



DR 1 TAHUN 2010
DEWAN RAKYAT YANG KEDUABELAS
(PENGGAL KETIGA)

LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
MENGENAI:

**PENGURUSAN
SYARIKAT PRASARANA NEGARA BERHAD**



JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA PARLIMEN KEDUA BELAS

<u>BIL</u>	<u>PERKARA</u>	<u>MUKASURAT</u>
1.	Laporan Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara Terhadap Pengurusan Syarikat Prasarana Berhad	1
2.	Pandangan & Syor Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara	11
3.	Agenda-agenda Mesyuarat	
	a. Mesyuarat Bil 37/2009 pada 9 Disember 2009	18
	b. Mesyuarat Bil 7/2010 pada 23 Februari 2010	19
4.	Minit-minit Mesyuarat	
	a. Minit Mesyuarat Bil 37/2009 pada 9 Disember 2009	20
	b. Minit Mesyuarat Bil 7/2010 pada 23 Februari 2010	28
5.	Laporan Prosiding	
	a. Laporan Prosiding Mesyuarat Bil 37/2009 pada 9 Disember 2009	
	b. Laporan Prosiding Mesyuarat Bil 7/2010 pada 23 Februari 2010	
6.	Dokumen Lampiran	

**LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
TERHADAP PENGURUSAN SYARIKAT PRASARANA NEGARA BERHAD**

1. LATAR BELAKANG

1.1 Syarikat Prasarana Negara Berhad (Prasarana) telah ditubuhkan pada 11 Ogos 1998. Ia merupakan sebuah syarikat milik penuh Kerajaan dengan modal berbayar RM4.65 bilion. Prasarana adalah bertanggungjawab untuk menguruskan infrastruktur pengangkutan awam di kawasan Lembah Klang dan Pulau Pinang. Objektif utama syarikat ialah menyediakan infrastruktur pengangkutan awam yang bersepadu; cekap dan *value for money*.

1.2 Sejarah penubuhan Prasarana adalah bermula apabila Kerajaan ingin menstrukturkan semula jaringan sistem pengangkutan awam yang lebih bersepadu dan komprehensif di kawasan Lembah Klang. Pada tahun sebelum penubuhan Prasarana, pengangkutan awam utama iaitu untuk sistem transit aliran ringan LRT; monorel dan bas dikendalikan oleh pelbagai syarikat. Keadaan ini telah mewujudkan kesukaran dalam integrasi dan pemantauan oleh Kerajaan. Di samping itu, keadaan ekonomi yang kurang baik; masalah kewangan yang dihadapi oleh syarikat-syarikat tersebut serta bagi menjaga kepentingan masyarakat, Kerajaan memutuskan untuk menubuhkan Prasarana bagi menstrukturkan semula sistem jaringan pengangkutan awam.

1.3 Dalam tempoh penubuhan Prasarana dari tahun 1998 hingga sekarang, Prasarana telah mengambil alih STAR-LRT, PUTRA-LRT serta PUTRA Feeder Bas, KL Monorail dan juga bas yang dimiliki oleh DRB HICOM dan Park May. Prasarana hanya bertindak sebagai pemilik aset pengangkutan awam manakala pengendalian operasi harian pengangkutan awam diuruskan oleh syarikat seperti berikut:-

**JADUAL 1
PENGENDALIAN OPERASI HARIAN PENGANGKUTAN AWAM**

Operasi Pengangkutan	Syarikat Pengendali	Perhubungan Dengan Prasarana	Catatan
Ampang Line (dahulu dikenali sebagai STAR)	Rangkaian Pengangkutan Integrasi Deras Sdn. Bhd (Rapid KL)	Sebuah syarikat MKD dan mempunyai perjanjian operasi dengan Prasarana	Mulai Jun 2009, RapidKL telah diambil alih oleh Prasarana dan merupakan subsidiari dengan pegangan ekuti 66.7%.
Kelana Jaya Line (dahulu dikenali sebagai PUTRA)			
Sistem Pengangkutan Bas di Lembah Klang			
Monorel	KL Star Rail Sdn Bhd	Merupakan subsidiari Prasarana	
Sistem Pengangkutan Bas di Pulau Pinang	Rapid Penang Sdn Bhd	Merupakan subsidiari RapidKL	

2. OBJEKTIF PEMERIKSAAN OLEH JAWATANKUASA

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara menjalankan pemeriksaan terhadap Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008 berhubung pengurusan Syarikat Prasarana Negara Berhad. Selaras dengan mandat yang diberi di bawah Perkara 77 Peraturan-peraturan Majlis Mesyuarat Dewan Rakyat serta Perkara 304(a) Arahan Perbendaharaan (Pindaan 2008), Jawatankuasa telah membuat pemeriksaan terhadap perkara ini dengan tujuan :-

- a) Menenal pasti kelemahan-kelemahan dan faktor-faktor yang menyebabkan punca kelemahan.
- b) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil terhadap pihak-pihak yang terlibat sekiranya didapati berlaku penyelewengan wang awam.
- c) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil oleh Kerajaan untuk memanfaatkan projek yang telah dibangunkan bagi mendapat *value for money* daripada perbelanjaan besar yang telah dibuat.

3. SKOP DAN METODOLOGI PEMERIKSAAN

Pemeriksaan ini meliputi aspek tadbir urus korporat, kewangan dan aktiviti Prasarana serta subsidiarinya dan ia dijalankan melalui pendekatan berikut:-

- a) Menggunakan Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008 Mengenai Pengurusan Syarikat Prasarana Negara Berhad.
- b) Memanggil pihak-pihak yang terlibat dengan perancangan; pelaksanaan dan pemantauan aktiviti Syarikat Prasarana Negara Berhad.
- c) Menjalankan lawatan tapak ke tapak pelupusan bas di Sungai Buaya, Selangor.

4. HASIL PEMERIKSAAN

Pada umumnya, Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan dan syor yang telah dimaklumkan oleh Ketua Audit Negara dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008. Antara penemuan-penemuan Audit yang dibangkitkan dalam laporan tersebut dan juga pandangan / syor Jawatankuasa mengenainya adalah seperti berikut:-

4.1 Perolehan Saham Yang Tidak Menguntungkan

Pada 21 Februari 2002, Prasarana telah membeli saham KL Infrastructure Group Berhad (KLIG) sebanyak 52 juta unit saham bernilai RM26.52 juta. Jumlah ini bersamaan dengan 10% ekuiti syarikat. Bagaimanapun, kedudukan kewangan KLIG adalah kurang memuaskan. Antara projek KLIG yang membawa kepada masalah kewangannya adalah kegagalan melaksanakan projek pembinaan monorel. Kesan daripada itu, saham yang dibeli oleh Prasarana pada harga berjumlah RM26.52 juta telah menurun kepada RM6.76 juta pada tahun 2007.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Pembelian saham ini adalah pelaburan yang merugikan. Prasarana sepatutnya menjalankan kajian terlebih dahulu dengan memberi keutamaan dari segi nilai pelaburan dan juga pulangan dijangka. Sesuatu pelaburan juga perlulah selaras dengan objektif penubuhan Prasarana iaitu untuk menyediakan infrastruktur pengangkutan awam yang bersepadu, cekap dan *value for money*. Jawatankuasa telah dimaklumkan oleh Prasarana bahawa pembelian 10% saham di dalam KLIG adalah atas arahan dan persetujuan Perdana Menteri melalui surat bertarikh 10 Julai 2001. Arahan dan persetujuan tersebut adalah selaras dengan keputusan Mesyuarat Jemaah Menteri pada 29 November 2000 yang telah bersetuju untuk menetapkan 30% pegangan ekuiti Bumiputera bagi tujuan penyenaian KLIG Berhad di Papan Utama Bursa Saham Kuala Lumpur. Memandangkan keadaan ekonomi pada masa itu lembap, YAB Perdana Menteri melalui surat bertarikh 26 September 2001 telah mengarahkan pemilikan ekuiti sebanyak 10% dipegang oleh Kerajaan melalui Syarikat Prasarana Negara Berhad memandangkan ia merupakan satu projek pengangkutan awam dan Kerajaan perlu memberikan sokongan kepada syarikat tersebut sebagai satu projek strategik. Arahan ini juga telah disahkan oleh Kementerian Kewangan.

4.2 Ketidakupayaan Menebus Balik Bon Korporat

Sejumlah RM8.47 bilion bon telah dikeluarkan oleh Prasarana semenjak ditubuhkan dengan tujuan antaranya bagi membiayai aktiviti pengangkutan awam LRT dan bas-bas. Bon yang dikeluarkan oleh Prasarana mempunyai jaminan kerajaan. Dari rekod yang lepas mendapati Prasarana tidak berupaya menebus semula bon yang telah diterbitkan (*Tranche 1 dan 2*) yang berjumlah RM1.37 bilion (prinsipal dan kupon) yang telah matang pada 30 November 2006 dan 30 November 2008. Sebaliknya, penebusan semula bon tersebut telah dibiayai sepenuhnya melalui peruntukan kewangan Kerajaan.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a. Jumlah bon yang ditanggung oleh Kerajaan adalah amat tinggi kerana pihak Kerajaan telah mengambil keputusan untuk mengambillalih kedua-dua sistem LRT pada tahun 2002 yang mengalami masalah kewangan yang rumit. Kos pengambilalihan Sistem Transit Aliran Ringan Sdn. Bhd. (STAR) yang dimiliki oleh Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP), Lembaga Urusan Tabung Haji (LUTH), Lembaga Tabung Angkatan Tentera (LTAT), Kumpulan Wang Amanah Pencen (KWAP) serta beberapa syarikat swasta seperti KLTG Assets Sdn. Bhd, American International Assurance Co. Ltd, STLR Sdn. Bhd., Apfin Investment Pte Ltd,

Trustees of Shell Malaysia Retirement Benefit Fund dan Trustees of the Shell Sarawak and Sabah Retirement Benefit Fund adalah sebanyak RM3.0 bilion. Manakala kos pengambilalihan Projek Usahasama Transit Aliran Ringan Automatik Sdn Bhd (PUTRA) adalah berjumlah RM5.25 bilion. Jabatan Audit Negara telah mengesahkan kos pengambilalihan kedua-dua syarikat terbabit adalah sebanyak RM8.25 bilion menjadikan bebanan hutang Prasarana secara keseluruhannya berjumlah RM10.47. Ini adalah satu bebanan yang berat kepada Prasarana untuk menebus bon yang akan matang kelak.

- b. Jawatankuasa berpendapat ketidakupayaan penebusan semula bon tersebut adalah berpunca daripada sumber dana syarikat yang tidak mencukupi. Prasarana perlu lebih komited dalam usaha untuk membantu Kerajaan dalam penebusan bon ini. Kementerian Kewangan pula perlu memantau dengan rapi pengurusan kewangan Prasarana bagi memastikan ia dikendalikan dengan lebih cekap dan berhemat supaya aliran tunai syarikat dapat diperbaiki bagi meringankan tanggungan Kerajaan dalam membuat penebusan semula bon terbitan Prasarana yang berdasarkan pengesahan Jabatan Audit Negara adalah berjumlah RM9.10 bilion (prinsipal) yang akan matang antara tahun 2011 hingga tahun 2029.
- c. Sehingga kini Jawatankuasa tidak mendapat penjelasan yang memuaskan mengenai perancangan Prasarana untuk mewujudkan aliran tunai yang kukuh bagi membantu Kerajaan membiayai sebahagian besar pembayaran bon. Prasarana sepatutnya mempunyai pengurusan yang efisien untuk menghasilkan aliran tunainya.
- d. Memandangkan pengangkutan awam akan sentiasa ditampung oleh subsidi Kerajaan, maka pengurusan Prasarana sebagai pemilik aset pengangkutan awam hendaklah dipantau dengan lebih rapi dan teliti. Pihak pengurusan Prasarana hendaklah mempunyai akauntabiliti dan tadbir urus yang tinggi dalam pentadbirannya bagi memastikan kelemahan-kelemahan yang telah dibangkitkan daripada berulang. Sebagai contoh, Prasarana tidak menunjukkan sikap "*prudent*" khususnya dalam konteks cara melupuskan bas iaitu penjualan lelong yang hanya mendapat pulangan RM4.4 juta walaupun pihak perunding telah memberi nilai RM68.34 juta. Prasarana seharusnya merealisasikan nilai seperti yang dinasihatkan oleh perunding.

4.3 Pembelian Tanah Untuk Depoh Bas Melebihi Daripada Harga Penilaian

Pada 7 Julai 2008, Lembaga Pengarah Prasarana telah meluluskan bajet berjumlah RM33.25 juta berdasarkan RM45 sekaki persegi bagi membeli tanah di Lot 1499, Balakong, Cheras seluas 6.86 hektar untuk membina depoh bas. Bajet yang diluluskan adalah 10.8% hingga 50% lebih tinggi daripada harga tanah yang dinilai oleh Jabatan Penilaian Dan Perkhidmatan Harta dan 2 jurunilai swasta pada bulan Februari 2008 iaitu 5 bulan sebelum bajet diluluskan. Perjanjian Jual Beli telah ditandatangani pada 21 Julai 2008 dengan harga RM31 .03 juta iaitu 3.4% hingga 40% lebih tinggi dari cadangan harga tanah oleh kesemua jurunilai tersebut. Butiran penilaian yang dibuat adalah seperti di jadual berikut :-

JADUAL 2
HARGA YANG DINILAI OLEH JURUNILAI

JURUNILAI	TARIKH PENILAIAN	HARGA PENILAIAN (RM)	% PERBEZAAN NILAI TANAH BERBANDING BAJET
IPC Island Property Consultants Sdn. Bhd.	11 Feb 2008	RM30,000,000 @ RM437 smp	10.8
Raine & Home	13 Feb 2008	RM22,170,000 @ RM322.94 smp	50.0
Jabatan Penilaian Dan Perkhidmatan Harta	15 Feb 2008	RM24,027,500 @ RM350 smp cadangkan harga dirunding pada pemulaan RM20 juta	38.4

Nota : smp - semeter persegi

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Perolehan tanah yang dibuat adalah melibatkan persetujuan antara pembeli dan penjual. Ini bermakna Lembaga Pengarah telah bersetuju dengan cadangan awal harga yang ditetapkan oleh penjual dan menetapkan harga siling kepada pihak pengurusan untuk meneruskan urus niaga pembelian tersebut. Bagaimanapun Jawatankuasa berpendapat, Prasarana wajar merundingkan harga berdasarkan kepada lingkungan harga yang dicadangkan oleh kesemua jurunilai.

4.4 Kelemahan Dalam Urusan Perolehan Bas

4.4.1. Kementerian Kewangan pada bulan Januari 2006 telah meluluskan permohonan Prasarana supaya pembelian 280 bas *Completely Knocked Down* (CKD) atau 'bas yang dipasang mengikut bahagian buatan Dongfeng dibuat secara rundingan terus dengan syarikat MTrans Bus Sdn. Bhd. Bagaimanapun Prasarana telah membuat keputusan untuk menukar jenis bas yang diperlukan daripada jenis CKD kepada jenis *Complete Build-up Unit* (CBU) iaitu 'bas pasang-siap' atas alasan diperlukan segera oleh operatornya iaitu RapidKL. Kementerian Kewangan telah bersetuju dengan cadangan ini dan mengarahkan supaya Prasarana melaksanakan perolehan bas tersebut secara tender terhad.

4.4.2. Berdasarkan proses tender biasa, pada 17 Mac 2006, Prasarana telah menawarkan kepada 7 syarikat untuk mengemukakan cadangan bagi perolehan bas berkenaan. Berdasarkan kepada penilaian teknikal dan penilaian kewangan, Lembaga Tender Prasarana telah mencadangkan supaya kontrak berjumlah RM87.36 juta ditawarkan kepada 3 syarikat secara agihan iaitu SKS Coachbuilders Sdn. Bhd. dengan 150 bas daripada pengeluar King Long Xiamen; Master Builders (M) Sdn. Bhd. dengan 80 bas daripada pengeluar Wuxi Anyuan dan MTrans Bus Sdn. Bhd. dengan 50 bas daripada pengeluar Dongfeng. Bagaimanapun berdasarkan kepada surat yang dikeluarkan pada 5 April 2006, didapati Kementerian Kewangan hanya bersetuju untuk mengagihkan perolehan 200 bas antara 3 syarikat tersebut dengan nilai RM62.40 juta. Manakala perolehan baki 80 bas bernilai RM24.96 juta diserahkan kepada 2 syarikat yang lain iaitu Euromawar Sdn. Bhd. dan Sumai Engineering Sdn. Bhd. yang juga mengemukakan tawarannya pada peringkat awal tetapi tidak dipilih kerana tidak melepasi penilaian teknikal. Oleh itu penilaian kewangan tidak dijalankan terhadap tawaran dan kedudukan kewangan kedua-dua syarikat tersebut.

4.4.3. Bagi memenuhi kehendak Kementerian Kewangan, Prasarana telah menjalankan penilaian teknikal kali kedua terhadap tawaran syarikat Euromawar Sdn. Bhd. dan Sumai Engineering Sdn. Bhd. setelah Kementerian Kewangan mengesyorkan supaya kedua-dua syarikat tersebut juga ditawarkan. Hasil penilaian teknikal tersebut telah diperakukan oleh Lembaga Pengarah tetapi penilaian kewangan masih tidak dijalankan. Semakan Audit selanjutnya mendapati kedua-dua syarikat lewat membekalkan bas antara 18 hingga 80 hari dan Prasarana telah mengenakan denda bagi kelewatan tersebut antara RM0.42 juta hingga RM1.72 juta. Bayaran denda tersebut telah didapatkan daripada Bon Pelaksanaan.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Memandangkan Prasarana telah mempunyai satu garis panduan yang standard bagi proses perolehan, maka adalah sangat tidak wajar Kementerian Kewangan bertindak dengan mencadangkan nama kontraktor lain.

4.5 Syarat Terhadap Kelulusan Perolehan Secara Rundingan Terus Tidak Dipatuhi

4.5.1. Surat Perbendaharaan bertarikh 26 Mac 2008 menetapkan bahawa Kementerian/Agensi/Syarikat Kerajaan yang telah memperoleh kelulusan Kementerian Kewangan bagi perolehan secara rundingan terus perlu :-

- Mengeluarkan Surat Niat (LOI)
- Menubuhkan dan melantik secara bertulis Jawatankuasa Rundingan Harga

- Menyediakan Minit Mesyuarat Jawatankuasa Rundingan Harga dan disahkan oleh Kementerian/Agensi/Syarikat Kerajaan
- Menjalankan kajian pasaran untuk dijadikan asas rundingan harga
- Mendapat pengesahan bertulis daripada syarikat pembekal
- Menyediakan Laporan Hasil Rundingan Harga

4.5.2. Semakan Jabatan Audit Negara terhadap 13 perolehan secara rundingan terus berjumlah RM266.01 juta mendapati wujud beberapa ketidakpatuhan terhadap Surat Perbendaharaan bertarikh 26 Mac 2008 mengenai Tatacara Perolehan Secara Rundingan Terus iaitu:-

- a. Surat Niat (*Letter of Intent*) bagi kesemua 13 perolehan (100%) tidak dikeluarkan kepada syarikat pembekal.
- b. Jawatankuasa *Rundingan harga* tidak ditubuhkan bagi kesemua 13 perolehan (100%).
- c. Berdasarkan Minit Mesyuarat, tiada bukti menunjukkan 6 perolehan (46.2%) ada membuat rundingan harga.
- d. Bagi 9 perolehan (76.9%), kajian pasaran berdasarkan *trend* harga pembelian; anggaran Prasarana atau angka tunjuk harga/indeks kos bahan sebelum rundingan harga dijalankan tidak dijalankan bagi memastikan harga yang dirundingkan munasabah; berpatutan dan mendapat *value for money*.
- e. Bagi 6 perolehan (46.2%), tiada pengesahan bertulis diperoleh daripada pembekal ke atas *harga rundingan* yang dipersetujui
- f. Laporan Rundingan Harga yang perlu dimaklumkan kepada Kementerian Kewangan untuk keputusan sewajarnya tidak disediakan bagi kesemua perolehan (100%) dalam tempoh 3 hari selepas tamat rundingan harga.

4.5.3. Surat kelulusan yang dikeluarkan oleh Kementerian Kewangan bagi 13 perolehan di atas tidak mensyaratkan tentang keperluan pematuhan kepada perkara-perkara yang ditetapkan di dalam Surat Perbendaharaan bertarikh 26 Mac 2008 seperti mana surat-surat lain yang lazimnya dikeluarkan bagi perolehan secara rundingan terus di mana keperluan mematuhi syarat berkenaan telah dinyatakan.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a. Setiap wakil Kerajaan yang dilantik menganggotai Lembaga Pengarah sesebuah syarikat Kerajaan perlu memastikan semua peraturan kerajaan yang berkaitan dipatuhi oleh syarikat berkenaan bagi menjamin kepentingan Kerajaan. Sehubungan itu, wakil Kerajaan dalam Prasarana sepatutnya lebih peka dan dapat menasihati serta memberi panduan kepada Prasarana dalam urusan perolehan. Situasi yang berlaku di dalam proses perolehan oleh

Prasarana telah menunjukkan wakil Kerajaan berkenaan gagal melaksanakan tanggungjawabnya dan melanggar peraturan yang telah ditetapkan.

- b. Jawatankuasa mendapati wujud percanggahan kepentingan (*conflict of interest*) di mana Setiausaha Bahagian Perolehan, Kementerian Kewangan yang memberikan kelulusan untuk membenarkan Prasarana membuat perolehan secara rundingan terus adalah juga merupakan Pengerusi Lembaga Tender dan Ahli Lembaga Pengarah Prasarana. Sehubungan ini Jawatankuasa telah mengesyorkan supaya Kementerian Kewangan menggubal satu peraturan untuk tidak membenarkan pegawainya yang menganggotai Lembaga Pengarah sesebuah syarikat terlibat dalam memberi kelulusan terhadap aktiviti perolehan syarikat yang sama bagi mengelakkan berlaku *conflict of interest*.

4.6 Dokumen Kontrak

Kesemua 23 kontrak perolehan bernilai RM308.78 juta didapati telah ditandatangani antara 1 hingga 10 bulan dari tarikh Surat Setuju Terima (SST) dikeluarkan.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Prasarana wajar menetapkan polisi pengurusan kontrak bagi memudahkan pemantauan. Kelewatan menandatangani kontrak boleh mendedahkan Prasarana kepada risiko kegagalan penguatkuasaan terma kontrak bagi menjamin kepentingan syarikat.

4.7 Tindakan Pelupusan Aset Yang Diambil Alih Tidak Memuaskan

4.7.1. Pada 3 Julai 2008, Prasarana telah mendapat kelulusan daripada Kementerian Kewangan untuk melupuskan sejumlah 1,139 unit badan bas, 832 kotak gear dan 969 buah enjin secara jualan skrap. Pemilihan syarikat untuk membeli skrap ini dibuat secara tender dengan nilai kontrak berjumlah RM13.52 juta. Berdasarkan laporan pasukan teknikal yang ditugaskan oleh pengurusan Prasarana untuk membuat pemeriksaan terhadap bas dan komponen yang akan dilupuskan mendapati sebanyak 459 (40.3%) daripada 1,139 bas tersebut masih boleh diperbaiki; yang mana diklasifikasikan sebagai A (perlu pembaikan bahagian enjin) serta B (perlu pembaikan bahagian badan dan aksesori bas). Ada di antara bas tersebut tidak pernah digunakan semenjak ia diambil alih daripada syarikat berkenaan pada tahun 2004. Kesemua bas ini diletakkan di depoh Sungai Buaya dan Serendah yang terdedah kepada hujan dan panas dan ini menyebabkan ia menjadi usang.

4.7.2. Lawatan tapak yang dibuat oleh Jawatankuasa pada 9 Februari 2010 di depoh Sungai Buaya mendapati lebih 100 buah bas masih tersadai di depoh tersebut. Selain itu, Pengarah Urusan Kumpulan Prasarana iaitu Y. Bhg. Dato' Idrose Mohamed juga memaklumkan bahawa pelupusan bas sejumlah 1,139 unit berbanding 1,294 unit yang diambil alih pada tahun 2003 dengan nilai RM93 juta telah dibuat selaras dengan Surat Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 2 Tahun 1997-Garis Panduan Pelupusan Aset dan Barang Kerajaan dan ianya telah diluluskan oleh Kementerian Kewangan. Beliau juga memaklumkan bahawa sebelum pelupusan dibuat, Prasarana telah melantik perunding iaitu Raine & Horne bagi membuat penilaian harga terhadap bas-bas yang diambil alih. Berdasarkan laporan perunding tersebut, nilai pasaran bagi setiap bas pada masa tersebut hanya berjumlah RM60,000 dan kos penyenggaraan dianggarkan mencecah RM200,000. Prasarana menjangkakan akan memperoleh pendapatan berjumlah RM4.44 juta melalui kerja-kerja pelupusan bas yang telah ditawarkan kepada TAF Resources Sdn. Bhd.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a. Prasarana sepatutnya menilai dan membuat keputusan dengan sewajarnya berkaitan dengan kaedah pelupusan yang dibuat serta berdasarkan kepada keadaan fizikal dan keupayaan boleh guna bas tersebut. Bas yang dikategorikan sebagai A contohnya, berkemungkinan untuk dijual berasaskan unit fizikal bas dan bukannya sebagai skrap.
- b. Jawatankuasa mendapati bahawa Prasarana telah mengambil keputusan untuk "*decommission*" bas-bas mulai November 2005 walaupun pemeriksaan dan penilaian oleh Raine & Horne hanya dijalankan antara Januari hingga Mac 2006. Prasarana tidak dapat meyakinkan Jawatankuasa mengenai sebab 1,139 buah bas telah "*decommission*" memandangkan laporan Raine & Horne menyatakan bahawa 724 buah bas masih boleh berfungsi. Jawatankuasa dimaklumkan bahawa kebanyakan bas telah "*decommission*" sebelum Jun 2006. Pengurusan Prasarana nampaknya telah mengambil tindakan ini secara tergesa-gesa atas sebab yang tidak meyakinkan Jawatankuasa.
- c. Jawatankuasa kurang berpuas hati dengan penjelasan Prasarana yang tidak berusaha sebaik mungkin untuk memperolehi sekurang-kurangnya RM68.34 juta daripada aktiviti pelupusan tersebut, mengikut nilai purata bas yang dilaporkan oleh perunding Raine & Horne. Sebaliknya Prasarana mengambil keputusan untuk menjual bas-bas yang dilupuskan secara skrap dan hanya menganggarkan pulangan sebanyak RM4.44 juta, iaitu 6.5% sahaja daripada jumlah nilai bas.

- d. Tindakan oleh Prasarana untuk membeli bas-bas daripada syarikat-syarikat bas dengan harga yang tinggi berasaskan kriteria yang amat longgar, dan selepas itu, melupuskan kebanyakan bas yang diperolehi dalam masa yang singkat dan menjual bas yang dilupuskan tanpa mengikut nilai perunding telah menimbulkan keraguan kepada Jawatankuasa. Jawatankuasa mengesyorkan supaya Kementerian Kewangan dan juga Suruhanjaya Pencegah Rasuah Malaysia (SPRM) mengambil tindakan bagi menyiasat perkara ini dengan lebih teliti bagi menentukan sama ada telah berlaku penyalahgunaan kuasa.

4.8 Pembayaran Bonus

Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 10 Tahun 1993 antara lainya menetapkan bahawa syarikat Kerajaan yang memperoleh keuntungan operasi yang munasabah sebelum cukai dibenarkan membayar bonus kepada kakitangannya. Bagaimanapun, Prasarana yang telah mengalami kerugian bagi 3 tahun berterusan didapati telah membayar bonus kepada pegawai dan kakitangannya berjumlah antara RM0.43 juta hingga RM1.46 juta setahun pada kadar antara 2 hingga 4 bulan gandaan gaji bagi tempoh tahun 2005 hingga 2007. Pembayaran bonus tersebut telah mendapat kelulusan daripada Kementerian Kewangan.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan Jabatan Audit Negara supaya Kementerian Kewangan menetapkan indikator yang khusus sebagai asas pembayaran bonus kepada syarikat yang terlibat dengan tanggung jawab sosial tanpa mengambilkira kedudukan kewangannya.

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara

Julai 2010

PANDANGAN DAN SYOR JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.1	<u>Perolehan Saham Yang Tidak Menguntungkan</u> Pembelian saham ini adalah pelaburan yang merugikan. Prasarana sepatutnya menjalankan kajian terlebih dahulu dengan memberi keutamaan dari segi nilai pelaburan dan juga pulangan dijangka. Sesuatu pelaburan juga perlulah selaras dengan objektif penubuhan Prasarana iaitu untuk menyediakan infrastruktur pengangkutan awam yang bersepadu, cekap dan <i>value for money</i>. Jawatankuasa telah dimaklumkan oleh Prasarana bahawa pembelian 10% saham di dalam KLIG adalah atas arahan dan persetujuan Perdana Menteri melalui surat bertarikh 10 Julai 2001. Arahan dan persetujuan tersebut adalah selaras dengan keputusan Mesyuarat Jemaah Menteri pada 29 November 2000 yang telah bersetuju untuk menetapkan 30% pegangan ekuiti Bumiputera bagi tujuan penyenaraian KLIG Berhad di Papan Utama Bursa Saham Kuala Lumpur. Memandangkan keadaan ekonomi pada masa itu lembap, YAB Perdana Menteri melalui surat bertarikh 26 September 2001 telah mengarahkan pemilikan ekuiti sebanyak 10% dipegang oleh Kerajaan melalui Syarikat Prasarana Negara Berhad memandangkan ia merupakan satu projek pengangkutan awam dan Kerajaan perlu memberikan sokongan kepada syarikat tersebut sebagai satu projek strategik. Arahan ini juga telah disahkan oleh Kementerian Kewangan.

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.2	<u>Ketidakupayaan Menebus Balik Bon Korporat</u> a. Jumlah bon yang ditanggung oleh Kerajaan adalah amat tinggi kerana pihak Kerajaan telah mengambil keputusan untuk mengambalalih kedua-dua sistem LRT pada tahun 2002 yang mengalami masalah kewangan yang rumit. Kos pengambalalihan Sistem Transit Aliran Ringan Sdn. Bhd. (STAR) yang dimiliki oleh Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP), Lembaga Urusan Tabung Haji (LUTH), Lembaga Tabung Angkatan Tentera (LTAT), Kumpulan Wang Amanah Pencen (KWAP) serta beberapa syarikat swasta seperti KLTG Assets Sdn. Bhd, American International Assurance Co. Ltd, STLR Sdn. Bhd., Apfin Investment Pte Ltd, Trustees of Shell Malaysia Retirement Benefit Fund dan Trustees of the Shell Sarawak and Sabah Retirement Benefit Fund adalah sebanyak RM3.0 bilion. Manakala kos pengambalalihan Projek Usahasama Transit Aliran Ringan Automatik Sdn Bhd (PUTRA) adalah berjumlah RM5.25 bilion. Jabatan Audit Negara telah mengesahkan kos pengambalalihan kedua-dua syarikat terbabit adalah sebanyak RM8.25 bilion menjadikan bebanan hutang Prasarana secara keseluruhannya berjumlah RM10.47. Ini adalah satu bebanan yang berat kepada Prasarana untuk menebus bon yang akan matang kelak. b. Jawatankuasa berpendapat ketidakupayaan penebusan semula bon tersebut adalah berpunca daripada sumber dana syarikat yang tidak mencukupi. Prasarana perlu lebih komited dalam usaha untuk membantu Kerajaan dalam penebusan bon ini. Kementerian Kewangan pula perlu memantau dengan rapi pengurusan kewangan Prasarana bagi memastikan ia dikendalikan dengan lebih cekap dan berhemat supaya aliran tunai syarikat dapat diperbaiki bagi meringankan tanggungan Kerajaan dalam membuat penebusan semula bon terbitan Prasarana yang berdasarkan pengesahan Jabatan Audit Negara adalah berjumlah RM9.10 bilion (prinsipal) yang akan matang antara tahun 2011 hingga tahun 2029. c. Sehingga kini Jawatankuasa tidak mendapat penjelasan yang memuaskan mengenai perancangan Prasarana untuk mewujudkan aliran tunai yang kukuh bagi membantu Kerajaan membiayai sebahagian besar pembayaran bon. Prasarana sepatutnya mempunyai pengurusan yang efisien untuk menghasilkan aliran tunainya.

PARA	PANDANGAN & SYOR
	d. Memandangkan pengangkutan awam akan sentiasa ditampung oleh subsidi Kerajaan, maka pengurusan Prasarana sebagai pemilik aset pengangkutan awam hendaklah dipantau dengan lebih rapi dan teliti. Pihak pengurusan Prasarana hendaklah mempunyai akauntabiliti dan tadbir urus yang tinggi dalam pentadbirannya bagi memastikan kelemahan-kelemahan yang telah dibangkitkan daripada berulang. Sebagai contoh, Prasarana tidak menunjukkan sikap "<i>prudent</i>" khususnya dalam konteks cara melupuskan bas iaitu penjualan lelong yang hanya mendapat pulangan RM4.4 juta walaupun pihak perunding telah memberi nilai RM68.34 juta. Prasarana seharusnya merealisasikan nilai seperti yang dinasihatkan oleh perunding.
4.3	<u>Pembelian Tanah Untuk Depoh Bas Melebihi Daripada Harga Penilaian</u> Perolehan tanah yang dibuat adalah melibatkan persetujuan antara pembeli dan penjual. Ini bermakna Lembaga Pengarah telah bersetuju dengan cadangan awal harga yang ditetapkan oleh penjual dan menetapkan harga siling kepada pihak pengurusan untuk meneruskan urus niaga pembelian tersebut. Bagaimanapun Jawatankuasa berpendapat, Prasarana wajar merundingkan harga berdasarkan kepada lingkungan harga yang dicadangkan oleh kesemua jurunilai.
4.4	<u>Kelemahan Dalam Urusan Perolehan Bas</u> Memandangkan Prasarana telah mempunyai satu garis panduan yang standard bagi proses perolehan, maka adalah sangat tidak wajar Kementerian Kewangan bertindak dengan mencadangkan nama kontraktor lain.

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.5	<u>Syarat Terhadap Kelulusan Perolehan Secara Rundingan Terus Tidak Dipatuhi</u> a. Setiap wakil Kerajaan yang dilantik menganggotai Lembaga Pengarah sesebuah syarikat Kerajaan perlu memastikan semua peraturan kerajaan yang berkaitan dipatuhi oleh syarikat berkenaan bagi menjamin kepentingan Kerajaan. Sehubungan itu, wakil Kerajaan dalam Prasarana sepatutnya lebih peka dan dapat menasihati serta memberi panduan kepada Prasarana dalam urusan perolehan. Situasi yang berlaku di dalam proses perolehan oleh Prasarana telah menunjukkan wakil Kerajaan berkenaan gagal melaksanakan tanggungjawabnya dan melanggar peraturan yang telah ditetapkan. b. Jawatankuasa mendapati wujud percanggahan kepentingan (<i>conflict of interest</i>) di mana Setiausaha Bahagian Perolehan, Kementerian Kewangan yang memberikan kelulusan untuk membenarkan Prasarana membuat perolehan secara rundingan terus adalah juga merupakan Pengerusi Lembaga Tender dan Ahli Lembaga Pengarah Prasarana. Sehubungan ini Jawatankuasa telah mengesyorkan supaya Kementerian Kewangan menggubal satu peraturan untuk tidak membenarkan pegawainya yang menganggotai Lembaga Pengarah sesebuah syarikat terlibat dalam memberi kelulusan terhadap aktiviti perolehan syarikat yang sama bagi mengelakkan berlaku <i>conflict of interest</i>.
4.6	<u>Dokumen Kontrak</u> Prasarana wajar menetapkan polisi pengurusan kontrak bagi memudahkan pemantauan. Kelewatan menandatangani kontrak boleh mendedahkan Prasarana kepada risiko kegagalan penguatkuasaan terma kontrak bagi menjamin kepentingan syarikat.

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.7	<u>Tindakan Pelupusan Aset Yang Diambil Alih Tidak Memuaskan</u> a. Prasarana sepatutnya menilai dan membuat keputusan dengan sewajarnya berkaitan dengan kaedah pelupusan yang dibuat serta berdasarkan kepada keadaan fizikal dan keupayaan boleh guna bas tersebut. Bas yang dikategorikan sebagai A contohnya, berkemungkinan untuk dijual berasaskan unit fizikal bas dan bukannya sebagai skrap. b. Jawatankuasa mendapati bahawa Prasarana telah mengambil keputusan untuk “<i>decommission</i>” bas-bas mulai November 2005 walaupun pemeriksaan dan penilaian oleh Raine & Horne hanya dijalankan antara Januari hingga Mac 2006. Prasarana tidak dapat meyakinkan Jawatankuasa mengenai sebab 1,139 buah bas telah “<i>decommission</i>” memandangkan laporan Raine & Horne menyatakan bahawa 724 buah bas masih boleh berfungsi. Jawatankuasa dimaklumkan bahawa kebanyakan bas telah “<i>decommission</i>” sebelum Jun 2006. Pengurusan Prasarana nampaknya telah mengambil tindakan ini secara tergesa-gesa atas sebab yang tidak meyakinkan Jawatankuasa. c. Jawatankuasa kurang berpuas hati dengan penjelasan Prasarana yang tidak berusaha sebaik mungkin untuk memperolehi sekurang-kurangnya RM68.34 juta daripada aktiviti pelupusan tersebut, mengikut nilai purata bas yang dilaporkan oleh perunding Raine & Horne. Sebaliknya Prasarana mengambil keputusan untuk menjual bas-bas yang dilupuskan secara skrap dan hanya menganggangkan pulangan sebanyak RM4.44 juta, iaitu 6.5% sahaja daripada jumlah nilai bas. d. Tindakan oleh Prasarana untuk membeli bas-bas daripada syarikat-syarikat bas dengan harga yang tinggi berasaskan kriteria yang amat longgar, dan selepas itu, melupuskan kebanyakan bas yang diperolehi dalam masa yang singkat dan menjual bas yang dilupuskan tanpa mengikut nilai perunding telah menimbulkan keraguan kepada Jawatankuasa. Jawatankuasa mengesyorkan supaya Kementerian Kewangan dan juga Suruhanjaya Pencegah Rasuah Malaysia (SPRM) mengambil tindakan bagi menyiasat perkara ini dengan lebih teliti bagi menentukan sama ada telah berlaku penyalahgunaan kuasa.

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.8	<u>Pembayaran Bonus</u> Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan Jabatan Audit Negara supaya Kementerian Kewangan menetapkan indikator yang khusus sebagai asas pembayaran bonus kepada syarikat yang terlibat dengan tanggung jawab sosial tanpa mengambilkira kedudukan kewangannya.

AGENDA DAN MINIT MESYUARAT

- 1. AGENDA DAN MINIT MESYUARAT
BIL 37/2009 PADA RABU 9
DISEMBER 2009**

- 2. AGENDA DAN MINIT MESYUARAT
BIL 7/2010 PADA SELASA 23
FEBRUARI 2010**