

# Menjadikan KLIA sebagai hab dunia

PEMBINAAN Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) di Sepang telah diumumkan oleh Perdana Menteri, Tun Dr. Mahathir ketika perhimpunan Semarak di Sepang pada 1990. Pada waktu tersebut, Sepang adalah kawasan yang agak mundur di Selangor. Pada peringkat awalnya cadangan ini agak kontroversi kerana jaraknya agak jauh dari ibu kota dan saiznya adalah enam kali ganda Lapangan Terbang Subang.

Lapangan terbang yang berkonsepkan *Airport in Forest* itu telah mula digunakan pada 27 Jun 1998. Dengan pembukaan lapangan terbang tersebut, kita telah memperkenalkan slogan *Bringing the World to Malaysia and Malaysia to the World*. Pembukaan lapangan terbang ini telah membuka dimensi baru bagi rakyat Malaysia kerana ia telah menyaksikan Malaysia semakin popular terutamanya dengan adanya litar Formula One di KLIA.

Penulis adalah antara warga Malaysia yang bermain dengan lumpur ketika pembinaan KLIA kerana terlibat dengan beberapa projek di sana bermula sebagai perunding, kontraktor dan akhir sebagai penyelenggara di awal pembukaannya.

Lapangan terbang dianggap sebagai pintu masuk utama negara. Walaupun kerajaan membelanja lebih RM 9 bilion

bagi KLIA, kerajaan akan mendapat pulangan balik melalui cukai yang dikenakan ke atas penumpang yang menggunakan lapangan terbang tersebut. Lagi ramai penumpang yang menggunakannya, lagi tinggi pendapatan yang diperolehi oleh negara.

Pada hari ini, lapangan terbang yang paling sibuk di dunia adalah lapangan terbang London Heathrow (LHR). Dengan jumlah penumpang yang menggunakannya melebihi 67 juta, ia dianggap *the hub of the aviation world*.

KLIA pada fasa pertama menyasarkan mengendalikan seramai 25 juta penumpang setahun.

Justeru, pada tahun 2005 kita sudah hampir mencapai target ini apabila mengendalikan seramai 23.2 juta penumpang. Apabila siap sepenuhnya, ia akan mengendalikan sejumlah 100 juta penumpang setahun.

Perkembangan ini sedikit sebanyak menggugat Lapangan Terbang Changi di Singapura sebagai hab di Asia Tenggara. Sepanjang tahun 2006, ia telah mengendalikan seramai 35 juta penumpang. Proses pembesaran masih berjalan dan apabila terminal 3 yang bakal dibuka pada awal 2008, lapangan terbang Changi akan mampu mengendalikan sejumlah 64 juta penumpang setahun.

Apabila kita membuka lapangan terbang tambang murah (LCCT) bagi Air

Asia, Changi juga membuka terminal *budget* bagi Tiger Airways beberapa hari selepas LCCT dibuka. Persaingan ini memang tidak boleh dinafikan lagi kerana masing-masing mahu menjadi hab bagi rantau Asia Tenggara.

Dari segi pengendalian kargo udara, kita agak ketinggalan kerana pada tahun 2005 kita hanya mampu mengendalikan sebanyak 653,654 tan manakala Changi pula mengendalikan 1,854,610 tan.

Di samping itu, meningkatnya penumpang di lapangan terbang boleh dikaitkan dengan kemajuan syarikat penerbangan yang menjadikannya sebagai hab. KLIA sudah dikaitkan dengan Malaysia Airlines (MAS), manakala Lapangan Terbang Changi pula dikaitkan dengan Singapore Airlines.

Jika lebih ramai yang suka menggunakan KLIA, maka peluang MAS untuk mengaut lebih keuntungan amat cerah. Sebagai contohnya syarikat penerbangan Emirates telah menggunakan lapangan terbang Dubai sebagai hab bagi penerbangannya.

Walaupun hanya sebuah bandar di Emirate Arab Bersatu, lapangan terbang Dubai telah mengendalikan seramai 28.7 juta penumpang pada tahun 2006 dan menjangkakan bilangannya meningkat kepada 33 juta pada tahun 2007.

Justeru, penulis tidak terkejut apabila

syarikat penerbangan Emirates mengisytiharkan untung bersih bagi tahun 2006 adalah AS\$844 juta) jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, mereka hanya mampu meraih keuntungan sebanyak AS\$674 juta).

Dengan menyediakan tambang yang agak murah, syarikat ini mampu meraih keuntungan yang tinggi kerana semua tempat duduk dalam pesawatnya dapat dijual. Ini telah menjadikan bilangan penumpang yang menggunakan lapangan terbang Dubai semakin bertambah dari tahun ke setahun.

KLIA, Changi dan Bangkok adalah tiga lapangan terbang utama di rantau ASEAN. Ia amat penting terutama bagi laluan dari Eropah ke Australia.

Setakat ini belum ada pesawat yang dapat lakukan penerbangan terus dari mana-mana bandar di Eropah ke Sydney, Australia. Mereka perlu singgah di mana-mana lapangan terbang untuk menurunkan penumpang dan mengisi minyak.

□ DR. MOHD. ROSHDI HASSAN ialah kakitangan Universiti Putra Malaysia yang berkhidmat di Rolls Royce UTC, University of Sheffield, United Kingdom.