuhan ekonomi negara kita yang telah lama dikenal pasti ialah tahap penyelatan pertumbuhan yang rendah. Secara umum, pembangunan negara sejak merdeka adalah membengkokkan, namun tersotok di sebalik kejayaan ini jurang antara wilayah yang tinggi.

Satu cabaran utama yang mesti ditangani secara khusus oleh kerajaan, ialah antara matlamat pembangunan koridor wilayah ekonomi yang diumumkan oleh Tun Abdullah Badawi dan kemudiannya ditetaskan Datuk Seri Najib Tun Razak. Kerajaan perlu memastikan pertumbuhan memberi manfaat kepada rakyat dan pembangunan diawasi dengan seluas-luasnya dan terselur di seluruh wilayah.

Jurang pembangunan amat ketara antara wilayah, mewujudkan fenomena *excessiveness* (*penduaan ekonomi*), iaitu tahap pembangunan ekonomi yang berbeza antara wilayah, perjalanan daripada Kuala Lumpur ke Kota Bharu menerusi Gua Musang umpamanya akan menemui kita tahap pembangunan berbeza.

Strategi

Dua jam perjalanan dari Bandar Raya Kuala Lumpur akan menemui kita wilayah yang tahap pembangunan jauh berbeza. Seolah-olah bukan di Malaysia, sebuah negara yang bakal melangkah menjadi negara berpendapatan tinggi menjelang tahun 2020.

Ekonomi Wilayah Pantai Timur kini hanya menyumbang sebanyak sembilan peratus pendapatan negara. Putera pendapatan isi rumah di negeri-negeri Pantai Timur hanyalah RM1,917 berbanding RM5,782 di Pantai Barat.

Jurang ini bukanlah baharu, ia wujud sejak lama. Penempatan pembangunan di Wilayah Pantai Timur sejak 15 tahun lalu memberi sedikit peningkatan berbanding di tahun-tahun awal 70-an dan 80-an. Keadaan yang sama berlaku di Sabah dan Sarawak.

ECRL sekiranya dibangunkan dengan jaya dan disusuli perancangan pertumbuhan yang baik amat berpotensi untuk mengurangkan jurang ini. Namun, kesan limpahan ini semestinya diimbangi

dengan kos berkaitan. Pembinaan ECRL umpamanya memerlukan pembinaan beberapa terowong yang menelan belanja besar dan pembukaan hutang yang memberi impak alam sekitar.

Sudah menjadi jawatan di Malaysia untuk projek projek awam dan swasta bersaiz besar seperti ini disokong dengan kajian Impak Alam Sekitar (EIA *Environmental Impact Assessment*) yang menyeluruh. Kalau belum dibuat, elok dilaksanakan terlebih dahulu. Kalau sudah ada, tetapi kerajaan ada keagihan, semak semula untuk keputusan muktamad.

HSR juga memerlukan penilaian CBA yang sama. Kenyataan bahawa HSR tidak memberi apa-apa manfaat pada negara agak meragukan. Wilayah Selatan Pantai Barat meliputi sebahagian dari selatan Selangor, Negeri Sembilan, Melaka dan Johor, pada hujung saya adalah sebuah 'lokus ekonomi' negara.

Wilayah ini mempunyai tahap pembangunan dan infrastruktur yang berbeza dengan Wilayah Pantai Timur. Wilayah ini menyumbang sekitar 10 peratus kepada pendapatan negara. Kalau kemiskinan di wilayah ini adalah rendah, dengan purata pendapatan isi rumah yang lebih tinggi, RM5,784,

laluan lebih raya dan kereta api sedia ada semestinya telah wujud dan baik. Namun ini tidak berarti tiada lagi pembangunan infra-awam yang dikehendaki. Pembangunan dan pertumbuhan yang terkehadapan ini perlu ditingkatkan lagi.

Kewujudan sistem kereta api laju seperti HSR kini sudah menjadi kemestian, khususnya dalam konteks pembangunan dan pertumbuhan sebuah negara maju dan ekonomi bersandarkan perkhidmatan dan teknologi tinggi.

Sistem laluan kereta api laju adalah pendatang utama pembangunan dan pertumbuhan di semua negara maju. Sebagai contoh, hampir keseluruhan benua Eropah, Cina, Jepun, Korea Selatan dan Taiwan semuanya memiliki rangkaian sistem kereta api yang selengkap. Penting untuk kemajuan dan pertumbuhan yang lebih hebat bukan ketidawahan.

Laporan *World Competitiveness Report* yang baru sahaja dikeluarkan oleh IMD atau baru ini meletakkan Malaysia sebagai sebuah negara yang ke-22 berdaya saing di dunia.

Singapura di tangga ketiga, dan sering berada di tangga teratas di dunia. Bandar raya Kuala Lumpur dan Singapura adalah bandar-bandar global. Menghubungkan kedua-dua bandar global yang mempunyai daya saing yang tinggi ini dengan pembangunan HSR pada hujung saya adalah sesuatu yang tinggi keutamaannya dan perlu diutamakan lebih terdahulu. Tinggi nilai sinerginya. Penting untuk Malaysia.

Hubungan antara dua bandar global ini bukan lagi seperti di era awal pembangunan yang hanya memfokuskan pengangkutan komersial dan sumber asli seperti getah, sawit dan minyak. Kita kini berada di era Revolusi Industri Keempat. Pengangkutan, daya inovasi dan keusahawanan menjadi teras utama pertumbuhan. Sektor perkhidmatan kini menjadi sumber utama pendapatan (70%) dan pekerjaan (70%) di Malaysia.

Hambaran untuk Malaysia ialah untuk mendedahkan sektor perkhidmatan berkecayaan tinggi yang menyumbang kepada transformasi ekonomi untuk menjadi sebuah negara maju yang dihormati.

Ekonomi perkhidmatan yang hebat memerlukan 'infrastruktur' berbilang dengan pantas. Modaliti yang tinggi antara bandar-bandar Kuala Lumpur dan Singapura berprestasi menjadi pemutus baharu laluan ekonomi negara. Mengembangkan ekonomi bandar yang ketiga (Singapura) dengan ke-22 (Malaysia) adalah sesuatu yang positif akan menyipta nilai yang besar. Hambaran pula, hari ini pertumbuhan lebih berpaksi bandar. Memastikan limpahan pertumbuhan bandar sangat ke seluruh negara adalah penting bagi memastikan pembangunan yang menyeluruh.

HSR berprestasi sebagai tarikan utama yang bakal menarik pelabur (dalam dan luar negara) serta pelabur yang memanfaatkan kedua-dua buah negara serta pastinya memberi limpahan manfaat yang besar bagi penduduk di bandar-bandar utama di sepanjang laluan ini. Wilayah selatan bakal menjadi 'kawasan ekonomi' yang baharu bagi Malaysia.

Ini keputusan strategik pertumbuhan ekonomi negara. HSR adalah teras dan global Malaysia. Ia bakal meningkatkan lagi keram akan pembangunan Asia Tenggara yang merupakan jurang terdekat kuasa besar ekonomi Asia Timur. Saya mengemukakan untuk kerajaan meniadakan semua keputusan ini secara terperinci terlebih dahulu sebelum keputusan muktamad dibuat.

Saya pasti kerajaan akan meneliti hal ini dengan mendalam dan dalam masa yang sama membangunkan perancangan pertumbuhan strategik yang baharu untuk memastikan kecemerlangan dan kelangsungan pertumbuhan ekonomi negara kita agar semua rakyat hidup dengan lebih sejahtera.