

PERASMIAN LAPANGAN TERBANG ANTARABANGSA
KUALA LUMPUR
Sepang, Selangor
27 Jun 1998

Pembukaan rasmi Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada hari ini menandakan satu lagi langkah besar ke hadapan dalam sejarah penerbangan Malaysia. Lapangan Terbang Antarabangsa KL akan memulakan operasi komersilnya pada hari Selasa ini, iaitu pada 30 Jun 1998. Negara menjunjung kasih di atas kesudian Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong merasmikan pembukaan Kuala Lumpur International Airport atau Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur ini.

Cadangan untuk mengadakan sebuah lapangan terbang baru bagi menggantikan Lapangan Terbang Subang telah disuarakan lebih sepuluh tahun dahulu. Berbagai-bagai pendapat telah dikemukakan termasuk mengadakan landasan kedua di Lapangan Terbang Subang. Akhirnya keputusan dibuat untuk berpindah ke Sepang, satu kawasan yang cukup luas untuk memenuhi keperluan pertumbuhan selama 100 tahun.

Sepang memang jauh dari Kuala Lumpur, sejauh lebih kurang 50 kilometer. Tetapi di mana-mana juga di dunia, lapangan terbang baru terpaksa diletak jauh dari bandar yang menjadi destinasi utama. Pemindahan dari Sungai Besi ke Subang juga menjauhkan lapangan terbang daripada tiga kilometer kepada 14 kilometer. Kali ini kita terpaksa pergi lebih jauh kerana kita memerlukan kawasan yang lebih luas dan tidak diduduki orang. Kawasan yang sudah dibangunkan adalah mahal sedangkan kita memerlukan 10 ribu hektar untuk keperluan 100 tahun dari sekarang.

Tampung Lebihan Penumpang

Sebenarnya semasa lapangan terbang Subang dirancang, jumlah penumpang setahun dianggarkan 400 ribu orang. Hari ini hanya 33 tahun selepas ia dibuka lapangan terbang Subang terpaksa menampung keperluan 16 juta penumpang setahun iaitu lebih empat ribu peratus daripada jangkaan. Pertumbuhan yang

begini pesat bermakna kita tidak boleh membuat persediaan untuk 30 hingga 40 tahun sahaja. Sebaliknya, KL1A mampu menampung hingga 10 kali ganda keperluan lapangan terbang Subang sekarang.

Pembangunan KL1A dibuat berperingkat-peringkat. Pada fasa pertama ia dapat menampung sejumlah 25 juta penumpang serta juga kargo. Fasa-fasa yang berikut boleh dibangun mengikut keperluan semasa tanpa masalah tanah dan lain-lain.

Lapangan terbang tidak lagi menjadi tempat untuk pesawat mendarat dan berlepas sahaja. Lapangan terbang hari ini adalah satu sistem berteknologi tinggi, satu gerbang untuk pengangkutan penumpang dan barang ke destinasi di seluruh dunia. Selain daripada itu lapangan terbang merupakan satu pusat komersil dan perhubungan yang mempunyai kaitan yang rapat dengan segala kegiatan ekonomi sesebuah negara. Segala kemudahan pusat bandar seperti pusat membeli-belah, hotel, kemudahan bank dan tukaran wang, kemudahan riadah juga ditempatkan di lapangan terbang antarabangsa yang moden. Di sekeliling lapangan terbang akan tumbuh bandar dan industri yang ada hubungkait dengan penerbangan.

KLIA memaparkan senibina lapangan terbang yang tersendiri yang merangkumkan tema simbiosis teknologi tinggi dan identiti Malaysia. Ia mempunyai rekabentuk unik yang dipadankan dengan persekitaran hutan rimba. Tema lapangan terbang dalam hutan dan hutan di dalam lapangan terbang ini akan menjadi lebih nyata apabila lanskapnya bertambah matang. Fasa pertama KLIA mampu mengendahkan 70 penerbangan sejam dan dilengkapi dengan dua landasan yang di alur (grooved) untuk meningkatkan keselamatan semasa pendaratart Empat puluh enam *aerobridge* yang canggih disediakan di Bangunan Terminal dan Bangunan Satelit yang boleh digunakan oleh semua jenis pesawat dari B737 hingga ke pesawat terbesar yang sedang dicipta untuk awal abad ke-21. Bangunan Terminal Utama dan Bangunan Satelit pertama dihubungi dengan menggunakan *aerotratn* yang mengambil masa hanya tiga minit untuk perjalanan. Terdapat tempat memakir pesawat yang mencukupi untuk pesawat yang singgah bermalam dan syarikat penerbangan boleh memilih masa yang sesuai untuk mendarat di KLIA, satu keperluan jika syarikat penerbangan mahu menjadikan KLIA sebagai pengkalan atau pusat operasi mereka. Kemudahan di KLIA akan memenuhi keperluan syarikat penerbangan untuk beroperasi dengan lebih ekonomi. Sistem Pengendalian Bagasi yang serba canggih yang membolehkan bagasi didaftarkan dan disimpan lebih awal dan pemindahan bagasi antara pesawat yang cepat akan juga membantu mempercepatkan penerbangan

sambungan ke destinasi lain. Bagasi tidak akan lagi diperiksa secara manual tetapi menggunakan sistem pemeriksaan tiga peringkat yang serba sofistikated dan tersembunyi, suatu peralatan terbaru yang tidak pernah digunakan di mana-mana lapangan terbang yang lain. Segala aspek keselamatan akan diberi tekanan dalam urusan bagasi bersama penumpang.

Lapangan Terbang ini menjadi sebahagian daripada Koridor Raya Multimedia (MSC) di mana penempatan industri berteknologi maklumat sodang dibangunkan. Malahan, kebanyakan ciri daripada teknologi *Total Airport Management System* (TAMS) telah bersedia untuk dihubungkan dengan MSC. KLIA yang berdekatan dengan Kuala Lumpur, Petaling Jaya, Shah Alam, Seremban dan Melaka merupakan satu kawasan tumpuan yang akan menawarkan peluang-peluang untuk berbagai-bagai jenis perniagaan dan aktiviti ekonomi yang lain. Pusat bandar baru – Putrajaya dan Cyberjaya – berada separuh jalan ke Kuala Lumpur. Berdekatan dengan KLIA ialah Paya Indah Wetlands, satu kawasan tanah lembab yang mempamerkan hutan lembab tropika yang indah.

KLIA adalah bukti kebolehan kita membina lapangan terbang bertaraf dunia dengan teknologi futuristik tanpa memusnahkan alam semulajadi. Kita semua di Malaysia harus berbangga dengan pencapaian ini. Menyudahkan sesuatu projek yang amat besar seperti ini di dalam jangka waktu tidak sampai lima tahun adalah bukti kemampuan kita. Sepanjang ingatan saya, tidak ada mana-mana lapangan terbang yang sebesar ini dibina dalam waktu yang singkat dan peruntukan kewangan yang kecil.

Perolehi Pengetahuan dan Kemahiran

Semasa membina lapangan terbang ini, banyak pengetahuan dan kemahiran telah kita perolehi. Teknologi canggih dari negara-negara maju telah kita kaiti. Kita ubahsuai dan kita gunakan di mana perlu di KLIA. Saya percaya, pengalaman yang diperolehi dalam pengurusan berbagai-bagai pakej kontrak, jumlah juruperunding yang ramai serta 25 ribu pekerja dari 50 negara, telah menambah kemahiran dan keyakinan kita untuk melaksanakan projek yang sains di dalam dan di luar negara. Sepertimana kita tahu beberapa lapangan terbang dalam negara telah kita baharui dan akan dibaharui dan pengalaman kita membina KLIA akan meningkatkan keupayaan kita dalam usaha ini.

KLIA tidak mempunyai apa-apa yang boleh menghalang pertumbuhannya. Daripada segi fizikal, ia adalah sama atau lebih baik daripada kebanyakan lapangan terbang yang terdapat di negara maju. Ia adalah saluran untuk

membawa Malaysia dengan budayanya dan kebolehannya ke luar negara. Untuk dunia, KLIA menawarkan *platform* yang rata untuk perdagangan, pelancongan dan pelaburan bagi Malaysia dan rantau sekeliling. Faedahnya akan diterima secara langsung bagi mereka di sekitar KLIA seperti Putrajaya dan Cyberjaya. KLIA dijangka akan memberi peluang pekerjaan kepada 30 ribu orang. Ia akan menjadi nukleus untuk promosi perdagangan dan perniagaan hanya dengan jumlah penumpang dan orang ramai yang akan menggunakan KLIA. Faedah ekonomi yang akan diperolehi dengan kemasukan syarikat-syarikat penerbangan baru ke KLIA atau peningkatan kekerapan penerbangan sudah tentu tidak sedikit. Kerajaan akan berusaha menarik syarikat-syarikat penerbangan ini ke KLIA dan akan menggunakan insentif pelaburan sedia ada dengan objektif untuk menarik industri yang sesuai dan strategik ke kawasan di sekelilingnya. Walaupun begitu, saya ingin menekankan di sini, kehijauan yang terdapat di sekeliling lapangan terbang hendaklah dikekalkan. Pembangunan tanah simpanan lapangan terbang dan kawasan sekelilingnya yang tidak mengambilkira alam sekitar akan menyebabkan kerosakan dan akan menghalang pertumbuhan lapangan terbang di masa hadapan.

KLIA akan menjadi pemangkin pembangunan ekonomi dan pelancongan di negara kita. Ia akan menjadi tempat permulaan para pelancong mengenal Malaysia. Oleh sebab itu, kualiti perkhidmatan dan layanan, kecepatan dan kecekapan khidmat yang diberikan, termasuk formaliti kastam dan imigresen dan urusan-urusan lain adalah komponen-komponen penting yang akan meninggalkan kesan terhadap tanggapan pelawat terhadap negara kita. KLIA dengan kapasiti, rekabentuk dan kecekapannya akan membuka lebih banyak ruang kepada kemudahan pelancongan antarabangsa.

Kita perlu ingat, kecanggihan struktur sahaja tidak menjadikannya kemudahan bertaraf dunia. Walaupun Malaysia Airports Bhd. (MAB) telah menunjukkan rekod yang baik di dalam pengurusan lapangan terbang di negara ini, KLIA mestilah diberikan lebih perhatian dan penjagaan. Rekabentuk yang moden dan kemudahan yang berteknologi tinggi menimbulkan harapan perkhidmatan dan layanan yang lebih baik oleh penumpang dan pengguna lapangan terbang. Harapan ini mesti dijadikan kenyataan.

Kepercayaan Pelanggan

Industri perkhidmatan jika diuruskan dengan efisien tetap akan menghasilkan kepercayaan pelanggan dan meyakinkan mereka akan segala-

gala yang dibekalkan oleh negara kita. MAB sebagai pengendali dan pengurus lapangan terbang bukan sahaja perlu membekal tahap perkhidmatannya dengan baik tetapi perlu juga menguatkuasa dan menentukan standard perkhidmatan yang tinggi, baik oleh kakitangannya mahu pun agensi kerajaan atau organisasi swasta.

Pada masa yang serba kekurangan ini, KLIA menawarkan kapasiti untuk pertumbuhan yang tidak terbatas kepada industri penerbangan di rantau Asia Pasifik. Ia memberi peluang untuk perkembangan syarikat penerbangan. Sesuatu *hub* hanya akan berjaya jika ia mampu menawarkan rangkaian penerbangan sambungan yang luas. KLIA perlu mempromosikan dirinya dengan lebih yakin dan bersemangat untuk meluaskan lagi rangkaian penerbangan sambungan ini dan menentukan caj-caj lapangan terbang berada di tahap yang menarik.

Oleh kerana itu, semua pihak yang terlibat dengan membekal khidmat, kemudahan dan urusan yang bersangkutan dengan KLIA sebagai lapangan terbang yang *total* hendaklah bekerjasama dan bantu-membantu supaya tidak ada sesuatu yang *substandard* terdapat di KLIA ini. Inilah cabaran yang dihadapi oleh semua, secara langsung atau tidak langsung. Janganlah sesiapa terlalu mengutamakan *territory* dan bidang kuasa sehingga terjejas perkhidmatan KLIA.

There are many who believe that the KLIA is one of the mega projects which has contributed to Malaysia's economic problems today. It is obviously a mega project in terms of the size of the land. Very few new national gateway airport has 25 thousand acres or 10 thousand hectares. We have allocated 25 thousand acres because land and location is always a constraint in airport construction worldwide, and Malaysia is no exception. When Subang airport was built it was thought that Malaysia needed an international airport which could handle 400 thousand passengers a year. Today Subang handles 16 million passengers i.e. four thousand percent more than expected and is still growing. But there is no room for expansion at Subang anymore only after 33 years of operation. It would be unwise to build a new airport with only a slightly bigger capacity. The KLIA is planned for six to seven times Subang's capacity eventually. Presently, the capacity is only for 25 million passengers.

Although in terms of area and capacity the KLIA is mega but in terms of costs it is extremely cheap compared to similar airports now being commissioned. I understand the new Hong Kong airport without the road and the bridge cost nine billion US Dollars or about 35 billion Ringgit. This airport cost only nine billion Ringgit. If

we had not made the decision to build this airport long before the depreciation of the Ringgit we would have to pay at least two times as much. Certainly with our present economic situation we would not build it at all. But we decided at the right time and at nine billion Ringgit this is the cheapest major airport. In terms of cost it is not mega at all. It is easily the most economic project in the world. Far from being the cause of our economic downturn, it is likely to help our recovery.

KLIA is not just an airport. It is a piece of art, dedicated to beauty as well as the environment. It relates to the greenness and the forests of Malaysia, both inside and outside. It has not sacrificed function in order to achieve this. It has the very latest in airport technology.

Best of all the airport is built under full Malaysian management. Initially we wanted to have foreign prime contractors and construction management. We were told that the construction of an airport this size would be very difficult and needed management of a very high calibre. But due to a slight mishap we decided not to entrust the construction management to foreigners.

Instead we appointed a very ordinary Public Works engineer who had never built anything like this before to manage the construction. The construction involved managing 25 thousand workers, largely foreigners from 50 different countries, hundreds of contracts of all kinds, foreign and local purchases of building materials and sophisticated equipment and integrating all these so that in the space of four years a palm oil estate on peat soil is converted into what you see today, a most modern airport.

We acknowledge the great architectural contribution by the Japanese architect, Mr. Kurukawa. The design of the airport is his largely but the specs are Malaysian. Much of the design concept is Malaysian. Interior design are mostly to Malaysian taste, done by Malaysians and largely of Malaysian manufacture.

There will be those who will say there is nothing Malaysian in this airport design. To them I say how much of the architecture of the cavemen is reflected in then present airports. They have come a long way since cave-dwellings represented their architectural taste. We are also developing from our first lean — to shelter of palm leaves. We can do without snide remarks.

I would like to congratulate the Malaysian engineers, contractors, construction managers and architects and others for their contribution towards the building of this airport. I would like to congratulate Dato' Ir. Jamilus Hussein in particular for his contribution. I have pleasure in announcing that for his work, Dato' Jamilus has been

awarded the Panglima Setia Mahkota (PSM) carrying the title Tan Sri' by Sri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong in conjunction with His Majesty's 76th Birthday recently. Of course he did not accomplish everything single-handedly. But he was certainly the man most responsible for the management of the construction of this very complex project.

I will not name the others because the list is too long although their contributions are equally important. But I will mention the Minister of Finance, the Minister of Transport and the Minister of Public Works and Tan Sri Clifford Herbert as among those whose contributions were crucial.

KLIA adalah milik rakyat Malaysia dan kitalah yang akan menggunakannya lebih daripada orang lain. Gunakanlah KLIA dengan sebaik-baiknya. Tegurlah jika ada apa-apa yang tidak kena dan kita akan cuba memperbaikinya bersama. Saya harap rakyat Malaysia tidak akan menyertai pihak asing yang tetap akan mencaci-cela lapangan terbang ini.

KLIA bukan pembaziran. Sebaliknya ia adalah projek yang tepat pada masanya. Jika kita tidak membinanya semasa Ringgit kita kukuh, hari ini tidak mungkin kita binanya sama sekali.

Berbanggalah dengan lapangan terbang yang pada pandangan saya adalah yang tercantik dan termurah di dunia, kerana ianya adalah milik kita rakyat Malaysia.