

No. Ruj : MAHB-MAG/SZB(01)-2021  
Tarikh : 28hb. April 2021

**YBhg Datuk Isham Ishak**  
Ketua Setiausaha  
Kementerian Pengangkutan Malaysia  
No 26 Jalan Tun Hussein Presint 4  
Pusat Pentadbiran Kerajaan Persekutuan  
62100 Putrajaya

*YBhg Datuk,*

**HALATUJU PEMBANGUNAN DAN PENGOPERASIAN LAPANGAN TERBANG SULTAN  
ABDUL AZIZ SHAH (L TSAAS), SUBANG**

---

Kami dengan segala hormatnya merujuk kepada surat MOT.BU (S) 600-3/3/40 Jld 5 (22) bertarikh 23 April 2021 dan mesyuarat di antara pihak Kementerian Pengangkutan ("MoT") dan MAHB pada 20 April 2021 mengenai perkara di atas.

1. MAHB dan MAG mengambil maklum mengenai cadangan dari sebuah syarikat swasta kepada Kerajaan Malaysia melalui MoT untuk:-

- 1.1. Mengambil alih pengendalian dan mengeluarkan Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah, Subang (L TSAAS) dari keseluruhan sistem rangkaian lapangan terbang MAHB; dan
- 1.2. Membangunkan L TSAAS sebagai sebuah Lapangan Terbang Bandaraya (*City Airport*) menghubungkan rangkaian penerbangan jet berjadual ke lapangan-lapangan terbang sekunder (*secondary airports*) di ibu kota di ASEAN, serta bandar-bandar peringkat kedua dan ketiga di ASEAN dan China.

2. YBhg Datuk, kami berpendapat bahawa cadangan ini jika diterima Kerajaan Malaysia akan menyebabkan kesan negatif yang amat ketara terhadap industri penerbangan awam Malaysia. KLIA yang kini diiktiraf sebagai hab penerbangan global akan kehilangan daya saingnya berbanding dengan Changi, Singapura dan Suvarnabhumi, Bangkok dan ini akan hanya merugikan negara. Cadangan syarikat tersebut yang hanya mementingkan keuntungan semata-mata akan membawa kerosakan kekal (*irreversible damage*) kepada dua syarikat kepunyaan Kerajaan Malaysia yang mendukung agenda sosial bagi pihak Kerajaan Malaysia. Berbanding dengan syarikat tersebut yang dimiliki oleh individu, kedua-dua syarikat Kerajaan Malaysia dimiliki oleh Khazanah dengan secara tidak langsung dimiliki rakyat jelata melalui pemegang saham oleh PNB, KWSP, KWAP, dsb. Impak negatif kepada kedua-dua syarikat sudah tentu melibatkan wang rakyat.

3. YBhg Datuk, kami dengan rendah hati ingin memberi pandangan dan maklumbalas pihak kami terhadap cadangan yang diutarakan syarikat tersebut seperti berikut:

### **3.1. Menjejaskan prinsip Perjanjian Operasi ("OA") antara Kerajaan Malaysia dan MAHB**

Sepertimana yang YBhg Datuk sedia maklum, perjanjian MAHB dengan Kerajaan Malaysia memberi satu konsesi dan hak eksklusif kepada MAHB untuk mengurus 39 lapangan terbang termasuk LTSAAS sehingga 2069.

Walaupun bagaimanapun, sekiranya pembangunan dan pengoperasian LTSAAS diserahkan kepada syarikat tersebut, ini akan menjejaskan model operasi MAHB kerana MAHB bergantung kepada OA untuk perancangan pembangunan dan pembaikan rangkaian lapangan terbang. Aliran tunai dan keupayaan MAHB untuk melangsaikan tanggungjawab kewangannya juga bergantung kepada OA.

Di dalam OA, tiada sebarang peruntukan untuk penamatan hak MAHB untuk mengoperasi, mengurus dan menyelenggara LTSAAS. Sebarang pengambilalihan lapangan terbang hanya dapat dilaksanakan oleh Kerajaan Malaysia di atas kepentingan negara dan ini akan mengakibatkan penamatan OA secara keseluruhan. Di samping itu, ianya juga akan menyebabkan pengiraan pampasan bukan sahaja dari kerugian lapangan terbang tersebut tetapi melibatkan kerugian kesemua rangkaian lapangan terbang di bawah MAHB.

### **3.2. Mengekang potensi Malaysia sebagai hab Aeroangkasa dan MRO (Maintenance, Repair & Overhaul)**

Program pembangunan semula MAHB LTSAAS (*Subang Airport Regeneration*) yang dirancang secara holistik dan bersinergi dengan KLIA akan memastikan daya saing kedua-dua lapangan terbang tersebut, di mana LTSAAS bertumpukan aeroangkasa, MRO dan *business aviation*, selain *city airport* yang sedia ada. Pelan MAHB *Subang Airport Regeneration* dianggarkan akan menjana lebih RM5.4bilion kepada ekonomi negara, dan mewujudkan lebih 19,000 pekerjaan. Seterusnya ianya akan menyokong sebanyak 74,000 pekerjaan lain dalam keseluruhan ekonomi. Ekosistem aeroangkasa yang bernilai tinggi di LTSAAS akan dapat menjanakan pekerjaan bergaji tinggi, memandangkan juga industri aeroangkasa menjanakan produktiviti 4.5x lebih tinggi berbanding dengan sektor lain seperti sektor pengangkutan, runcit dan hartanah.

Dengan memanfaatkan ekosistem lapangan terbang KLIA - LTSAAS yang mantap, Malaysia akan berada dalam kedudukan yang lebih kukuh untuk merebut bahagian pasaran segmen penerbangan dan aeroangkasa di Asia Pasifik yang kian berkembang pesat.

Mengeluarkan LTSAAS dari portfolio MAHB akan membatasi kekuatan dan penyelarasan dalam perancangan, pembangunan dan pengoptimuman infrastruktur lapangan terbang dan kapasiti untuk memenuhi segmen penerbangan yang berbeza, sambil meningkatkan risiko dari kanibalisasi trafik.

Terbukti, model Singapura dengan Changi - Seletar bagi segmen penerbangan yang berbeza namun ianya saling melengkapi bagi ekosistem sebuah lapangan terbang yang terbaik di mana ianya harus menjadi contoh dan model terbaik bagi gabungan KLIA - LTSAAS.

### 3.3. Menjejaskan KLIA sebagai hab penerbangan global – Kerugian besar kepada Negara

KLIA merupakan pintu utama negara yang menyumbangkan RM2bilion setahun kepada KDNK negara dan RM20bilion kepada industri pelancongan negara. Pelan Induk yang asal bagi membangun lapangan terbang KLIA sebagai hab pada 1992 dan Pelan Induk yang dikemaskini pada tahun-tahun berikutnya secara dasarnya dirangka untuk menyediakan fasiliti dan sistem untuk kesambungan (*connectivity*) yang meluas bagi pergerakan penumpang transit dan bagasi bergerak secara lancar dan efisien, begitu juga dengan penumpang langsung (*point-to-point*).

Ketidaksambungan rangkaian hab mengakibatkan ketidakcekapan, pengurangan tawaran penerbangan di KLIA dan kemerosotan nilai hab KLIA.

Operasi sesebuah hab lapangan terbang dan syarikat penerbangan akan sentiasa cuba memaksimumkan penerbangan untuk kedua-dua trafik langsung (*point-to-point*) dan transit yang mana segmen ini amat penting untuk pertumbuhan ekonomi negara dan menjana pekerjaan.

Oleh kerana LTSAAS menyasar "*catchment area*" yang sama, kanibalisasi untuk penumpang penerbangan langsung dan penumpang transit akan berlaku di mana kedua-dua syarikat penerbangan legasi (FSC) dan syarikat penerbangan tambang murah beroperasi. Ini menyebabkan impak yang besar kepada pihak syarikat penerbangan untuk memaksimumkan pendapatan dari kedua-dua segmen penumpang ini. Kesan dari perpecahan trafik ini juga akan menjejaskan kelancaran perjalanan kesambungan, terutamanya buat masa ini di mana syarikat penerbangan berusaha untuk memulihkan operasi mereka akibat pergerakan penumpang yang disekat disebabkan COVID-19. Memecahbahagikan trafik antara KLIA dan LTSAAS akan menjejaskan kelancaran penerbangan kesambungan di KLIA.

### 3.4. Impak kepada MAG

Cadangan untuk membenarkan perkhidmatan jet berjadual di LTSAAS akan memberi impak yang besar kepada syarikat penerbangan kebangsaan, MAG dan anak-anak syarikatnya iaitu Malaysia Airlines Berhad ("MAB") dan Firefly ("FY"). Risiko kanibalisasi dan peralihan trafik yang ketara khususnya kepada penerbangan langsung (*point-to-point*) dari KLIA ke destinasi domestik dan ASEAN dijangka akan berlaku. Syarikat penerbangan yang berpangkalan di KLIA akan menurunkan harga tiket agar terus bertahan dan mengekalkan penumpang di dalam rangkaian perkhidmatan mereka. Ini akan menambah buruk keadaan lebih kapasiti yang telah dialami sekian lama.

Dengan cadangan ini, pihak MAG akan perlu mengkaji semula model perniagaan MAB dan FY. Ini termasuk pengecilan saiz rangkaian penerbangan MAB di KLIA sejajar dengan perkembangan di pasaran, dan penyusunan semula operasi yang akan melibatkan kos pelaburan yang tinggi. Tambahan pula, rancangan penstrukturan semula MAG yang baru dilaksanakan juga akan terjejas. Penstrukturan ini melibatkan pemiutang MAG termasuk pemegang sahamnya, institusi kewangan Malaysia, dan institusi berkaitan Kerajaan Malaysia seperti anak syarikat MOF dan KWAP.

### 3.5. Impak Kewangan kepada MAHB

Pengambilalihan LTSAAS oleh syarikat tersebut akan memberi kesan pindahan terhadap kerangka kewangan semasa MAHB. Sekiranya pengambilalihan dilakukan tanpa persetujuan pemegang Sukuk, akan berlaku ketidakpatuhan (*default*) dan ianya akan menyebabkan baki pinjaman Sukuk sebanyak RM3.8bilion genap masa dan perlu dibayar dengan segera. Selain itu, MAHB juga akan berhadapan

dengan risiko penurunan penarafan kredit oleh agensi penarafan kredit lokal dan antarabangsa seperti RAM dan Moody's. Ini juga akan menyebabkan kenaikan kadar faedah pinjaman yang lebih tinggi dan menjejaskan kemampuan MAHB untuk pembiayaan masa depan.

Di samping itu, MAHB juga akan mengalami anggaran kerugian sebanyak RM11.9billion berdasarkan baki konsesi sehingga tahun 2069. Jumlah ini termasuk kehilangan perolehan daripada Cukai Perkhidmatan Penumpang (PSC), sewa pajakan tanah, kos pembiayaan yang lebih tinggi, dsb. Ini juga akan mengurangkan pendapatan Kerajaan Malaysia dalam bentuk *user fee* (12.6%) ke atas jumlah perolehan MAHB. Ini semua akan mengurangkan nilai saham dan kadar pulangan pelaburan dalam bentuk dividen kepada Syarikat Pelaburan Berkaitan Kerajaan ("GLIC") seperti Khazanah, KWSP, PNB dan juga pelabur asing.

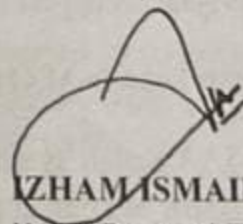
4. YBhg Datuk, berdasarkan kepada hujah-hujah di atas dan untuk mengelak daripada implikasi negatif yang bakal dihadapi **pihak kami mencadang dan merayu kepada Kerajaan Malaysia untuk memberi peluang kepada MAHB melaksanakan Pelan "Subang Airport Regeneration" sepertimana yang pernah dibentangkan kepada YBhg Datuk dan Kementerian Pengangkutan tidak lama dulu.** Pihak MAHB juga sudah bersiap sedia dan yakin dapat melaksanakan pelan ini dengan serta merta selepas mendapat kelulusan Kerajaan Malaysia berbanding dengan mana-mana syarikat swasta yang sudah tentu akan habiskan masa 2-3 tahun melalui proses perundangan dan prosedur Kerajaan Malaysia sebelum mereka boleh mula kerja-kerja pembangunan. MAHB dengan penarafan kredit AAA juga mempunyai keupayaan mendapatkan dana yang mencukupi bagi membiayai pelannya tanpa bergantung kepada pihak lain termasuk Kerajaan Malaysia.
5. MAHB mengunjurkan bahawa 80% kerja-kerja pembangunan akan siap dalam tempoh 5 tahun. Walaupun begitu, MAHB yakin bahawa sebahagian besar pelan akan dapat dilaksanakan dalam 3 tahun. **Oleh yang demikian kami merayu agar MAHB diberi peluang untuk meneruskan Pelan "Subang Airport Regeneration" seperti yang telah dirancang.**
6. Bersama ini disertakan lampiran memorandum bersama yang mengandungi maklumat lanjut mengenai pandangan dan maklumbalas pihak MAHB dan MAG mengenai perkara ini.
7. Dengan ini, kami berharap agar pandangan dan maklumbalas kami akan diberi pertimbangan sewajarnya oleh pihak YBhg. Datuk. Akhir kata, pihak MAHB dan MAG ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada pihak YBhg. Datuk di atas perhatian dan sokongan yang diberi dalam perkara ini.

Sekian, terima kasih.

Yang benar,



**DATO' MOHD SHUKRIE MOHD SALLEH**  
Ketua Pegawai Eksekutif Kumpulan  
Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB)



**IZHAM ISMAIL**  
Ketua Pegawai Eksekutif Kumpulan  
Malaysia Aviation Group Berhad (MAG)