

# Pelbagai faktor yang sebenarnya mendorong harga COE dan kereta di S'pura

► RAYMOND ONG

Pada satu ketika, ramai rakyat Singapura mungkin tertanya-tanya sama ada mereka patut memiliki kereta dan sememangnya terdapat banyak sebab mengapa kereta boleh menjadi sesuatu yang berguna.

Bagi orang yang mempunyai anak kecil di sekolah atau ada ibu bapa lanjut usia yang memerlukan pemeriksaan perubahan secara berkala, kereta menawarkan kemudahan.

Bagi mereka yang perlu sentiasa bergerak bertemu pelanggan dan mendapatkan peluang perniagaan, kereta boleh meningkatkan kecekapan.

Kereta juga boleh menjadi simbol status. Tidak kira apa alasannya, realitinya ialah mana-mana calon pemilik kereta di Singapura perlu menanggung kos Sijil Hak Memilki Kenderaan (COE).

Pada 2023, kita menyaksikan rekod premium COE yang tinggi melebihi \$100,000 bagi Kategori A (terdiri daripada kereta kecil bukan elektrik sepenuhnya dengan kapasiti enjin sehingga 1600cc dan kuasa enjin maksimum sehingga 97Kw, serta kereta elektrik dengan kuasa sehingga 110kW) dan sekitar \$150,000 untuk Kategori B, yang terdiri daripada kereta yang lebih besar dan lebih berkuasa.

Langkah penyelesaian seperti pendekatan "potong dan isi" yang diguna pakai oleh Penguasa Pengangkutan Darat (LTA) – yang membawa ke hadapan kuota tambahan daripada jaminan pembatalan pendaftaran masa depan – telah meningkatkan bekalan COE dan menyederhanakan premium. Pada bulan lalu (Julai), ini turun kepada \$94,000 bagi kenderaan Kategori A dan \$106,000 bagi kenderaan dalam Kategori B.

Tetapi di sebalik kestabilan relatif harga premium dalam beberapa bulan kebelakangan ini, ramai antara mereka yang bercita-cita memiliki kereta percaya keadaan ini tidak akan bertahan. Mereka bimbang bilangan pengesahan semula COE yang tinggi dalam tempoh lima bulan pertama 2024 akan mengurangkan bekalan COE.

Ada juga yang tertanya-tanya sama ada dasar subsidi kenderaan elektrik semasa telah meningkatkan permintaan COE, menyebabkan premium meningkat.

Dan kita tidak harus lupa bahawa syarikat sewakan kereta, yang membida untuk kenderaan sewa privet, sering dipersalahkan apabila premium COE meningkat.

Adakah ini pemacu premium yang boleh dipercayai? Mungkin yang lebih penting, adakah pemilihan kereta semakin tidak dimampui?

## BEKALAN DAN PERMINTAAN

Kos premium COE ialah hasil daripada penawaran dan permintaan pasaran. Ringkasnya, ia ditentukan oleh kuota yang disediakan bagi kitaran pembidaan berbanding bilangan calon pemilik kereta yang membida dalam kitaran tersebut.

Kita telah melihat bahawa selepas pengenalan "potong dan isi", bekalan COE untuk kenderaan Kategori A meningkat sebanyak 40 peratus daripada suku ketiga 2023 kepada suku kedua 2024. Kenderaan Kategori B mengalami peningkatan yang sama.



Bagi mereka yang mempunyai anak kecil di sekolah atau ada ibu bapa lanjut usia yang memerlukan pemeriksaan perubahan secara berkala, kereta menawarkan kemudahan. – Foto ST

Walaupun terdapat pertumbuhan dalam bekalan, bilangan bidaan dalam beberapa bulan kebelakangan ini bagi kenderaan Kategori A kekal kira-kira 50 peratus lebih tinggi daripada kuota kenderaan dalam kategori itu. Ini menunjukkan bahawa masih terdapat permintaan terpendam.

Seseorang mungkin cepat menuding jari kepada pemilik kereta sewa privet dan syarikat sewa kereta atas peningkatan permintaan ini.

Tetapi pembeli kereta individu yang merupakan penduduk Singapura memperoleh lebih daripada sembilan dalam 10 COE Kategori A dan B pada Februari 2024, kata Menteri Pengangkutan sebagai menjawab pertanyaan di Parlimen. Firma sewakan kereta hanya memenangi 3 peratus Kategori A dan 2 peratus daripada COE Kategori B.

Jika syarikat sewakan kereta tidak dipersalahkan, bagaimana pula dengan subsidi untuk kenderaan elektrik (EV)? Dakwaannya ialah dengan menjadikan EV lebih mampu milik, subsidi mungkin telah mewujudkan permintaan tambahan, yang seterusnya menaikkan premium COE.

Tetapi ini tidak mungkin kerana pemilik kereta yang bercita-cita tinggi biasanya membuat keputusan untuk membeli kereta terlebih dahulu, sebelum memutuskan sama ada untuk memilih kereta petrol, hibrid atau elektrik.

Setelah membuat keputusan itu, calon pemilik mungkin membandingkan kos keseluruhan pemilihan kereta dan pilihan berbeza yang ada. Insentif penggunaan awal EV dan skim pelepasan kenderaan yang dipertingkatkan hanya menyamakan kos kenderaan elektrik berbanding kereta petrol dan mendorong bakal pemilik ke arah pilihan yang lebih bersih.

Memandangkan keputusan untuk memasuki pasaran COE telah pun dibuat oleh bakal pembeli, keputusan membeli kenderaan EV atau bukan EV seharusnya tidak menjejaskan premium dengan ketara.

## PRINSIP KETIDAKPASTIAN

Kestabilan dalam bekalan COE adalah baik

untuk pasaran secara am. Walaupun begitu, sistem itu tidak terlepas daripada ketidakpastian yang timbul daripada perubahan dasar.

Satu contoh ialah fenomena di mana premium COE Kategori A turun daripada \$85,000 dalam pembidaan terakhir 2023 kepada \$65,010 dalam pembidaan pertama 2024.

Perkara ini sebahagian besarnya mungkin dikaitkan dengan perubahan dasar mulai 1 Januari 2024, termasuk pengurangan insentif di bawah skim penggunaan awal EV dan peralihan kepada peraturan ujian yang lebih ketat untuk kereta penumpang dan teksi baru.

Perubahan ini membawa kepada ketidakpastian dalam pasaran dan sesetengah calon mungkin telah memilih menggunakan pendekatan tunggu dan lihat.

Penurunan mendadak dalam premium COE menimbulkan akibat lain dengan kos untuk memperbaharui COE Kategori A (ditentukan oleh premium kuota semasa atau PQP) jatuh daripada \$93,952 pada Januari 2024 kepada \$78,482 pada April 2024. PQP ditentukan setiap bulan berdasarkan harga purata COE bagi tiga bulan sebelumnya.

Apabila PQP lebih rendah daripada premium COE semasa, pemilik kereta mungkin mendapati adalah lebih menjimatkan untuk memperbaharui COE mereka daripada membatalkan pendaftaran kereta mereka dan membida COE baru.

Akibatnya, dalam tempoh di mana PQP jauh lebih rendah daripada premium COE semasa seperti yang berlaku dari Mac hingga Mei 2024, tidak menghairankan bahawa kadar pembaharuan (atau pengesahan semula) meningkat dan kadar pembatalan pendaftaran menurun.

Dengan PQP yang kini stabil pada tahap yang sama dengan premium semasa, angka pengesahan semula yang tinggi yang kita lihat dalam lima bulan pertama tahun ini tidak mungkin berterusan melainkan terdapat satu lagi penurunan mendadak dan ketara dalam premium.

Tetapi apa yang harus dijelaskan ialah sama ada langkah pemilik kereta yang sedia ada mem-

bida COE baru untuk mendapatkan kereta baru; atau memperbaharui COE semasanya untuk menggunakan kereta sedia ada bagi tempoh yang lebih lama, akan mengubah keseimbangan keseluruhan antara penawaran dengan permintaan COE.

Walaupun begitu, perubahan dasar mendedahkan kesan ke atas pasaran. Memandang ke hadapan, agensi-agensi berkenaan mungkin perlu menimbangakan pelaksanaan dasar berperingkat-peringkat bagi mengelakkan kenaikan atau penurunan premium COE yang mendadak.

## ADAKAH COE SEMAKIN TIDAK MAMPU DIMILIKI?

Setelah menentukan apa yang mendorong permintaan bagi kereta, persoalannya ialah: Adakah COE menjadi lebih tidak mampu dimiliki?

Untuk mendapatkan pandangan lebih jelas, kita harus melihat premium COE dalam konteks pendapatan isi rumah yang lebih luas.

Pada 2013, purata tahunan premium COE bagi Kategori A ialah \$74,690 manakala median pendapatan bulanan isi rumah ialah \$7,872. Ini bermakna bahawa ia akan mengambil masa kira-kira 9.5 bulan pendapatan isi rumah median untuk menampung premium COE Kategori A.

Pada 2023, apabila tempoh 10 tahun COE yang didaftarkan pada 2013 sepatutnya berakhir, purata tahunan premium COE Kategori A ialah \$94,538 manakala pendapatan isi rumah bulanan median ialah \$10,869. Ia akan mengambil masa kira-kira 8.7 bulan pendapatan isi rumah median untuk menampung premium.

Malah, jika kita lihat purata premium COE Kategori A bagi tujuh bulan pertama 2024, ia telah turun lagi kepada \$85,871.

Dalam erti kata lain, isi rumah yang mempunyai pendapatan dalam julat median pada 2023 mungkin mendapati kos untuk membeli kereta Kategori A pada waktu itu lebih rendah berbanding 10 tahun lalu – kemampuan yang lebih besar diperoleh daripada penjiatan pendapatan hampir sebulan yang diperlukan untuk bayar

COE.

Ringkasnya, ya, premium COE mungkin telah meningkat tetapi pendapatan juga meningkat dan lebih daripada cukup untuk membayar premium COE yang lebih tinggi.

## PEMILIKAN KERETA YANG LEBIH SAKSAMA?

Baru-baru ini, idea menjadikan kereta mahal untuk digunakan dan bukannya mahal dimiliki telah dibangkitkan dalam perdebatan sebagai cara membolehkan lebih ramai penduduk Singapura memilikinya.

Tetapi hakikatnya ialah, walaupun kita boleh mengawal penggunaan dengan ketara, mempunyai lebih banyak kereta di Singapura bermakna tanah berharga perlu diperuntukkan untuk tempat letak kereta dan kemudahan yang berkaitan. Ini juga bermakna jejak karbon yang lebih tinggi yang mengiringi bilangan kenderaan yang tidak dikawal.

Apabila sistem Bayaran Elektronik Jalan Raya (ERP) mula dilaksanakan pada 1998, pemerintah mengeluarkan COE Kategori E tambahan sebanyak 5,000, di samping kadar pertumbuhan kenderaan yang dibenarkan.

Dengan terlaksananya ERP 2.0, pemerintah mengemukakan pemeriksaan perubahan secara berkala, kereta menawarkan kemudahan. – Foto ST

Namun begitu, kita harus menjangkakan bahawa kita akan terus memerlukan dasar pengurusan pemilihan dan penggunaan untuk menangani kesesakan lalu lintas di Singapura dengan berkesan.

Semasa kita mengoptimalkan penggunaan jalan raya dengan alatan tambahan, sebarang pertumbuhan populasi kenderaan perlu dikalibrasi dengan teliti supaya kita tidak terlalu membebani sumber tanah kita yang terhad, dengan mengambil kira keperluan negara yang bersaing.

## PENGGANGKUTAN AWAM KUNCINYA

Walaupun pemilik kereta yang bercita-cita tinggi mungkin mendapat manfaat daripada pertumbuhan yang dikalibrasi dalam populasi kenderaan dengan bayaran penggunaan tambahan, tumpuan mesti terus kepada pengangkutan awam yang mudah diakses dan dimampui serta perkhidmatan kongsi.

Perkhidmatan terus ke destinasi (*point-to-point*) oleh kereta sewa privet, teksi dan pilihan perkongsian kereta yang boleh dipercayai, berpatutan dan bermutu tinggi masih menjadi kunci yang boleh memujuk orang ramai bahawa mereka tidak perlu memiliki kereta untuk menggunakannya.

Rangkaian pengangkutan awam yang sangat mudah diakses dengan bayaran berpatutan ditambah dengan laluan pejalan kaki yang luas dan rangkaian berbasikal, boleh menjadikannya lebih mudah bagi penduduk Singapura bergerak, sehingga seseorang mungkin tidak terfikir memiliki kereta.

Oleh itu, impian kita memiliki kereta (atau bahkan memiliki impian itu sahaja) akan sangat bergantung pada sejauh mana keupayaan kita menangani tiga perkara ini: kos pemilihan kereta, kos penggunaan kereta, dan mempunyai alternatif yang berdaya maju seperti sistem pengangkutan awam yang cekap, perkhidmatan mobiliti berkongsi dengan harga yang kompetitif, dan perkhidmatan bas dan kereta api awam yang berpatutan, boleh dipercayai dan disokong oleh ketersambungan ke destinasi akhir yang sangat baik.

► Penulis profesor bersekutu di Jabatan Kejuruteraan Sivul dan Alam Sekitar di Universiti Nasional Singapura (NUS). Beliau pernah memiliki kereta tetapi kini menggunakan pengangkutan awam dan kereta sewa privet. Rencana ini kali pertama diterbitkan di akhbar *The Straits Times*.