

05/02/2004

`Dakwaan First Cartel hanya kerja sebulan, habuan 11 bulan tidak betul'

Zairee Zahir

PENINGKATAN status dan populariti jelajah berbasikal utama negara, Le Tour de Langkawi (LTdL) sering kali dikaitkan dengan perancangan teliti dan profesional penganjur, First Cartel (M) Sdn Bhd. Biarpun sentiasa dianggap sebagai projek kesayangan bekas Perdana Menteri, Tun Dr Mahathir Mohamad, tidak ramai mengetahui penganjur sebenarnya sentiasa `bermasalah' dan `pening kepala' untuk mencari dana bagi memastikan perlumbaan itu sentiasa berjaya bagi mencapai matlamat utama penganjurannya - membantu pelancongan menerusi sukan dan memberi peluang kepada pelumba tempatan dan Asia bersaing dengan pelumba handalan.

Ikuti temubual dengan Pengerusi Eksekutif First Cartel, Datuk Paduka Wan Lokman Wan Ibrahim yang memikul tugas utama secara langsung mulai 1998, menjelang bermula edisi kesembilan LTdL 2004, 6-15 Februari ini.

EpG: Apakah perbezaan ketara penganjuran LTdL pada tahun pertama 1996 dan ketika ini?

Wan Lokman (WL): LTdL sebenarnya dicetuskan bekas Perdana Menteri Tun Dr Mahathir yang sebenarnya mahu melihat satu sukan berbasikal antarabangsa diadakan di pulau peranginan Langkawi bagi membantu mempromosi kecantikan dan keindahan alam di pulau berkenaan selain membantu sendiri pembangunan sukan berbasikal di negara ini dan Asia.

First Cartel berpendapat, jika sesuatu perlumbaan jelajah itu mahu menarik perhatian dunia luar, perlu ada pembabitan pasukan handalan dunia dan sebab itulah, pasukan utama dunia diundang menyertainya sejak dari mula lagi biarpun status perlumbaan ketika itu rendah, iaitu 2.6 dalam kalendar perlumbaan Kesatuan Berbasikal Antarabangsa (UCI).

Selepas dapat melihat keberkesannya untuk memaparkan keindahan di Pulau Langkawi, First Cartel mengorak langkah lebih besar dari tahun ke tahun untuk menjadikannya sebagai acara tetap tahunan yang berjaya.

EpG: Apakah perbezaan ketara di antara LTdL dulu dan sekarang apabila LTdL kini mencapai status 2.2 dan menjadi perlumbaan terbesar di Asia dan luar Eropah?

WL: Tiada banyak yang berbeza dari segi saiz pelumba atau pasukan yang menyertai perlumbaan sejak beberapa tahun ini. Tetapi apa yang ketara ialah dari segi kelicinan perlumbaan sehingga menjadi matlamat utama kami untuk menganjurkan perlumbaan secara profesional dan terbaik setiap tahun.

Sudah tentu matlamat asal serampang dua mata iaitu meningkatkan kegiatan pelancongan menerusi sukan atau `sports tourism' dan pembangunan sukan itu tidak diabaikan.

Bagi memastikan ia dapat dijalankan dengan lancar dan terbaik, masalah utama yang sentiasa kami hadapi ialah mencari penajaan yang mencukupi kerana ia membabitkan jumlah yang besar. Inilah kesukaran dan beban yang terpaksa kami hadapi setiap tahun.

Ramai yang tidak memahami bahawa penajaan yang kami dapat ada kalanya tidak mencecah ke tahap itu. Biarpun ada banyak penaja, ia masih tidak mencukupi kerana bukan semua penaja menghulurkan wang ringgit semata-mata. Ada tajaan diberi dalam bentuk barangan dan peralatan. Di samping itu, ada juga tajaan dibayar beberapa kali menyebabkan kami juga berdepan masalah apabila berhadapan dengan kontraktor.

EPG: Tetapi setiap tahun orang ramai dapat melihat sebuah perlumbaan yang berjalan lancar dan berjaya. Ini mungkin memberi gambaran bahawa tajaan yang diberi mencukupi.

WL: Bagi First Cartel, `the race has to go on' sama ada cukup atau

tidak. Ini adalah tanggungjawab yang terpaksa kami hadapi kerana pertaruhan yang diletakkan di sini ialah maruah negara. Jika LTdL kurang licin atau cacat, nama Malaysia juga akan terpalit.

Perlu saya jelaskan, perlumbaan yang akan diadakan tahun ini juga pernah berdepan saat genting dan kritikal tetapi mujur, kami mempunyai rakan penaja dan kontraktor yang memahami. Sebab itulah, tekad saya kali ini ialah memberi pulangan dalam bentuk publisiti yang lebih meluas dan berkesan kepada rakan penaja kerana kejayaan LTdL selama ini adalah juga kerana sokongan mereka.

EpG: Ada pihak berpendapat, First Cartel hanya bekerja sebulan dan menikmati habuan LTdL pada baki 11 bulan. Apa komen Datuk?

WL: Itu pendapat pihak yang tidak mengenal cara kami bekerja dan menganggap soal penganjuran ini mudah. Bagi pengetahuan umum, warga kerja First Cartel membuat persiapan hampir enam bulan bagi setiap perlumbaan kerana ia membabitkan satu skala kerja yang besar dan kerjasama dengan banyak pihak. Oleh itu perancangan rapi perlu dibuat.

Contohnya, bagi menghadapi perlumbaan tahun 2004, kami sudah membuat perancangan dan turun ke padang sejak Jun lalu dengan tinjauan laluan pertama untuk mengenal pasti laluan, tempat penginapan, lokasi permulaan dan lokasi penamat yang sesuai. Pemilihan ini mengambil masa yang agak panjang, semata-mata bagi memastikan tidak berlaku perubahan yang boleh menjejaskan perancangan yang sudah dibuat.

Selepas itu, tinjauan kedua pula dibuat pada sekitar September dan kerjasama dengan pihak berkuasa tempatan serta pihak polis dimulakan. Di sini, pembabitkan pihak kerajaan negeri bermula dan selepas mengenal pasti agensi yang terbabit, kerjasama dengan mereka pula dimulakan.

Perbincangan sering kali berkisar terhadap penggunaan sesuatu lokasi, kemudahan yang ada di sekitarnya, soal protokol, soal sambutan dan sebagainya.

Kami juga menggunakan khidmat ramai anggota Polis Diraja Malaysia demi memastikan aspek keselamatan di sepanjang perlumbaan terjamin dan memuaskan hati pelumba dan pasukan luar, pegawai UCI yang bertugas serta pemerhati luar negara.

Bagi tahun 2004 ini, kami menggunakan seramai 182 khidmat anggota PDRM membabitkan 110 anggota trafik di mana 66 menggunakan motosikal, 17 anggota Unit Udara PDRM dan 55 pegawai keselamatan. Ini tidak termasuk beratus-ratus anggota lain dari setiap negeri dan daerah yang mengawal keadaan keselamatan dan lalu lintas di sepanjang laluan.

Kami juga bekerjasama dengan pihak Perubatan Angkatan Tentera Malaysia (ATM) dan Jabatan Bomba.

Semua ini memerlukan perancangan rapi dan awal. Jadi tidak benar kenyataan nakal yang menganggap First Cartel hanya bekerja sebulan dan berseronok dengan habuan 11 bulan.

EpG: Timbul juga cakap-cakap sesetengah pihak yang menganggap First Cartel membuat `duit' menerusi penganjuran ini setiap tahun?

WL: Itu tanggapan pihak yang tidak memahami penganjuran sukan ini. Mungkin juga ada pihak yang cuba membandingkan kos penganjuran pada 1996 yang hanya membabitkan sekitar RM8 juta dan semakin meningkat dari tahun ke tahun, kepada RM12 juta, RM14 juta dan kini mencecah RM18 juta.

Sebenarnya, dengan peningkatan status LTdL sendiri dari 2.6 kepada 2.5, 2.4, 2.3 dan kini 2.2, kos penganjuran juga semakin naik kerana banyak garis panduan yang ditetapkan UCI terpaksa dipatuhi. Saya sendiri pernah disarankan Dr Mahathir supaya pergi menyaksikan sendiri perlumbaan jelajah besar dunia lain seperti Tour de France, Giro d'Italia dan Vuelta a Espana agar dapat mempelajari dan mencontohi mereka. Selain ketiga-tiga jelajah yang mempunyai tradisi perlumbaan cukup lama itu, saya juga mengambil inisiatif untuk menyaksikan beberapa jelajah lain semata-mata untuk cara

mereka mengendalikan perlumbaan dengan lebih berkesan dan menjadi tarikan pelumba pasukan handalan.

Dan demi untuk memartabatkan LTdL sendiri agar mencapai tahap jelajah yang ternama dunia itu, banyak perubahan dan pembaharuan yang diperkenalkan setiap tahun dan ini sudah tentu, turut membabitkan peningkatan kos.

EpG: Apakah aspek yang menarik perhatian Datuk apabila berkesempatan menyaksikan sendiri ketiga-tiga perlumbaan berprestij dunia itu?

WL: Perkara utama yang menjadi kriteria UCI untuk menaikkan taraf sesuatu perlumbaan ialah aspek teknikal dan keselamatan pelumba itu sendiri. Dari sinilah, kita belajar dan dapat memperkenalkan penggunaan penghadang yang lebih selamat bagi pelumba dan penonton di tempat permulaan dan penamat.

Selain itu, kami juga meningkatkan kemudahan di tempat penamat seperti kecepatan keputusan perlumbaan dan 'photo finish'.

Di Tour de France, saya melihat sendiri bagaimana penganjurnya memberi publisiti meluas kepada penaja dan itulah yang kami cuba lakukan di LTdL kerana menyedari betapa pentingnya sokongan penaja. Kami menyediakan 'calvacade' kereta berhias dan meletakkan papan iklan syarikat penaja di tempat-tempat yang lebih strategik.

Pada 2002, kami menggunakan kemudahan perhubungan radio yang lebih berkesan dan meluas iaitu dengan menggunakan helikopter khas yang bertindak sebagai 'repeater'. Ini mendapat perhatian UCI kerana mungkin LTdL menjadi antara segelintir kecil perlumbaan yang menggunakan khidmat ini.

Tahun lalu, kami memperkenalkan penggunaan 'transponder' yang diletakkan pada basikal setiap pelumba untuk mengesan kedudukan mereka sebaik bermula dan melintasi garisan penamat.

Jadi sebagai penganjur, kita berusaha meningkatkan kelancaran LTdL selaras dengan kecanggihan teknologi yang ada dan ia banyak menyumbang terhadap kejayaan LTdL itu sendiri.

Di Giro del Trentino pula, saya belajar untuk mencontohi aspek 'route signage' atau papan tanda petunjuk laluan bagi pelumba yang sentiasa menjadi rungutan pelumba sebelum ini kerana mereka sering kali keliru memasuki laluan.

Saya paling mengagumi penganjuran Vuelta dan mencontohi aspek kawalan trafiknya serta kemudahan pusat media. Malah saya menganggap Vuelta mempunyai banyak persamaan dengan LTdL.

EpG: LTdL banyak mencontohi perlumbaan besar lain di luar negara. Apakah yang menjadi kebanggaan dan ciptaan LTdL sendiri yang tiada pada penganjur luar?

WL: Mungkin ramai tidak tahu bahawa LTdL memperkenalkan petugas yang berpakaian seragam mengikut jabatan atau bidang tugas masing-masing. Kerana itulah kita dapat melihat petugas dari jabatan berbeza yang berpakaian seragam mengikut warna tertentu.

Ini hanya boleh dilihat di LTdL, tidak di jelajah besar lain. Ia juga mengundang pujian daripada pegawai dan petugas media luar negara yang turut sama kerana mereka menganggapnya sebagai sesuatu yang unik dan menarik. Ada suatu ketika kami mengenakan pakaian ala-uniform yang berlainan warna. Ada suatu ketika pula kami menggunakan pakaian bercorak batik yang mempunyai warna asas berbeza.

Tetapi sebenarnya, pengenalan warna pakaian seragam berbeza ini adalah untuk memudahkan kita mengenali petugas tertentu. Misalnya, di garisan penamat, petugas dari jabatan yang tiada kaitan tidak seharusnya berada di tempat itu. Ini semua adalah demi kelancaran dan kejayaan LTdL sendiri.

EpG: Apakah aspek yang menelan belanja paling tinggi dalam sesuatu penganjuran LTdL?

WL: Sejak kami menyiarkan secara langsung perlumbaan LTdL menerusi kaca

televisyen pada 2002, kami terpaksa menanggung kos yang tinggi terhadap waktu siaran. Tahun lalu, LTdL disiarkan secara langsung menerusi stesen ESPN yang boleh diikuti secara meluas di seluruh dunia.

Bagi tahun ini, selain ESPN, kami juga membayar waktu siaran untuk J Sports Cable Network iaitu stesen kabel berbayar yang mempunyai jumlah penonton yang tinggi di Jepun.

Tidak ramai mengetahui bahawa berlakunya pemindahan teknologi setiap kali siaran secara langsung seperti ini dibuat. Kami menggunakan khidmat syarikat VTV dari United Kingdom, khidmat peralatan dari Australia Broadcasting Corporation (ABC) dari Australia, jurukamera khas dari New Zealand dan petugas tempatan dari RTM dan Telekom Malaysia untuk menjayakan siaran secara langsung. Ini semua membabitkan kos yang begitu tinggi dan mencecah RM5 juta.

Namun ia berbaloi kerana selain memberi peluang petugas tempatan menimba pengalaman mengendalikan peralatan canggih, hasrat untuk menonjolkan keindahan alam semula jadi dan kekayaan budaya masyarakat pelbagai kaum di Malaysia menjadi lebih berkesan.

EpG: Bolehkah Datuk menyokong kenyataan itu dengan bukti?

WL: Sebenarnya saya menerima banyak pujian daripada penganjur dan pemerhati dari luar negara yang datang menyaksikan sendiri perjalanan LTdL tahun lalu. Malah mereka seronok untuk melihat perlumbaan kita tahun ini. Saban tahun, kita juga menerima kedatangan beberapa tokoh penting dari UCI dan penganjur perlumbaan besar lain yang mahu melihat kehebatan LTdL.

Selain tokoh dan wakil penganjur, tahun ini seramai 45 pelancong dari Itali dan beberapa dari Australia juga akan menjadi menyaksikan perlumbaan tahun ini. Mereka adalah kumpulan peminat berbasikal dan pelancong yang mahu melakukan dua perkara dalam satu masa. Setiap seorang dikenakan bayaran sebanyak RM7,200 setiap seorang yang dianggap murah.

Tahun ini, selain menyaksikan beberapa peringkat perlumbaan, mereka juga akan dibawa ke beberapa tempat menarik di negara ini seperti Pulau Pinang, Pulau Pangkor, Johor Baru, Melaka dan Kuala Lumpur.

Tidak keterlaluan jika saya katakan, penganjuran LTdL mendapat markah penilaian antara yang tertinggi setiap tahun, malah mengatasi beberapa perlumbaan yang mempunyai tradisi berpuh tahun.

EpG: Banyak pihak menganggap First Cartel hanya memberi tumpuan terhadap usaha penganjuran LTdL sambil kurang tumpuan mengenai soal pembangunan pelumba negara. Kesannya kita belum melihat pelumba tempatan memenangi perlumbaan peringkat di LTdL, apatah lagi memenangi jersi kuning.

WL: Soal pembangunan pelumba bukan tugas First Cartel kerana ia menjadi tanggungjawab badan induk Persekutuan Kebangsaan Berbasikal Malaysia (MNCF). Biarlah mereka memikirkan kaedah terbaik untuk meningkatkan mutu kayuhan pelumba tempatan dan kami terus menyediakan pentas peluang bagi mereka berkayuh dan mempelajari sedikit sebanyak teknik dan taktik digunakan pelumba profesional.

Sebab itu jugalah, First Cartel tidak bercadang untuk meningkatkan lagi taraf LTdL kepada 2.1 kerana mengikut peraturan UCI, ini akan menutup terus peluang pelumba amatir Malaysia untuk bertanding.

Tanggapan bahawa First Cartel tidak terbabit secara langsung dengan pembangunan pelumba kebangsaan juga tidak benar. Biar pun berdiri sebagai sebuah syarikat penganjur, ada ketikanya kami membantu sedikit sebanyak pasukan kebangsaan Malaysia.

Tidak ramai mengetahui bahawa kami menyediakan peruntukan tertentu untuk membeli peralatan atau elaun latihan pelumba kebangsaan. Malah ada beberapa kali kami turut membantu meringankan beban skuad kebangsaan untuk menyertai perlumbaan di luar negara, tetapi kami tidak menghebahkannya.

Dari segi bantuan teknikal pula, kami sering kali meminjamkan petugas teknikal dan peralatan dalam penganjuran beberapa jelajah tempatan lain

tanpa bayaran. Itu semua adalah sumbangan kami untuk membantu sukan berbasikal negara secara am.

EpG: LTdL akan memasuki edisi kesembilan 6-15 Februari ini dan dalam tempoh dianggap singkat, ia sudah mencapai status yang tinggi. Ke manakah hala tuju LTdL selepas ini?

WL: Secara peribadi, saya mahu meningkatkan martabat LTdL agar ia menjadi perlumbaan jelajah yang sentiasa dinanti-nantikan peminat tempatan dan luar negara. Kalau boleh juga, saya mahu meningkatkan status LTdL ke tahap lebih tinggi, itupun apabila kita sudah mempunyai pasukan profesional sendiri.

Tetapi saya harus bersikap jujur bahawa kejayaan LTdL ini banyak bergantung kepada sokongan kerajaan dan penaja. Tanpa sokongan kedua-dua pihak ini, mustahil First Cartel dapat menganjurkan satu perlumbaan berskala besar yang lancar dan berjaya seperti yang dikecapi kini. Oleh itu, soal wang ringgit masih menjadi perkara pokok dan faktor penentu.