

**PARLIMEN MALAYSIA**  
**PEMBERITAHU PERTANYAAN DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN :** LISAN  
**DARIPADA :** TUAN GOOI HSIAO-LEUNG [ALOR SETAR]  
**TARIKH :** 12 JUN 2014 (KHAMIS)  
**SOALAN :** Tuan Gooi Hsiao-Leung [ Alor Setar ] minta MENTERI PERTANIAN DAN INDUSTRI ASAS TANI menyatakan sama ada Kerajaan telah memutuskan untuk membatalkan hak tunggal AP yang diberikan kepada BERNAS untuk mengimport beras, dan sekiranya ya, bilakah ia akan mengambil tindakan.

**JAWAPAN**

**Tuan Yang Dipertua,**

Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani masih mengekalkan hak tunggal BERNAS sebagai pengimport beras sehingga kini. Perkara ini adalah selaras dengan Perjanjian Konsesi antara Kerajaan dengan BERNAS yang berkuat kuasa sehingga 10 Januari 2021 yang melantik BERNAS sebagai pengimport tunggal beras untuk kegunaan domestik. Status sebagai pengimport tunggal tidak diberikan secara percuma kepada BERNAS. Sebaliknya BERNAS perlu melaksanakan tanggungjawab sosial seperti yang termaktub dalam Perjanjian Penswastaan. Antara obligasi sosial yang dilaksanakan oleh BERNAS adalah:

- i. mengurus dan mengekalkan stok penimbal negara sebanyak pada setiap masa;
- ii. mengurus semua Pusat Belian Padi;
- iii. menjadi Pembeli Terakhir Padi pada Harga Minimum Terjamin;
- iv. menguruskan Skim Subsidi Harga Padi dan Insentif Peningkatan Hasil (IPH); dan
- v. menguruskan Skim Kilang-Kilang Bumiputera.

BERNAS juga telah dipertanggungjawabkan dengan tugas-tugas utama untuk melindungi kepentingan pengguna seperti:

- i. memastikan harga beras yang berpatutan dan stabil;
- ii. memastikan bekalan beras negara sentiasa mencukupi; dan
- iii. memastikan kualiti dan gred beras mematuhi peruntukan akta dan peraturan yang telah ditetapkan.

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN  
DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN : BAGI JAWAB LISAN**

**DARIPADA : DATUK AHMAD JAZLAN BIN YAAKUB  
[MACHANG]**

**SOALAN : 27**

**TARIKH : 12 JUN 2014 (KHAMIS)**

**Datuk Ahmad Jazlan bin Yaakub [Machang] minta MENTERI PENGANGKUTAN menyatakan:**

- (a) apakah rasional Kementerian menangguhkan Ujian Lesen Memandu Kenderaan Automatik dan bilakah ujian ini akan dilaksanakan; dan
- (b) adakah dengan pengenalan Ujian Lesen Memandu Kenderaan Automatik ini, modul pembelajaran dan pengajaran serta ujian penilaian akan diubah.

## **JAWAPAN**

Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Kerajaan sememangnya tidak menangguhkan pelaksanaan Kurikulum Pendidikan Memandu (KPP) bagi kenderaan transmisi automatik kerana berdasarkan perancangan awal, kurikulum tersebut akan dilaksanakan sepenuhnya pada penghujung tahun 2014. Ini mengambilkira *timeline* pelaksanaan yang telah dijadualkan yang melibatkan program latihan kepada pengajar dan persediaan rapi oleh pihak industri memandu.
- (b) Bagi tujuan pelaksanaan KPP bagi kenderaan transmisi automatik ini, beberapa pindaan perlu dilakukan terhadap modul pembelajaran dan pengajaran dalam kurikulum memandu, sistem ujian memandu dan kelas lesen untuk membolehkan kenderaan transmisi automatik digunakan dalam ujian memandu. Pindaan modul pembelajaran dan pengajaran ini adalah selaras dengan keperluan kemahiran kawalan dan pengendalian kenderaan yang bertransmisi automatik sebagaimana yang telah dilaksanakan di beberapa negara seperti Jepun, Korea dan Singapura.

## **MAKLUMAT TAMBAHAN**

1. Kerajaan dalam usaha untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya, Kerajaan telah mengambil inisiatif menggubal semula Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP) sedia ada. KPP ini melibatkan:
  - (i) rombakan terhadap kurikulum motokar kelas D transmisi manual dan motosikal kelas B; dan
  - (ii) pengenalan kepada latihan dan ujian bagi motokar transmisi automatik – kelas D
2. Penambahbaikan KPP sedia ada ini juga merupakan usaha berterusan Kerajaan untuk meningkatkan kualiti dan mutu pembelajaran di institusi memandu bagi menghasilkan generasi pemandu yang kompeten, mematuhi peraturan dan berhemah. Berdasarkan Jadual Pelaksanaan KPP baru tersebut, adalah dijangkakan KPP Baru akan dapat dilaksanakan secara mulai tahun 2014.
3. Analisis yang dilakukan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya (MIROS) mendapati, faktor kemalangan jalan raya adalah disebabkan oleh faktor-faktor berikut:
  - (i) sikap/kecuaian manusia – 85.74%;
  - (ii) keadaan jalan raya dan persekitaran - 10.62%; dan
  - (iii) kerosakan teknikal kenderaan 3.64%.

4. Kajian MIROS juga mendapati kebanyakannya daripada calon-calon yang telah lulus ujian memandu berada di tahap yang asas dalam taksonomi pembelajaran. Maka dengan itu, suatu gerak kerja yang intensif dan berkesan untuk menangani isu manusia ini harus dilakukan untuk mengurangkan jumlah kemalangan dan seterusnya mengelakkan kematian disebabkan kemalangan jalan raya.
5. Bagi menangani kemalangan jalan raya melalui intervensi pendidikan pemandu, Kementerian Pengangkutan telah menubuhkan satu jawatankuasa untuk menambahbaik kurikulum tersebut sebagai salah satu inisiatif untuk melahirkan pemandu-pemandu dan penunggang-penunggang yang berhemah. Kurikulum yang sedia ada telah dikaji dan dikemaskini melalui beberapa siri bengkel dan perbincangan antara pelbagai pihak termasuk mereka yang pakar dan pihak industri.

6. Hasilnya satu kurikulum yang baru telah disiapkan dalam bentuk matrik taksonomi pembelajaran dan juga ringkasan kurikulum.

LEARNING TAXONOMY			
LEVEL	Cognitive	Psychomotor	Affective
<i>BASIC</i>	<i>1. RECOGNISE</i>	<i>1. PERCEPTION</i>	<i>1. RECEIVING</i>
	<i>2. COMPREHEND</i>	<i>2. SET</i>	<i>2. RESPONDING</i>
<i>INTERMEDIATE</i>	<i>3. APPLICATION</i>	<i>3. GUIDED RESPONSE</i>	<i>3. VALUING</i>
	<i>4. ANALYSIS</i>	<i>4. MECHANISM</i>	<i>4. ORGANIZATION</i>
<i>ADVANCE</i>	<i>5. SYNTHESIS</i>	<i>5. COMPLEX RESPONSE</i>	<i>5. CHARACTERIZATION</i>
	<i>6. EVALUATION</i>	<i>6. ADAPT</i>	
		<i>7. ORIGINATE</i>	

7. Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP) baru ini berdasarkan hasil pembelajaran (*learning outcome based*) di mana penekanan akan diberikan terhadap aspek kognitif (cognitive), kemahiran (psychomotor) dan sikap (affective). Langkah ini adalah bertujuan untuk menghasilkan pemandu yang kompeten, mematuhi peraturan lalu lintas dan berhemah di samping menerapkan budaya “*safety first*” dalam diri pemandu.
8. Rangka kerja di bawah pelaksanaan kurikulum KPP baru adalah seperti berikut:
- (i) atribut pemandu
  - (ii) kurikulum berdasarkan hasil pembelajaran
  - (iii) keseimbangan aras pembelajaran

- (iv) sistem penyampaian
- (v) sistem ujian memandu
- (vi) perluasan lesen Percubaan (PDL)
- (vii) pengredan Institut Memandu

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN  
DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN : JAWAB LISAN**

**DARIPADA : DATO' KAMARUDIN JAAFAR [ TUMPAT ]**

**TARIKH : 12 JUN 2014 (KHAMIS)**

**SOALAN : 28**

**Dato' Kamarudin bin Jaffar [ Tumpat ]** minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan adakah Kementerian mempunyai cadangan dan perancangan untuk meningkatkan lagi kemudahan (facilities) di Lapangan Terbang Kota Bharu memandangkan suasannya yang amat padat sekarang.

**Jawapan:**

Tuan Yang Di Pertua,

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat Tumpat, Kementerian mempunyai cadangan dan perancangan untuk meningkatkan lagi kemudahan di Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra, Kota Bharu. Peningkatan kemudahan yang dimaksudkan adalah untuk memperbesarkan bangunan terminal lapangan terbang tersebut. Dalam hal ini, pihak Kementerian sedang berusaha untuk mendapatkan peruntukan siling bagi projek pembesaran terminal tersebut daripada pihak Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri melalui RMKe-11.

Disediakan oleh : Muhamad Mahfuz Bin Mohd Hatar  
Telefon Pejabat : 03-8886 6221  
Telefon Bimbit : 017-3745484  
E-mel : mahfuz@mot.gov.my

Disemak oleh : Wan Said Wan Chek  
Telefon Pejabat : 03-8886 6044  
Telefon Bimbit : 019-260 4723  
E-mel : wan\_said@mot.gov.my

## **Maklumat Tambahan**

1. Kemudahan-kemudahan sedia ada di LTSIP adalah seperti berikut:
  - b) Bangunan Terminal seluas 12,000 meter persegi dengan kapasiti 1.5 juta penumpang setahun;
  - c) Pengendalian penumpang waktu puncak sebanyak 800 orang per satu jam;
  - d) Tahap keselesaan penumpang : 20.86 meter persegi;
  - e) Jumlah kaunter *check-in* : 14 unit, kaunter kastam: 2 unit, dan kaunter kuarantin: 1 unit;
  - f) Apron bagi operasi tiga (3) pesawat *power-in/push-out* dan dua pesawat *power-in/power-out*;
  - g) Sistem *Aeronautical Ground Lighting* (AGL);
  - h) Sistem Peralatan Pendaratan (ILS/GP-LLZ) dan peralatan pemaliman termasuk DVOR/DME/NBD;
  - i) Kemudahan untuk *General Aviation* (GA), helikopter dan akademi latihan penerbangan;
  - j) Kemudahan Bomba dan Penyelamat bagi operasi Cat. 6 (Category 6) – sesuai untuk pesawat jenis A320/B737; dan
  - k) Stesen bangunan dan peralatan meteorologi.
2. MOT telah mengemukakan permohonan berkaitan pembesaran bangunan terminal dan apron parkir di Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu kepada Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri untuk dipertimbangkan dalam *Rolling Plan 4* (RP4, RMKe-10) pada 30 Jun 2013 melalui e-Permohonan SPPII. Anggaran kos keseluruhan projek menaik taraf tersebut adalah RM200 juta yang merangkumi kerja-kerja seperti berikut:

- (i) Pembesaran dan menaiktaraf bangunan terminal bagi menampung 2.5 juta penumpang setahun dari 1.5 juta penumpang sedia ada;
  - (ii) Pembinaan bangunan *Central Utility Building* (CUB) yang baru;
  - (iii) Penyusunan/penkonfigurasian semula kawasan pemakiran pesawat;
  - (iv) Pelupusan dan pembangunan semula Balai Bomba Lapangan Terbang ke kawasan bertentangan terminal;
  - (v) Pembesaran kawasan pemakiran kenderaan di lokasi baru; dan
  - (vi) Lain-lain infrastruktur dan kerja-kerja berkaitan
3. Prestasi pergerakan penumpang, kargo dan pesawat bagi Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu adalah seperti **Jadual 1**.

**Jadual 1:** Prestasi Pergerakan Penumpang, Kargo Dan Pesawat Bagi Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Penumpang</b>	1,003,162	1,047,755	1,132,345	1,259,205	1,585,238
<b>Kargo (tan metrik)</b>	184.88	177.47	164.26	147.18	179.24
<b>Pesawat</b>	13,709	13,180	15,304	17,112	20,527

4. Prestasi pergerakan penumpang di LTSIP pada tahun 2013 telah mencatatkan peningkatan sebanyak 25.89% berbanding pada

tahun 2012. Peningkatan ini menunjukkan jumlah pengendalian penumpang di LTSIP iaitu sebanyak 1,585,238 telah melebihi kapasiti terminal sedia ada sebanyak 1.5 juta penumpang setahun.

5. Baru-baru ini, pihak MOT melalui surat bertarikh 24 April 2014 dan 2 Mei 2014 telah mengemukakan maklumbalas kepada EPU,JPM ke atas perkara-perkara berbangkit semasa Mesyuarat Jawatankuasa Pemeriksaan Bajet *Rolling Plan* ke-4 (2015) Rancangan Malaysia Ke-10 – Kementerian Pengangkutan pada 24 April 2014. Maklumbalas tersebut adalah seperti berikut:
  - (i) MOT turut mengemukakan skop kerja, justifikasi serta anggaran kos bagi projek pembesaran dan menaiktaraf LTSIP, Kota Bharu. Anggaran kos yang dikemukakan adalah sebanyak RM172 juta; dan
  - (ii) Bahawa projek ini masih diperlukan dan menjadi keutamaan untuk dilaksanakan.
6. Projek Menaik Taraf Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu yang telah dilaksanakan pada tahun 2010 adalah seperti berikut:
  - i) Projek ini telah bermula pada 14 Jun 2010 dan siap pada 11 September 2011
  - ii) Kos projek adalah sebanyak RM 45.5 juta dan perunding projek adalah Jurutera Perunding Zaaba Sdn. Bhd. Kontraktor bagi projek ini adalah Wira Akil Holding Sdn. Bhd.

- iii) Di antara skop kerja Projek Menaik Taraf Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu adalah seperti berikut:
- a) Pemanjangan landasan dari 1,981 meter ke 2,400 meter dengan lebar 45 meter dari RWY 28;
  - b) Penyediaan sebahagian *Parallel Taxiway* bagi operasi pesawat Kod C termasuk *Connecting Taxiway* berkaitan;
  - c) Penyediaan satu *Connecting Taxiway* baru bagi operasi pesawat Kod C;
  - d) Penyusunan semula kawasan memakir sedia ada bagi operasi pesawat B737-800 termasuk VDGS;
  - e) Kawasan memakir helikopter baru termasuk satu *Connecting Taxiway*;
  - f) Jalan masuk ke kawasan *General Aviation* (GA) dan helikopter baru;
  - g) Sistem *Aeronautical Ground Lighting* (AGL) bagi kawasan pemanjangan landasan, *taxiway* baru dan kerja kabel serta elektrik berkaitan;
  - h) Pengalihan sistem *Localizer* (LLZ) bagi sistem *Instrument Landing System* (ILS) sedia ada di bahagian RWY 28;
  - i) Bangunan Meteorologi baru di lokasi yang disediakan termasuk padang cerapan meteorologikal;
  - j) Pengalihan kabel *fibre optic* sedia ada yang terletak di kawasan apron helikopter baru dan laluan *parallel taxiway*; dan
  - k) Pengalihan galangan tiang bekalan elektrik dan kabel TNB ke DVOR.

7. Syarikat penerbangan tempatan yang beroperasi di Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra, Kota Bharu adalah seperti berikut:

SYARIKAT PENERBANGAN	DESTINASI	KEKERAPAN (SEMINGGU)
Malaysia Airlines (MAS)	Kota Bharu - KLIA	41 kali
Air Asia	Kota Bharu - KLIA2	63 kali
	Kota Bharu - Kota Kinabalu	3 kali
	Kota Bharu - Singapura	4 kali
	Kota Bharu - Kuching	3 kali
FireFly	Kota Bharu - Subang	78 kali
	Kota Bharu - Pulau Pinang	14 kali
	Kota Bharu – Johor Bahru	6 kali
Malindo Air	Kota Bharu - Subang	56 kali
	Kota Bharu – Pulau Pinang	46 kali
<b>Jumlah</b>		<b>272 kali</b>

8. Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP), Kota Bharu juga mengendalikan penerbangan *off-shore* daripada Malaysian Helicopter Aviation Services (MHS) dan Weststar Aviation Services Sdn. Bhd. Sekolah penerbangan yang beroperasi di LTSIP adalah Asia Pacific Flight Training (APFT) bermula Januari 2006.
9. Syarat-syarat yang ditetapkan bagi membolehkan sesebuah lapangan terbang diiktiraf sebagai lapangan terbang antarabangsa adalah seperti berikut:
- (i) dilengkapi dengan kemudahan CIQ (*Customs, Immigration & Quarantine*) iaitu mempunyai kaunter perkhidmatan kastam, imigresen dan kuarantin;

- (ii) mempunyai balai ketibaan dan berlepas yang berasingan untuk domestik dan antarabangsa;
- (iii) mempunyai ruang menunggu untuk penumpang domestik dan antarabangsa yang berasingan;
- (iv) mempunyai kemudahan pejabat-pejabat kerajaan berkaitan;
- (v) mempunyai kemudahan perkhidmatan seperti di perenggan (i) hingga (iv) di atas yang beroperasi selama 24 jam;
- (vi) mempunyai penerbangan antarabangsa berjadual; dan
- (vii) penentuan oleh Kerajaan untuk menjadikan lapangan terbang ini sebagai pintu masuk utama (*gateway*) dalam polisi penerbangan negara.