



JABATAN PERDANA MENTERI
JABATAN AUDIT NEGARA

FAKTA AUDIT

Skop Pengauditan

Pengauditan dijalankan terhadap aktiviti pembangunan Projek Transit Aliran Massa Lembah Klang (KVMRT) dan Projek RTS Link meliputi pembangunan MRT1, MRT2 dan RTS Link bagi tempoh tahun 2020 hingga 2023.

Pengauditan ini juga melibatkan sembilan elemen amalan terbaik tadbir urus korporat bagi tempoh tahun 2020 hingga 2023. Aspek kedudukan kewangan pula meliputi analisis penyata kewangan beraudit tahun 2021, 2022 dan 2023.

Kenapa Perlu Diaudit

Aktiviti utama MRT Corp dalam menyediakan infrastruktur pengangkutan awam memberi impak kepada rakyat (people-centric). Pembinaan MRT dapat membantu rakyat menikmati kemudahan pengangkutan awam yang lebih baik.

Kerajaan Persekutuan mempunyai kepentingan melalui modal berbayar berjumlah RM863 juta dan sumbangan berjumlah RM59.221 bilion yang telah dimodalkan sebagai ekuiti dalam MRT Corp setakat 31 Disember 2023.

MENTERI KEWANGAN (DIPERBADANKAN)

Mass Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd. (MRT Corp)

Rumusan Audit

MRT Corp telah mencapai objektif penubuhannya sebagai pemaju projek dan pemilik aset bagi MRT1 dan MRT2 mengikut mandat yang diluluskan oleh Kerajaan. Bagaimanapun bagi Projek RTS Link dan MRT3, pencapaian sebenar masih belum boleh dinilai kerana projek masih dalam peringkat pelaksanaan. Kedudukan kewangan MRT Corp bergantung kepada penerimaan sumbangan daripada Kerajaan bagi membina infrastruktur rel. Amalan tadbir urus korporat syarikat pula adalah pada tahap memuaskan.

Penemuan Audit

Bagi MRT1 dan MRT2, prestasi bilangan penumpang harian, bilangan tren beroperasi dan kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak masih tidak mencapai sasaran yang ditetapkan dalam Skim Kereta Api MRT1 dan MRT2.

Bagi MRT1, tiada pengauditan terhadap Kos Bayaran Balik setiap enam bulan selepas tahun 2013 dan Akaun Muktamad MRT1 belum ditutup walaupun projek telah siap serta beroperasi sepenuhnya sejak tahun 2017.

Bagi MRT2, 84 (38.2%) daripada 220 kerja pembinaan yang belum disiapkan dan 22,114 kes berkaitan kerosakan direkodkan. Ganti Rugi Ditetapkan (LAD) berjumlah RM3.17 juta tidak dikenakan terhadap kelewatan kontraktor bagi pakej kerja Depoh Jinjang.

Empat daripada sembilan elemen tadbir urus korporat tidak diamalkan sepenuhnya.

Syor Audit

Memastikan ketersediaan tren beroperasi menepati sasaran Skim Kereta Api supaya kekerapan jadual perjalanan dapat ditambah baik dan meningkatkan penggunaan pengangkutan awam.

Memastikan Akaun Muktamad bagi MRT1 dapat ditutup.

Memastikan terma kontrak berkaitan Tempoh Tanggungan Kecacatan bagi MRT2 dipatuhi.

Memastikan Projek RTS Link dan MRT3 dilaksanakan mengikut perancangan supaya objektif penubuhannya untuk menyediakan infrastruktur pengangkutan awam yang lebih baik tercapai.

Mempertingkatkan amalan tadbir urus korporat.

MENTERI KEWANGAN (DIPERBADANKAN)

1. Mass Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd.

LATAR BELAKANG

1. Mass Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd. (MRT Corp) diperbadankan pada 1 Jun 2010 di bawah Akta Syarikat 1965 [*Akta 125*] sebagai Syarikat Berhad Menurut Syer. Setakat 31 Disember 2023, MRT Corp mempunyai modal berbayar berjumlah RM863 juta dengan majoriti saham dimiliki oleh Menteri Kewangan (Diperbadankan) [MKD] dan RM1 dipegang oleh Pesuruhjaya Tanah Persekutuan.

2. MRT Corp dahulunya dikenali sebagai Prasarana Emas Sdn. Bhd. sebelum menukar namanya pada 7 Jun 2011 berikutan keputusan Kerajaan mengambil alih pemilikan Projek Transit Aliran Massa Lembah Klang (KVMRT) daripada Syarikat Prasarana Negara Berhad (Prasarana) pada 1 Oktober 2011.

3. Objektif penubuhan MRT Corp adalah untuk menjadi pemaju projek dan pemilik aset bagi projek infrastruktur pengangkutan awam; mengumpul, mengurus dan menyelaraskan pembiayaan untuk pembangunan projek infrastruktur pengangkutan awam; serta menerima wang sebagai deposit atau untuk meminjam atau mengumpul wang dengan atau tanpa cagaran.

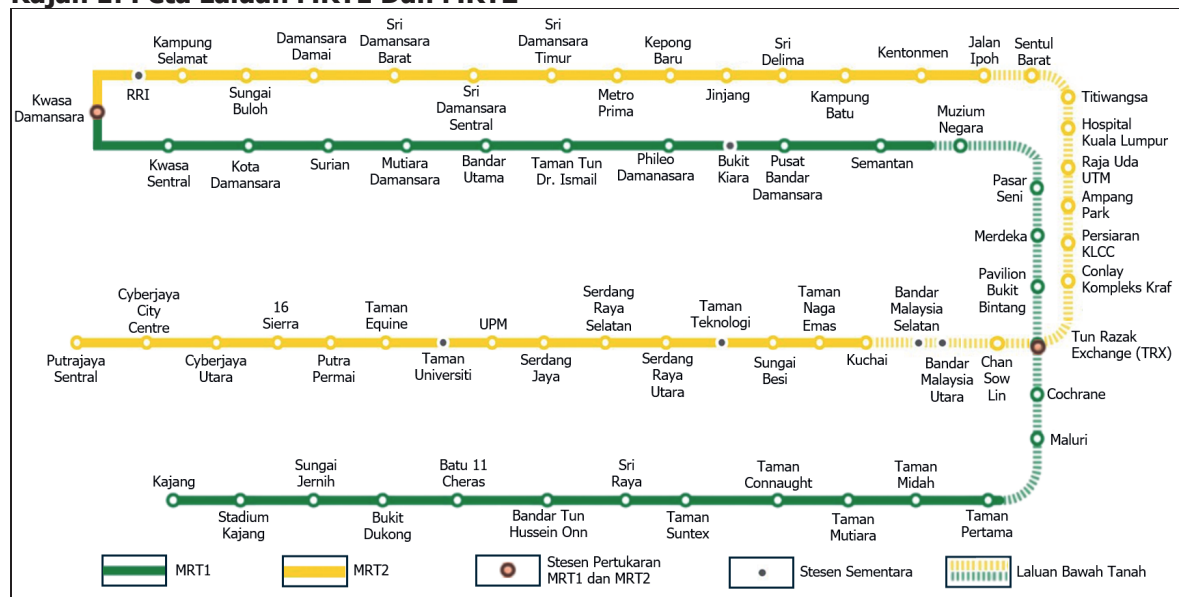
Aktiviti Utama

4. MRT Corp diberi mandat oleh Kerajaan untuk melaksanakan aktiviti utama dalam memudah cara, melaksana dan mempercepatkan projek infrastruktur pengangkutan awam yang diluluskan oleh Kerajaan iaitu Projek KVMRT dan Projek Rapid Transit System Link (RTS Link).

5. Projek KVMRT melibatkan pembinaan tiga jajaran Transit Aliran Massa (MRT) iaitu MRT Laluan Kajang (MRT1) (46km), MRT Laluan Putrajaya (MRT2) (57.2km) dan MRT Laluan Lingkaran (MRT3) (50.8km). Peta laluan MRT1 dan MRT2 adalah seperti dalam **Rajah 1**. Selain itu, perkhidmatan bas perantara MRT juga disediakan bagi melengkapkan rangkaian MRT dan meluaskan liputan sistem pengangkutan awam dalam radius 3km hingga 5km dari stesen MRT.

6. Projek RTS Link pula merupakan sistem Transit Aliran Ringan (LRT) rentas sempadan negara sepanjang kira-kira 4km antara Malaysia (2.7km) dan Singapura (1.3km) merangkumi laluan di antara dua stesen iaitu Bukit Chagar, Johor Bahru dan Woodlands North, Singapura, serta sebuah depoh penyenggaraan RTS Link di Wadi Hana, Johor Bahru seperti dalam **Rajah 2**. Projek ini turut melibatkan pembangunan Kompleks Imigresen, Kastam dan Kuarantin (ICQ) baharu bersebelahan stesen Bukit Chagar.

Rajah 1: Peta Laluan MRT1 Dan MRT2



Sumber: MRT Corp

Rajah 2: Komponen Struktur Pembinaan Projek RTS Link



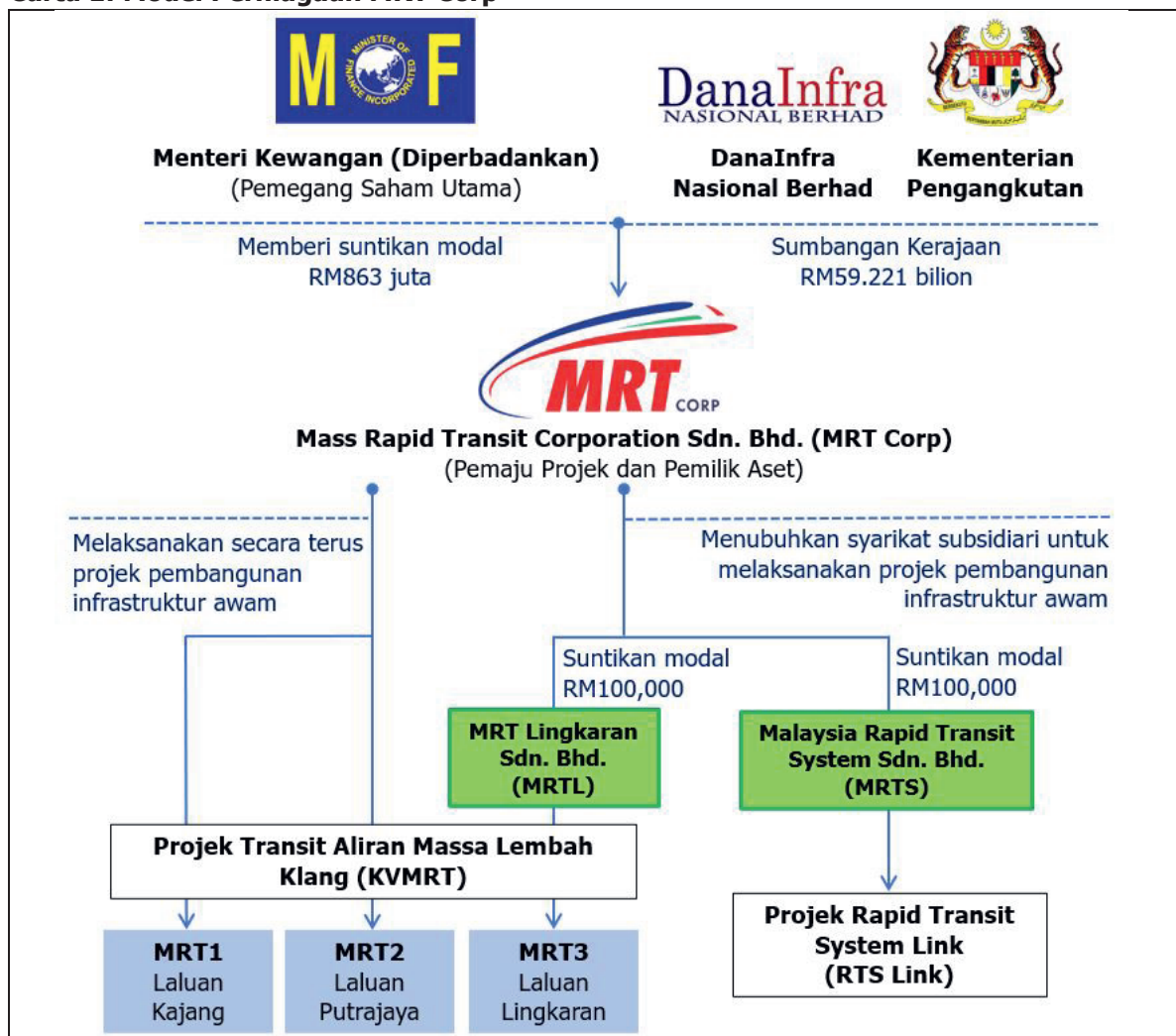
Sumber: MRT Corp

Model Perniagaan 7. MRT Corp menerima suntikan modal daripada MKD dan sumbangan Kerajaan melalui DanaInfra Nasional Berhad (DanaInfra) serta Kementerian Pengangkutan (MOT) bagi pembangunan Projek KVMRT dan Projek RTS Link.

8. MRT Corp telah menubuhkan dua syarikat subsidiari yang bertindak sebagai syarikat infrastruktur (InfraCo) Malaysia yang menguruskan kontraktor dan perunding yang dilantik untuk kerja pembangunan infrastruktur awam di Malaysia. Syarikat tersebut ialah MRT Lingkaran Sdn. Bhd. (MRTL) bagi MRT3 dan Malaysia Rapid Transit System Sdn. Bhd. (MRTS) bagi Projek RTS Link seperti dalam **Carta 1**.

9. Setakat 31 Disember 2023, MRT1 dan MRT2 telah siap dibina dan beroperasi manakala MRT3 masih dalam fasa pengambilan tanah serta Projek RTS Link dalam proses pembinaan.

Carta 1: Model Perniagaan MRT Corp



Sumber: Jabatan Audit Negara

PENEMUAN AUDIT 10. Pengauditan dijalankan bagi tempoh Oktober 2023 hingga Januari 2024. Objektif, skop dan metodologi pengauditan seperti dalam **Lampiran 1**. Perkara yang ditemui serta maklum balas MRT Corp telah dibincangkan dalam Mesyuarat Penutup pada 29 April 2024.

PRESTASI AKTIVITI

Prestasi Pembangunan Projek KVMRT

11. Skim Kereta Api¹ MRT1 dan MRT2 menetapkan jarak, bilangan stesen, reka bentuk liputan sejagat, bilangan dan kapasiti tren, masa perjalanan, bilangan tempat letak kenderaan, depoh serta pembukaan Fasa 1 dan Fasa 2 bagi kedua-dua projek.

12. MRT1 dan MRT2 telah dibuka sepenuhnya masing-masing pada 17 Julai 2017 dan 16 Mac 2023. Namun, didapati **skop kerja yang disiapkan mempunyai perbezaan daripada skop yang diluluskan dalam Skim Kereta Api MRT1 dan MRT2** meliputi jarak, bilangan stesen dan kelewatan pembukaan MRT2 seperti dalam **Jadual 1**.

Jadual 1: Butiran Perbezaan Skop Kerja Bagi MRT1 Dan MRT2 Setakat 31 Disember 2023

NAMA PROJEK	MRT1		MRT2	
BUTIRAN	SKIM KERETA API	SIAP DIBINA	SKIM KERETA API	SIAP DIBINA
Jarak	51km	46km	52.2km	57.2km*
Bilangan stesen	31 stesen: • 24 stesen bertingkat • 7 stesen bawah tanah	29 stesen: • 22 stesen bertingkat • 7 stesen bawah tanah	37 stesen: • 26 stesen bertingkat • 11 stesen bawah tanah	36 stesen: • 27 stesen bertingkat • 9 stesen bawah tanah
Pembukaan Fasa 1	31.12.2016 Sungai Buloh ke Semantan	16.12.2016 Sungai Buloh ke Semantan	Julai 2021 Kwasa Damansara ke Kampung Batu	16.06.2022 Kwasa Damansara ke Kampung Batu
Pembukaan Fasa 2	31.07.2017 Semantan ke Kajang	17.07.2017 Semantan ke Kajang	Januari 2023 Kampung Batu ke Putrajaya Sentral	16.03.2023 Kampung Batu ke Putrajaya Sentral

Sumber: Laman Sesawang MRT Corp dan Sijil Penyerahan MRT1 dan MRT2

Nota: (*) - Pertambahan jarak disebabkan pengambilalihan 5km jajaran MRT1

Maklum balas MRT Corp Bagi MRT1, pengurangan jarak 5km dan dua stesen berikutan pengambilalihan MRT2 untuk tujuan pembukaan Fasa 1 MRT2 pada Jun 2022. Stesen yang terlibat ialah Kampung Selamat dan Sungai Buloh manakala stesen Kwasa Damansara menjadi Terminal Bersama bagi kedua-dua MRT.

¹ Skim Kereta Api adalah satu dokumen projek kereta api yang mengandungi maklumat mengikut ketetapan subseksyen 83(2) Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 [Akta 715].

Bagi MRT2, perbezaan skop kerja disebabkan keputusan penjimatan kos oleh Kerajaan. Susulan itu, kapasiti reka bentuk maksimum mengikut prinsip pembinaan awal dirombak selari dengan peningkatan sasaran bilangan penumpang.

Pendapat Audit Secara keseluruhannya, prestasi pembangunan Projek KVMRT adalah memuaskan kerana MRT1 dan MRT2 telah siap serta beroperasi sepenuhnya walaupun terdapat kelewatan bagi MRT2.

Prestasi Pembangunan Projek RTS Link

13. **Prestasi Fizikal.** Lampiran D Pencapaian Perkhidmatan Pra-Operasi, Perjanjian Konsesi menetapkan kerja infrastruktur sivil yang dilaksanakan hendaklah siap pada 30 Disember 2024 bagi membolehkan akses kepada depoh, stesen dan jejambat (darat dan laut) bagi kerja pemasangan aset RTS Link.

14. Setakat 31 Disember 2023, prestasi pembangunan Projek RTS Link bagi kerja infrastruktur sivil kereta api (depoh, stesen, jejambat darat dan jejambat laut) serta Kompleks ICQ masing-masing pada tahap 65.1% dan 3.2%. Prestasi tersebut mendahului sasaran sebanyak 7.8% bagi kerja infrastruktur sivil kereta api dan 0.6% bagi Kompleks ICQ.

15. Namun, **prestasi pembangunan bagi pakej kerja stesen mengalami kelewatan pada tahap 3.6%** dengan pencapaian sebenar 40.8% berbanding sasaran 44.4% seperti dalam **Jadual 2**. MRT Corp memaklumkan kesukaran mendapat kebenaran daripada agensi utiliti awam Singapura untuk mengalihkan paip air menyebabkan akses kepada kawasan stesen Northbound terjejas.

Jadual 2: Prestasi Pembangunan Projek RTS Link Bagi Kerja Infrastruktur Sivil Setakat 31 Disember 2023

BIL.	PAKEJ KERJA	SASARAN (%) [a]	SEBENAR (%) [b]	BEZA (%) [b]-[a]
1.	Depoh	44.1	49.9	5.8
2.	Stesen	44.4	40.8	(3.6)
3.	Jejambat Darat	29.1	30.9	1.8
4.	Jejambat Laut	56.9	67.8	10.9
Prestasi Keseluruhan Kerja Infrastruktur Sivil Kereta Api		57.3	65.1	7.8
5.	Kompleks ICQ	2.6	3.2	0.6

Sumber: Laporan Kemajuan Kerja Projek RTS Link kepada Agensi Pengangkutan Awam Darat bagi Disember 2023

Maklum balas MRT Corp Kerja pengalihan paip air milik agensi utiliti awam Singapura telah diselesaikan pada Ogos 2023. Bagi memastikan pakej kerja stesen dapat disiapkan mengikut jadual, MRTS telah mengarahkan kontraktor menambah bilangan pekerja, bilangan mesin dan waktu bekerja.

Pendapat Audit	Prestasi fizikal pembangunan Projek RTS Link setakat 31 Disember 2023 adalah baik berdasarkan pencapaian prestasi pembangunan keseluruhan kerja infrastruktur sivil kereta api dan Kompleks ICQ yang mendahului sasaran.
-----------------------	---

16. **Prestasi Kontraktor Utama.** Artikel 26(2) Perolehan, Perjanjian Dua Hala antara Kerajaan Malaysia dan Kerajaan Republik Singapura menetapkan InfraCo hendaklah melaksanakan perolehan kontrak kerja bagi pembangunan infrastruktur Projek RTS Link melalui tender antarabangsa secara telus, adil dan terbuka. Klausa 6.4(a) dan Lampiran 2 Jadual Pelaksanaan Kerja, Perjanjian Pengurusan dan Pembangunan Projek (PDMA) antara Kerajaan Malaysia dan MRTS menetapkan MRTS hendaklah melantik kontraktor berdasarkan arahan dan terma yang dipersetujui oleh Kerajaan meliputi 10 pakej kerja infrastruktur RTS Link.

17. Semakan Audit mendapati MRTS telah melantik Syarikat 1 pada 5 Oktober 2020 melalui kaedah perolehan rundingan terus sebagai kontraktor utama bagi melaksanakan lapan pakej kerja dengan nilai kontrak RM1.999 bilion selari dengan keputusan Kerajaan pada Oktober 2019. Pada 4 Ogos 2022, MRTS telah memuktamadkan nilai keseluruhan kontrak berjumlah RM1.979 bilion selepas proses rasionalisasi harga.

18. Semakan Audit mendapati MRTS telah menamatkan kontrak Syarikat 1 bagi empat pakej kerja (pakej kerja 1B, 2A, 2B dan 5) kerana **gagal mematuhi syarat kontrak menyebabkan kelewatan kerja yang kritikal** seperti dalam **Jadual 3**.

Jadual 3: Status Kelewatan Kerja Oleh Syarikat 1 Bagi Empat Pakej Kerja

PAKEJ KERJA			
1B-Advance Works for Railway	2A-ICQ Complex	2B-External Works to ICQ	5-Terrestrial Viaduct
a. Setakat November 2022, status kerja semasa 6.26% berbanding sasaran 97.55%. b. Tiada kemajuan kerja bagi pengalihan paip air sejak 4 September 2022. c. Kelewatan kerja pengalihan utiliti lain yang belum bermula mengikut jadual. d. Menyebabkan kelewatan kritikal bagi pelaksanaan pakej kerja 4 dan 5 serta mempengaruhi penyiapan keseluruhan kerja infrastruktur RTS Link.	a. Kegagalan memenuhi syarat kontrak selepas pelantikan berkaitan pindah milik tanah Bukit Chagar (bagi pakej kerja 2) dan tanah Selat Tebrau (bagi pakej kerja 3). b. Kegagalan mendapatkan Kebenaran Merancang menyebabkan kelewatan bagi pakej kerja 2. c. Kegagalan mendapatkan kelulusan bagi kerja pengalihan paip air menyebabkan kelewatan pelaksanaan projek infrastruktur RTS Link. d. Kegagalan memuktamadkan harga bagi Bill of Quantities menyebabkan nilai keseluruhan kontrak tidak dapat dimuktamadkan dan MRTS menanggung kos tambahan bagi pengambilan tanah Bukit Chagar. e. Kelewatan pelaksanaan projek hingga 24 bulan menyebabkan Kerajaan berisiko menanggung liabiliti penalti di bawah Perjanjian Dua Hala.		a. Setakat November 2022, status kerja semasa 5.74% berbanding sasaran 10.19%. b. Prestasi pakej kerja 1B yang perlahan mempengaruhi kelewatan kerja cerucuk mengikut jadual. c. Kerja cerucuk bagi kawasan tidak terlibat dengan kerja pengalihan utiliti belum bermula. d. Menyebabkan kelewatan kritikal bagi penyiapan keseluruhan kerja infrastruktur RTS Link.

Sumber: Minit Mesyuarat Lembaga Pengarah MRT Corp

19. MRTS telah melantik Syarikat 2 secara tender terhad bagi mengambil alih pakej kerja 1B dan 5 serta Syarikat 3 secara tender terbuka bagi mengambil alih pakej kerja 2A dan 2B.

20. MRTS juga telah melantik tiga kontraktor utama untuk melaksanakan lapan daripada 10 pakej kerja bagi pembangunan infrastruktur RTS Link dengan nilai kontrak asal berjumlah RM2.959 bilion, setakat 31 Disember 2023. Baki dua pakej kerja masih dalam proses tender dan lantikan kontraktor belum dimuktamadkan seperti dalam **Jadual 4**.

Jadual 4: Status Pelantikan Kontraktor Utama Bagi Projek RTS Link Setakat 31 Disember 2023

BIL.	KONTRAKTOR UTAMA	PAKEJ KERJA		TARIKH PATUT SIAP
1.	Syarikat 1	1A	<i>Advance Works for ICQ - CLQ Construction</i>	31.07.2023*
		3	<i>Marine Viaducts</i>	01.07.2025**
		4	<i>Bukit Chagar Station</i>	30.06.2025**
		6	<i>Depoh and Power Supply System</i>	30.06.2025**
2.	Syarikat 2	1B	<i>Advance Works for Railway - Utilities Relocation Works</i>	30.04.2023 - 15.05.2023***^
		5	<i>Terrestrial Viaducts</i>	30.06.2025***
3.	Syarikat 3	2A	<i>Development, Design and Construction of the ICQ</i>	30.06.2025**
		2B	<i>External Works to ICQ</i>	
4.	Belum dilantik	7	<i>Viaduct Aesthetic Features at International Boundary</i>	10.10.2024*
5.	Belum dilantik	8	<i>Bukit Chagar Station Facade</i>	25.03.2025*

Sumber: Surat Tawaran, Laporan Kemajuan Projek RTS Link kepada Lembaga Pengarah MRTS

Nota: CLQ - Central Labor Quarters

(*) - Berdasarkan Lampiran 2 Jadual Pelaksanaan Kerja, PDMA

(**) - Berdasarkan Laporan Kemajuan Projek RTS Link kepada Lembaga Pengarah MRTS

(***) - Tarikh patut siap berdasarkan surat tawaran

(^) - Tarikh siap berbeza mengikut seksyen

21. Setakat 31 Disember 2023, didapati pakej kerja 1A dan 1B telah lewat disiapkan mengikut tempoh asal ditetapkan. Bagaimanapun, kelewatan tersebut telah diluluskan Tempoh Lanjutan Masa (EOT) melibatkan tujuh kontrak kerja dengan jumlah EOT antara 39 hingga 797 hari manakala **satu kontrak kerja masih belum disiapkan** seperti dalam **Jadual 5**. Antara sebab EOT diluluskan ialah kesukaran mendapat kebenaran agensi utiliti awam Singapura bagi kerja pengalihan paip air serta kelewatan mendapatkan permit kerja daripada pihak berkuasa tempatan.

Jadual 5: Status Lewat Siap Pakej Kerja 1A Dan 1B Setakat 31 Disember 2023

NAMA PROJEK/ SUBKONTRAKTOR	TARIKH PATUT SIAP	TARIKH PERAKU SIAP OLEH MRT CORP	TARIKH CPC	TEMPOH LEWAT SIAP (Hari)	JUMLAH EOT (Hari)	STATUS SIAP (%)
Pakej Kerja 1A Advance Works for ICQ - CLQ Construction						
Central Labor Quarters Building/ Syarikat 1	30.07.2021	05.10.2023	28.12.2023	797	797	100
Pakej Kerja 1B Advance Works for Viaduct - Utilities Relocation Works						
Paip Air/ Syarikat 4	30.03.2023	07.09.2023	19.10.2023	161	161	100
Fibercomm Services/ Syarikat 5	30.04.2023	31.07.2023	28.08.2023	92	92	100
Fibrerail Services/ Syarikat 6	06.06.2023	30.08.2023	28.09.2023	85	85	100
Time, Digi, Maxis, Celcom dan Speedlink/ Syarikat 7	13.06.2023	31.07.2023	28.08.2023	48	48	100
Telekom Malaysia/ Syarikat 7	31.05.2023	20.09.2023	26.10.2023	112	112	100
SAJ Water Pipes/ Syarikat 8	07.08.2023	15.09.2023	17.10.2023	39	39	100
TNB Services/ Syarikat 9	30.04.2023	TM	Belum dikeluarkan	245	-	TM

Sumber: Surat Tawaran

Nota: TM - Tiada Maklumat CPC - Sijil Perakuan Siap Kerja

**Maklum balas
MRT Corp**

MRTS telah menamatkan empat pakej kerja yang diberikan kepada Syarikat 1 kerana prestasi kurang memuaskan yang memberi risiko kepada Kerajaan untuk memenuhi obligasi Perjanjian Dua Hala. Bagi kontrak kerja TNB Services, kerja telah diperaku siap pada 20 Februari 2024.

Pendapat Audit

Prestasi kontraktor utama tidak memuaskan kerana telah gagal melaksanakan pakej kerja mengikut syarat kontrak menyebabkan kelewatan pelaksanaan empat pakej kerja Projek RTS Link. Bagaimanapun, kelewatan tersebut telah diatasi melalui pelantikan dua kontraktor baharu oleh MRTS bagi mengambil alih empat pakej kerja supaya tidak menjejaskan penyiapan kerja keseluruhan Projek RTS Link.

**Prestasi
Pencapaian Skim
Kereta Api MRT1**

22. Perkara 9.1, Skim Kereta Api MRT1 menetapkan sasaran bilangan penumpang harian dari tahun 2017 hingga 2050. Analisis Audit mendapati **peratus pencapaian purata penumpang harian adalah antara 10.8% hingga 37.4%. Bilangan penumpang harian MRT1 tidak mencapai sasaran yang ditetapkan dalam Skim Kereta Api MRT1 sejak mula beroperasi sepenuhnya pada tahun 2017** dengan pencapaian terendah direkodkan pada tahun 2021 iaitu 10.8% seperti dalam **Jadual 6**.

23. Ketidakaapaian sasaran penumpang disebabkan kesan pandemik Covid-19, Perintah Kawalan Pergerakan, kelewatan atau penangguhan pembangunan di sekitar stesen dan kekurangan tren tersedia beroperasi akibat masalah rantai bekalan penyenggaraan.

Jadual 6: Sasaran Dan Pencapaian Bilangan Penumpang Harian

TAHUN	PURATA PENUMPANG HARIAN			
	SASARAN ASAL [a]	PENCAPAIAN SEBENAR [b]	PERBEZAAN [b]-[a]	PERATUS PENCAPAIAN [b]/[a] X 100
2017	384,000	61,234*	(322,766)	15.9
2018	434,000	140,586	(293,414)	32.4
2019	469,000	175,213	(293,787)	37.4
2020	483,000	90,623	(392,377)	18.8
2021	495,000	53,624	(441,376)	10.8
2022	508,000	124,241	(383,759)	24.5
2023	520,000	182,196	(337,804)	35.0

Sumber: Skim Kereta Api MRT1 dan Laporan Penumpang Tahun 2017 hingga 2023

Nota: (*) - Mula operasi pada 17 Julai 2017

24. Dari aspek operasi sistem pula, antara keperluan operasi utama yang ditetapkan ialah bilangan tren beroperasi dan kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak. Menurut Skim Kereta Api MRT1, sebanyak 44 tren beroperasi dengan kekerapan perkhidmatan tiga minit 20 saat disasarkan bagi tahun 2017 hingga 2019 manakala sebanyak 48 tren dengan tiga minit bagi tahun 2020 hingga 2023.

25. Semakan Audit mendapati kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak bagi tahun 2017 mencapai sasaran. Namun, **bilangan tren beroperasi bagi tempoh tahun 2017 hingga 2023 tidak mencapai sasaran dengan pencapaian antara 32 hingga 42 tren. Kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak bagi tempoh tahun 2018 hingga 2023 juga tidak mencapai sasaran antara empat hingga lima minit seperti dalam Jadual 7.**

Jadual 7: Sasaran Dan Pencapaian Tren Beroperasi Dan Kekerapan Perkhidmatan Tren Waktu Puncak MRT1 Bagi Tempoh Tahun 2017 Hingga 2023

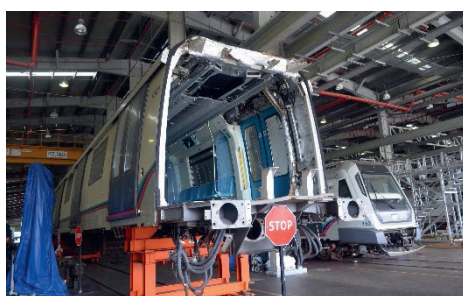
KEPERLUAN OPERASI		TAHUN						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tren Beroperasi (Bilangan)	S	44	44	44	48	48	48	48
	P	42	42	42	42	38	38	32
Kekerapan Perkhidmatan Tren Waktu Puncak	S	3 minit 20 saat	3 minit 20 saat	3 minit 20 saat	3 minit	3 minit	3 minit	3 minit
	P	3 minit 12 saat	4 minit	4 minit	4 minit	4 minit	4 minit	5 minit

Sumber: Skim Kereta Api MRT1 dan Prasarana

Nota: S - Sasaran P - Pencapaian

26. Analisis Audit terhadap Laporan Meter Perbatuan Disember 2023 mendapati daripada 58 tren yang diperoleh bagi MRT1, sebanyak 36 tren (62.1%) boleh beroperasi, 19 tren (32.8%) sedang menunggu penggantian roda, dua tren (3.4%) sedang melaksanakan penggantian roda dan satu tren (1.7%) tidak dapat digunakan kerana rosak. Lawatan Audit pada 18 Disember 2023 mendapati **tren dengan nombor pendaftaran T136 mengalami kerosakan dan tidak dapat digunakan sejak perolehan kerana mengalami kemalangan semasa pengujian** seperti dalam **Gambar 1** dan **Gambar 2**.

Gambar 1



Depoh MRT Sungai Buloh
- Bahagian badan motokar tren T136 yang belum dibaiki
(18.12.2023)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Gambar 2



Depoh MRT Sungai Buloh
- Bahagian kepala motokar tren T136 yang rosak
(18.12.2023)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Prestasi Pencapaian Skim Kereta Api MRT2

27. Perkara 6.2, Skim Kereta Api MRT2 menetapkan sasaran untuk membawa 104,000 dan 196,000 penumpang sehari masing-masing pada tahun 2022 dan 2023.

28. Analisis Audit mendapati **bagi tempoh tahun 2022 dan 2023, bilangan penumpang harian MRT2 tidak mencapai sasaran yang ditetapkan dengan peratus pencapaian purata penumpang harian masing-masing pada 20% dan 45.6%** seperti dalam **Jadual 8**. Sasaran tersebut dibuat berdasarkan cadangan pembukaan Fasa 1 pada Julai 2021 dan Fasa 2 pada Januari 2023. Namun, Fasa 1 hanya dibuka pada 16 Jun 2022 dan Fasa 2 pula dibuka pada 16 Mac 2023.

Jadual 8: Sasaran Dan Pencapaian Bilangan Penumpang Harian

TAHUN	PURATA PENUMPANG HARIAN			
	SASARAN ASAL [a]	PENCAPAIAN SEBENAR [b]	PERBEZAAN [b]-[a]	PERATUS PENCAPAIAN [b]/[a] X 100
2022	104,000	20,842*	(83,158)	20.0
2023	196,000	89,409	(106,591)	45.6

Sumber: Skim Kereta Api MRT2 dan Laporan Penumpang Tahun 2022 dan 2023

Nota: (*) - Mula operasi pada 16 Jun 2022

29. Dari aspek operasi sistem pula, antara keperluan operasi utama yang ditetapkan dalam Skim Kereta Api MRT2 ialah bilangan tren beroperasi dan kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak. Sebanyak 45 tren beroperasi dengan kekerapan perkhidmatan empat minit disasarkan bagi tahun 2022 dan 2023.

30. Semakan Audit mendapati **bilangan tren beroperasi bagi tahun 2022 dan 2023 tidak mencapai sasaran iaitu 14 dan 37 tren masing-masing berbanding sasaran 45 tren**. Selain itu, kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak bagi tahun 2022 mencapai sasaran empat minit manakala **bagi tahun 2023 tidak mencapai sasaran dengan pencapaian lima minit** seperti dalam **Jadual 9**. MRT Corp memaklumkan sasaran penyediaan bilangan tren tidak tercapai berikutan kelewatan pembukaan Fasa 1 dan Fasa 2 berbanding tarikh disasarkan.

Jadual 9: Sasaran Dan Pencapaian Tren Beroperasi Dan Kekerapan Perkhidmatan Tren Waktu Puncak MRT2 Bagi Tahun 2022 Dan 2023

KEPERLUAN OPERASI	SASARAN*	PENCAPAIAN	
		2022	2023
Tren Beroperasi (Bilangan)	45	14	37
Kekerapan Perkhidmatan Tren Waktu Puncak (Minit)	4	4	5

Sumber: Skim Kereta Api MRT2 dan Prasarana

Nota: (*) - Sasaran yang sama ditetapkan bagi tempoh 10 tahun (2022 hingga 2031)

31. Analisis Audit terhadap Laporan Meter Perbatuan Disember 2023 dan Januari 2024 mendapati daripada 49 tren bagi MRT2, sebanyak 42 tren (85.7%) beroperasi normal; dua tren (4.1%) hanya beroperasi pada waktu puncak disebabkan kegagalan satu unit pengesan asap; empat tren (8.2%) direhatkan kerana masalah gegaran dan kegagalan kabel; serta satu tren (2.0%) tidak dapat digunakan kerana rosak. Lawatan Audit pada 19 Disember 2023 mendapati **tren dengan nombor pendaftaran ELT-208 mengalami kerosakan kerana tergelincir dari landasan dan masih belum dibaiki setakat 31 Disember 2023** seperti dalam **Gambar 3** dan **Gambar 4**.

Gambar 3



Depoh MRT Serdang
- Bahagian badan motokar tren ELT-208
yang belum dibaiki
(19.12.2023)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Gambar 4



Depoh MRT Serdang
- Bahagian kepala motokar tren ELT-208
yang rosak
(19.12.2023)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Maklum balas MRT Corp

MRT Corp melaksanakan polisi propengangkutan awam bagi menjayakan faktor kepenggunaan secara *push and pull* seperti subsidi bahan api bersasar, caj kesesakan mengikut zon dan masa serta menaikkan kadar parkir kenderaan persendirian di kawasan ibu kota.

Bilangan penumpang yang tidak mencapai sasaran disebabkan kepenggunaan tren selepas pemulihan pandemik Covid-19 adalah sederhana. Bagi bilangan tren beroperasi pula, sasaran tidak tercapai disebabkan *interface* antara profil tren dan profil roda tren tidak mencapai penyebatian suai muka (*running in interface profile*) yang optimum. Proses *wheel reprofiling* sedang dijalankan dan dijangka siap sepenuhnya pada November 2024. Setakat Mac 2024, sebanyak 32 daripada 49 tren telah selesai diprofil.

Pendapat Audit

Prestasi Skim Kereta Api MRT1 dan MRT2 dari aspek penggunaan pengangkutan awam masih belum mencapai sasaran. Selain itu, bilangan tren beroperasi serta kekerapan perkhidmatan tren waktu puncak MRT1 dan MRT2 tidak mencapai sasaran yang ditetapkan dan menjejaskan kualiti penyampaian perkhidmatan pengangkutan awam. Bagaimanapun, langkah pembaikan dan pemulihan telah dan sedang dilaksanakan untuk mengatasi isu bilangan tren beroperasi.

Penyaluran Sumbangan Kerajaan Bagi Projek KVMRT

32. Klausula 14.1 PDMA menetapkan Kerajaan Malaysia hendaklah bertanggungjawab sepenuhnya mendapatkan pembiayaan bagi memenuhi jumlah kos Projek KVMRT. Kementerian Kewangan (MOF) telah melantik DanaInfra bagi memperoleh pembiayaan untuk Projek MRT berkuat kuasa mulai 3 Mac 2011.

33. Setakat 31 Disember 2023, DanaInfra telah menyalurkan sejumlah RM56.671 bilion (95.8%) daripada keseluruhan sumbangan yang diluluskan iaitu RM59.137 bilion kepada MRT Corp. Sejumlah RM54.576 bilion (92.3%) meliputi RM23.703 bilion bagi MRT1 dan RM30.873 bilion bagi MRT2 daripada sumbangan yang diluluskan telah dibelanjakan bagi pembayaran kepada kontraktor dan perunding.

34. Analisis Audit mendapati kos keseluruhan pembinaan bagi setiap kilometer Projek MRT1 dan MRT2 masing-masing ialah RM0.467 bilion/km dan RM0.621 bilion/km berdasarkan anggaran Akaun Muktamad, setakat 31 Disember 2023 seperti dalam **Jadual 10. Kos pembinaan Projek MRT2 melebihi Projek MRT1 sebanyak RM0.154 bilion/km (33%)** kerana jarak laluan bawah tanah Projek MRT2 lebih panjang sebanyak 4km dengan dua stesen bawah tanah tambahan berbanding MRT1.

Jadual 10: Kos Keseluruhan Pembinaan Bagi Setiap Kilometer Projek MRT1 Dan MRT2 Setakat 31 Disember 2023

PROJEK	JARAK (km)	ANGGARAN AKAUN MUKTAMAD (RM Bilion)	KOS PEMBINAAN SETIAP KILOMETER (RM Bilion/km)
MRT1	51.00	23.824	0.467
MRT2	52.20	32.440	0.621

Sumber: Jabatan Audit Negara

Nota: Analisis dibuat berdasarkan kos keseluruhan kedua-dua projek sebelum pengambilan 5km jajaran MRT1 untuk MRT2 pada tahun 2022

Penyaluran Sumbangan Kerajaan Bagi Projek RTS Link

35. Kerajaan Malaysia pada 24 Julai 2020 bersetuju untuk membiayai pembangunan Projek RTS Link menggunakan Perbelanjaan Pembangunan melalui MOT dan diselaraskan di bawah Rancangan Malaysia Ke-12. Klausula 10.1 PDMA menetapkan Kerajaan Malaysia hendaklah membiayai pembangunan infrastruktur RTS Link mengikut anggaran kos projek iaitu RM5.245 bilion seperti yang dinyatakan dalam klausula 6.3. Penyaluran sumbangan pula hendaklah dilaksanakan secara suku tahunan berdasarkan permohonan daripada MRTS.

36. Semakan Audit mendapati setakat 31 Disember 2023, MOT telah menyalurkan secara suku tahunan sejumlah RM1.944 bilion (37.1%) daripada keseluruhan sumbangan yang diluluskan iaitu RM5.245 bilion kepada MRTS. Sejumlah RM1.553 bilion (29.6%) daripada sumbangan yang diluluskan telah dibelanjakan bagi pembayaran kepada kontraktor dan perunding.

37. Semakan Audit juga mendapati Kerajaan Malaysia telah bersetuju untuk menyemak semula kos pelaksanaan Projek RTS Link sejak tahun 2018 hingga semakan terkini pada tahun 2023. Secara keseluruhannya, **anggaran kos infrastruktur Projek RTS Link telah meningkat daripada RM4.038 bilion pada tahun 2018 kepada RM5.245 bilion setakat 31 Disember 2023 iaitu peningkatan sejumlah RM1.207 bilion (29.9%).**

38. Peningkatan ini antaranya disebabkan oleh penambahan skop kerja depoh daripada penyenggaraan ringan kepada penyenggaraan berat; kontrak baharu bagi Skim Penyuraian Trafik dan pembinaan Kompleks ICQ; kerja infrastruktur tambahan bagi fakad ikonik dan struktur estetika jejambat; kos tambahan serahan tanah; serta kos infrastruktur tambahan bagi pembinaan parkir dan cerucuk tambahan di Kompleks ICQ seperti dalam **Carta 2**.

Carta 2: Kronologi Perubahan Anggaran Kos Infrastruktur Projek RTS Link Bagi Tempoh Tahun 2018 Hingga 2023

2018	2019	2020	2022	2023
• 10 Januari 2018: Anggaran kos asal RM4.038 bilion • 17 Ogos 2018: Semakan semula reka bentuk dan kajian semula kos keseluruhan projek kepada RM4.126 bilion	• 18 Oktober 2019: Pengurangan kos, perubahan struktur, spesifikasi dan skop projek kepada RM2.524 bilion	• 24 Julai 2020: Perubahan skop dan struktur projek kepada RM3.052 bilion meliputi antaranya penambahan skop kerja depoh	• 22 Jun 2022: Perubahan kos kepada RM4.341 bilion meliputi antaranya kontrak baharu Skim Penyuraian Trafik dan pembinaan Kompleks ICQ serta kerja infrastruktur tambahan	• 5 April 2023: Anggaran terkini RM5.245 bilion meliputi antaranya kos tambahan serahan tanah serta kos infrastruktur tambahan

Sumber: Jabatan Audit Negara

Maklum balas MRT Corp

Faktor perbezaan kos setiap kilometer Projek MRT1 dan MRT2 antaranya ialah keadaan geologi dan muka bumi; laluan bandar dan pesisir bandar; jenis sistem; strategi tahap perkhidmatan dan kaedah pelaksanaan projek.

Selain itu, peningkatan kos projek tidak dapat dielakkan kesan pandemik Covid-19 mengakibatkan kenaikan harga bahan mentah di seluruh dunia. Terdapat juga perubahan skop untuk memastikan penyelesaian trafik secara holistik serta kos pengambilan tanah.

Pendapat Audit

Penyaluran sumbangan Kerajaan bagi Projek KVMRT dan Projek RTS Link telah dibelanjakan mengikut projek infrastruktur awam yang diluluskan. Bagaimanapun, peningkatan kos projek boleh mempengaruhi kedudukan kewangan semasa Kerajaan berbanding manfaat kepada pemegang taruh dan nilai terbaik terhadap projek.

**Kepuasan
Pelanggan
Terhadap
Kemudahan MRT1
Dan MRT2**

39. Prasarana selaku pengendali operasi MRT1 dan MRT2 melaksanakan soal selidik kepuasan pelanggan secara tahunan terhadap perkhidmatan tren MRT. Soal selidik ini dilaksanakan bagi menilai sama ada kemudahan stesen, kawasan parkir dan tren MRT yang ditawarkan selaras dengan jangkaan pemegang taruh.

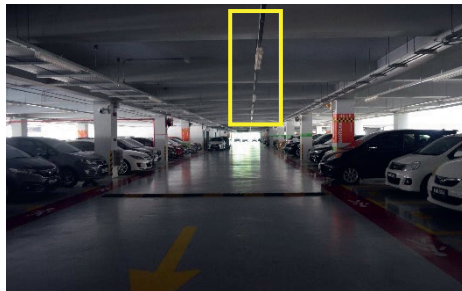
40. Analisis Audit terhadap hasil soal selidik mendapati tahap kepuasan keseluruhan pengguna bagi kedua-dua laluan meningkat pada tahun 2023 berbanding 2022. Kepuasan pengguna pada tahun 2023 bagi MRT2 adalah lebih tinggi iaitu 84.6% berbanding MRT1 iaitu 80.8%. Namun begitu, antara aspek yang perlu diberi perhatian ialah **kemudahan kawasan parkir yang tidak mencukupi dan kemudahan di stesen yang perlu disenggara dengan baik**. Selain itu, **kekerapan jadual perjalanan dan tren tiba tepat pada masa perlu dipertingkatkan bagi mengelakkan kelewatan dan kesesakan di stesen**.

41. Lawatan Audit pada 4 Mac 2024 terhadap 22 stesen MRT1 dan MRT2 mendapati perkara berikut:

- a. **Stesen MRT dengan kemudahan parkir: Kawasan parkir yang disediakan tidak mencukupi** menyebabkan kenderaan diparkir di bahu jalan; laluan pejalan kaki yang menghalang laluan pintu kecemasan; serta laluan jentera bomba dan kawasan Orang Kelainan Upaya. **Lampu tidak dinyalakan di kawasan parkir bertingkat** Stesen MRT Taman Equine di aras G dan aras 1 menyebabkan kawasan parkir kelihatan gelap dan berisiko membahayakan keselamatan pengguna dan kenderaan (**Gambar 5**). Selain itu, didapati air bertakung dan berbau di aras G parkir bertingkat yang sama berikutan kemudahan longkang tidak disediakan (**Gambar 6**).
- b. **Stesen MRT tanpa kemudahan parkir: Kawasan parkir tidak disediakan dan penguatkuasaan yang lemah** menyebabkan kenderaan diparkir di bahu jalan; sepanjang laluan utama; sepanjang laluan teksi serta kawasan larangan. Keadaan ini berisiko menyebabkan kesesakan lalu lintas dan menyukarkan urusan menyelamatkan sekiranya berlaku kecemasan.

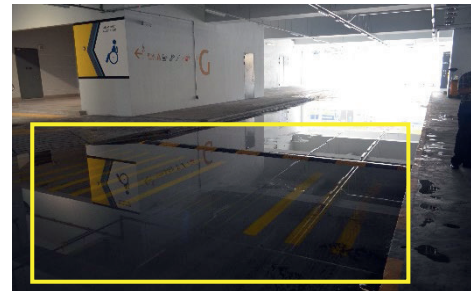
- c. **Kemudahan dan keadaan di stesen MRT: Tumbuhan menjalar di kawasan siling stesen (Gambar 7)** menjejaskan imej korporat MRT Corp serta menunjukkan keadaan stesen yang tidak disenggara secara berkala. Selain itu, **paparan maklumat tren tidak berfungsi (Gambar 8)** menyukarkan pengguna untuk mengetahui kekerapan perkhidmatan tren.

Gambar 5



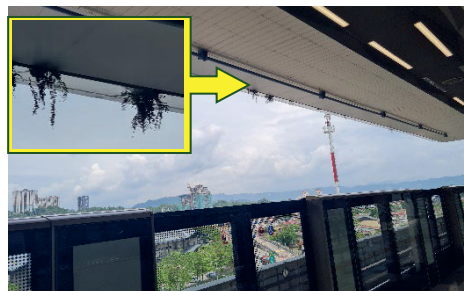
Stesen MRT Taman Equine
- Lampu tidak dinyalakan di kawasan parkir bertingkat
(04.03.2024)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Gambar 6



Stesen MRT Taman Equine
- Air bertakung dan berbau di aras G kawasan parkir bertingkat
(04.03.2024)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Gambar 7



Stesen MRT Taman Suntex
- Tumbuhan menjalar di kawasan siling stesen
(04.03.2024)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Gambar 8



Stesen MRT Sri Raya
- Paparan maklumat tren tidak berfungsi
(04.03.2024)
(Sumber: Jabatan Audit Negara)

Maklum balas MRT Corp

MRT Corp akan membantu Prasarana dan pihak berkuasa tempatan/polis untuk mengelakkan pengguna meletak kenderaan di bahu jalan dan menghalang lalu lintas. Bagi MRT2, MRT Corp sedang membuat permohonan dana tambahan RM150 juta daripada MOF untuk membina anggaran 2,300 petak parkir tambahan.

Pendapat Audit

Tahap kepuasan pelanggan terhadap kemudahan tren MRT1 dan MRT2 berdasarkan hasil soal selidik tahunan adalah baik kerana menunjukkan peningkatan dari tahun 2022 ke 2023. Bagaimanapun, kawasan parkir yang tidak mencukupi dan kemudahan serta keadaan stesen yang tidak disenggara berisiko membahayakan keselamatan pengguna dan menjejaskan imej korporat MRT Corp.

**PENGURUSAN
AKTIVITI
PEMBANGUNAN
MRT1**

**Tiada Pengauditan
Kos Bayaran Balik**

42. Klausula 4.1(e) dan (f), Jadual D, Perjanjian Rakan Pelaksana Projek (PDPA) menyatakan MRT Corp atau wakil hendaklah melaksanakan audit pada setiap enam bulan terhadap Kos Bayaran Balik. Sekiranya terdapat percanggahan atau pembetulan hendaklah dilaksanakan dalam bayaran seterusnya. Sekiranya pembetulan tersebut tidak dipersetujui, pihak yang berkaitan boleh mempertikaikan pembayaran tersebut berdasarkan Klausula 28 PDPA.

43. Semakan Audit mendapati MRT Corp telah melantik syarikat juruaudit bebas pada November 2013 untuk melaksanakan audit bebas bagi mengesahkan tuntutan Kos Bayaran Balik oleh Rakan Pelaksana Projek (PDP) antara 1 Januari hingga 30 September 2013. Bagaimanapun selepas pengauditan tersebut, **MRT Corp tidak pernah menjalankan pengauditan setiap enam bulan terhadap Kos Bayaran Balik dalam baki tempoh projek MRT1**. Perkara ini telah dibangkitkan dalam Mesyuarat Lembaga Pengarah MRT Corp Bilangan 5/2023 bertarikh 10 Oktober 2023. Kelemahan ini menyebabkan pembayaran berlebihan kepada PDP melibatkan Kos Langsung dan *Overhead* PDP yang tidak dapat dikesan lebih awal oleh pengurusan MRT Corp.

**Akaun Muktamad
Bagi MRT1 Belum
Ditutup**

44. Klausula 12, PDPA menetapkan PDP hendaklah mengemukakan Akaun Muktamad bagi bayaran balik dan yuran kepada MRT Corp dalam tempoh satu bulan selepas tamat Tempoh Tanggungan Kecacatan. MRT Corp hendaklah memproses semua bayaran mengikut tempoh bayaran yang ditetapkan dalam PDPA.

45. Setakat Disember 2023, semakan Audit mendapati Akaun Muktamad telah dikemukakan oleh PDP kepada MRT Corp pada 11 April 2023. Semakan lanjut mendapati **MRT Corp belum memuktamadkan dan menutup akaun bagi MRT1 berikutan terdapat percanggahan dari segi jumlah yang direkod dan jumlah tuntutan serta dokumen sokongan yang dikemukakan oleh PDP**.

Maklum balas MRT Corp	Walaupun MRT Corp tidak pernah menjalankan pengauditan setiap enam bulan, kepentingan MRT Corp tetap dilindungi dengan pelaksanaan semakan dan penelitian semula yang dibantu oleh juruaudit bebas sebelum penutupan Akaun Muktamad mengikut kebiasaan pentadbiran kontrak kerja. Pembayaran berlebihan dapat dikenal pasti dan diselaraskan. Pengauditan telah dilaksanakan selepas tahun 2020 hingga 2023 dan telah mengenal pasti kelemahan tersebut. Susulan itu, lebihan bayaran kepada PDP telah dipulangkan kepada MRT Corp. Setakat Mac 2024, MRT Corp telah mengemukakan draf Akaun Muktamad untuk semakan dan persetujuan PDP.
------------------------------	--

Pendapat Audit	Pengurusan aktiviti pembangunan MRT1 adalah kurang cekap. Akaun Muktamad bagi MRT1 masih belum ditutup walaupun projek telah siap serta beroperasi sepenuhnya sejak tahun 2017. Bagaimanapun, pengurusan baharu MRT Corp telah mengenal pasti kelemahan tersebut dan mengambil tindakan mulai tahun 2020.
-----------------------	--

PENGURUSAN AKTIVITI PEMBANGUNAN MRT2

Kerja Belum Disiapkan Dan Kerosakan	46. Subklausu 11.1, Lampiran Volume 1, Perjanjian Tambahan PDPA menetapkan syarikat dilantik hendaklah menyiapkan kerja belum selesai pada tarikh yang dinyatakan dalam Sijil Pengambilalihan (TOC) iaitu 13 Mac 2023 dalam tempoh yang diarahkan oleh MRT Corp. 47. Semakan Audit terhadap Lampiran B, TOC mendapati sebanyak 220 kerja pembinaan yang belum selesai telah disenaraikan untuk tindakan penyiapan oleh Syarikat 10. Setakat 31 Disember 2023, sebanyak 84 (38.2%) daripada 220 kerja masih belum disiapkan. Daripada jumlah tersebut, satu item kerja yang belum mencapai tempoh yang diarahkan oleh MRT Corp iaitu tarikh siap komited dan masih dalam tindakan; sembilan item kerja belum siap walaupun tarikh siap komited telah tamat; dan 21 item kerja dengan status pertikaian dengan Syarikat 10. Sebanyak 53 item kerja pula tidak dapat ditentukan pencapaian kerana tarikh siap komited tidak ditetapkan. 48. Subklausu 11.1, Lampiran Volume 1, Perjanjian Tambahan PDPA menetapkan Syarikat 10 juga perlu membetulkan kerosakan seperti yang dimaklumkan oleh MRT Corp sebelum atau pada tarikh tamat Tempoh Pemberitahuan Kerosakan iaitu 12 Mac 2025.
--	--

	49. Semakan Audit mendapati setakat 31 Disember 2023, sebanyak 22,114 kes berkaitan kerosakan direkodkan. Daripada jumlah tersebut, 18,150 kes (82.1%) telah selesai dan tutup kes, manakala 2,999 kes (13.5%) masih dalam tindakan. Sejumlah 679 kes (3.1%) telah diambil tindakan pembaikan tetapi belum disahkan oleh MRT Corp. Sebanyak 177 kes (0.8%) kerosakan yang telah dibaiki tetapi dalam pemantauan MRT Corp, manakala baki iaitu 109 kes (0.5%) telah ditolak oleh Syarikat 10.
Ganti Rugi Ditetapkan Tidak Dikenakan	50. Subklausu 1.1, Lampiran 1 Perjanjian Pakej BDT201, Depoh Jinjang Bas Perantara MRT menetapkan tarikh siap kerja ialah pada 16 Januari 2021. Seterusnya Perjanjian Tambahan Pakej BDT201 menetapkan tarikh siap kerja dilanjutkan kepada 30 Jun 2022. 51. Semakan Audit terhadap CPC Pakej BDT201 mendapati tarikh siap kerja sebenar adalah pada 31 Julai 2023 dengan kelewatan 396 hari. 52. Subklausu 39.4, Lampiran 1 Perjanjian Pakej BDT201, Depoh Jinjang Bas Perantara MRT menetapkan Ganti Rugi Ditetapkan (LAD) sebanyak RM8,000 sehari mengikut tarikh kalendar dikenakan atas kegagalan menyiapkan kerja berdasarkan tarikh patut siap yang ditetapkan. Semakan Audit mendapati tiada bukti menunjukkan MRT Corp telah mengenakan LAD terhadap Syarikat 11, iaitu kontraktor pakej kerja (WPC). Mengambil kira tempoh kelewatan 396 hari dengan kadar LAD yang ditetapkan, LAD yang patut dikenakan berjumlah RM3.17 juta.
Maklum balas MRT Corp	Kerja masih belum disiapkan disebabkan percanggahan pentakrifan kontrak antara MRT Corp dengan Syarikat 10. Bagaimanapun, MRT Corp mengeluarkan notifikasi supaya Syarikat 10 menyiapkan kerja dalam tempoh yang ditetapkan. Bagi kes kerosakan yang ditolak pula, MRT Corp telah menyediakan satu platform dengan mengambil kira pandangan Syarikat 10 dan pihak pengendali untuk membuat keputusan yang saksama. MRT Corp telah mengemukakan LAD berjumlah RM3.17 juta semasa perakuan pembayaran interim bertarikh 29 April 2024. Namun, MRT Corp sedang meneliti permohonan lanjutan masa 352 hari yang dikemukakan oleh Syarikat 11.

Pendapat Audit **Pengurusan aktiviti pembangunan MRT2 adalah baik. Tempoh Tanggungan Kecacatan projek masih berkuat kuasa bagi membolehkan tindakan diambil terhadap sebarang kerosakan pembinaan.**

KEDUDUKAN KEWANGAN

53. Analisis Audit dijalankan terhadap kedudukan kewangan MRT Corp bagi tahun 2021, 2022 dan 2023 merangkumi pendapatan, perbelanjaan dan untung rugi; aset dan liabiliti; nisbah kewangan; serta analisis aliran tunai seperti dalam **Jadual 11**.

Jadual 11: Kedudukan Kewangan MRT Corp Bagi Tahun 2021, 2022 Dan 2023

BUTIRAN	2021 (RM Juta)	2022 (RM Juta)	2023 (RM Juta)
Sewa	26.43	19.55	31.29
Tender	0.13	1.86	0.49
Pendapatan Kewangan	30.97	34.89	44.57
Pendapatan Lain	5.72	80.04	9.45
JUMLAH PENDAPATAN SAMPINGAN	63.25	136.34	85.80
Perbelanjaan Pentadbiran	67.34	85.93	60.77
Perbelanjaan Lain	3,660.13	905.94	205.59
Kos Kewangan	1.35	1.14	0.94
JUMLAH PERBELANJAAN	3,728.82	993.01	267.30
KERUGIAN SEBELUM CUKAI	(3,665.57)	(856.67)	(181.50)
KERUGIAN TERKUMPUL	(56,656.04)	(57,538.93)	(57,624.32)
JUMLAH ASET	4,207.48	3,825.82	4,124.00
JUMLAH LIABILITI	2,740.19	2,284.82	1,664.76
JUMLAH EKUITI	1,467.29	1,541.00	2,459.24
JUMLAH LIABILITI DAN EKUITI	4,207.48	3,825.82	4,124.00
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN	1,682.84	1,190.58	1,403.57

Sumber: Penyata Kewangan Beraudit bagi Tahun 2021, 2022 dan 2023

54. Berdasarkan Handing Over and Operating Agreement, hasil tambang tren MRT dan bas perantara MRT menjadi hak eksklusif Rapid Rail Sdn. Bhd. (Rapid Rail) dan Rapid Bus Sdn. Bhd. (Rapid Bus) yang dilantik sebagai pengendali dengan bayaran sewa tahunan kepada MRT Corp berjumlah RM100,000 (tren) dan RM5,000 (bas perantara). MRT Corp hanya menjana pendapatan sampingan yang terdiri daripada hasil bukan tambang seperti sewa, tender, pendapatan kewangan dan pendapatan lain.

55. Bagi tempoh tahun 2021 hingga 2023, pendapatan sampingan MRT Corp berjumlah RM285.39 juta. Pendapatan kewangan menyumbangkan pendapatan terbesar MRT Corp berjumlah RM110.43 juta (38.7%) diikuti pendapatan lain berjumlah RM95.21 juta (33.4%). Pendapatan sewa pula menyumbangkan RM77.27 juta (27%) manakala pendapatan daripada jualan dokumen tender menyumbangkan RM2.48 juta (0.9%) daripada

keseluruhan pendapatan sampingan MRT Corp seperti dalam **Jadual 12.**

Jadual 12: Pendapatan Sampingan MRT Corp Bagi Tempoh Tahun 2021 Hingga 2023

PENDAPATAN SAMPINGAN	AMAUN	
	RM Juta	%
Sewa	77.27	27.0
Tender	2.48	0.9
Pendapatan Kewangan	110.43	38.7
Pendapatan Lain*	95.21	33.4
JUMLAH	285.39	100.0

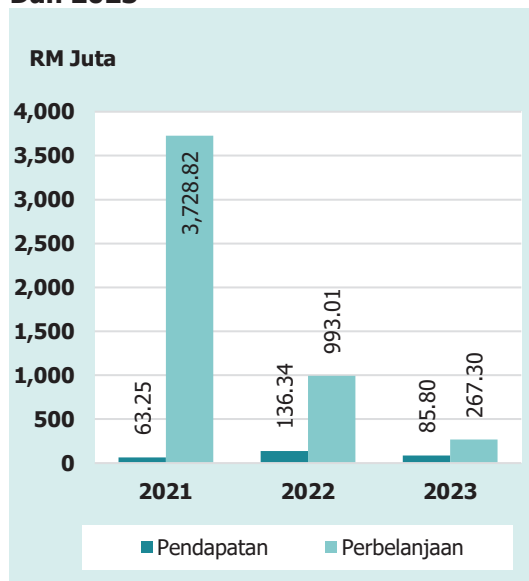
Sumber: Penyata Kewangan MRT Corp Beraudit bagi Tahun 2021, 2022 dan 2023

Nota: (*) - Merujuk kepada pendapatan atas jualan aset, yuran reka bentuk dan faedah atas wang tahanan

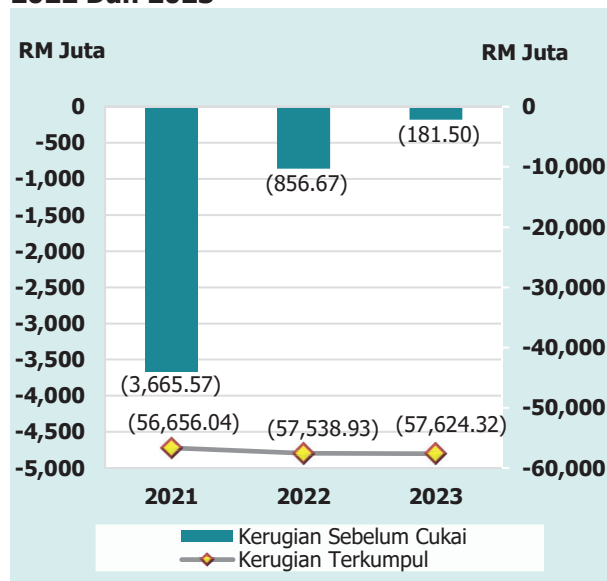
56. Komponen terbesar perbelanjaan MRT Corp ialah perbelanjaan lain yang meliputi belanja rosot nilai. Perbelanjaan ini diiktiraf selaras dengan keperluan yang ditetapkan oleh Piawaian Pelaporan Kewangan MFRS 136. Belanja rosot nilai bagi kos pembinaan MRT1 dan MRT2 masing-masing berjumlah RM3.652 bilion (2021), RM914.28 juta (2022) dan RM201.13 juta (2023). Perbelanjaan MRT Corp untuk membina infrastruktur rel dibiayai sepenuhnya melalui sumbangan Kerajaan.

57. Trend kerugian sebelum cukai didapati menurun bagi tempoh tiga tahun iaitu RM3.666 bilion (2021), RM0.857 bilion (2022) dan RM181.50 juta (2023). Bagaimanapun, kerugian tahun semasa meningkatkan kerugian terkumpul pada tahun 2023 kepada RM57.624 bilion iaitu peningkatan sejumlah RM85.39 juta (0.1%) berbanding tahun 2022. Kerugian terkumpul ini dibiayai oleh sumbangan Kerajaan bagi kos pembinaan aset rel. Kedudukan aset melebihi liabiliti bagi tempoh tiga tahun iaitu RM1.467 bilion (2021), RM1.541 bilion (2022) dan RM2.459 bilion (2023). MRT Corp merekodkan sumbangan Kerajaan pada tahun 2023 berjumlah RM59.221 bilion. Butiran lanjut seperti dalam **Carta 3** dan **Carta 4.**

Carta 3: Trend Pendapatan Dan Perbelanjaan Bagi Tahun 2021, 2022 Dan 2023



Carta 4: Trend Kerugian Sebelum Cukai Serta Kerugian Terkumpul Bagi Tahun 2021, 2022 Dan 2023



Sumber: Penyata Kewangan Beraudit Tahun 2021, 2022 dan 2023

Pendapat Audit

Secara keseluruhannya, kedudukan kewangan MRT Corp adalah kurang stabil kerana tertakluk kepada penerimaan sumbangan daripada Kerajaan bagi membina infrastruktur rel.

TADBIR URUS KORPORAT

58. MRT Corp mengamalkan lima daripada sembilan elemen tadbir urus korporat iaitu Pengerusi; Ketua Pegawai Eksekutif; Prosedur Operasi Standard (SOP); Pelan Strategik, Pelan Perniagaan dan Petunjuk Prestasi Utama; serta Audit Dalam. Empat elemen tadbir urus korporat yang **tidak diamalkan sepenuhnya** melibatkan Lembaga Pengarah; Setiausaha Syarikat; Jawatankuasa Audit dan Risiko; serta Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan seperti dalam **Jadual 13**.

Jadual 13: Penemuan Audit Berkaitan Tadbir Urus Korporat

ELEMEN	AMALAN TERBAIK	PENEMUAN AUDIT
Lembaga Pengarah	Green Book perenggan 1.4.4: Lembaga Pengarah hendaklah memastikan ahlinya mempunyai akses kepada program pembelajaran yang berterusan bagi memperkasakan diri dalam pembangunan perniagaan yang dinamik dan kompleks serta mengekalkan penyertaan yang aktif semasa mesyuarat.	Lima (83.3%) daripada enam ahli Lembaga Pengarah pada tahun 2020, tujuh (77.8%) daripada sembilan ahli pada tahun 2021 dan tiga (37.5%) daripada lapan ahli pada tahun 2022 tidak menghadiri latihan.
Setiausaha Syarikat	Subseksyen 236 (1) Akta Syarikat 2016: Lembaga Pengarah hendaklah melantik seorang setiausaha serta menentukan terma dan syarat pelantikan tersebut.	Terma dan syarat bagi pelantikan Setiausaha Syarikat tidak diwujudkan.
Jawatankuasa Audit dan Risiko	MCCG 2021 amalan 9.4: Jawatankuasa Audit dan Risiko hendaklah terdiri daripada Pengarah Bebas sahaja.	Hanya dua (66.7%) daripada tiga ahli Jawatankuasa Audit dan Risiko berstatus bebas.
Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan	MCCG 2021 amalan 5.8 dan Green Book perenggan 1.2.3: Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan dipengerusikan oleh Pengarah Bebas.	Pengerusi Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan merupakan Pengarah berstatus bukan bebas.

Sumber: Jabatan Audit Negara

Nota: MCCG - Kod Tadbir Urus Korporat Malaysia

Maklum balas MRT Corp	Latihan bagi Lembaga Pengarah telah dihadkan kesan daripada pandemik Covid-19. Bagi pelantikan Setiausaha Syarikat, MRT Corp akan menyediakan surat lantikan Setiausaha Syarikat. Memandangkan MRT Corp dimiliki sepenuhnya oleh MOF, wakil kementerian tersebut selaku pemegang saham perlu mempunyai kawalan terhadap syarikat melalui jawatankuasa di peringkat Lembaga Pengarah. Wakil ini juga penting terutamanya dalam perkongsian maklumat tentang dasar dan hala tuju Kerajaan.
------------------------------	--

Pendapat Audit	Secara keseluruhannya, amalan tadbir urus korporat MRT Corp adalah memuaskan.
-----------------------	--

RUMUSAN KESELURUHAN AUDIT	59. Secara keseluruhannya berdasarkan skop pengauditan, MRT Corp telah mencapai objektif penubuhannya sebagai pemaju projek dan pemilik aset bagi MRT1 dan MRT2 mengikut mandat yang diluluskan oleh Kerajaan. Bagaimanapun bagi Projek RTS Link dan MRT3, pencapaian sebenar masih belum boleh dinilai kerana projek masih dalam peringkat pelaksanaan. Kedudukan kewangan MRT Corp bergantung kepada penerimaan sumbangan daripada Kerajaan bagi membina infrastruktur rel. Amalan tadbir urus korporat syarikat pula adalah pada tahap memuaskan.
----------------------------------	--

SYOR AUDIT	60. MRT Corp dan Prasarana perlu memastikan ketersediaan tren beroperasi menepati sasaran Skim Kereta Api supaya kekerapan jadual perjalanan dapat ditambah baik dan meningkatkan penggunaan pengangkutan awam. 61. MRT Corp perlu memastikan Akaun Muktamad bagi MRT1 dapat ditutup. 62. MRT Corp perlu memastikan terma kontrak berkaitan Tempoh Tanggungan Kecacatan bagi MRT2 dipatuhi. 63. MRT Corp perlu memastikan Projek RTS Link dan MRT3 dilaksanakan mengikut perancangan supaya objektif penubuhannya untuk menyediakan infrastruktur pengangkutan awam yang lebih baik tercapai. 64. MRT Corp hendaklah mempertingkatkan amalan tadbir urus korporat antaranya berkaitan penyediaan akses pembelajaran kepada Lembaga Pengarah; mewujudkan terma dan syarat pelantikan Setiausaha Syarikat; kebebasan ahli Jawatankuasa Audit dan Risiko; serta kebebasan Pengerusi Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan.
-------------------	--

OBJEKTIF, SKOP DAN METODOLOGI PENGAUDITAN**OBJEKTIF
PENGAUDITAN**

1. Pengauditan dijalankan untuk menilai pencapaian objektif penubuhan MRT Corp melalui pengurusan aktiviti pembangunan Projek KVMRT dan Projek RTS Link dilaksanakan dengan cekap dan berkesan; kedudukan kewangan syarikat yang kukuh; dan amalan tadbir urus korporat yang baik.

**SKOP
PENGAUDITAN**

2. Bagi pengauditan aktiviti, penilaian dijalankan terhadap aktiviti pembangunan Projek KVMRT dan Projek RTS Link meliputi pembangunan MRT1, MRT2 dan RTS Link bagi tempoh tahun 2020 hingga 2023. MRT3 tidak dipilih kerana projek dalam fasa pengambilan tanah.

3. Dua bidang utama yang dinilai bagi pengauditan aktiviti ialah prestasi aktiviti dan pengurusan aktiviti. Prestasi aktiviti dinilai bagi lima perkara iaitu prestasi pembangunan Projek KVMRT; prestasi pembangunan Projek RTS Link; prestasi pencapaian Skim Kereta Api MRT1 dan MRT2; penyaluran sumbangan Kerajaan; serta kepuasan pelanggan terhadap kemudahan MRT1 dan MRT2. Pengurusan aktiviti dinilai bagi tiga projek pembangunan iaitu MRT1, MRT2 dan RTS Link.

4. Pengauditan ini melibatkan sembilan elemen amalan terbaik tadbir urus korporat iaitu amalan oleh Pengerusi; Lembaga Pengarah; Setiausaha Syarikat; Ketua Pegawai Eksekutif; Prosedur Operasi Standard (SOP); Pelan Strategik, Pelan Perniagaan dan Petunjuk Prestasi Utama; Jawatankuasa Audit dan Risiko; Audit Dalam; serta Jawatankuasa Pencalonan dan Imbuhan bagi tempoh tahun 2020 hingga 2023. Aspek kedudukan kewangan pula meliputi analisis penyata kewangan beraudit tahun 2021, 2022 dan 2023.

5. Pengauditan telah dijalankan di Ibu Pejabat MRT Corp yang terletak di Jalan Dungun, Bukit Damansara, Kuala Lumpur. Lawatan fizikal juga dilaksanakan bagi 22 sampel stesen, dua depoh tren MRT dan Projek RTS Link di Johor Bahru.

**METODOLOGI
PENGAUDITAN**

6. Pengauditan dijalankan dengan menyemak rekod, kontrak, fail dan dokumen yang dikemukakan oleh pengurusan MRT Corp serta menganalisis data perolehan dan pembayaran. Perbincangan dan temu bual dengan pengurusan tertinggi MRT Corp serta pegawai terlibat juga telah dijalankan bagi mendapatkan penjelasan lanjut.

7. Bagi kedudukan kewangan, penilaian dilaksanakan berdasarkan penyata kewangan MRT Corp beraudit bagi tahun 2021, 2022 dan 2023.
