



MENGGAPAI PUNCAK KEJAYAAN



Penyataan Misi

Untuk menggalakkan industri penerbangan awam yang berdaya maju dari segi komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya saing dalam menyokong pertumbuhan ekonomi negara



Fungsi-fungsi MAVCOM

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] merupakan suatu Akta untuk menubuhkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia bagi mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam dan untuk memberi peruntukan bagi fungsi dan kuasanya dan perkara yang berkaitan. Fungsi MAVCOM seperti yang termaktub dalam Akta 771 adalah termasuk, tetapi tidak terhad kepada yang berikut:

FUNGSI MAVCOM SEPERTI YANG DITETAPKAN DALAM AKTA 771



MEWUJUDKAN RANGKA KERJA BERDAYA SAING YANG MENGGALAKKAN PERSEKITARAN KOMERSIAL YANG TEGUH, STABIL DAN MAMPAN

Mengawasi dan menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam

Menggalakkan pelaburan yang tepat pada waktunya dalam industri penerbangan awam

Memaksimumkan nilai ekonomi mana-mana bantuan kewangan yang diberikan oleh Kerajaan Persekutuan kepada industri penerbangan awam

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian pertikaian antara penyedia perkhidmatan



MEMUPUK KESEDARAN MENGENAI HAK PENGGUNA DAN MENYEDIAKAN PLATFORM BAGI PENYELESAIAN ADUAN

Memperuntukkan suatu **mekanisme bagi penyelesaian aduan pengguna**

Berunding dengan pihak industri, kerajaan dan kumpulan pengguna lain mengenai perkara yang menjadi kepentingan kepada pengguna

Menggalakkan suatu persekitaran yang membolehkan pengguna penerbangan mendapat akses dan maklumat dengan cara yang telus kepada pilihan produk dan perkhidmatan yang berkualiti tinggi dan pada harga yang berpatutan

Menerima dan menyebarkan maklumat mengenai perkara yang menjadi kepentingan kepada pengguna atau perkhidmatan yang diberikan oleh pemegang lesen dan pemegang permit



MENGGALAKKAN PERHUBUNGAN DOMESTIK DAN ANTARABANGSA UNTUK MENDORONG PERTUMBUHAN EKONOMI DAN PEMBANGUNAN NEGARA

Memperbaiki perhubungan Malaysia pada peringkat antarabangsa dan tempatan serta menggalakkan pertalian ekonomi, integrasi, pertumbuhan, perdagangan, pelaburan dan pelancongan

Memudahkan dan menyelaraskan perkara yang menjadi kepentingan kepada industri penerbangan awam Malaysia antara penyedia perkhidmatan penerbangan dengan agensi kerajaan pada peringkat tempatan dan antarabangsa

Menasihati pihak kerajaan, mentadbir dan mengurus laluan di bawah obligasi perkhidmatan awam (seperti Perkhidmatan Udara Luar Bandar di Malaysia Timur)

Mentadbir, menguntukkan dan mengurus **Hak Trafik Udara**

Memantau penguntukan slot bagi syarikat penerbangan atau pengendali pesawat udara lain

Melaksanakan **apa-apa fungsi lain** yang berkaitan atau berbangkit daripada fungsi yang ditetapkan di bawah Akta 771

Peranan MAVCOM adalah berlainan daripada peranan Kementerian Pengangkutan (MOT) dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). MOT bertanggungjawab terhadap penggubalan dasar industri serta perbincangan antara kerajaan dan kerajaan lain (termasuk untuk menerajui rundingan dua hala atau berbilang hala mengenai Hak Trafik Udara), manakala CAAM mengawal selia perkara-perkara teknikal dan keselamatan bagi industri penerbangan awam di Malaysia.



Isi Kandungan

PENYATAAN MISI 03

FUNGSI-FUNGSI MAVCOM 04

SEKAPUR SIRIH MENTERI PENGANGKUTAN 06

PERUTUSAN Pengerusi Eksekutif 10

LAPORAN EKSEKUTIF 14

Bahagian 1: Hak Trafik Udara dan Pelesenan	14
Bahagian 2: Inisiatif-inisiatif Berteraskan Pengguna	21
Bahagian 3: Petikan mengenai Lapangan Terbang	27
Bahagian 4: Pemberian Nasihat Dasar dan Persaingan	32
Bahagian 5: Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak	35

SURUHANJAYA DAN TADBIR URUS 42

Kuasa Suruhanjaya	42
Keanggotaan Suruhanjaya	42
Kod kelakuan	43
Mesyuarat Suruhanjaya	43
Jawatankuasa-jawatankuasa Suruhanjaya	45
Anggota Suruhanjaya	48
Pengurusan Kanan	58



PENYATA KEWANGAN 64

INDEKS 88

Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2022	88
Senarai Laporan yang Diterbitkan oleh MAVCOM pada tahun 2022	92
MAVCOM di dalam Media 2022	93



Sekapur Sirih Menteri Pengangkutan



Pada bulan Disember 2022, saya diberikan peluang untuk sekali lagi menerajui Kementerian Pengangkutan (MOT). Saya diamanahkan untuk meneruskan dan membangunkan sistem pengangkutan udara yang cekap, berteraskan ekonomi, dan selamat bagi pengguna dan sektor kargo, serta merancang dan melaksanakan projek-projek infrastruktur bagi memenuhi permintaan pengangkutan udara. Pelantikan saya sebagai Menteri Pengangkutan berlaku pada masa yang unik dan mencabar bagi industri penerbangan awam Malaysia kerana pihak berkepentingan industri penerbangan masih terkesan oleh impak pasca pandemik COVID-19 ketika negara memasuki fasa endemik.

Namun demikian, tahun 2022 merupakan tahun yang penting bagi industri penerbangan kerana sempadan antarabangsa telah dibuka semula pada 1 April 2022. Kemajuan positif ini mendorong kepada pemulihan sektor yang ketara, di mana jumlah trafik penumpang meningkat sebanyak 398.7 peratus tahun-ke-tahun (YoY), mencecah 54.9 juta penumpang. Jumlah ini adalah bersamaan dengan 50.3 peratus daripada tahap pra-pandemik COVID-19.

Walaupun terdapat momentum pemulihan yang stabil, syarikat-syarikat penerbangan masih menghadapi persekitaran operasi yang mencabar dan cabaran kewangan yang ketara. Banyak syarikat penerbangan mengalami masalah kapasiti disebabkan oleh kekurangan pesawat, juruterbang, dan kru kabin, serta kekurangan kakitangan teknikal dan bukan teknikal. Hal ini antaranya disebabkan oleh pengurangan tenaga kerja, pengecilan operasi, dan penstrukturan semula perniagaan oleh syarikat-syarikat penerbangan, atau merupakan kombinasi faktor-faktor ini sepanjang pandemik.

Kekangan ini juga secara tidak langsung menyebabkan gangguan penerbangan dan orang ramai menyuarakan kebimbangan mereka mengenai tahap perkhidmatan syarikat-syarikat penerbangan dan lapangan terbang, terutamanya semasa tempoh perjalanan puncak seperti musim perayaan.

Sementara industri penerbangan sedang menjalankan usaha untuk memperbaiki operasinya, kadar tambang udara yang tinggi semasa tempoh perjalanan puncak tetap menjadi isu yang signifikan, terutamanya bagi mereka yang ingin pulang ke kampung halaman di Sabah dan Sarawak semasa musim perayaan seperti Tahun Baru Cina, Hari Raya Aidilfitri, Gawai dan Kaamatan, serta sambutan Krismas dan Tahun Baru. Hal ini terutama sekali selepas mereka tidak dapat pulang ke kampung pada tahun 2020 dan 2021 ekoran penularan pandemik.

MOT mengambil aduan dan rungutan pengguna mengenai perkara ini dengan serius kerana penerbangan merupakan mod pengangkutan utama ke kampung halaman mereka. Oleh itu, MOT telah memperkenalkan beberapa inisiatif pada tahun 2022 dan 2023 untuk meringankan beban rakyat.



Sebagai contoh, MOT, bersama-sama dengan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) dan syarikat-syarikat penerbangan domestik, berjaya mengurangkan harga tambang penerbangan kelas ekonomi satu hala secara signifikan bagi kebanyakan laluan dari Semenanjung Malaysia ke Sabah dan Sarawak semasa tempoh perayaan Hari Raya Aidilfitri pada tahun 2022, melalui peningkatan kekerapan penerbangan. Berdasarkan pemerhatian Suruhanjaya pada 16 April 2022, majoriti harga tambang tiket penerbangan telah jatuh antara RM300 dan RM500. Ini jauh lebih rendah berbanding tambang yang diperhatikan pada dan sebelum 14 April 2022, iaitu antara RM700 dan RM1,200.

Pada Julai 2023, MOT mengumumkan "FlySiswa" pada pertama kalinya, iaitu program yang memberikan subsidi tiket penerbangan sebanyak RM300 untuk pelajar universiti awam. Subsidi ini bertujuan untuk mengatasi masalah kos sara hidup serta memperkuat hubungan antara Semenanjung Malaysia dengan Sabah, Sarawak, dan Labuan. Melalui sumbangan kewangan oleh kerajaan dan Suruhanjaya, inisiatif ini akan memberi manfaat kepada lebih daripada 56,000 pelajar di seluruh negara. FlySiswa kemudiannya diperluaskan kepada pelajar dari politeknik dan kolej komuniti di bawah Kementerian Pendidikan Tinggi (KPT), serta matrikulasi dan Institut Pendidikan Guru di bawah Kementerian Pendidikan (KPM).

Saya berhasrat untuk meneroka pelbagai kaedah lain seperti menggalakkan syarikat penerbangan untuk meningkatkan kapasiti semasa tempoh perjalanan puncak seperti musim perayaan, daripada memilih untuk menguatkuasakan mekanisme kawalan harga tiket penerbangan, yang pada dasarnya akan menyebabkan herotan pasaran. Sebaliknya, adalah lebih bermanfaat bagi pertumbuhan sektor penerbangan Malaysia untuk syarikat-syarikat penerbangan mengamalkan konsep "Harga Dinamik" dengan penyesuaian harga tambang mengikut dinamik penawaran dan permintaan. Konsep ini digunakan oleh syarikat penerbangan secara global kerana ia menggalakkan promosi persaingan sihat dalam industri, yang turut memberi manfaat kepada pengguna dengan penyediaan lebih banyak pilihan dan kos.

Walaupun menghadapi pelbagai cabaran, industri masih mencatatkan pencapaian penting, seperti kemasukan syarikat-syarikat penerbangan baru ke dalam pasaran. Bagi aspek penambahan rangkaian pula, tahun 2022 menyaksikan peningkatan kedudukan kesalinghubungan udara Malaysia kepada nombor kelima di ASEAN, mengatasi Filipina. Sepanjang tahun yang dipantau, Malaysia disalinghubungkan kepada 83 destinasi antarabangsa. Ini merupakan jumlah kesalinghubungan udara ketiga tertinggi dalam kalangan negara-negara ASEAN.

Sementara itu, Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur, Terminal 1 dan Terminal 2 (KLIA Terminal 1 dan 2) mengekalkan kedudukannya sebagai lapangan terbang keempat di ASEAN yang mempunyai paling banyak kesalinghubungan udara. Peningkatan dalam kesalinghubungan udara menyumbang kepada penambahan kapasiti tempat duduk antarabangsa ke destinasi-destinasi utama ekoran pembukaan sempadan antarabangsa. Pembukaan sempadan antarabangsa membolehkan syarikat-syarikat penerbangan menambah kapasiti antarabangsa dengan lebih banyak, terutamanya pada separuh kedua tahun 2022. Secara purata, pada tahun 2022, negara-negara ASEAN telah mencatatkan pertumbuhan kapasiti kerusi antarabangsa sebanyak 262.1 peratus YoY.

Seiring dengan pemulihan berterusan dalam industri daripada pandemik, kami turut menyaksikan usaha yang dipertingkatkan dalam menambahbaik perlindungan pengguna penerbangan. Dalam hal ini, saya memberi pujian kepada Suruhanjaya kerana berjaya mengaturkan webinar antarabangsa hibrid pertama Malaysia mengenai perlindungan pengguna penerbangan yang bertajuk "*Charting a New Frontier: Aviation Consumer Protection Needs Today and Beyond*". Webinar tersebut merupakan sebahagian daripada strategi lobi kerajaan dan salah satu inisiatif utama dalam kerjasama dengan kedua-dua pengawal selia, MAVCOM, dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (CAAM) untuk pemilihan semula Malaysia sebagai Ahli Majlis International Civil Aviation Organization (ICAO) di bawah Bahagian III bagi penggal keenam berturut-turut. Malaysia



telah berjaya mencapai matlamatnya untuk dipilih semula dan adalah mengagumkan untuk melihat penyertaan peserta dari seluruh dunia yang mewakili kerajaan, pengawal selia, pembekal perkhidmatan penerbangan, serta pakar dalam bidang penerbangan dan perlindungan pengguna yang melaksanakan pelbagai usaha dalam melindungi hak-hak pengguna sambil mengekalkan daya saing industri dalam era penerbangan yang baru ini. Hasil dari pembelajaran yang didapati dari webinar ini digunakan untuk meningkatkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) yang akan diwartakan pada tahun 2024.

“Satu lagi pencapaian penting bagi industri telah dicapai pada Oktober 2022 apabila CAAM dikembalikan semula sebagai pengawal selia keselamatan dan teknikal Kategori 1 dalam penarafan Penilaian Keselamatan Penerbangan Antarabangsa oleh Federal Aviation Administration (FAA) di Amerika Syarikat, memberikan keyakinan kepada pengguna penerbangan untuk terbang semula dan melakarkan impak positif kepada ekonomi negara.”

Pada tahun 2022, kita juga menyaksikan pelbagai anugerah yang diiktiraf secara antarabangsa yang diberikan oleh Airports Council International (ACI) kepada lapangan-lapangan terbang Malaysia untuk kategori Asia-Pasifik. KLIA Terminal 1 & 2 memenangi anugerah Lapangan Terbang Paling Bersih dan Menyenangkan serta anugerah Lapangan Terbang dengan Kakitangan yang Paling Berdedikasi dan Pengalaman Perjalanan Lapangan Terbang yang Paling Mudah. Manakala Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK) memenangi Anugerah Terbaik Lapangan Terbang mengikut Saiz dan Wilayah untuk Asia-Pasifik bagi bilangan penumpang antara 2 hingga 5 juta penumpang setahun. Pengiktirafan ini ialah hasil daripada pengenalan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan

Terbang oleh Suruhanjaya, yang penting untuk memastikan lapangan terbang kita beroperasi secara cekap dan memberikan pengalaman yang lancar kepada penumpang dan komuniti lapangan terbang secara keseluruhan. Kriterianya memberi pembelajaran yang berharga dan garis panduan bagi lapangan terbang Malaysia untuk mencontohi standard global yang tertinggi.

Saya gembira bahawa penguatkuasaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang dilanjutkan semula pada April 2022 selepas 26 bulan moratorium untuk membantu pemulihan sektor penerbangan pasca pandemik. Pelaksanaan penuh Rangka Kerja QoS di KLIA Terminal 1 dan 2 dijangka akan selesai pada suku kedua tahun 2024. Manakala bagi lapangan terbang lain, fasa pembangunan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di lapangan terbang Subang, Kota Kinabalu, dan Langkawi juga telah diselesaikan pada tahun 2023. Kerja sedang dijalankan untuk melengkapkan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang bagi lapangan-lapangan terbang lain di Malaysia secara berperingkat.

Walaupun terdapat kemajuan yang telah dicapai dan anugerah yang diterima, kami menyedari keperluan untuk penambahbaikan lanjut di lapangan terbang untuk manfaat rakyat serta menggalakkan kesalinghubungan. Selaras dengan ini, pelbagai inisiatif seperti pembangunan Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah (SZB) dan peningkatan Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN), serta pembangunan aerotren dan sistem pengendalian bagasi (BHS) di KLIA Terminal 1 akan dijalankan pada tahun yang akan datang. Bagi pengguna Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS), kami turut memberikan keutamaan kepada inklusiviti bagi penumpang dengan mobiliti terhad (PRM) untuk melakukan perjalanan dengan fasiliti landasan kerusi roda yang dipertingkatkan di 7 lapangan terbang di Sabah dan Sarawak termasuk Kota Kinabalu (BKI), Kuching (KCH), Sibul (SBW), Labuan (LBU), Lahad Datu (LDU), Limbang (LMN), dan Miri (MYI). Sumbangan kewangan yang penting oleh Suruhanjaya kepada projek ini harus dipuji kerana pembinaan 7 unit landasan kerusi roda telah selesai dan dioperasikan melalui 2 fasa pada tahun 2023.



Selain itu, pada tahun 2023, kami akan menggalakkan penggunaan amalan Alam Sekitar, Sosial, dan Tadbir Urus (ESG) yang lebih meluas dalam industri dengan menggalakkan lebih banyak syarikat penerbangan tempatan untuk mengguna pakai bahan api penerbangan mampan (SAF). Hal ini sejajar dengan usaha negara ke arah mencapai pelepasan karbon sifar bersih menjelang tahun 2050 dan komitmen kami kepada Skim Pengurangan dan Mengimbangi Karbon bagi Penerbangan Antarabangsa (CORSIA) ICAO, memodenkan armada pesawat dan meningkatkan kecekapan operasi untuk mengurangkan kadar pelepasan karbon di negara ini.

Saya berharap momentum ini akan berterusan pada tahun 2023 dan seterusnya memperkukuhkan sektor penerbangan dengan lebih lanjut pasca pandemik. Untuk membawa perubahan, semua pihak perlu berusaha tanpa henti. Pembuat dasar, pengawal selia, syarikat penerbangan, lapangan terbang, pengendali darat, dan pihak lain perlu mengembalikan industri penerbangan ke tahap pra-pandemik dan membina ketahanan dalam industri. Saya berharap Malaysia sekali lagi menjadi pusat penerbangan yang dinamik di rantau Asia Tenggara.

Dengan pencapaian ini, saya berharap dapat terus bekerjasama rapat dengan Suruhanjaya untuk menggalakkan pemulihan sektor dan membangunkan industri penerbangan yang mampan dan kukuh bagi masa hadapan. Selain itu, saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi penghargaan dan penghormatan yang mendalam bukan hanya kepada Suruhanjaya, tetapi juga kepada pihak berkepentingan lain seperti CAAM, syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang, pengendali darat, dan semua penyedia perkhidmatan penerbangan lain atas komitmen mereka kepada penambahbaikan sektor serta inisiatif-inisiatif yang telah dilaksanakan pada tahun 2022.

Anthony Loke Siew Fook
Menteri Pengangkutan



Perutusan Pengerusi Eksekutif



Dalam penerbitan laporan tahunan ini, adalah dengan amat berbesar hati saya mengucapkan tahniah kepada YB Menteri Pengangkutan, YB Tuan Anthony Loke Siew Fook, dan Timbalan Menteri Pengangkutan, YB Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah dalam menjalankan tugas buat kali kedua. Kepimpinan dan visi mereka untuk sektor pengangkutan Malaysia telah memainkan peranan penting dalam mempercepatkan pemulihan industri penerbangan selepas pandemik COVID-19.

Selain itu, saya juga ingin mengucapkan setinggi-tinggi tahniah kepada Datuk Seri Long See Wool atas pemilihan semula beliau sebagai Anggota Suruhanjaya, serta kepada Datuk Roger Tan Kor Mee dan Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad atas pelantikan mereka sebagai Anggota Suruhanjaya yang terbaru. Pengetahuan dan pengalaman luas mereka dalam sektor swasta dan awam merupakan aset yang signifikan kepada Suruhanjaya serta industri penerbangan.

Tahun lepas menjadi bukti kepada daya tahan dan kebolehsesuaian industri penerbangan. Industri penerbangan kini menyaksikan tanda-tanda pemulihan dan pertumbuhan yang cergas selepas berjaya menangani cabaran yang belum pernah terjadi sebelum ini, ekoran penularan pandemik COVID-19. Antara perkembangan

industri positif termasuk pembukaan semula sempadan antarabangsa Malaysia pada bulan April 2022 yang memulihkan semula perjalanan serta kesalinghubungan udara, mengukuhkan pergerakan penumpang dan membina semula hubungan negara dengan komuniti global.

ULASAN TAHUN 2022 DAN RAMALAN INDUSTRI PENERBANGAN MALAYSIA

Tahun 2022 merupakan detik penting bagi industri, di mana syarikat penerbangan mula melihat cahaya di hujung terowong. Menurut International Air Transport Association (IATA), kerugian bersih syarikat penerbangan dijangka berkurang secara ketara dari tahun-tahun sebelumnya, dengan ramalan bahawa syarikat penerbangan akan kembali meraih keuntungan pada tahun 2023. Optimisme ini disokong oleh unjuran pendapatan yang diramalkan serta peningkatan inventori penerbangan, menandakan permintaan yang kukuh bagi perjalanan udara dan perkhidmatan kargo. Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) juga menjangkakan peningkatan yang besar dalam trafik penumpang udara, mengukuhkan trajektori positif industri.

Pada tahun dalam tinjauan, kita telah menyaksikan kebangkitan permintaan perjalanan oleh pengguna yang dikenali sebagai '*Revenge Travel*'. Penyambungan semula dan pengenalan laluan perkhidmatan udara baru oleh syarikat penerbangan tempatan, serta kelonggaran sekatan perjalanan di seluruh dunia telah menyumbang kepada pemulihan trafik penumpang ke Malaysia secara signifikan. Jumlah trafik penumpang keseluruhan meningkat sebanyak 398.7 peratus tahun-ke-tahun (YoY), mencapai 54.9 juta penumpang atau 50.3 peratus daripada tahap pra-pandemik. Suruhanjaya meramalkan trafik penumpang bagi tahun 2023 akan berada di antara 74.6 juta dan 80.8 juta penumpang. Ini merupakan jangkaan pertumbuhan antara 40 peratus dan



52 peratus YoY, membawa trafik Malaysia ke 68 peratus hingga 74 peratus dari tahap tahun 2019. Berdasarkan statistik ini, kita boleh menjangkakan bahawa peningkatan trafik penumpang akan menyumbang terhadap impak ekonomi positif kepada Malaysia.

Seiring dengan perkembangan ini, kita terus menyaksikan pengembangan strategik dalam jumlah kargo udara, didorong oleh kemunculan e-dagang dan permintaan untuk komponen elektrik dan elektronik (E&E). Oleh sebab itu, trafik kargo udara untuk tahun 2023 diramalkan akan meningkat antara 3 peratus dan 4.8 peratus YoY kepada antara 22.4 bilion dan 22.8 bilion tan kargo per kilometer (FTK). Perkembangan ini adalah penting bagi ekonomi negara dan rantaian bekalan global kita, mencerminkan peranan penting perkhidmatan kargo udara dalam dunia yang semakin berkait ini.

Selain itu, Suruhanjaya telah menerima jumlah keseluruhan permohonan ATR sebanyak 136 berbanding dengan 83 permohonan ATR yang diterima pada tahun sebelumnya. 130 daripada 136 permohonan ATR telah diluluskan dan ini merupakan kadar kelulusan yang tinggi sebanyak 95.6 peratus. Jumlah permohonan ATR yang diterima pada tahun 2022 turut mencapai 78 peratus daripada 175 permohonan ATR yang diterima oleh Suruhanjaya pra-pandemik pada tahun 2019. Pemulihan perjalanan udara secara berperingkat telah menyumbang kepada peningkatan kadar permohonan ATR serta bilangan permohonan ATR yang diterima dan diberi untuk destinasi tempatan pada suku terakhir tahun 2022. Ini terutamanya disebabkan oleh MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline), syarikat penerbangan penumpang kos rendah terbaru Malaysia, yang mula beroperasi pada Disember 2022. Selain itu, kita menyaksikan satu lagi pendaftar Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) baru, SKS Airways Sdn. Bhd. (SKS Airways) yang mula beroperasi pada Januari 2022. Suruhanjaya juga telah memberikan kelulusan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) kepada MHS Aviation Berhad, serta pemberian Kelulusan Bersyarat (CA) untuk ASP kepada PrimaJet Airways Sdn. Bhd. dan Gading Air Services Sdn. Bhd. Semuanya menunjukkan pergerakan positif menuju era kepelbagaian dan persaingan baru dalam industri.

“Sepanjang tempoh pemulihan ini, Suruhanjaya tetap utuh dalam mandatnya untuk memastikan ekosistem penerbangan yang kompetitif dan mesra pengguna. Usaha kami telah menghasilkan pencapaian yang signifikan, termasuk memudahkan usaha sama strategik dan percantuman untuk meningkatkan kualiti perkhidmatan dan faedah kepada pengguna.”

Kami telah mengkaji dan menilai beberapa permohonan berkaitan hal-hal persaingan, yang termasuk tetapi tidak terhad kepada, permohonan pembaharuan pengecualian individu untuk usaha sama antara syarikat-syarikat penerbangan utama seperti All Nippon Airways Co., Ltd. dan United Airlines, Inc., Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG, serta antara Malaysia Airlines Berhad dan Japan Airlines Co., Ltd. Selain itu, Suruhanjaya juga telah mengkaji permohonan pengecualian individu untuk usaha sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Cathay Pacific Airways Limited, serta antara Malaysia Airlines Berhad dan Singapore Airlines Limited. Kajian-kajian terhadap permohonan-permohonan ini serta rundingan awam yang dijalankan berdasarkan kajian-kajian tersebut adalah penting dalam menggalakkan persaingan yang adil dan memberi faedah secara langsung kepada pengguna, seperti peningkatan tahap perkhidmatan, penambahan pilihan, dan harga tambang yang lebih kompetitif.

Pada tahun 2022, Suruhanjaya juga mengambil langkah proaktif untuk meningkatkan perlindungan pengguna dan mewujudkan kesedaran lanjut mengenai hak-hak perjalanan udara. Suruhanjaya telah menganjurkan webinar penerbangan antarabangsa pertamanya pada Jun 2022 yang bertajuk “*Charting a New Frontier: Aviation Consumer Protection Needs Today and Beyond*” yang melibatkan lebih dari 380 peserta yang mendaftar dari seluruh dunia. Sebuah pencapaian pertama untuk Malaysia, webinar hibrid ini memberikan peluang unik kepada



peserta untuk mengetahui perkembangan baru dalam bidang perlindungan pengguna penerbangan serta trend masa depan, terlibat dalam perbincangan bermakna, dan menerima input secara langsung daripada pemimpin pemikiran dan pakar dalam bidang perlindungan pengguna perjalanan udara dan sektor penerbangan. Seterusnya, kami telah menerbitkan Kertas Perundingan mengenai Pindaan Cadangan Pindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) pada Oktober 2022, bertujuan untuk memperkasakan hak-hak pengguna penerbangan berdasarkan pengajaran-pengajaran penting yang diperoleh daripada pandemik. Selain itu, untuk meningkatkan kesedaran khalayak ramai tentang hak-hak perjalanan udara dan menangani kebimbangan mengenai pemulangan wang dan kadar tambang udara yang tinggi, kami bekerjasama dengan pencipta kandungan untuk menerbitkan satu siri video di media sosial serta mengambil bahagian dalam sambutan Hari Pengguna Kebangsaan 2022 yang dianjurkan oleh Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna (KPDNHEP), kini dikenali sebagai Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup (KPDN).

Demi manfaat industri, Suruhanjaya terus menerbitkan laporan *Waypoint 2* kali setahun dan mengemaskini buletin ATR setiap suku tahunan sebagai panduan rujukan bagi pemain industri dan pihak berkepentingan. Penerbitan-penerbitan ini berperanan sebagai rujukan penting, memberikan pandangan tentang trend, cabaran, serta peluang yang tersedia dalam sektor penerbangan.

Suruhanjaya juga mengadakan sesi libat urus dengan pihak berkepentingan bagi Kertas Perundingan Pertama berkenaan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan (ASC) pada bulan Ogos 2022. Kertas Perundingan ini membincangkan semua caj yang dinyatakan dalam Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016, pindaannya serta sebarang caj lain untuk disertakan. Ia turut meneroka prinsip

pengawalseliaan Suruhanjaya, menangani ketidakpastian pasaran, kaedah jangka pendek yang dicadangkan oleh Suruhanjaya, kaedah peralihan (*transitionary methods*), serta pertimbangan dalam melaksanakan rangka kerja berasaskan kos.

PENGHARGAAN KHAS

Sambil kami merenung kembali tentang kemajuan penting yang dicapai pada tahun 2022 dan menantikan peluang yang akan datang, ketabahan sektor dan usaha bersama semua pihak berkepentingan telah mendorong perkembangan industri ini. Suruhanjaya bangga menjadi sebahagian daripada perjalanan ini, dan tetap komited untuk memajukan industri penerbangan Malaysia ke tahap yang lebih tinggi dan mengharapkan masa hadapan yang lebih cerah. Fokus kami terhadap inovasi, perlindungan pengguna, dan pertumbuhan mampan akan terus membimbing kami untuk mengemudi masa depan penerbangan, memastikan bahawa Malaysia kekal sebagai pemain utama di pentas antarabangsa. Pemilihan semula Malaysia sebagai Ahli Majlis International Civil Aviation Organization (ICAO) di bawah Bahagian III untuk tempoh keenam berturut-turut menunjukkan komitmen dan sumbangan berterusan negara kita kepada komuniti penerbangan antarabangsa.

Segala pencapaian yang telah diperoleh setakat ini mencerminkan dedikasi dan kerja keras kakitangan Suruhanjaya. Mengutamakan kebajikan dan pengekal kakitangan menjadi kunci kejayaan kami, selain daripada meraikan pencapaian kakitangan dan memperkasakan rakan sekerja melalui latihan industri khusus serta perkhidmatan komuniti. Sebagai sebahagian daripada inisiatif untuk memberi balik kepada industri dan masyarakat, barisan Pengurusan Kanan Suruhanjaya telah menyampaikan pembentangan di forum antarabangsa dan tempatan, seperti Passenger Terminal Conference 2022 dan Sesi Bertemu Dengan Pakar di Kolej Universiti Antarabangsa MAIWP (UCMI). Saya juga amat berbangga dengan penyertaan kakitangan Suruhanjaya secara sukarela bersama-sama Kementerian Pengangkutan (MOT) dan agensi-agensi kerajaan lain semasa



peristiwa banjir dalam sejarah negara pada awal tahun. Tindakan ini menunjukkan komitmen kami untuk memberi balik kepada masyarakat dan membentuk masa depan industri penerbangan.

Sumbangan kami sejak penubuhan Suruhanjaya pada tahun 2016 hingga kini bukan sahaja menunjukkan peranan Suruhanjaya sebagai pengawal selia tetapi juga dedikasi dalam memastikan industri penerbangan Malaysia kekal berdaya saing, mampan, dan sejajar dengan amalan terbaik global. Melangkah ke hadapan, Suruhanjaya tetap komited untuk membangunkan sektor penerbangan melalui asas-asas ini, mendorong perubahan positif, dan memastikan pertumbuhan dan kejayaan berterusan sektor penerbangan Malaysia.

Sebagai penutup wacana, saya ingin merakamkan setinggi-tinggi ucapan terima kasih kepada Menteri Pengangkutan, YB Tuan Anthony Loke Siew Fook, MOT, serta pihak berkepentingan industri atas sokongan yang diberi tanpa henti sepanjang masa yang penting ini untuk mencerminkan, memulihkan, dan menghidupkan semula industri. Bersama-sama, dengan sumbangan yang tidak ternilai dari Anggota-anggota Suruhanjaya, Ahli Jawatankuasa, rakan-rakan agensi, serta dedikasi pasukan kami, kami yakin bahawa industri penerbangan di Malaysia adalah dalam perjalanan menuju masa depan yang lebih cerah. Saya berharap agar Suruhanjaya dapat mencapai kejayaan yang lebih signifikan, memacu pemulihan dan kemakmuran masa depan bagi sektor penerbangan Malaysia.

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Pengerusi Eksekutif



Bahagian 1

Hak Trafik Udara dan Pelesenan

1.1 HAK TRAFIK UDARA (ATR)

Pada suku pertama tahun 2022 (S1 2022), syarikat-syarikat penerbangan telah memberi tumpuan kepada operasi domestik sementara menunggu pembukaan semula sempadan antarabangsa Malaysia. Berikutan dengan pengumuman pembukaan sempadan antarabangsa pada April 2022, terdapat peningkatan permohonan Hak Trafik Udara (ATR) dari syarikat-syarikat penerbangan yang menandakan peralihan beransur-ansur menuju pemulihan penuh industri penerbangan.

Untuk tempoh perjalanan perayaan Hari Raya Aidilfitri dari 27 April hingga 8 Mei 2022, Suruhanjaya telah meluluskan sejumlah 3,603 frekuensi penerbangan dari Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) dan klia2, yang kini dikenali sebagai KLIA Terminal 1 dan 2, serta Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah (SZB) ke destinasi dalam Semenanjung Malaysia. Selain itu, 1,318 frekuensi penerbangan telah diluluskan untuk laluan antara Semenanjung Malaysia dan Malaysia Timur untuk destinasi seperti Kota Kinabalu, Tawau, Sandakan, Sibul, Kuching, Bintulu, Miri, dan Labuan untuk membantu Kerajaan dalam menangani isu harga tambang penerbangan yang tinggi semasa tempoh perayaan.

Suruhanjaya mendapati bahawa kebanyakan tambang penerbangan ekonomi satu hala untuk penerbangan dari Semenanjung Malaysia ke Sabah dan Sarawak dalam tempoh perjalanan yang sama berharga antara RM200 hingga RM500 disebabkan oleh peningkatan di dalam kelulusan kekerapan penerbangan yang membolehkan lebih banyak tempat duduk ditawarkan kepada orang ramai. Pada tempoh yang sama, syarikat penerbangan meneroka sektor-sektor baru sebagai sebahagian daripada strategi pemulihan pasca pandemik COVID-19, termasuk Pulau Pinang ke Denpasar, Phnom Penh dan Pekanbaru, serta Johor Bahru ke Phnom Penh, Pekanbaru dan Kualanamu.

Selain itu, tahun 2022 juga menyaksikan peningkatan yang stabil dalam permohonan dan kelulusan ATR, yang boleh dikaitkan dengan pembukaan semula secara beransur-ansur sempadan imigresen serantau dan antarabangsa, trend menurun penyebaran pandemik COVID-19, pengaktifan semula pesawat udara oleh syarikat penerbangan dan terdapat lonjakan di dalam permintaan perkhidmatan udara ke destinasi yang dahulunya tertangguh disebabkan pandemik COVID-19. Pada 31 Disember 2022, Suruhanjaya menerima sejumlah 136 permohonan ATR berbanding dengan 83 permohonan ATR yang diterima pada tahun sebelumnya. Dengan 130 daripada 136 permohonan ATR diluluskan, ini mewakili kadar kelulusan yang tinggi iaitu 95.6 peratus.

Jumlah permohonan ATR yang diterima pada tahun 2022 juga mencapai 78 peratus daripada 175 permohonan ATR yang diterima oleh Suruhanjaya sebelum pandemik COVID-19 pada tahun 2019. Tambahan pula, adalah



penting untuk diperhatikan bahawa jumlah keseluruhan permohonan ATR yang diluluskan oleh Suruhanjaya pada tahun 2022 mencapai 75 peratus daripada permohonan ATR yang diluluskan pada tahun 2019.

Sejajar dengan itu, majoriti kelulusan ATR yang diberikan oleh Suruhanjaya pada tahun 2022 adalah untuk destinasi di rantau Asia-Pasifik, dengan 11, 9, dan 4 permohonan ATR yang diluluskan untuk laluan-laluan di destinasi ASEAN, Asia, dan Australasia, masing-masing. Kelulusan ATR untuk tahun tersebut juga diberikan kepada pelbagai syarikat penerbangan untuk destinasi baharu di seluruh AsiaPasifik, seperti, antara lain, Australia dan Bangladesh. Hal ini termasuk kelulusan untuk 4,241 tempat duduk tambahan untuk perkhidmatan penerbangan berjadual ke Australia, penerbangan harian ke Dubai, 7 penerbangan mingguan masing-masing untuk Jeddah dan Madinah, serta penerbangan ke Amritsar dan Trivandrum di India.

Bagi tempoh perjalanan Pilihan Raya Umum ke-15 Malaysia (PRU15) antara 16 hingga 20 November 2022, Suruhanjaya bekerjasama rapat dengan Kementerian Pengangkutan dan syarikat-syarikat penerbangan tempatan untuk memastikan terdapat cukup penerbangan berpatutan yang disediakan untuk pelbagai destinasi domestik. Demi memudahkan rakyat untuk pulang ke kampung halaman mereka untuk PRU15, Suruhanjaya telah meluluskan sejumlah 106 penerbangan tambahan pada 15 November 2022. Jumlah keseluruhan penerbangan tambahan yang mana telah diluluskan untuk PRU15 merangkumi 32 penerbangan yang beroperasi dari KLIA Terminal 1, dan 20 penerbangan yang beroperasi dari Lapangan Terbang Subang, kedua-dua ke lokasi-lokasi terpilih di Semenanjung Malaysia.

Tambahan lagi, 65 penerbangan tambahan telah beroperasi antara Semenanjung Malaysia dan Malaysia Timur, serta ke destinasi-destinasi terpilih dalam Program Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS). Selain itu, 8 penerbangan tambahan telah beroperasi antara Subang dan Seletar, Singapura.

Berhubung dengan sektor kargo udara pada tahun 2022, pasca pandemik COVID-19 telah menyaksikan pemulihan perkhidmatan penumpang penerbangan yang menyebabkan peningkatan kapasiti kargo dalam ruang perut pesawat. Hal ini telah menyebabkan penurunan sebanyak 27 peratus dalam peruntukan ATR kepada pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) untuk operasi kargo udara berjadual domestik dan antarabangsa berbanding dengan 37 ATR yang diperuntukkan dalam tahun sebelumnya. Pada masa yang sama, kadar penghantaran udara kargo yang tertinggi dalam sejarah yang tercatat pada Disember 2021 merosot sebanyak 37 peratus, dari purata USD 8.64 bagi setiap kilogram (kg) kepada USD 5.46 bagi setiap kg untuk tempoh yang sama pada tahun 2022. Walau bagaimanapun, Suruhanjaya mencatatkan bahawa purata kadar penghantaran udara kargo dari USD 2.84 kepada USD 5.46 bagi setiap kg yang dicatatkan pada tahun 2022 adalah lebih tinggi daripada kadar sebelum pandemik COVID-19 pada tahun 2019. Kekurangan kapasiti kargo di pasaran tertentu menunjukkan terdapat peluang pertumbuhan dalam sektor kargo udara.

Mengakhiri tahun pemulihan bagi syarikat penerbangansertaindustripenerbangan,pemulihan semula perjalanan udara secara beransur-ansur telah meningkatkan kadar permohonan ATR, dengan peningkatan yang signifikan iaitu sebanyak 220 peratus bagi permohonan ATR yang diterima dan diberikan untuk destinasi tempatan pada suku akhir 2022 (S4 2022). Penyumbang utama peningkatan ini adalah disebabkan syarikat penerbangan MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline), iaitu, syarikat penerbangan penumpang tambang rendah terbaharu Malaysia, yang mula beroperasi pada Disember 2022.

Suruhanjaya juga telah meluluskan penerbangan harian terus dari Pulau Pinang ke Singapura dan Kualanamu, Indonesia. Perkembangan ini menunjukkan bahawa industri penerbangan negara akan terus pulih secara stabil menjelang tahun 2024, seperti yang diramalkan oleh International Air Transport Association (IATA).

Jadual 1.1

Bilangan Permohonan ATR yang Diterima dan Diluluskan

Permohonan ATR	Domestik			Antarabangsa		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Diterima	62	32	33	113	51	103
Diluluskan	60	31	32	113	51	98

Sumber: MAVCOM

**Jadual 1.2 ATR yang Diberikan pada tahun 2021 dan 2022**

Syarikat Penerbangan	Domestik			Antarabangsa		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
AirAsia Berhad	23	5	3	39	4	21
AirAsia X Berhad	-	-	8	12	9	18
FlyFirefly Sdn. Bhd.	3	2	-	1	-	2
MAB Kargo Sdn. Bhd.	0	1	1	7	11	7
Malaysia Airlines Berhad	13	3	1	20	2	6
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	18	3	-	29	-	26
MASwings Sdn. Bhd.	1	-	2	0	-	-
M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)	0	2	-	0	1	3
MYAirline Sdn. Bhd.	0	-	12	0	-	-
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	2	6	-	1	19	7
Raya Airways Sdn. Bhd.	0	1	1	4	1	5
SKS Airways Sdn. Bhd.	0	-	4	0	-	-
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	0	8	-	0	4	3
JUMLAH	60	31	32	113	51	98

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.3 Peruntukan ATR Domestik dan Antarabangsa mengikut Negara/Rantau

Syarikat Penerbangan	Domestik			ASEAN			Negara Asia Lain			Australasia			China			Eropah			India			Timur Tengah		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
AirAsia Berhad	23	5	3	31	2	14	1	-	2	-	-	1	5	2	-	-	-	-	2	-	4	-	-	-
AirAsia X Berhad	-	-	8	3	-	7	5	4	1	-	-	7	4	2	-	-	-	1	-	3	-	-	-	2
FlyFirefly Sdn. Bhd.	3	2	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MAB Kargo Sdn. Bhd.	2	1	1	2	3	-	1	2	1	-	-	1	2	6	1	-	-	2	2	-	2	-	-	-
Malaysia Airlines Berhad	1	3	1	8	2	1	2	-	1	4	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	4
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	18	3	-	10	-	5	3	-	6	2	-	9	12	-	3	-	-	-	1	-	-	1	-	3
MASwings Sdn. Bhd.	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M Jets International Sdn. Bhd.*	-	2	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MYAirline Sdn. Bhd.	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	2	6	-	1	5	2	-	-	-	-	-	-	-	12	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Raya Airways Sdn. Bhd.	-	1	1	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-
SKS Airways Sdn. Bhd.	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	-	8	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	50	31	32	60	14	35	12	7	12	6	-	18	26	24	15	-	-	3	6	6	6	3	-	9

Nota:*Kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM


Jadual 1.4 Jenis Pemfailan yang Diluluskan

Jenis Pemfailan yang Diluluskan	2019	2021	2022
Penerbangan Berjadual Komersial	1,101	2,309	2,104
Berjadual Komersial – Penerbangan Tambahan	281	779	508
Penerbangan Tidak Berjadual Komersial (<i>Charter</i>)	414	1,828	1,578
Penerbangan <i>Ad Hoc</i>	396	1,030	750
JUMLAH	2,192	5,946	4,940

Sumber: MAVCOM

1.2 PELESENAN

Antara tanggungjawab Suruhanjaya adalah pengeluaran lesen dan permit penerbangan komersial, termasuk Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) untuk perjalanan dengan jadual yang tetap, seperti penerbangan komersial berjadual, dan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) untuk perkhidmatan tidak berjadual, seperti penerbangan carter. Suruhanjaya juga mengeluarkan Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) untuk pengendali lapangan terbang, dan Lesen Pengendalian Darat (GHL) kepada syarikat yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia.

Sebelum lesen atau permit komersial penuh dikeluarkan, Suruhanjaya mengeluarkan Kelulusan Bersyarat (CA) kepada entiti yang berminat untuk menawarkan perkhidmatan penerbangan di Malaysia, di mana permohonan mereka dinilai

dengan teliti berdasarkan kriteria yang ketat, termasuk struktur pemilikan, permintaan untuk pengangkutan udara di lokasi yang dicadangkan bagi operasi syarikat, rekod prestasi kewangan dan kepakaran pengurusan.

Sejajar dengan mandat untuk membantu penggiat industri untuk pulih sepenuhnya dari kesan pandemik COVID-19, Suruhanjaya akan terus menilai dan meluluskan lesen dan permit penerbangan komersial yang diterima dalam usaha untuk merangsang pertumbuhan industri. Pada tahun 2022, Suruhanjaya telah mengeluarkan sejumlah 33 lesen dan permit penerbangan komersial, di mana 30 adalah lesen dan permit yang diperbaharui, dan 3 adalah lesen baru. Suruhanjaya juga meluluskan 2 CA dan 4 pelanjutan CA pada tahun 2022.

Rajah 1.1

Jumlah Lesen dan Permit Penerbangan Komersial yang Diberikan dan Diperbaharui, termasuk Kelulusan Bersyarat (CA) yang Diberikan dan Dilanjutkan pada tahun 2022



Sumber: MAVCOM

* Dua (2) CA untuk ASP telah diberikan kepada PrimaJet Airways Sdn. Bhd. dan Gading Air Services Sdn. Bhd.

** Dua (2) daripada empat (4) pelanjutan CA telah diberikan kepada Aerotree Defence and Services (CA untuk ASP) dan satu masing-masing kepada TransAsia Services Sdn. Bhd. (CA untuk GHL) dan M Jets International Sdn. Bhd. [kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.] (CA untuk GHL).

Jadual 1.5 Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada tahun 2022

ASL hanya terpakai untuk perjalanan dengan jadual yang tetap, seperti penerbangan komersial yang dijadualkan.

Bil.	Pemegang ASL
1	AirAsia Berhad
2	AirAsia X Berhad
3	FlyFirefly Sdn. Bhd.
4	Malaysia Airlines Berhad
5	Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)
6	MASwings Sdn. Bhd.
7	MYAirline Sdn. Bhd.

Bil.	Pemegang ASL
8	MyJet Xpress Airlines Sdn. Bhd.
9	M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)
10	Raya Airways Sdn. Bhd.
11	SKS Airways Sdn. Bhd.
12	World Cargo Airline Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.6 Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada tahun 2022

ASP hanya terpakai untuk perjalanan tidak berjadual sahaja seperti penerbangan sewa khas.

Bil.	Pemegang ASP
1	Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
2	Berjaya Air Sdn. Bhd.
3	Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.
4	Helistar Resources Sdn. Bhd.
5	HAS International Sdn. Bhd. (dulu dikenali sebagai Hevilift (M) Sdn. Bhd.)
6	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
7	Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.
8	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
9	MHS Aviation Berhad
10	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
11	Prima Air Sdn. Bhd.
12	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
13	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
14	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
15	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.7 Senarai Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun in 2022

AOL diperlukan untuk mengendalikan suatu aerodrom di Malaysia untuk pelepasan dan pendaratan mana-mana pesawat udara yang terlibat dalam pembawaan penumpang, mel atau kargo untuk sewa dan upah.

Bil.	Pemegang AOL
1	Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.
2	Malaysia Airports Sdn. Bhd.
3	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
4	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM


Jadual 1.8 Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada tahun in 2022

GHL diperlukan oleh sesiapa yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia.

Bil.	Pemegang GHL
1	AeroDarat Services Sdn. Bhd. (dulu dikenali sebagai MAB Ground Handling Services)
2	Aerohandlers Sdn. Bhd.
3	Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.
4	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
5	Brahim's Food Services Sdn. Bhd.
6	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.
7.	Dviation Solutions Sdn. Bhd.
8	Execujet Handling Services Sdn. Bhd.
9	Ground Team Red Sdn. Bhd. (dulu dikenali sebagai AirAsia Berhad)
10	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.
11	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
12	Jet Fuels Sdn. Bhd.
13	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.
14	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
15	MAB Kargo Sdn. Bhd.
16	Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)
17	Mas Awana Services Sdn. Bhd.
18	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
19	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
20	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad
21	Petronas Dagangan Berhad
22	Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
23	Pos Aviation Sdn. Bhd. (dulu dikenali sebagai KL Airport Services Sdn. Bhd.)
24	Prosky Services Sdn. Bhd.
25	Raya Airways Sdn. Bhd.
26	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
27	Select Inflight Services Sdn. Bhd.
28	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
29	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
30	Shell Timur Sdn. Bhd.
31	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
32	Smooth Route Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM

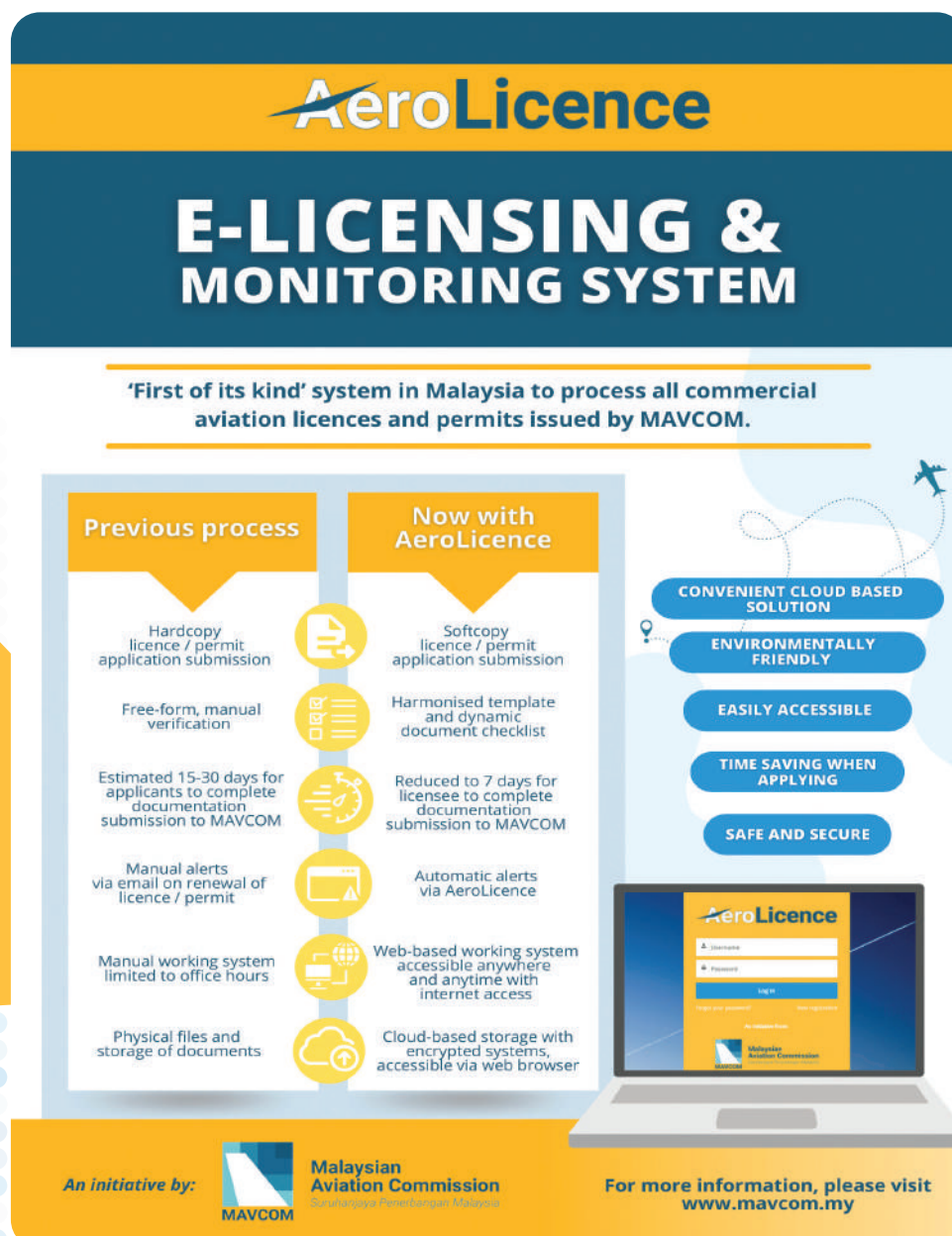


1.3 KEMUDAHAN PROSES UNTUK PEMULIHAN PENUH

Suruhanjaya secara rasmi melancarkan AeroLicence pada November 2021 untuk meningkatkan lagi kecekapan dalam pemprosesan lesen dan permit komersial bagi industri penerbangan awam di Malaysia. Selain menjadi salah satu inisiatif digital utama Suruhanjaya untuk industri ini, AeroLicence merupakan sistem lengkap (*"end-to-end"*) pertama di Malaysia untuk memproses semua lesen dan permit komersial (ASL, ASP, GHL, dan AOL) yang dikeluarkan oleh Suruhanjaya.

AeroLicence adalah solusi yang selamat, tanpa sentuh, dan *cloud-based* yang boleh diakses di mana-mana dan pada bila-bila masa oleh pemain

industri yang berdaftar dengan sambungan internet. Sejak dilancarkan, 67 pengguna telah berdaftar dengan AeroLicence setakat 31 Disember 2022. Melalui sistem ini juga, MAVCOM telah menerima 50 permohonan lesen dan permit penerbangan komersial sepanjang tahun. Dengan pengenalan AeroLicence, masa pemprosesan permohonan lesen dan permit penerbangan komersial berkurang dari purata 90 hari kepada 64 hari.





Bahagian 2

Inisiatif-inisiatif Berteraskan Pengguna

2.1 LAPORAN PENGGUNA

Industri penerbangan telah memperkukuhkan kedudukannya secara berterusan apabila pergolakan pandemik COVID-19 beransur-ansur reda, dengan lebih ramai penumpang udara kembali melakukan perjalanan mulai April 2022 akibat pembukaan semula sempadan antarabangsa. Pemulihan trafik penumpang udara domestik merupakan pendorong utama bagi pemulihan tersebut. Dalam keadaan industri yang semakin pulih, syarikat penerbangan mempunyai cabaran dari segi kapasiti tempat duduk komersial disebabkan kenaikan harga bahan api, kekangan operasi serta sumber yang disebabkan oleh keadaan lanjutan pandemik COVID-19.

Sejak penubuhannya, Suruhanjaya telah menerima pelbagai maklum balas daripada pengguna penerbangan, termasuk aduan, permintaan, pertanyaan, dan pujian berkenaan pengalaman mereka semasa melakukan perjalanan dan maklum balas mengenai produk atau perkhidmatan yang ditawarkan oleh penyedia perkhidmatan penerbangan. Maklum balas ini juga merupakan sebahagian daripada pemantauan Suruhanjaya untuk memastikan bahawa penyedia perkhidmatan penerbangan mematuhi standard yang ditetapkan dalam Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC).

Suruhanjaya menganalisa maklum balas pengguna melalui Sistem Pengurusan Aduan Suruhanjaya (CMS), yang merekod maklum balas pengguna melalui pelbagai saluran, termasuk secara bertulis, dengan telefon, e-mel, laman web, platform media sosial, dan aplikasi mudah alih FlySmart. Untuk memupuk ketelusan dan keyakinan dalam sektor penerbangan, Suruhanjaya menerbitkan 2 Laporan Pengguna 2 kali setahun, memberikan gambaran keseluruhan dan analisis yang mendalam mengenai maklum balas dan aduan pengguna penerbangan yang dilaporkan kepada Suruhanjaya sepanjang tahun 2022.

Sejumlah **8,743 kes telah didaftarkan** dengan

Suruhanjaya sepanjang tahun 2022. Jumlah kes yang boleh diambil tindakan dan memerlukan penyiasatan lanjut oleh penyedia perkhidmatan penerbangan adalah sebanyak 4,692 (44 peratus), manakala 4,051 (46 peratus) lagi tidak dapat diambil tindakan. Punca kes-kes yang tidak boleh diambil tindakan adalah antara lain, disebabkan oleh dokumen yang tidak lengkap dari pengguna atau di mana pihak syarikat penerbangan atau pihak lapangan terbang yang berkenaan telah memenuhi kewajipannya di bawah MACPC.

Daripada jumlah 4,692 kes yang boleh diambil tindakan, kategori aduan telah menyumbang sebanyak 3,205 (68 peratus). Berbanding dengan tahun sebelumnya, aduan daripada pengguna telah meningkat lebih daripada enam kali ganda tahun ini. 3 kategori utama aduan pengguna pada tahun 2022 adalah berkaitan dengan pembatalan penerbangan, penjadualan semula penerbangan, dan penempahan dalam talian.

Di samping 3,205 aduan pengguna pada tahun itu, MAVCOM juga menerima **2,809 aduan yang tidak dapat diambil tindakan** atas sebab-sebab berikut:

- 2,410 aduan adalah berkaitan dengan penyerahan dokumen yang tidak lengkap oleh pengguna, yang mengakibatkan ketidakmampuan MAVCOM untuk menilai aduan tersebut dengan tepat dan adil, walaupun MAVCOM telah mengambil tindakan susulan;
- 128 aduan tidak dapat diteruskan kerana MAVCOM telah menentukan bahawa syarikat penerbangan atau lapangan terbang yang berkenaan telah memenuhi obligasinya di bawah MACPC;
- 121 aduan adalah di luar bidang kuasa MACPC;
- 80 aduan telah ditarik balik oleh pengguna selepas syarikat penerbangan memberikan penyelesaian yang memuaskan;
- 46 aduan adalah berkaitan dengan tempahan yang dibuat melalui ejen pelancongan;
- 24 aduan adalah lebih daripada 1 tahun dari

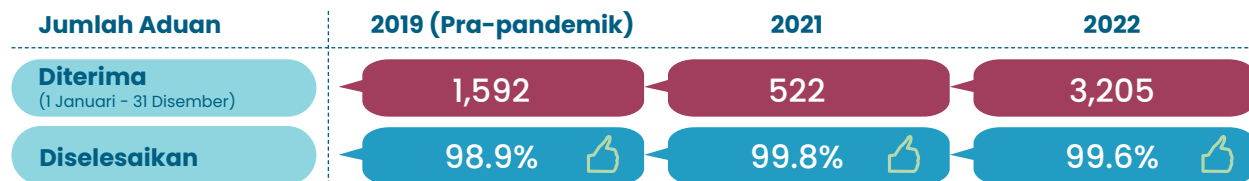
tarikh kejadian dan tidak berkaitan dengan industri penerbangan.

Kadar penyelesaian aduan Suruhanjaya kekal tinggi secara konsisten, dengan purata tahunan sebanyak 98 peratus. Sejak penubuhannya, Suruhanjaya telah menerima 31,588 maklum balas pengguna,

termasuk aduan, permintaan, maklum balas, pertanyaan, dan pujian. Sebanyak 17,438 kes yang didaftarkan dengan Suruhanjaya boleh diambil tindakan dan daripada kes-kes yang boleh diambil tindakan, 10,585 (61 peratus) merupakan kategori aduan.

Rajah 2.1

Jumlah Aduan yang Diterima dan Diselesaikan (1 JANUARI–31 DISEMBER)

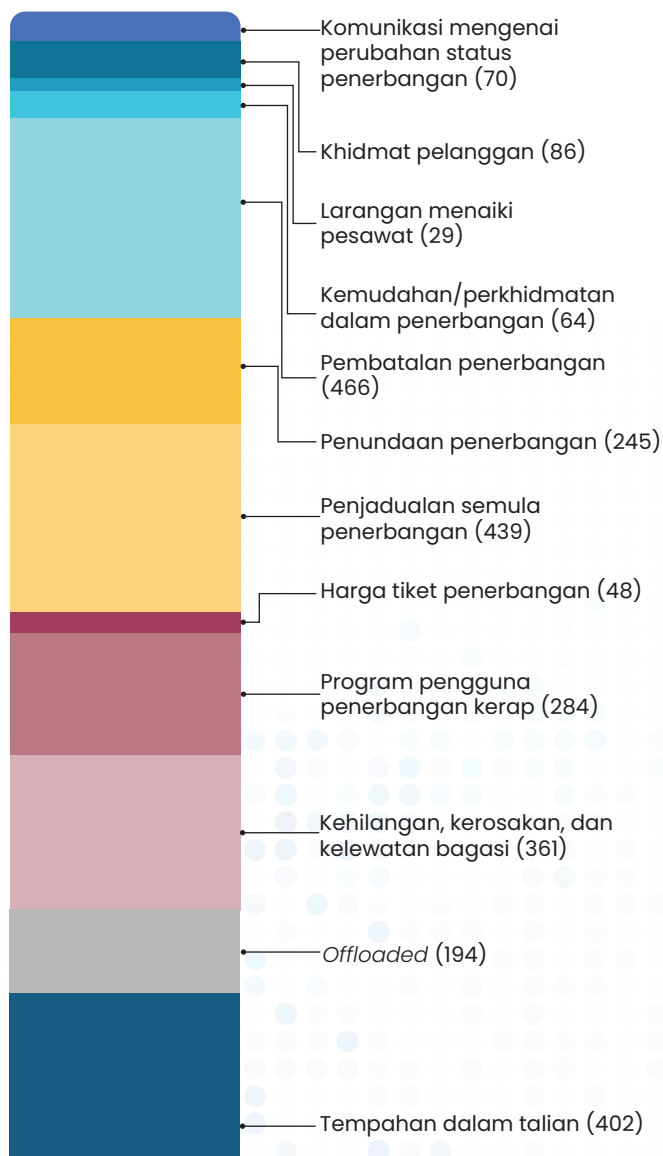


Sumber: MAVCOM

Baki peratusan aduan yang tidak dapat diselesaikan memerlukan tempoh siasatan lanjutan kerana kerumitan isu. Aduan ini telah diselesaikan oleh Suruhanjaya pada bulan-bulan berikutnya.

Rajah 2.2

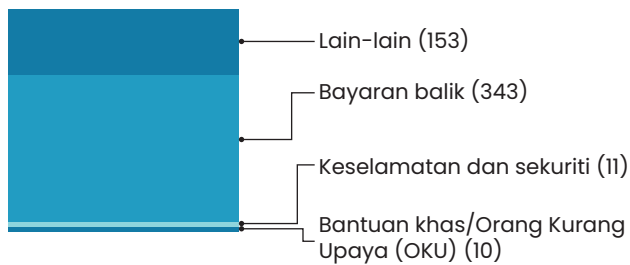
Pecahan Aduan Mengikut Kategori pada Tahun 2022



Rajah 2.3

Pecahan Aduan Mengikut Syarikat Penerbangan dan Lapangan Terbang pada Tahun 2022

Syarikat Penerbangan/ Lapangan Terbang	Jumlah keseluruhan aduan pada tahun 2022
AirAsia Berhad	1,170
AirAsia X Berhad	244
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	239
FlyFirefly Sdn. Bhd.	69
Syarikat penerbangan asing	102
Lapangan Terbang Kota Bharu	1
Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu	1
Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 1	8
Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 2	3
Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching	1
Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi	1
Malaysia Airlines Berhad	1,339
MASwings Sdn. Bhd.	13
MYAirline Sdn. Bhd.	6



Sumber : MAVCOM

2.2 TINJAUAN PENGGUNA

Suruhanjaya telah menugaskan NielsenIQ untuk menjalankan tinjauan dari 15 November hingga 16 Disember 2022 untuk mengenali tabiat dan harapan perjalanan pengguna Malaysia dengan lebih lanjut semasa tempoh pasca pandemik COVID-19. Temu bual tinjauan telah dijalankan dalam talian serta bersemuka di lapangan terbang Malaysia dengan pelancong Malaysia dan asing yang telah melancong ke atau dari lapangan terbang Malaysia dalam tempoh 12 bulan sebelum tinjauan.

Hasil tinjauan mendedahkan bahawa kesedaran mengenai hak-hak perjalanan udara di kalangan penumpang telah kekal stabil, menunjukkan bahawa hampir 6 daripada 10 penumpang mempunyai pengetahuan tentang hak perjalanan udara mereka. Walau bagaimanapun, satu trend ketara muncul, menunjukkan tahap kesedaran yang lebih rendah di kalangan individu berusia 60 tahun ke atas, serta mereka yang menetap di Pantai Timur dan Malaysia Timur.

Sebaliknya, kesedaran terhadap Suruhanjaya telah menyaksikan penurunan yang ketara merentasi pelbagai segmen demografi dan kawasan geografi. Secara khusus, kesedaran tentang Suruhanjaya dalam kalangan individu berusia 18-39 tahun, serta di Pantai Timur dan rantau Malaysia Timur, adalah rendah. Menariknya, hubungan yang kukuh dapat dilihat antara kesedaran Suruhanjaya dan kesedaran mengenai hak-hak perjalanan udara. Mereka yang mengaitkan kesedaran mereka tentang hak perjalanan kepada Suruhanjaya memaparkan pengetahuan 18 peratus lebih tinggi mengenai hak udara mereka berbanding mereka yang bergantung kepada sumber maklumat lain.

Hasil tinjauan mendedahkan bahawa kesedaran tentang hak-hak perjalanan udara kekal stabil,

Lapangan Terbang Antarabangsa Penang	3
Lapangan Terbang Sandakan	1
Lapangan Terbang Antarabangsa Senai	1
SKS Airways Sdn. Bhd.	2
Lapangan Terbang Tawau	1

Sumber : MAVCOM

dengan 60 peratus penumpang menyedari hak-hak mereka. Secara khusus, kesedaran yang lebih tinggi diperhatikan di kalangan penumpang wanita, pengguna yang lebih muda dalam kumpulan umur 18-39 tahun, dan individu yang menetap di wilayah Utara dan Tengah Malaysia. Selain itu, kajian ini menggariskan peranan media sosial dan sumber dalam talian yang dominan dalam menyebarkan maklumat mengenai hak-hak perjalanan udara kepada penumpang.

Secara keseluruhannya, tinjauan itu menggariskan kestabilan relatif kesedaran pengguna mengenai hak-hak perjalanan udara. Suruhanjaya akan meneruskan usahanya untuk menyasarkan demografi dan kawasan tertentu dengan tahap kesedaran yang lebih rendah dan meneroka saluran pengiklanan yang berkesan mencapai khalayak yang dikehendaki.





2.3 KOD PERLINDUNGAN PENGGUNA PENERBANGAN MALAYSIA 2016 (MACPC)

Mengambil iktibar daripada impak pandemik COVID-19 terhadap industri penerbangan awam, pemain industri, MAVCOM berpandangan bahawa peraturan-peraturan mengenai perlindungan pengguna penerbangan perlu terus berkembang dan harus sentiasa kekal relevan.

Suruhanjaya telah menganjurkan webinar antarabangsa pertamanya mengenai perlindungan pengguna penerbangan bertajuk, *"Charting a New Frontier: Aviation Consumer Protection Needs Today and Beyond"*. Matlamat webinar adalah untuk menjemput pemain industri, pakar pengguna dan profesional industri pada platform yang sama untuk membincangkan perkembangan terkini dan trend masa depan dalam perlindungan pengguna penerbangan. Para peserta berpeluang untuk terlibat dalam perbincangan interaktif dan meneroka kemajuan terkini dalam bidang ini.

Webinar tersebut menyaksikan kehadiran lebih 380 perwakilan berdaftar yang terdiri daripada wakil kerajaan, pengguna utama dan pemimpin industri penerbangan, persatuan penerbangan antarabangsa, persatuan pengguna tempatan, ahli media dan pihak berkepentingan industri penerbangan dari Malaysia, Singapura, Brunei, Thailand, Laos DPR, Indonesia, Kanada, Amerika Syarikat, Brazil, Belgium dan Perancis. Para penceramah terkenal pada webinar itu berasal dari pelbagai negara termasuk Hong Kong, Amerika Syarikat, United Kingdom, Perancis, Indonesia, Singapura dan Laos PDR, antara lain.

Di samping barisan ahli panel yang terkenal ialah penyertaan Pengarah Hal Ehwal Pengguna dan Awam Suruhanjaya, Pushpalatha Subramaniam, yang membentangkan mengenai *"The Nuts and Bolts of Air Travel Consumer Protection in Malaysia and Challenges Ahead"*.

Maklum balas dan komen yang diterima dari acara tersebut telah dimasukkan ke dalam cadangan penambahbaikan MACPC.

Pada 19 Oktober 2022, Suruhanjaya telah mengeluarkan Kertas Perundingan mengenai cadangan penambahbaikan kepada MACPC yang bertujuan mengumpulkan maklum balas

orang ramai untuk menangani kekangan yang timbul pasca pandemik COVID-19 dengan lebih baik. Suruhanjaya turut mengadakan sesi libat urus bersama pihak berkepentingan untuk memberi peluang kepada penyedia perkhidmatan penerbangan untuk memberikan maklum balas, memastikan cadangan penambahbaikan tersebut memperjuangkan hak pengguna penerbangan, di samping menyokong operasi perniagaan pemain industri penerbangan.

Cadangan penambahbaikan MACPC termasuk peningkatan perlindungan pengguna mengenai bayaran balik, hak pengguna, serta penyingkiran jadual penerbangan yang dibatalkan daripada sistem tempahan syarikat penerbangan, antara lain.

Semenjak penubuhannya pada Julai 2016, ini merupakan penambahbaikan MACPC kali kedua, selepas semakan pertama pada tahun 2019. Pindaan-pindaan pada 2019 termasuk menghapuskan caj tersembunyi untuk perjalanan udara demi memastikan ketelusan yang lebih baik mengenai kewajipan syarikat penerbangan terhadap pengguna dan panduan yang lebih jelas bagi pengguna mengenai hak dan kepentingan mereka sebagai penumpang udara. Pewartaan sasaran dan pelaksanaan MACPC yang ditambahbaik akan dilaksanakan pada tahun 2024.





Rajah 2.4

Pampasan dan Penjagaan Utama yang Diperuntukkan dalam MACPC

**Penzahiran Sepenuhnya Tambang Penerbangan**

Apabila membeli tiket penerbangan, pengguna seharusnya diberitahu tentang kos penuh tiket pada masa pembelian, termasuk tambang asas, cukai dan fi yang dikenakan oleh kerajaan, fi dan caj, dan caj bagi perkhidmatan pilihan.

**Tuntutan dan Pampasan**

Jika bagasi atau peralatan mobiliti tidak tiba dalam penerbangan yang sama atau hilang atau rosak, penumpang boleh menuntut pampasan daripada syarikat penerbangan.

**Penundaan dan Pembatalan Penerbangan**

Penumpang seharusnya diberi penjagaan dan pampasan bagi penundaan penerbangan yang melebihi 2 jam. Jika penerbangan dibatalkan, syarikat penerbangan dikehendaki supaya menawarkan bayaran balik atau perubahan laluan kepada penumpang dengan keadaan pengangkutan yang setanding.

**Larangan Menaiki Pesawat**

Penumpang berhak menerima pampasan jika mereka tidak dibenarkan menaiki pesawat penerbangan mereka.

**Orang Kurang Upaya (OKU)**

Syarikat penerbangan mesti memberikan bantuan dari waktu penumpang tiba di lapangan terbang sehingga perlepasan. Pengguna dengan kad OKU berhak menerima perkhidmatan kerusi roda secara percuma.

**Bayaran Balik**

Syarikat penerbangan mestilah meremitkan bayaran balik kepada pengguna penerbangan atau ejen pelancongan dalam jangka masa 30 hari daripada tarikh permintaan terawal. Pengguna penerbangan berhak untuk mendapatkan bayaran balik Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), cukai, fi dan caj. Hal ini adalah termasuk tiket penerbangan yang boleh dikembalikan atau tidak boleh dikembalikan.



2.4 FlySmart

FlySmart merupakan sub-jenama Suruhanjaya untuk mendorong kesedaran, mendidik dan memperkasakan pengguna mengenai hak-hak perjalanan udara mereka dengan berpandukan MACPC. Melalui FlySmart, Suruhanjaya mendidik dan meningkatkan kesedaran mengenai hak-hak perjalanan udara melalui pelbagai saluran komunikasi di pelbagai platform seperti laman web FlySmart, laman-laman media sosial di Facebook dan Instagram, serta melalui aplikasi mudah alihnya yang tersedia untuk peranti perisian Android dan iOS yang boleh dimuat turun daripada Google Play Store atau Apple App Store masing-masing.



Selepas pembukaan semula sempadan di kebanyakan negara pada tahun 2022, MAVCOM tetap teguh dalam usahanya untuk menyediakan maklumat yang tepat kepada pengguna. Antaranya, termasuk keperluan perjalanan, dokumen yang diperlukan, nasihat kesihatan, visa, dan lain-lain melalui laman web FlySmart dan aplikasi mudah alih melalui fungsi Nasihat Perjalanan (*Travel Advisory*).

Tambahan pula, kempen dan aktiviti komunikasi telah dijalankan sepanjang tahun 2022 untuk meningkatkan kesedaran mengenai hak-hak pengguna penerbangan, seperti:

- Sambutan Hari Pengguna Kebangsaan 2022 anjuran Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna (KPDNHEP), kini dikenali sebagai Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup (KPDN) dengan tema "*Digitalisation of Consumers*"; dan
- Penglibatan media, termasuk wawancara *BFM Morning Run* dengan Pengarah Hal Ehwal Pengguna dan Awam Suruhanjaya, Pushpalatha Subramaniam, mengenai hak pengguna berhubung penundaan dan penjadualan semula penerbangan, serta cadangan pindaan Suruhanjaya kepada MACPC yang akan menambahbaik perlindungan pengguna perjalanan udara.

Pada tahun 2023, FlySmart akan melalui penjenamaan semula laman media sosialnya kepada jenama induknya, iaitu Suruhanjaya, sebagai usaha untuk mencapai khalayak yang lebih luas dengan berkongsi maklumat kemas kini yang menarik dan konsisten mengenai inisiatif Suruhanjaya berkaitan industri penerbangan, termasuk perkara-perkara yang berkaitan dengan hak-hak perjalanan udara. Objektif utama penjenamaan semula ini adalah untuk membentuk saluran media sosial MAVCOM menjadi platform pendidikan yang menarik bagi pengguna penerbangan, pihak berkepentingan industri, serta orang awam yang berminat dalam sektor penerbangan komersial Malaysia.

Selain itu, kempen media digital akan dihasilkan sepanjang tahun untuk meningkatkan kesedaran dan mendidik pengguna penerbangan mengenai hak-hak perjalanan udara mereka serta mempromosikan FlySmart. Suruhanjaya juga berhasrat untuk meningkatkan fungsi Nasihat Makluman Perjalanan (*Travel Advisory*) sedia ada pada aplikasi mudah alih FlySmart dengan menggabungkan pasport dan keperluan visa perjalanan melalui kerjasama kami dengan International Air Transport Association (IATA), yang mengiktiraf kepentingan dokumen-dokumen ini untuk perjalanan yang lancar.



Bahagian 3

PETIKAN MENGENAI LAPANGAN TERBANG

3.1 LAPANGAN TERBANG DI MALAYSIA

Malaysia mempunyai 6 lapangan terbang antarabangsa, 19 lapangan terbang domestik dan 17 lapangan terbang perlepasan dan pendaratan pendek (STOLport). Sebagai pengendali lapangan terbang utama di Malaysia, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) menguruskan 39 daripada 42 lapangan terbang komersial, di bawah suatu struktur pemilikan dan operasi tunggal. Manakala, Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATS) menguruskan Lapangan Terbang Antarabangsa Senai di Johor Bahru dan Lapangan Terbang Kerteh. Tambahan pada itu, Tanjung Manis Development Sdn. Bhd. menguruskan Lapangan Terbang Tanjung Manis.

Rajah 3.1 Senarai Lapangan Terbang di Malaysia



Lapangan Terbang Antarabangsa

- | | |
|--|--|
| 1 Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KUL) | 4 Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK) |
| 2 Lapangan Terbang Antarabangsa Kinabalu (BKI) | 5 Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN) |
| 3 Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching (KCH) | 6 Lapangan Terbang Antarabangsa Senai (JHB) |

Lapangan Terbang Domestik

- | | |
|--|--|
| 1 Sultan Abdul Halim, Alor Setar (AOR) | 11 Mulu (MZV) |
| 2 Bintulu (BTU) | 12 Sibul (SBW) |
| 3 Sultan Azlan Shah, Ipoh (IPH) | 13 Sultan Abdul Aziz Shah, Subang (SZB) |
| 4 Kerteh (KTE) | 14 Sultan Ahmad Shah, Kuantan (KUA) |
| 5 Labuan (LBU) | 15 Sultan Ismail Petra, Kota Bharu (KBR) |
| 6 Lahad Datu (LDU) | 16 Sultan Mahmud, Kuala Terengganu (TGG) |
| 7 Limbang (LMN) | 17 Sandakan (SDK) |
| 8 Melaka (MKZ) | 18 Tanjung Manis (TGC) |
| 9 Miri (MYV) | 19 Tawau (TWU) |
| 10 Mukah (MKM) | |

STOLports

- | |
|-----------------------|
| 1 Bario (BBN) |
| 2 Bakalalan (BKM) |
| 3 Belaga (BLG) |
| 4 Kapit (KPI) |
| 5 Kudat (KUD) |
| 6 Lawas (LWY) |
| 7 Long Akah (LKH) |
| 8 Long Banga (LBP) |
| 9 Long Lellang (LGL) |
| 10 Long Pasia (GSA) |
| 11 Long Semado (LSM) |
| 12 Long Seridan (ODN) |
| 13 Marudi (MUR) |
| 14 Pangkor (PKG) |
| 15 Redang (RDN) |
| 16 Semporna (SMM) |
| 17 Tioman (TOD) |

Sumber: MAVCOM



3.2 RANGKA KERJA KUALITI PERKHIDMATAN (QoS) LAPANGAN TERBANG

3.2.1 Pengenalan kepada QoS Lapangan Terbang

Pembangunan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang telah pertama kali diumumkan pada bulan Oktober 2016, dengan objektif untuk mempertingkatkan taraf keselesaan penumpang di lapangan terbang, memastikan bahawa tahap perkhidmatan pengguna diutamakan dan memudahkan penambahbaikan pengalaman pengguna lapangan terbang serta pengguna lapangan terbang yang lain seperti syarikat penerbangan dan pengendali darat.

Sepanjang tahun 2017, Suruhanjaya telah melibatkan dan mengumpul maklum balas daripada pelbagai pihak berkepentingan mengenai Kertas Rundingan yang diterbitkan bagi Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang. Ini telah menghasilkan pelaksanaan rangka kerja tersebut di Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 1 & 2 (KLIA Terminal 1 dan 2) secara berperingkat. Pada asasnya, Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang digunakan sebagai panduan untuk pengendali lapangan terbang agar beroperasi dengan cekap dan menyediakan kemudahan demi manfaat para penumpang, syarikat penerbangan, pengendali darat serta pengguna lapangan terbang yang lain.

3.2.2 Pemantauan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang pada tahun 2022

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang menetapkan standard dan Penunjuk Prestasi Utama (KPI) perkhidmatan lapangan terbang. Oleh itu, ianya digunakan sebagai titik rujukan untuk pengendali lapangan terbang bagi memantau, menilai, mengekalkan dan memperbaiki perkhidmatan.

Di bawah Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, terdapat 28 unsur kualiti perkhidmatan yang ditetapkan di KLIA Terminal 1 dan 2 berdasarkan **4 kategori kualiti perkhidmatan penting**, yang terdiri daripada **keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi**, serta **kelengkapan pengendali dan kemudahan kakitangan**. Untuk menjaga kualiti perkhidmatan di lapangan terbang, unsur kualiti perkhidmatan dinilai berdasarkan mekanisme pengukuran tertentu, contohnya, tinjauan penumpang, pemeriksaan bebas di lapangan terbang, dan penyerahan laporan oleh pengendali aerodrom.

Rajah 3.2

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di KLIA Terminal 1 & 2

Keselesaan & kemudahan penumpang



Masa penggiliran



Aliran penumpang & bagasi



Kelengkapan pengendali & kemudahan kakitangan



✓ Tanda rait menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang beroperasi pada tahun 2022 yang hanya terpakai untuk KLIA Terminal 1 dan 2. Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang hanya terpakai di lapangan terbang di Malaysia dan tidak termasuk Lapangan Terbang Perlepasan dan Pendaratan Pendek (STOLports).

Sumber: MAVCOM



3.3 PELAKSANAAN RANGKA KERJA QoS LAPANGAN TERBANG PASCA PANDEMIK COVID-19

Tempoh moratorium Suruhanjaya untuk penguatkuasaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang telah berakhir pada 31 Mac 2022, selepas tempoh selama 26 bulan sejak 1 Februari 2020. Moratorium ini bertujuan untuk membantu pemulihan sektor penerbangan pasca pandemik COVID-19. Oleh itu, penguatkuasaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang disambung semula pada bulan April 2022.

Semasa tempoh penguatkuasaan moratorium, Suruhanjaya terus melibatkan pengendali lapangan terbang berkenaan prestasi bulanannya, serta meminta maklumat dan data yang berkaitan untuk memastikan bahawa perkhidmatan yang diberikan adalah pada tahap optimum.

Dengan penyambungan semula perjalanan antarabangsa pada tahun 2022, Suruhanjaya berhasrat untuk melaksanakan sepenuhnya Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di semua lapangan terbang antarabangsa dan domestik di Malaysia. Pelaksanaan rangka kerja tersebut akan dilaksanakan secara berperingkat, dengan matlamat untuk memastikan lapangan terbang di Malaysia memenuhi standard kualiti dan perkhidmatan yang tinggi.

Rajah 3.3



Sumber: MAVCOM

Di KLIA Terminal 1 dan 2, Suruhanjaya telah berjaya melaksanakan 20 unsur kualiti perkhidmatan di kedua-dua terminal. Suruhanjaya meneruskan usahanya untuk melaksanakan baki 8 unsur kualiti perkhidmatan di bawah masa penggiliran, yang merangkumi penggiliran di tepi bebendul jalan, daftar masuk, pemeriksaan keselamatan penumpang, imigresen dan kastam. Pelaksanaan unsur kualiti perkhidmatan ini ditangguh dari tahun 2020 hingga tahun 2021 berikutan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang dikuatkuasakan oleh kerajaan Malaysia untuk mengekang penularan pandemik. Suruhanjaya menasihatkan untuk melaksanakan kesemua 28 unsur kualiti perkhidmatan di KLIA Terminal 1 dan 2 pada tahun 2024.

Bagi lapangan terbang lain, Suruhanjaya telah melaksanakan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di lapangan terbang Kota Kinabalu dan Langkawi pada tahun 2023. Suruhanjaya kini sedang membangunkan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di lapangan terbang Kuching, Miri, dan Senai yang disasarkan siap pada tahun 2024. Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang ini akan turut dibangunkan dan dilaksanakan secara berperingkat di lapangan terbang yang lain di seluruh Malaysia menjelang tahun 2027.



3.3.1 Pengenaan Penalti Kewangan bagi Ketidakpatuhan Terhadap MACPC dan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang

Dalam tempoh antara 1 Februari 2020 hingga 31 Mac 2022, moratorium telah dikenakan terhadap penguatkuasaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang dan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC). Keputusan ini dibuat oleh MAVCOM untuk menyokong pihak berkepentingan industri penerbangan, membantu mereka mengharungi pandemik global dan meneruskan perkhidmatan sepenuhnya dalam masa akan datang.

Setelah pembukaan sempadan perjalanan antarabangsa pada 1 April 2022, Suruhanjaya meneruskan aktiviti penguatkuasaannya. Halaman ini memberikan perincian terkini mengenai penalti yang dikenakan oleh Suruhanjaya kerana ketidakpatuhan terhadap sasaran-sasaran yang ditetapkan untuk lapangan terbang dan syarikat penerbangan, sejak penubuhan Suruhanjaya sehingga akhir 2022.

Lapangan Terbang

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang telah dilaksanakan secara berperingkat di KLIA Terminal 1 dan 2 sejak September 2018. Ianya terdiri daripada 28 unsur kualiti perkhidmatan yang dibahagikan kepada 4 kategori kualiti perkhidmatan: keselesaan dan kemudahan penumpang, kelengkapan pengendali dan kemudahan kakitangan, masa penggiliran, dan aliran penumpang dan bagasi. Kegagalan pengendali lapangan terbang untuk memenuhi standard yang ditetapkan pada mana-mana unsur kualiti perkhidmatan akan dikenakan penalti kewangan sehingga 5 peratus daripada hasil aeronautik lapangan terbang.

Suruhanjaya bertanggungjawab untuk memantau pematuan pengendali lapangan terbang terhadap standard yang ditetapkan dalam Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang untuk memastikan operasi dan perkhidmatan yang cekap untuk penumpang dan pengguna lain. Sehingga kini, Suruhanjaya telah mengenakan penalti kewangan sebanyak RM2.9 juta ke atas MA Sepang, anak syarikat MAHB, kerana gagal mematuhi Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang.

Syarikat Penerbangan

Adalah mandatori bagi syarikat penerbangan untuk mematuhi MACPC. Kegagalan berbuat demikian boleh mengakibatkan penalti kewangan dikenakan. Bergantung pada jenis dan tahap sebarang ketidakpatuhan terhadap MACPC, syarikat penerbangan boleh dikenakan penalti kewangan sehingga RM200,000 untuk kesalahan pertama, dan 10 kali ganda penalti untuk ketidakpatuhan kedua atau seterusnya.

Menjelang akhir tahun 2022, Suruhanjaya telah mengenakan penalti berjumlah RM2.36 juta masing-masing ke atas AirAsia Berhad (AirAsia) dan AirAsia X Berhad (AirAsia X), bagi 3 ketidakpatuhan terhadap MACPC. Ketidakpatuhan tersebut adalah bagi syarikat-syarikat penerbangan yang gagal menzahirkan harga muktamad tambang penerbangan. Seperti yang ditetapkan dalam MACPC, sebuah syarikat penerbangan hendaklah menunjukkan harga muktamad tambang penerbangan yang perlu dibayar untuk perkhidmatan pengangkutan udara yang ditawarkan atau penerbitan oleh syarikat penerbangan dalam sebarang bentuk, termasuk di Internet.



3.4 PEMBANGUNAN LAPANGAN TERBANG DAN RANGKA KERJA JANGKA PANJANG BAGI PENGAWALSELIAAN CAJ PERKHIDMATAN PENUMPANG DI MALAYSIA

Kesalinghubungan udara memainkan peranan penting dalam memacu pembangunan ekonomi Malaysia. Oleh sebab kesalinghubungan udara dan pembangunan lapangan terbang adalah berkait rapat dan saling bergantung, penetapan Caj Perkhidmatan Penerbangan (ASC) amat penting untuk pertumbuhan ekonomi keseluruhan negara dalam jangka panjang.

Menyedari kepentingan ini, Suruhanjaya membangunkan rangka kerja jangka panjang bagi pengawalseliaan ASC untuk semua lapangan terbang di Malaysia. Perkara ini termasuk Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), caj pendaratan dan parkir, serta semua caj yang diperuntukkan dalam Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016 dan pindaannya.

Dalam jangka masa pendek, Suruhanjaya mencadangkan agar rangka kerja pengawalseliaan memberi tumpuan kepada menggalakkan perjalanan udara dan membantu pemulihan sektor penerbangan daripada pandemik COVID-19. Dalam jangka masa sederhana hingga jangka panjang, rangka kerja pengawalseliaan seharusnya menggalakkan pelaburan dan operasi lapangan terbang yang cekap, membenarkan lapangan terbang mendapatkan semula kos yang berhemat, serta memastikan kebolehiayaan lapangan terbang. Matlamat utama Suruhanjaya adalah untuk mempunyai rangka kerja yang teguh dan adil yang menyeimbangkan keperluan semua pihak berkepentingan dalam aspek penentuan caj bagi penggunaan kemudahan lapangan terbang. Hal ini akan secara tidak langsung mengukuhkan kesalinghubungan udara Malaysia sejajar dengan matlamat negara untuk menjadi hab penerbangan global demi mewujudkan perkhidmatan yang lebih baik kepada para pengguna.

Suruhanjaya telah memulakan usahanya untuk membangunkan rangka kerja jangka panjang ini pada Julai 2021. Pada Ogos 2022, MAVCOM menerbitkan Kertas Rundingan Pertama berkenaan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan. Kertas ini menghalusi prinsip-prinsip pengawalseliaan MAVCOM, menangani ketidakpastian pasaran, kaedah jangka pendek yang dicadangkan, kaedah peralihan, dan pertimbangan dalam melaksanakan rangka kerja berasaskan kos.

Kemudiannya, Kertas Rundingan Kedua berkenaan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan telah diterbitkan pada Mac 2023. Kertas ini mengambil kira maklum balas yang diberikan oleh pihak berkepentingan daripada Kertas Rundingan pertama, dan merangkumi caj perkhidmatan penerbangan yang dicadangkan oleh Suruhanjaya untuk tempoh pengawalseliaan pertama (2024–2026). Selain itu, ia menggariskan bentuk kawalan dan kuasa pengawalseliaan yang dicadangkan untuk dilaksanakan mulai dari tempoh pengawalseliaan kedua dan seterusnya.

Kedua-dua Kertas Rundingan mengenai rangka kerja jangka panjang untuk pengawalseliaan ASC boleh didapati di laman web MAVCOM di www.mavcom.my.



Bahagian 4

PEMBERIAN NASIHAT DASAR DAN PERSAINGAN

4.1 PEMBERIAN NASIHAT DASAR

Suruhanjaya memberi tumpuan kepada kemampuan industri penerbangan awam di Malaysia. Selaras dengan mandatnya, Suruhanjaya memberikan cadangan mengenai hal-hal dasar yang berkaitan dengan penerbangan awam dari perspektif ekonomi kepada kerajaan Malaysia. Di samping itu, Suruhanjaya turut bekerjasama rapat dengan Kementerian Pengangkutan (MOT) dalam memberikan khidmat nasihat mengenai hal-hal persaingan serta penerbangan awam.

Suruhanjaya memantau harga tambang penerbangan domestik dan memperakui bahawa pelaksanaan mekanisme kawalan harga tambang boleh menyebabkan herotan pasaran yang tidak diingini. Oleh itu, daripada mengawal harga, adalah lebih bermanfaat bagi sektor penerbangan Malaysia sekiranya syarikat penerbangan diberikan fleksibiliti untuk menyesuaikan harga tambang mengikut dinamik penawaran dan permintaan. Ini akan menggalakkan perkembangan sektor secara organik.

Sepanjang tahun tinjauan, purata tambang di Malaysia telah meningkat sebanyak 45 peratus berbanding dengan purata pra-pandemik pada tahun 2019. Kenaikan ini terutamanya disebabkan oleh lonjakan harga bahan api jet, pengukuhan Dolar AS, serta peningkatan permintaan untuk perjalanan udara yang melebihi kapasiti yang tersedia oleh syarikat penerbangan. Kapasiti keseluruhan syarikat penerbangan pada tahun 2022 hanya mencapai 46.5 peratus daripada kapasiti pada tahun 2019.

Harga purata bahan api jet meningkat secara ketara dari USD79 setiap tong (bbl) pada tahun 2019 kepada USD141 setiap tong (bbl) pada tahun 2022, menandakan peningkatan signifikan sebanyak 78.5 peratus. Berikutan itu, tambang domestik

purata meningkat sebanyak 11.5 peratus, tambang ASEAN purata meningkat sebanyak 54.5 peratus, manakala, tambang antarabangsa di luar ASEAN purata mengalami peningkatan tertinggi sebanyak 115.5 peratus berbanding tahun 2019. Pada tahun 2022, penerbangan antarabangsa di luar ASEAN hanya mencapai 20.8 peratus daripada kapasiti pra-pandemik. Peningkatan dalam tambang purata bukan hanya terhad kepada Malaysia; sebaliknya, ia merupakan trend yang meluas di seluruh dunia.

Pada tahun 2022, Suruhanjaya telah mengesyorkan MOT untuk menggalakkan syarikat penerbangan menambah kapasiti semasa tempoh perjalanan Hari Raya Aidilfitri bagi memenuhi permintaan perjalanan udara yang tinggi. Peningkatan kapasiti ini dapat mengurangkan harga tambang udara secara ketara untuk tiket penerbangan kelas ekonomi satu hala bagi kebanyakan laluan dari Semenanjung Malaysia ke Sabah dan Sarawak semasa tempoh perayaan Hari Raya Aidilfitri. Berdasarkan pemerhatian Suruhanjaya pada 16 April 2022, kebanyakan harga tiket penerbangan jatuh antara RM300 dan RM500. Ini merupakan julat yang lebih rendah berbanding dengan RM700 dan RM1,200 seperti yang dipantau Suruhanjaya pada dan sebelum 14 April 2022.

Suruhanjaya tetap komited untuk memantau harga tambang penerbangan domestik dan memberikan pengemaskinian maklumat kepada MOT setiap minggu. Suruhanjaya turut berusaha untuk memastikan harga tambang yang adil dan kompetitif dalam industri penerbangan dan akan terus bekerjasama rapat dengan pihak berkepentingan untuk menangani sebarang isu yang timbul.

4.2 TRAFIK PENUMPANG DAN RAMALAN

Pada tahun 2022, trafik penumpang keseluruhan meningkat sebanyak 398.7 peratus tahun-ke-tahun (YoY), mencapai 54.9 juta penumpang, iaitu

50.3 peratus berbanding tahap pra-pandemik. Penyambungan semula dan pengenalan laluan perkhidmatan penerbangan baru oleh syarikat

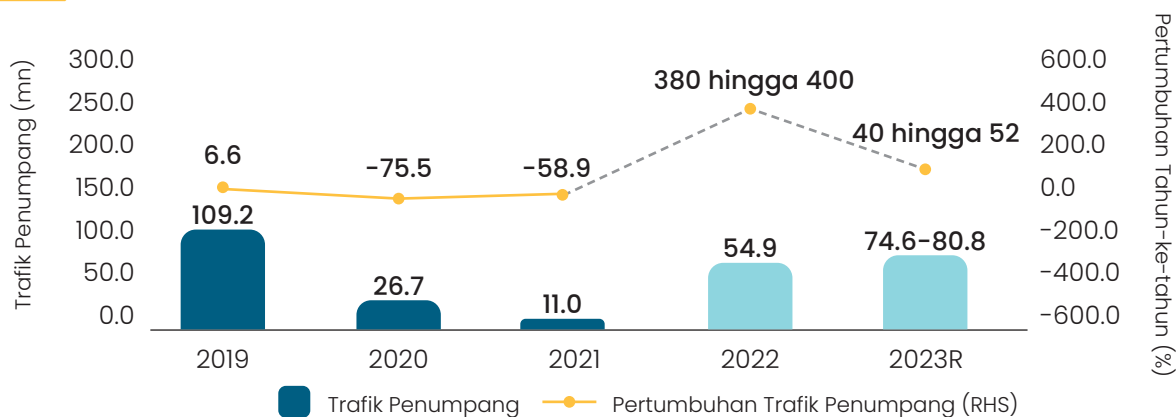


penerbangan tempatan, serta pelonggaran sekatan perjalanan di seluruh dunia, telah menyumbang kepada pemulihan trafik penumpang ke Malaysia dengan ketara.

Suruhanjaya meramalkan trafik penumpang udara untuk tahun 2023 akan berada antara 74.6 juta hingga 80.8 juta penumpang. Ini adalah unjuran

pertumbuhan antara 40 peratus hingga 52 peratus YoY dan akan membawa jumlah trafik penumpang udara Malaysia ke tahap 68 peratus hingga 74 peratus daripada tahap tahun 2019. Suruhanjaya menjangkakan bahawa peningkatan trafik penumpang akan memberikan impak ekonomi yang positif kepada Malaysia.

Rajah 4.1 Trafik Penumpang Malaysia 2019 – 2023R



Sumber : MAVCOM, pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL)
Catatan : RHS merujuk kepada sebelah kanan carta (Right Hand Side)

Pertumbuhan ini akan didorong oleh pemulihan pasaran utama secara beransur-ansur bermula pada suku keempat tahun 2022 (S4 2022) dengan syarikat penerbangan tempatan, termasuk Malaysia Airlines Berhad (Malaysia Airlines), AirAsia Berhad (AirAsia), AirAsia X Berhad (AirAsia X), FlyFirefly Sdn. Bhd. (Firefly) dan Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air), yang telah merancang untuk mengembalikan kapasiti dan meningkatkan kekerapan, terutamanya di destinasi popular seperti Hong Kong, Jepun, Taiwan, Australia, dan Timur Tengah.

Suruhanjaya turut berbesar hati untuk berkongsi bahawa trafik kargo untuk tahun 2023 diramalkan akan berkembang antara 3 peratus hingga 4.8 peratus YoY kepada antara 22.4 bilion dan 22.8 bilion tan kargo per kilometer (FTK) disebabkan oleh pertumbuhan berterusan dalam sektor e-dagang dan elektrik dan elektronik (E&E). Sungguhpun begitu, sektor penerbangan akan berkemungkinan menghadapi cabaran pada tahun hadapan, seperti tekanan inflasi yang berterusan, kadar faedah yang meningkat, pengukuhan Dolar AS, serta kebimbangan kemelesetan.

Memandangkan bahawa penambahbaikan kesalinghubungan udara merupakan salah satu

fungsi pengawalseliaan Suruhanjaya, laporan industri Suruhanjaya yang diterbitkan dua kali setahun, *Waypoint*, turut menyoroti statistik kesalinghubungan udara semasa serta merangkumi pelbagai cadangan untuk meningkatkan kesalinghubungan udara Malaysia.

Adalah bermanfaat untuk mengambil maklum bahawa kesalinghubungan udara terus menjadi pemacu penting pertumbuhan ekonomi. Oleh yang demikian, adalah penting bahawa kualiti kesalinghubungan Malaysia dikaji semula dan pengembangan masa depan diselaraskan dengan agenda pembangunan ekonomi negara.

Walaupun dasar sifar COVID-19 China terus memberi kesan kepada trafik penumpang di Malaysia dan secara global, pemulihan berterusan di pasaran antarabangsa lain telah mengurangkan kesannya. Suruhanjaya akan terus melaksanakan fungsinya dalam menyokong industri dan pihak berkepentingan, terutamanya melalui pelbagai inisiatif Suruhanjaya yang bertumpukan kepada industri, termasuk laporan *Waypoint*, yang memberikan pandangan mendalam mengenai trend serta perkembangan yang penting dalam industri penerbangan.



4.3 PERSAINGAN

Bahagian VII Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] memberikan kuasa kepada Suruhanjaya untuk mengawal selia hal-hal komersial dalam industri penerbangan awam di Malaysia, merangkumi bidang persaingan seperti perjanjian anti-persaingan, penyalahgunaan kedudukan dominan, dan percantuman. Hal ini adalah selaras dengan komitmen Suruhanjaya untuk mengawasi dan menggalakkan persaingan yang sihat dalam industri penerbangan.

Industri yang mempunyai persekitaran persaingan yang sihat memacu dan menghidupkan semula sektor penerbangan bagi jangka masa pendek, serta mengekalkan sektor penerbangan yang sihat dan kukuh bagi jangka masa panjang. Selain itu, persaingan yang berkesan membolehkan pengguna mendapat manfaat daripada penambahan pilihan perkhidmatan, capaian yang lebih baik, dan harga tambang yang berpatutan.

Dalam tempoh semakan, Suruhanjaya telah menilai permohonan pembaharuan pengecualian individu antara All Nippon Airways Co., Ltd. dan United Airlines, Inc. mengenai usaha sama mereka untuk menjalankan perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Amerika dan Malaysia melalui laluan transpasifik. Objektif usaha sama ini adalah untuk meningkatkan dan menyediakan lebih banyak pilihan perkhidmatan penumpang udara berjadual di laluan antara bandar-bandar di Asia dan Amerika. Permohonan tersebut menyatakan bahawa usaha sama ini akan menawarkan faedah seperti pengurangan tambang kepada pengguna dan pengembangan rangkaian udara serta penawaran produk, antara lain. Selepas penilaian menyeluruh, Suruhanjaya mengeluarkan keputusan untuk memberikan pengecualian individu sehingga 18 Oktober 2027.

Pada 31 Mac 2022, Suruhanjaya telah menilai permohonan pembaharuan untuk pengecualian individu antara Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG untuk satu pengaturan usaha sama berkenaan dengan perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan Eropah. Objektif pengecualian adalah untuk meningkatkan perkhidmatan penumpang udara berjadual antara pasaran tempatan syarikat penerbangan masing-masing. Menurut penilaian Suruhanjaya, usaha sama tersebut didapati bahawa tidak akan membawa kepada sebarang pengurangan ketara dalam persaingan, antara justifikasi lain. Suruhanjaya turut berpuas

hati bahawa terdapat pengurangan tambang di laluan utama antara Malaysia dan Eropah, seperti yang didakwa oleh pihak-pihak dalam usaha sama tersebut. Oleh itu, Suruhanjaya mengeluarkan keputusannya untuk memberikan pengecualian individu selama 3 tahun sehingga 4 Disember 2025. Selain daripada pengecualian individu yang diberikan, Suruhanjaya juga telah meneruskan semakan permohonan percantuman kedua yang diterimanya, iaitu, pemerolehan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd. oleh SIA Engineering Company Limited. Suruhanjaya telah mengeluarkan keputusan cadangannya untuk meluluskan pemerolehan tersebut kerana Suruhanjaya mendapati bahawa terdapat manfaat-manfaat ketara yang telah dikenalpasti daripada pemerolehan tersebut.

Suruhanjaya juga telah mengkaji dan menilai permohonan-permohonan lain yang diterima dalam tempoh tahun tersebut. Pada 18 Mei 2022, Suruhanjaya menerima permohonan pembaharuan untuk pengecualian individu antara Malaysia Airlines dan Japan Airlines Co. Ltd., bagi usaha sama yang bersifat *metal-neutral**, yang melibatkan semua perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan Jepun. Selain itu, Suruhanjaya sedang menganalisis permohonan pengecualian individu untuk usaha sama antara Malaysia Airlines dan Singapore Airlines Limited, yang melibatkan laluan antarabangsa tersibuk di dunia, iaitu Kuala Lumpur ke Singapura. Selanjutnya, Malaysia Airlines bersama-sama dengan Cathay Pacific Airways Limited telah membuat permohonan untuk pengecualian individu bagi usaha sama yang bersifat *metal-neutral** yang melibatkan semua perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan Hong Kong yang dioperasikan oleh kedua-dua syarikat penerbangan tersebut. Analisis Suruhanjaya terhadap permohonan-permohonan ini dijangka akan tamat pada tahun 2023.

Suruhanjaya menjalankan analisis undang-undang dan ekonomi terhadap permohonan-permohonan persaingannya dengan teliti dan menerbitkan teks penuh keputusannya yang mengandungi butiran analisisnya untuk memastikan tahap ketelusan yang tinggi, serta untuk menggalakkan perkembangan perundangan persaingan dalam undang-undang persaingan Malaysia yang berkembang. Keputusan persaingan Suruhanjaya boleh didapati di laman web Suruhanjaya.

*Metal-neutral: Suatu keadaan di mana setiap syarikat penerbangan akan diberi insentif untuk mempertimbangkan semua penerbangan yang dioperasikan oleh syarikat penerbangan lain sebagai penerbangan dalam rangkaian mereka sendiri.



Bahagian 5

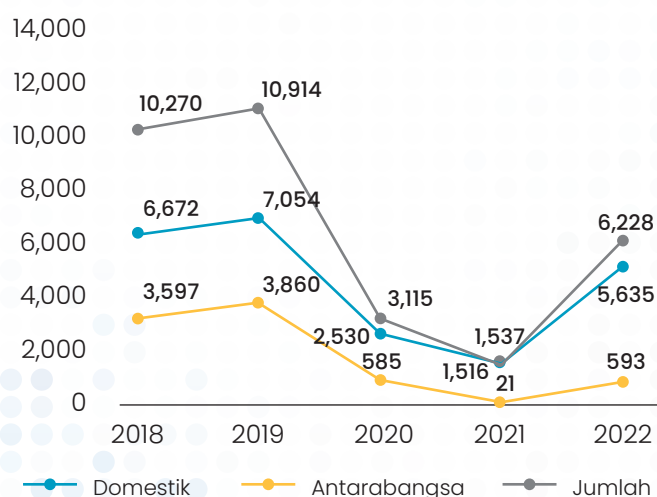
PERKHIDMATAN PENERBANGAN DI SABAH DAN SARAWAK

5.1 PETIKAN MENGENAI SABAH DAN SARAWAK

Sektor penerbangan di Sabah dan Sarawak telah memasuki fasa pemulihan yang signifikan pada tahun 2022. Tempoh ini menyaksikan peningkatan yang ketara dalam trafik penumpang, menandakan peralihan daripada kemerosotan yang dialami semasa pandemik COVID-19. Pemulihan ini terutamanya boleh diperuntukkan kepada pelonggaran sekatan perjalanan dan pembaharuan keyakinan pengguna terhadap perjalanan udara.

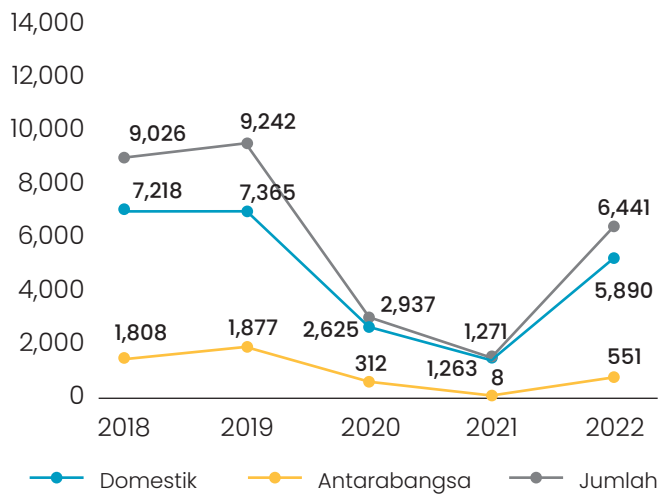
Rajah 5.1

Pergerakan Trafik Penumpang di Sabah dari 2018 hingga 2022 ('000).



Sumber: AirportIS

Lanskap penerbangan di Sabah pada tahun 2022 telah mengalami pemulihan yang kukuh, berikutan peningkatan pergerakan penumpang berbanding tahun sebelumnya. Sektor perjalanan domestik menunjukkan peningkatan yang luar biasa, dengan jumlah penumpang meningkat kepada 5,631,000 daripada hanya 1,516,000 pada tahun 2021, menandakan pemulihan secara beransur-ansur ke tahap pra-pandemik dengan 10,914,000 penumpang pada tahun 2019. Walaupun perjalanan antarabangsa belum mencapai tahap penumpang pra-pandemik, trafik penumpang domestik adalah 5,635,000, hampir menyamai jumlah penumpang domestik pada tahun 2019.

**Rajah 5.2 Pergerakan Trafik Penumpang di Sarawak dari 2018 hingga 2022 ('000)***Sumber: AirportIS*

Sektor penerbangan domestik di Sarawak telah menunjukkan pola yang serupa, dengan peningkatan yang ketara dalam jumlah penumpang. Kenaikan penumpang domestik dari 1,263,000 pada tahun 2021 kepada 5,890,000 pada tahun 2022 adalah petanda yang jelas terhadap pemulihan yang kukuh menuju tahap pra-pandemik dengan 7,365,000 jumlah penumpang pada tahun 2019. Sementara itu, sektor antarabangsa di Sarawak mencatat peningkatan yang ketara dalam trafik penumpang dari 8,000 pada tahun 2021 kepada 551,000 pada tahun 2022. Perlu disorot

bahawa Sarawak telah memperolehi pencapaian yang mengagumkan dengan mencapai 29.4 peratus daripada tahap trafik antarabangsa pra-pandemik pada tahun 2019. Berbanding dengan negeri jirannya, Sabah telah mencatat 15.4 peratus daripada tahap trafik antarabangsa pra-pandemik pada tahun 2019.

Menggabungkan data dari kedua-dua negeri, jelas terlihat bahawa jumlah trafik penumpang mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun-ke-tahun (YoY). Namun, apabila dibandingkan dengan angka sebelum pandemik pada tahun 2019, jelaslah bahawa perjalanan antarabangsa belum pulih sepenuhnya meskipun perjalanan domestik menghampiri atau melebihi tahap pra-pandemik.

Tahun 2022 telah menjadi titik perubahan bagi industri penerbangan di Sabah dan Sarawak, dengan kebangkitan kukuh sektor domestik yang menunjukkan keyakinan diperbaharui terhadap perjalanan udara serta masa depan yang memberangsangkan untuk industri ini. Trend semasa menunjukkan ramalan yang positif bagi tahun 2023, dengan jangkaan pertumbuhan yang berterusan apabila perjalanan antarabangsa secara beransur-ansur kembali kepada keadaan normal.





Jadual 5.1

Hak Trafik Udara (ATRs) Diberikan oleh Suruhanjaya kepada Syarikat Penerbangan Tempatan bagi Operasi di Sabah dan Sarawak dari Mac 2016 hingga Disember 2022

Syarikat Penerbangan	Sabah		Sarawak	
	Domestik	Antarabangsa	Domestik	Antarabangsa
AirAsia Berhad	34	17	35	11
AirAsia X Berhad	4	2	4	0
FlyFirefly Sdn. Bhd.	1	0	1	0
Malaysia Airlines Berhad	13*	21	16*	9
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	11	33	10	2
MASwings Sdn. Bhd.	1	0	5	0
Raya Airways Sdn. Bhd.	7	3	3	1
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	7	17	5	0
MYAirline Sdn. Bhd.	3	0	3	0
M Jets International Sdn. Bhd.**	1	2	1	1
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	4	1	4	1
Jumlah	86	96	87	25
Jumlah untuk Sabah/Sarawak	182		112	

*Termasuk MAB Kargo

**Kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.

Jadual 5.2

Senarai Pemegang Lesen dan Permit yang Beroperasi di Sabah dan Sarawak 2022 Berbanding 2021 – Kekal Tidak Berubah

No	Pemegang Lesen	Pangkalan	Jenis
SABAH			
1	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	ASP
2	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	GHL
3	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	ASP
SARAWAK			
1	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Miri	ASP
2	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Miri	GHL
3	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Kuching	ASP
4	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Kuching	GHL
5	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.	Kuching	AOL

Akronim:

AOL Lesen Pengendali Aerodrom

ASP Permit Perkhidmatan Udara

GHL Lesen Pengendalian Darat



5.2 PERKHIDMATAN UDARA LUAR BANDAR (RAS)

Suruhanjaya diberi kuasa untuk mentadbir dan menguruskan laluan Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO) di bawah program Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) menurut Seksyen 68 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. Kerajaan Malaysia, khususnya Kementerian Pengangkutan (MOT), kekal sebagai pembuat keputusan dasar utama. RAS membolehkan kesalinghubungan udara penting ke kawasan-kawasan terpencil, berpenduduk jarang, atau sebaliknya sukar diakses di Malaysia dengan kawasan lain negara.

RAS telah menjalani penyesuaian operasi yang ketara ekoran penularan pandemik COVID-19. Penyelarasan laluan yang dilaksanakan adalah penting disebabkan oleh permintaan perjalanan udara yang semakin meningkat serta rintangan ekonomi yang disebabkan oleh ketidakstabilan mata wang asing dan harga bahan api jet.

Pelonggaran sekatan perjalanan dan pembatalan pengisytiharaan darurat di Sarawak menjelang akhir tahun 2021 menandakan peningkatan semula permintaan perjalanan udara. Walau bagaimanapun, peningkatan yang dilihat segera dirintangi oleh kenaikan harga bahan api jet global, yang disebabkan oleh kekurangan bekalan minyak mentah. Memandangkan kos bahan api merupakan sebahagian besar daripada kos operasi syarikat penerbangan – yang dianggarkan antara 20 hingga 25 peratus, sektor penerbangan menghadapi prospek kerugian operasi yang semakin meningkat.

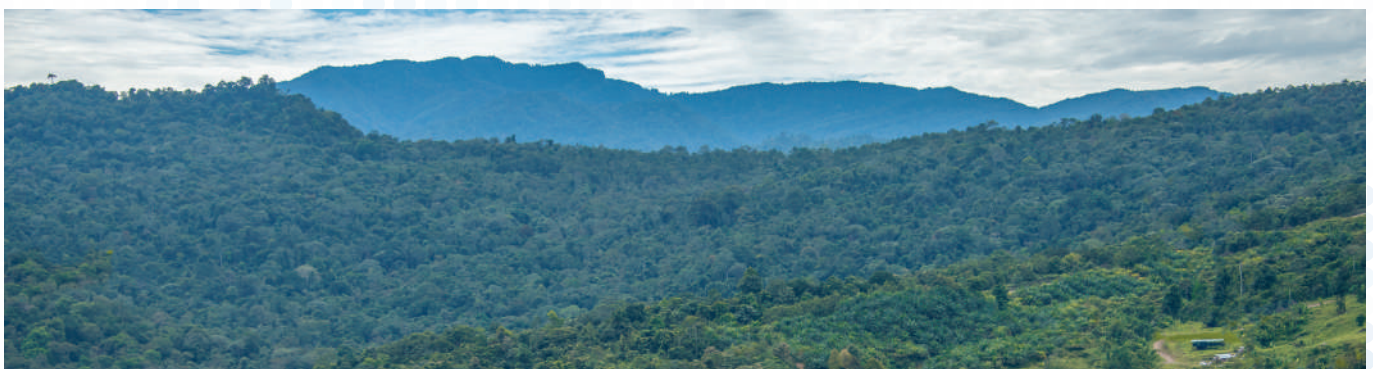
Dalam menjangkakan cabaran ini, MASwings Sdn. Bhd. (MASwings) mengguna pakai pendekatan 'Fleksibiliti Bermusim' untuk rangkaian RAS, yang mana MASwings beroperasi secara strategik pada 83 peratus daripada jadual pra-pandemiknya. Pengurusan kapasiti berhemat tersebut semasa

tempoh puncak dan bukan puncak bertujuan untuk mengoptimumkan faktor tempat duduk dan mengurangkan kerugian operasi. Oleh itu, jumlah penerbangan untuk tahun 2022 telah dirancang pada 34,985, meningkat 29 peratus daripada tahun 2021, meliputi perkhidmatan ATR72-500 dan DHC6-400 (DHT) dan 14 peratus lebih rendah berbanding 40,878 penerbangan yang telah dirancang pada 2019 (pra-pandemik).

MASwings berjaya mengendalikan 81 peratus daripada jadual penerbangan RAS pada tahun 2022, melengkapkan 33,662 penerbangan. Ini mencerminkan peningkatan ketara, iaitu sebanyak 65 peratus daripada penerbangan yang dilaksanakan pada tahun 2021. Kecekapan operasi syarikat penerbangan tersebut diserlahkan dengan pelaksanaan 98.9 peratus perkhidmatan ATR dan 97.7 peratus daripada perkhidmatan DHTnya seperti yang telah dirancang.

Pengangkutan penumpang bagi tahun 2022 berjumlah 805,269. Ini menandakan peningkatan sebanyak 139 peratus daripada tahun 2021. Walaupun angka ini mewakili penurunan marginal iaitu sebanyak 5 peratus daripada tahun 2019, penambahbaikan adalah ketara, terutamanya memandangkan kekangan operasi MASwings pada tempoh tersebut. Terutamanya, bulan Mei 2022 menyaksikan puncak bersejarah dengan 83,720 penumpang, melebihi tempoh yang sama pada tahun 2019, iaitu sebanyak 21 peratus.

Faktor tempat duduk purata untuk tahun 2022 ialah 54 peratus, mencerminkan peningkatan sebanyak 5 peratus daripada tahun 2021 dan peningkatan sebanyak 9 peratus daripada tahun 2019. Peningkatan dalam faktor tempat duduk ini adalah disebabkan oleh pengurusan kapasiti strategik





serta kenaikan permintaan untuk perjalanan udara domestik apabila sekatan perjalanan rentas sempadan darat dan laut dilaksanakan antara Brunei dan Malaysia.

Sekatan perjalanan rentas sempadan melalui darat dan laut memerlukan penerbangan tambahan, terutamanya di laluan dari Miri ke Limbang dan antara Kuching dan Limbang. Kekerapan penerbangan mingguan telah disesuaikan untuk menampung permintaan perjalanan domestik, dengan peningkatan yang ketara di laluan Miri ke Limbang dan Miri ke Lawas. Laluan Kuching ke Limbang juga menyaksikan peningkatan perkhidmatan semasa tempoh perjalanan puncak, dengan laluan udara ini mencapai faktor tempat duduk tertinggi pada 91 peratus.

Sebaliknya, laluan Kota Kinabalu ke Sandakan melalui Kudat telah digantung sehingga tarikh baru yang akan diberitahu kemudian, menekankan

penyesuaian dinamik yang perlu dibuat oleh syarikat penerbangan sebagai tindak balas kepada permintaan yang berfluktuasi dan daya maju operasi.

RAS telah berjaya mengendalikan tahun fiskal yang mencabar, menempuhi tekanan ekonomi luar dan kesan pandemik yang berlarutan. Melalui penyesuaian strategik dan pemberian tumpuan kepada kecekapan operasi, MASwings telah berjaya mengekalkan dan, dalam beberapa kes, menambah baik tawaran perkhidmatannya. Walaupun ancaman peningkatan kos operasi muncul akibat kenaikan harga bahan api, prestasi RAS pada tahun 2022 menyediakan asas yang berdaya tahan untuk meneruskan perkhidmatan udara penting bagi komuniti luar bandar. Sementara permintaan perjalanan terus pulih, RAS bersedia untuk memainkan peranan penting dalam menghubungkan semula dan menyokong pembangunan ekonomi di kawasan-kawasan yang terlibat.

Jadual 5.3 Senarai Laluan RAS yang Dikendalikan oleh MASwings pada Disember 2022

Laluan	Sektor (Struktur Laluan)	Musim Panas Utara 27 Mac 2022 – 29 Oktober 2022 (Musim Pertengahan/Rendah)		Musim Panas Utara 27 Mac 2022 – 29 Oktober 2022 (Musim Puncak)	
		Kekerapan Mingguan		Kekerapan Mingguan	
		ATR72	DHT	ATR72	DHT
SABAH (DALAMAN)					
Kota Kinabalu-Labuan	Kota Kinabalu-Labuan v.v.	21	-	28	-
Kota Kinabalu-Lahad Datu	Kota Kinabalu-Lahad Datu v.v.	21	-	28	-
Lahad Datu-Sandakan	Lahad Datu-Sandakan v.v.	7	-	7	-
Sandakan-Tawau	Sandakan-Tawau v.v.	7	-	7	-
Kota Kinabalu-Kudat	Kota Kinabalu-Kudat v.v.	-	0	-	0
Kudat-Sandakan	Kudat-Sandakan v.v.	-	0	-	0
SARAWAK (DALAMAN)					
Miri-Limbang	Miri-Limbang v.v.	28	-	28	-
Miri-Mulu	Miri-Mulu v.v.	12	-	12	-
Miri-Sibu	Miri-Sibu v.v.	21	-	28	-
Sibu-Bintulu	Sibu-Bintulu v.v.	7	-	7	-
Miri-Bintulu	Miri-Bintulu v.v.	7	-	7	-
Kuching-Mulu	Kuching-Mulu v.v.	7	-	7	-
Kuching-Limbang	Kuching-Limbang v.v.	3	-	3	-



Miri-Lawas	Miri-Lawas v.v.	-	44	-	44
	Lawas-Bakalalan v.v.	-	3	-	3
Miri-Bakalalan	Miri-Lawas-Bakalalan v.v.	-	3	-	3
Lawas-Bakalalan	Lawas-Bakalalan v.v.	-	3	-	3
Miri-Bario	Miri-Bario v.v.	-	14	-	14
Marudi-Bario	Marudi-Bario v.v.	-	7	-	7
Miri-Marudi	Miri-Marudi v.v.	-	18	-	18
	Miri-Marudi-Long Lellang v.v.	-	2	-	2
	Miri-Marudi-Long Akah v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Banga v.v.	-	2	-	2
Miri-Long Lellang	Miri-Long Lellang v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Lellang v.v.	-	2	-	2
Marudi-Long Lellang	Miri-Marudi-Long Lellang v.v.	-	2	-	2
Miri-Long Akah	Miri-Long Akah v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Akah v.v.	-	1	-	1
Marudi-Long Akah	Marudi-Long Akah v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Akah v.v.	-	1	-	1
Miri-Long Seridan	Miri-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
Marudi-Long Seridan	Marudi-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
	Miri-Marudi-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
Miri-Long Banga	Miri-Long Banga v.v.	-	0	-	0
Miri-Long Banga	Miri-Marudi-Long Banga v.v.	-	2	-	2
Marudi-Long Banga	Miri-Marudi-Long Banga v.v.	-	2	-	2
Limbang-Lawas	Limbang-Lawas v.v.	-	2	-	2
Mukah-Kuching	Mukah-Kuching v.v.	7	14	7	14
Mukah-Miri	Mukah-Miri v.v.	-	7	-	7
Mukah-Sibu	Sibu-Mukah v.v.	-	3	-	3
Mukah-Bintulu	Mukah-Bintulu v.v.	-	2	-	2
Bario-Bakalalan	Bario-Bakalalan v.v.	-	1	-	1
Bario-Long Seridan	Bario-Long Seridan v.v.	-	1	-	1
Bario-Long Lellang	Bario-Long Lellang v.v.	-	1	-	1
Kuching-Tanjung Manis	Kuching-Tanjung Manis v.v.	-	7	-	7
SABAH/SARAWAK (ANTARA NEGERI)					
Miri-Labuan	Miri-Labuan v.v.	21	-	28	-
Kota Kinabalu-Mulu	Kota Kinabalu-Mulu v.v.	7	-	7	-
Kota Kinabalu-Limbang	Kota Kinabalu-Limbang v.v.	-	3	-	3
Kota Kinabalu-Lawas	Kota Kinabalu-Lawas v.v.	-	2	-	2



5.3 PENJADUALAN MASA DEPAN DAN POTENSI PENYESUAIAN LALUAN

Rangkaian RAS dijadualkan untuk mengekalkan laluan dan operasinya semasa Musim Panas Utara, yang berlanjutan sehingga Oktober 2023. Ini mencerminkan pendekatan strategik untuk memastikan penyediaan perkhidmatan udara yang konsisten kepada kawasan luar bandar semasa tempoh permintaan stabil yang dijangkakan.

Keputusan untuk melanjutkan Rangkaian RAS sejajar dengan objektif lebih luas untuk menyokong kesalinghubungan dan aksesibiliti serantau. Dengan mengekalkan *status quo*, RAS memastikan komuniti yang bergantung kepada perjalanan udara untuk perniagaan, penjagaan kesihatan, dan kesalinghubungan kepada pusat bandar akan terus menerima perkhidmatan penting ini tanpa gangguan. Selain itu, ia membolehkan penstabilan perkhidmatan selepas pandemik dan menawarkan rangka kerja perjalanan yang konsisten bagi komuniti luar bandar.

Pelanjutan ini juga membolehkan tempoh pemantauan dan penilaian, yang mana data dapat dikumpulkan mengenai corak perjalanan serta permintaan yang akan bermanfaat untuk penjadualan masa depan dan potensi penyesuaian laluan pasca Oktober 2023.





Suruhanjaya dan Tadbir Urus

Sebagai pengawal selia ekonomi dan komersial industri penerbangan awam di Malaysia, Suruhanjaya menegakkan prinsip tadbir urus yang baik untuk memastikan keputusan yang dibuat oleh Suruhanjaya adalah berkesan melalui proses dan polisi yang sewajarnya. Suruhanjaya mengamalkan tadbir urus yang baik melalui prinsip pengurusan yang kukuh serta pematuhan sepenuhnya kepada Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

KUASA SURUHANJAYA

Untuk membolehkan Suruhanjaya melaksanakan fungsinya dengan cekap dan berkesan, Akta 771 memberikan kuasa kepada Suruhanjaya, antara lain, untuk menjalankan segala aktiviti yang didapati perlu dilaksanakan oleh Suruhanjaya, berfaedah atau mudah bagi atau berkaitan dengan pelaksanaan fungsinya; untuk bekerjasama atau bertindak bersama-sama dengan mana-mana agensi Kerajaan, syarikat atau individu; untuk menghendaki pemberian maklumat pihak berkepentingan dalam industri penerbangan awam; untuk menggunakan aset Suruhanjaya dan melantik ejen, pakar atau perunding; untuk mengenakan fi, kos atau

caj bagi pemberian perkhidmatannya; untuk merumuskan dan melaksanakan pembangunan sumber manusia dan membiayai program kerjasama; untuk memberikan pinjaman dan biasiswa kepada pekerja Suruhanjaya; dan untuk mengurus penyebaran maklumat mengenai fungsi Suruhanjaya.

Terutamanya, kuasa Suruhanjaya memastikan bahawa ianya dapat melaksanakan fungsinya, sementara mengekalkan ketekalan dan kesaksamaan dalam keputusan pengawalseliaannya.

KEANGGOTAAN SURUHANJAYA

Suruhanjaya terdiri daripada Anggota yang terpelbagai, berdedikasi dan berpengalaman yang akan merangka kejayaannya melalui kepimpinan yang dapat dicontohi dan berpengetahuan luas. Akta 771 menyatakan bahawa keanggotaan Suruhanjaya hendaklah terdiri daripada Pengerusi Eksekutif yang hendaklah dilantik oleh Perdana Menteri.

Pengerusi Eksekutif disokong oleh 2 orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT), dan Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi (EPU), Jabatan Perdana Menteri (PMD).

Anggota Suruhanjaya selebihnya merangkumi tidak kurang daripada 4 tetapi lebih daripada 6 orang Anggota lain yang mana adalah dilantik oleh Menteri selepas berunding dengan Perdana Menteri.

Anggota Suruhanjaya merupakan individu yang dipilih berdasarkan kemahiran dan kepakaran mereka, atau keupayaan dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan ekonomi, kewangan, penerbangan, perniagaan, pentadbiran, undang-undang dan apa-apa perkara lain yang mungkin berkaitan dengan peranan dan tanggungjawab Suruhanjaya.



KOD KELAKUAN

Di bawah seksyen 15 Akta 771, Suruhanjaya hendaklah menetapkan kod kelakuan yang hendak dipatuhi oleh Anggota Suruhanjaya dan Anggota Jawatankuasa.

Suruhanjaya mengakui bahawa pematuan Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Kod Kelakuan) 2018 adalah amat penting dalam menegakkan tadbir urus yang baik. Ia menetapkan bahawa seseorang Anggota Suruhanjaya hendaklah sentiasa menunaikan

kewajipannya dengan penuh integriti dan mengutamakan kepentingan awam. Selaras dengan perkara ini, setiap Anggota Suruhanjaya dan Anggota Jawatankuasa bertanggungjawab atas tindakan mereka, serta interaksi dengan pihak berkepentingan Suruhanjaya, kerana keputusan mereka harus bersifat bebas dan tidak dipengaruhi oleh unsur luar untuk mengelakkan percanggahan kepentingan.

MESYUARAT SURUHANJAYA

Akta 771 menghendaki supaya Mesyuarat Suruhanjaya diadakan tidak kurang daripada 3 kali setahun.

Pada tahun 2022, Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak 9 kali dan butirannya adalah seperti berikut:

No.	Tarikh	Mesyuarat
1	13 Januari 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2022
2	21 Februari 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 02/2022
3	16 Jun 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 03/2022
4	7 Julai 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 04/2022
5	10 Ogos 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 05/2022
6	8 September 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 06/2022
7	11 Oktober 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 07/2022
8	10 November 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 08/2022
9	8 Disember 2022	Mesyuarat Suruhanjaya 09/2022



Anggota Suruhanjaya dan kehadiran mereka di 9 Mesyuarat Suruhanjaya pada tahun 2022 disenaraikan di bawah:

Anggota Suruhanjaya Pada Tahun 2022	Jumlah Kehadiran
Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim	09/09
Datuk Seri Isham Ishak	09/09
Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien ¹ (Anggota Ex-Officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022)	05/07
Datuk Seri Long See Wool	09/09
Dato' Fauziah Yaacob ²	02/02
Dato' Mah Weng Kwai	02/02
Datuk Roger Tan Kor Mee ³	06/07
Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad ⁴	07/07
Puan Hidah Misran ⁵ (Anggota silih ganti Suruhanjaya bagi Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien sehingga 14 Oktober 2022)	02/07

¹ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien telah dikurniakan Darjah Kebesaran Seri Mahkota Wilayah (SMW) pada 1 Februari 2022. Beliau merupakan seorang Anggota Ex-Officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022.

² Dato' Fauziah Yaacob mengosongkan jawatannya sebagai Anggota Suruhanjaya pada 28 Februari 2022.

³ Datuk Roger Tan Kor Mee telah dilantik sebagai Anggota Suruhanjaya pada 8 Jun 2022.

⁴ Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Anggota Suruhanjaya pada 8 Jun 2022.

⁵ Puan Hidah Misran mengosongkan jawatannya sebagai Anggota Silih Ganti Suruhanjaya bagi Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien pada 14 Oktober 2022.



JAWATANKUASA–JAWATANKUASA SURUHANJAYA

Merujuk kepada seksyen 12(1) Akta 771, Suruhanjaya boleh menubuhkan Jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau suai manfaat untuk membantu melaksanakan fungsi Suruhanjaya.

Suruhanjaya juga boleh melantik mana-mana Anggotanya untuk menjadi Pengerusi sesuatu Jawatankuasa dan melantik mana-mana orang untuk menjadi Anggota mana-mana Jawatankuasa yang ditubuhkan.

Seksyen 20(1) Akta 771 memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk mewakili fungsi dan kuasanya kepada seorang Anggota Suruhanjaya atau suatu Jawatankuasa, dan fungsi dan kuasa yang diwakilkan tersebut hendaklah dilaksanakan dan dijalankan atas nama dan bagi pihak Suruhanjaya.

Jawatankuasa Audit & Risiko (ARC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Mengawasi pelaporan kewangan, pengurusan kewangan, pembelanjawan, kawalan dalaman, pengurusan risiko, kepatuhan kawal selia, audit dalaman dan audit luar Suruhanjaya.
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2022	3
	Anggota & Kehadiran	Dato' Fauziah Yaacob ⁵ 01/01 Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad ⁶ 02/02 Datuk Mohd Nasir Ahmad 03/03 Encik Mohd Rashid Mohd Yusof 03/03

Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi (CEC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan dan cadangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai hal-hal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam, ulasan pasaran perkhidmatan penerbangan dan garis panduan persaingan. Jawatankuasa juga mengawasi dan menilai cadangan pihak Pengurusan tentang apa-apa perkara yang dijalankan menurut fungsi yang diperuntukkan di bawah Bahagian VII Akta 771 mengenai Persaingan, terutamanya yang berkaitan dengan penyiasatan atau keputusan mengenai pelanggaran larangan yang disyaki, permohonan untuk pengecualian individu dan blok serta permohonan berkenaan dengan percantuman atau percantuman yang dijangkakan.
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2022	5
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussen ⁷ 04/04 Datuk Seri Long See Wool ⁸ 05/05 Dr. Cassey Lee Hong Kim 05/05 Dato' Normah Osman 04/05 Prof. Madya Dr. Haniff Ahamat ⁹ 02/02

⁵ Dato' Fauziah Yaacob mengosongkan jawatannya sebagai Anggota dan Pengerusi ARC pada 28 Februari 2022.

⁶ Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad dilantik sebagai Anggota dan Pengerusi ARC pada 16 Jun 2022.

⁷ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussen mengosongkan jawatannya sebagai Anggota Ex-Officio dan Pengerusi CEC pada 14 Oktober 2022. Dato' Nor Azmie Diron telah dilantik sebagai Pengerusi CEC pada 8 Mac 2024.

⁸ Datuk Seri Long See Wool dilantik sebagai Pemangku Pengerusi CEC pada 28 September 2022.

⁹ Prof. Madya Dr. Haniff Ahamat telah dilantik sebagai Anggota CEC pada 22 Ogos 2022.

Jawatankuasa Perlindungan Pengguna (CPC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan strategik berhubung dengan perlindungan pengguna dalam industri penerbangan dan memantau serta mengkaji semula jenis aduan yang diterima oleh Suruhanjaya melalui laporan berkala yang diberikan kepada Jawatankuasa. Jawatankuasa juga: - mengkaji semula, mempertimbangkan dan mencadangkan pindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC); dan - memberikan cadangan kepada Suruhanjaya mengenai penalti kewangan yang sesuai untuk dikenakan ke atas pemberi perkhidmatan penerbangan kerana tidak mematuhi MACPC menurut seksyen 69 Akta 771.
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2022	4
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool 04/04 Prof. Emeritus Dato' Dr. Sothi Rachagan 04/04 Prof. Madya Dr. Ezlika Mohd Ghazali¹⁰ 04/04

Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara (LATRC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Menilai cadangan pihak Pengurusan yang berkaitan dengan: - sebarang permohonan untuk lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendalian darat dan lesen pengendali aerodrom sebelum mengesyorkan kepada Suruhanjaya untuk kelulusan muktamad; dan - penguntukan hak trafik udara yang baharu dan sedia ada jika hak tidak mencukupi dan/atau bida kompetitif tidak mencukupi untuk hak tersebut.
	Bil. Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2022	10
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool 10/10 Dato' Fauziah Yaacob¹¹ 03/03 Encik Wee Hock Kee 10/10 Encik Mohamad Radzuan Mazlan 10/10 Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad¹² 04/05

¹⁰Prof. Madya Dr. Ezlika Mohd Ghazali mengosongkan jawatannya sebagai Anggota CPC pada 18 Disember 2022.¹¹Dato' Fauziah Yaacob mengosongkan jawatannya sebagai Anggota LATRC pada 28 Februari 2022.¹²Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Anggota LATRC pada 10 Ogos 2022.



Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian (LRDC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan dan cadangan perundangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai apa-apa hal perundangan. Selain itu, Jawatankuasa juga mengkaji semula, mempertimbangkan, menyumbangkan dan/atau memberikan panduan mengenai mana-mana draf cadangan undang-undang, peraturan, kod dan garis panduan baharu atau apa-apa bentuk undang-undang subsidiari yang lain. Jawatankuasa juga mengawasi pengendalian dan penyelesaian semua litigasi material serta apa-apa pertanyaan atau prosiding pengawalseliaan yang melibatkan Suruhanjaya.
	Bil. Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2022	4
	Anggota & Kehadiran	Datuk Roger Tan Kor Mee Encik Abdul Kadir Kassim ¹³ Encik Ragunath Kesavan Encik Goh Keng Tat Datuk Ng Kong Peng ¹⁴ 04/04 00/04 03/04 04/04 03/03

Jawatankuasa Pencalonan & Saraan (NRC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	NRC membuat penilaian terhadap calon-calon untuk pelantikan Anggota-anggota Jawatankuasa dan Pengurusan Tertinggi dengan mengambil kira pengalaman, kelayakan dan sifat mereka. NRC merumus dan menilai pakej imbuhan dan emolumen untuk Pengurusan Tertinggi dan menentukan kuantum bonus untuk semua pekerja termasuk Pengurusan Tertinggi.
	Bil. Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2022	3
	Anggota & Kehadiran	Dato' Fauziah Yaacob ¹⁵ Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad ¹⁶ Dato' Razali Mohamad ¹⁷ Puan Hjh. Badariah Abdul Jalil 01/01 02/02 02/03 03/03

¹³Encik Abdul Kadir Kassim tidak dapat menghadiri mana-mana mesyuarat LRDC atas sebab perubatan. 20 April 2023 adalah tarikh terakhir beliau memegang jawatan tersebut.

¹⁴Datuk Ng Kong Peng telah dilantik sebagai Anggota LRDC pada 18 Ogos 2022.

¹⁵Dato' Fauziah Yaacob mengosongkan jawatannya sebagai Anggota dan Pengerusi NRC pada 28 Februari 2022.

¹⁶Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Anggota dan Pengerusi NRC pada 16 Jun 2022.

¹⁷Dato' Razali Mohamad mengosongkan jawatannya sebagai Anggota NRC pada 6 Oktober 2023 dan Dr. Nor Fuad Abdul Hamid, Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan), MOT telah dilantik sebagai Anggota NRC pada 20 Disember 2023.

Anggota Suruhanjaya



Nota: Di atas adalah gambar kumpulan Anggota Suruhanjaya MAVCOM pada 1 Ogos 2023 dan adalah tepat pada masa pencetakan Laporan Tahunan ini.

Dari bawah, kiri ke kanan: Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim, Dato' Jana Santhiran Muniayan

Dari atas, kanan ke kiri: Datuk Seri Long See Wool, Datuk Roger Tan Kor Mee, Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad, Dato Ir. Alice Jawan Empaling

Dato' Nor Azmie Diron telah dilantik sebagai Anggota Suruhanjaya pada 8 Mac 2024

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim ialah Pengerusi Eksekutif MAVCOM dan telah dilantik pada 4 Mei 2020. Sebelum ini, beliau telah dilantik sebagai Anggota Suruhanjaya MAVCOM pada 1 Mac 2016, semasa beliau berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha di Kementerian Pengangkutan (MOT) sehingga 6 Januari 2019. Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Ketua Pengarah Hal Ehwal Undang-Undang di Jabatan Perdana Menteri (PMD), Ketua Setiausaha Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi & Kepenggunaan (KPDNKK), serta Ketua Setiausaha Kementerian Sumber Manusia (MOHR). Sebelum bersara daripada Perkhidmatan Awam Malaysia pada bulan November 2019, beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Wilayah Persekutuan (KWP).

Datuk Seri Hj. Saripuddin memegang Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Kepujian) dari Universiti Malaya, Diploma Lanjutan dalam bidang Pengurusan Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN) dan Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan dalam Kewangan Korporat dari Hartford University di Connecticut, Amerika Syarikat.





Datuk Seri Isham Ishak

Datuk Seri Isham Ishak telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT) dari 25 November 2019, sehingga 17 Januari 2023. Beliau kini memegang jawatan Ketua Setiausaha di Kementerian Pertahanan (MINDEF). Sebelum ini, beliau pernah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha di Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI) (kini dikenali sebagai Kementerian Pelaburan, Perdagangan dan Industri) dan pernah memegang jawatan sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perdagangan) di Kementerian tersebut. Selain itu, beliau turut pernah memegang jawatan Ketua Setiausaha di Kementerian Pelancongan, Seni, dan Budaya (MOTAC).

Kerjaya Datuk Seri Isham dalam sektor kerajaan bermula pada tahun 1994 di MITI, di mana beliau telah berkhidmat dalam beberapa bahagian yang berkaitan dengan perdagangan dan industri dari aspek antarabangsa dan serantau, seperti World Trade Organisation (WTO), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) dan Persatuan Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN). Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Penasihat Menteri di Pejabat MITI Washington D.C. selama 5 tahun. Datuk Seri Isham sebelum ini pernah memegang jawatan sebagai Timbalan Ketua Pegawai Eksekutif (dan sebelum itu, Ketua Pegawai Operasi) Perbadanan Perusahaan Kecil dan Sederhana Malaysia (SME Corp. Malaysia).

Datuk Seri Isham memegang Ijazah Sarjana Sastera dalam bidang Pengurusan Strategik dari Claremont Graduate University, Amerika Syarikat dan pernah mengikuti Program Pengurusan dan Kepimpinan Lanjutan di Oxford University, United Kingdom, serta Program Pengurusan Lanjutan di Harvard Business School, Amerika Syarikat.



Dato' Jana Santhiran Muniayan

(Berkuat kuasa dari 18 Januari 2023)

Dato' Jana Santhiran Muniayan kini merupakan Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT). Sebelum pelantikan sebagai Ketua Setiausaha, Dato' Jana Santhiran merupakan Ketua Setiausaha Kementerian Belia dan Sukan Malaysia (KBS) dari 5 Januari 2022 hingga 16 Januari 2023.

Beliau telah berkhidmat dengan Kerajaan Malaysia sebagai Pegawai Tadbir dan Diplomatik selama 27 tahun di mana beliau bermula sebagai Penolong Pengarah di Kementerian Pembangunan Luar Bandar (KPLB) pada tahun 1995. Setahun kemudian, beliau telah dilantik ke Kementerian Pendidikan (MOE) sebagai Penolong Setiausaha di Bahagian Pembangunan dan Penswastaan. Kemudiannya, beliau dinaikkan pangkat sebagai Ketua Penolong Setiausaha pada tahun 2003 di jabatan yang sama. Semasa di MOE, beliau juga merupakan Pengurus Projek untuk Asian Development Bank dan Projek-projek Pendidikan Malaysia World Bank.

Dato' Jana Santhiran kemudiannya menyertai Bahagian Dasar dan Perancangan Strategik, Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) sebagai Ketua Penolong Setiausaha di mana beliau telah dinaikkan pangkat sebagai Setiausaha Tribunal Tuntutan Pembeli Rumah, pada September 2007. Pada tahun berikutnya, beliau dilantik sebagai Pengarah



Dato' Jana Santhiran Muniayan (Sambungan)

Bahagian Pemulihan Projek Terbengkalai di KPKT. Pada Disember 2014, beliau telah dinaikkan pangkat sebagai Timbalan Setiausaha, Bahagian Pentadbiran dan Kewangan di MOT. Kemudiannya, beliau berkhidmat di Kementerian Kewangan (MOF) sebagai Timbalan Pengarah Kanan, Unit Strategik Negara dari Mei 2016 hingga September 2018. Beliau kemudiannya dinaikkan pangkat sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan) di MOT sehingga Disember 2020. Seterusnya, beliau bertugas sebagai Ketua Sekretariat Jawatankuasa Siasatan Tadbir Urus, Perolehan dan Kewangan Kerajaan di bawah Jabatan Perdana Menteri (PMD) sehingga Ogos 2021. Kemudian, beliau dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Alam Sekitar) di Kementerian Alam Sekitar dan Air.

Dato' Jana Santhiran mempunyai Ijazah Sarjana Muda Sastera (Kepujian) dan Sarjana Pengurusan dari Universiti Malaya. Beliau juga memiliki Diploma Lepas Ijazah dalam bidang Pentadbiran Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).

Dato' Nor Azmie Diron

(Berkuat kuasa dari 8 Mac 2024)



Dato' Nor Azmie Diron ialah Ketua Setiausaha, Kementerian Ekonomi (MOE). Beliau telah berkhidmat dalam sektor awam selama 31 tahun di pelbagai jabatan Kerajaan Negeri dan Persekutuan. Sebelum memegang jawatan sebagai Ketua Setiausaha di MOE, beliau bertugas sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Makro) di kementerian yang sama, yang terdahulunya dikenali sebagai Unit Perancang Ekonomi (EPU), Jabatan Perdana Menteri (PMD) sejak Disember 2021. Beliau bertanggungjawab atas perancangan pembangunan sosio ekonomi, pengagihan sumber peruntukan, penyelarasan, pelaksanaan dan pemantauan, pengurusan alam sekitar dan sumber asli, serta perkhidmatan dan pembuatan bagi industri sains dan teknologi. Beliau turut berkhidmat sebagai Pengarah Bukan Eksekutif di Ekuiti Nasional Berhad (Ekuinas).

Dato' Nor Azmie telah berkhidmat untuk negeri Selangor selama 14 tahun sebagai Pegawai Kewangan Negeri di Unit Perancang Ekonomi Negeri (UPEN) dan akhirnya sebagai Setiausaha Kerajaan Negeri. Beliau juga pernah berkhidmat di PMD, Kementerian Pembangunan Usahawan [kini dikenali sebagai Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi (KUSKOP)] dan Kementerian Pembangunan Luar Bandar [kini dikenali sebagai Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah (KKLW)]. Bidang kepakaran beliau merangkumi penggubalan dasar sosioekonomi, pengurusan sumber manusia, sumber asli, pembangunan tanah, serta pengurusan projek dan kewangan awam.

Dato' Nor Azmie turut berpengalaman dalam sektor korporat atas kapasitinya sebagai Pengerusi dan Ahli Lembaga Pengarah di beberapa Syarikat Senarai Awam dan Syarikat berkaitan Kerajaan seperti Kumpulan Perangsang Selangor (KPS), Worldwide Holdings Berhad, Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor (PKNS), Air Selangor, dan Kumpulan Darul Ehsan Berhad (KDEB), yang mana perniagaan terasnya merangkumi pelbagai sektor seperti pembangunan hartanah, pengurusan utiliti awam, pelaburan



Dato' Nor Azmie Diron (Sambungan)

serta pembangunan industri pembuatan. Kini, beliau turut menganggotai beberapa majlis dan lembaga seperti Majlis Amanah Rakyat (MARA), Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECERDC), Pihak Berkuasa Koridor Utara (NCIA), Pihak Berkuasa Pembangunan Wilayah Iskandar (IRDA), Pihak Berkuasa Pembangunan Ekonomi dan Pelaburan Koridor Wilayah Sabah (SEDIA), Lembaga Pembangunan Koridor Wilayah (RECODA), dan Johor Corporation (JCORP).

Dato' Nor Azmie berkelulusan Ijazah Sarjana Teknologi Maklumat dari Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM), Ijazah Sarjana Muda Ekonomi dari Universiti Malaya (UM), dan Diploma Pentadbiran Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).



Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien

(Ahli Ex-Officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022)

Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien telah dilantik sebagai Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi (EPU) di Jabatan Perdana Menteri (PMD) pada 14 Februari 2020. Beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Hal Ehwal Ekonomi (MEA) pada 22 Oktober 2018, sebelum perubahan pentadbiran Kerajaan dan penstrukturan semula kementerian dan agensi. Sebelum pelantikan beliau sebagai Ketua Setiausaha, beliau berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Dasar) EPU, di bawah PMD dari 21 Ogos 2017 hingga 21 Oktober 2018, sebelum EPU dibubarkan berikutan penubuhan MEA.

Datuk Seri juga diamanahkan untuk menyediakan Kajian Separuh Penggal Rancangan Malaysia Kesebelas, iaitu mengenai pembangunan dan kesejahteraan inklusif, pembangunan wilayah dan modal insan. Beliau juga bertanggungjawab dalam penyediaan keseluruhan dokumen Rancangan Malaysia Kedua Belas, 2021-2025.

Datuk Seri juga pernah berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Pengurusan) bagi Kementerian Kesihatan (MOH) dari bulan Januari 2015 hingga bulan Ogos 2017. Beliau mengawasi hal-hal pentadbiran, sumber manusia dan latihan yang berkaitan dengan perkhidmatan kesihatan awam di seluruh Malaysia. Beliau juga terlibat dengan Unit Kerjasama Awam-Swasta (UKAS), di bawah PMD sebagai Pengarah Kanan Bahagian Dasar dan Pembangunan (April-Disember 2010) dan Pengarah Bahagian Pembangunan Koridor (2009-2010). Sepanjang tempoh beliau di UKAS, beliau bertanggungjawab untuk merumuskan, melaksanakan dan memantau pelaksanaan dasar, strategi, program/projek Kerjasama Awam-Swasta dan pembangunan 5 buah wilayah/koridor pembangunan ekonomi.

Datuk Seri berkelulusan Ijazah Sarjana Muda Ekonomi dari Universiti Malaya dan Ijazah Sarjana Ekonomi dari Universiti Kebangsaan Malaysia. Beliau juga memegang Diploma dalam bidang Pengurusan Awam dari INTAN. Selain itu, beliau merupakan Ahli Majlis dan Ahli Lembaga Pengarah bagi beberapa Majlis dan Agensi seperti Pihak Berkuasa Pembangunan Wilayah Iskandar (IRDA), Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECERDC), Pihak Berkuasa Pembangunan Ekonomi dan Pelaburan Sabah (SEDIA), Pihak Berkuasa Pembangunan Koridor Wilayah Sarawak (RECODA), Unit Peneraju

Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien (Sambungan)

Agenda Bumiputera (TERAJU), Majlis Amanah Rakyat (MARA), Ekuiti Nasional Berhad (Ekuinas), MyHSR Corporation (MyHSR Corp), Perbadanan Putrajaya (PPJ), Perbadanan Johor (JCORP) dan Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP).

Datuk Seri Long See Wool

(Dilantik semula sebagai Anggota Suruhanjaya pada 1 Mac 2022)

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat selama lebih daripada 34 tahun di Kementerian Pengangkutan Malaysia (MOT) dengan pengkhususan dalam bidang penerbangan. Semasa beliau di MOT, beliau telah berkhidmat sebagai Penolong Setiausaha (Pengangkutan Udara) dan Ketua Penolong Setiausaha (Pembangunan Lapangan Terbang) di Bahagian Udara. Beliau kemudiannya dilantik sebagai Setiausaha Bahagian (Penerbangan) di Bahagian Udara dari 16 Mei 2002 hingga 1 November 2006 dan selepas itu, dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan).

Jawatan terakhir beliau adalah sebagai Ketua Setiausaha MOT yang dipegangnya tidak lama sebelum persaraannya pada tahun 2014. Datuk Seri Long memegang pelbagai ijazah dan diploma dari Universiti Malaya dan Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).

Dato' Mah Weng Kwai

(Anggota Suruhanjaya sehingga 28 Februari 2022)

Dato' Mah Weng Kwai ialah seorang bekas hakim yang telah bersara daripada Mahkamah Tinggi Malaya dan Mahkamah Rayuan pada tahun 2015. Beliau telah dilantik sebagai seorang Anggota Suruhanjaya Pelantikan Kehakiman dari tahun 2018 hingga 2022, dan Anggota Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM) dari tahun 2016 hingga 2022.

Dato' Mah pernah menyandang jawatan Presiden Majlis Peguam Malaysia (2001-2003) dan Presiden Persatuan Undang-Undang untuk Asia dan Pasifik (LAWASIA) (2006-2008). Beliau kini berkhidmat sebagai seorang perunding di firma undang-undang MahWengKwai & Associates, dan seorang Penimbang Tara dalam panel Pusat Timbang Tara Antarabangsa Asia (AIAC). Pada tahun 2020, beliau telah dilantik sebagai seorang Pengarah bebas di Pusat Penyelesaian Pertikaian Industri Sekuriti (SIDREC) dan kini merupakan Pengerusi SIDREC.

Dato' Mah telah diterima masuk ke Badan Peguam Inggeris sebagai seorang Peguam Bela pada tahun 1971, dan ke Badan Peguam Malaysia sebagai seorang Peguam Bela dan Peguam Cara pada tahun 1972. Beliau juga memegang Ijazah Sarjana Undang-Undang daripada Sydney University, Australia, tempat beliau merupakan seorang Felo Senat.



Dato' Fauziah Yaacob

(Anggota Suruhanjaya sehingga 28 Februari 2022)

Dato' Fauziah Yaacob kini menganggotai Lembaga Pengarah Prokhas Sdn. Bhd. dan telah berkhidmat dengan Persekutuan Pengurus Pelaburan Malaysia (FIMM). Sepanjang kerjaya beliau dalam sektor perkhidmatan awam, beliau telah menyandang beberapa jawatan dalam Kementerian Kewangan (MOF), Kementerian Pendidikan (MOE), dan Kementerian Pengangkutan (MOT). Jawatan terakhir beliau sebelum persaraannya daripada perkhidmatan awam pada tahun 2015 adalah sebagai Timbalan Ketua Setiausaha Perbendaharaan (Pelaburan).

Dato' Fauziah juga pernah berkhidmat sebagai Pengurus Kanan KL International Airport Berhad dari tahun 1993 hingga 1996. Beliau memegang beberapa ijazah dan diploma daripada pelbagai institusi termasuk Liverpool University, Universiti Malaya dan Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).



Datuk Roger Tan Kor Mee

(Berkuat kuasa dari 8 Jun 2022)

Datuk Roger Tan Kor Mee adalah seorang peguam kanan. Beliau telah didaftarkan sebagai Peguam Bela dan Peguam Cara di Malaysia dan Singapura pada tahun 1989 dan sebelum itu telah diterima masuk ke "*English Bar of the Honourable Society of Gray's Inn*" di London sebagai *Barrister* pada tahun 1988. Beliau memiliki ijazah Sarjana Muda Undang-undang (Kepujian) dari Queen Mary College, University of London dan juga ijazah Sarjana Undang-undang dari National University of Singapore.

Beliau juga pernah menjadi rakan kongsi kanan firma guaman Tetuan Nik Saghir & Ismail yang berpusat di Kuala Lumpur dari tahun 1993 sehingga 2009. Sejak tahun 2010, beliau telah menjadi rakan kongsi pengurusan Tetuan Roger Tan & Partners.

Datuk Roger telah dipilih untuk berkhidmat dalam Badan Peguam Malaysia dari tahun 2004 sehingga 2009 dan dari tahun 2018 sehingga 2023. Beliau juga pernah berkhidmat sebagai ahli Lembaga Tatatertib Peguam Bela dan Peguam Cara selama 2 penggal (dari 2013 sehingga 2015 dan 2017 sehingga 2019).

Datuk Roger juga tidak asing dalam bahagian perkhidmatan awam. Beliau telah berkhidmat sebagai perunding undang-undang luar kepada kerajaan Johor dan beberapa badan berkanun persekutuan. Pada tahun 2000-an, beliau telah membantu Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) secara *pro bono* untuk merombak undang-undang pembangunan perumahan serta undang-undang berkaitan pengurusan sisa pepejal dan pembersihan awam.

Datuk Roger juga pernah menyandang jawatan sebagai anggota Suruhanjaya di Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara (SPAN) antara Jun 2009 sehingga Mei 2017. Pada Mac 2009 sehingga Mac 2015, beliau turut dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah Perbadanan Pengurusan Sisa Pepejal dan Pembersihan Awam (SWCorp).



Datuk Roger Tan Kor Mee (sambungan)

Pada bulan Julai 2019, Menteri Dalam Negeri ketika itu telah melantik beliau sebagai anggota Pasukan Petugas yang ditubuhkan untuk menyiasat kehilangan Pastor Raymond Koh dan Amri Che Mat.

Pada bulan Julai 2015, Datuk Roger telah dilantik dan kemudiannya dilantik semula oleh Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan untuk berkhidmat sebagai Presiden Tribunal Pengurusan Strata sehingga Jun 2022.

Pada 22 Mac 2023, beliau turut dilantik oleh Menteri Pembangunan Kerajaan Tempatan (sekarang dikenali sebagai KPKT) untuk menganggotai barisan Ahli Panel Berkepakaran KPKT.

Datuk Roger juga kini merupakan pemegang amanah Yayasan Pendidikan Tunku Abdul Rahman College (TARC).



Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad

(Berkuat kuasa dari 8 Jun 2022)

Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad merupakan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) bagi Kumpulan Wang Persaraan (Diperbadankan) (KWAP) dari Mei 2013 sehingga Oktober 2018. Sebelum ini, beliau pernah berkhidmat sebagai Pengurus Besar bagi Jabatan Perbendaharaan di Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP) dari Oktober 2007 hingga April 2013. Dato' Wan Kamaruzaman memulakan kerjayanya di Maybank pada tahun 1981 dalam Jabatan Perbendaharaan dengan 2 jawatan di Hamburg, Jerman serta London, United Kingdom sebagai Pengurus Perbendaharaan dan Ketua Peniaga (*Chief Dealer*). Selepas meninggalkan Maybank pada tahun 1994, beliau telah berkhidmat sebagai CEO dan Pengarah di beberapa syarikat dalam Kumpulan Affin sehingga tahun 2005. Beliau kemudian berkhidmat sebagai Pengarah Eksekutif Kewangan di Kemuncak Facilities Management Sdn. Bhd. serta Izoma (M) Sdn. Bhd. sehingga tahun 2007.

Dato' Wan Kamaruzaman pernah dilantik sebagai Pengerusi pertama bagi Majlis Pelabur Institusi yang ditubuhkan pada 2015 untuk mewakili kepentingan pelabur institusi secara kolektif dalam pasaran kewangan Malaysia. Beliau juga merupakan Ahli Jawatankuasa penasihat Indeks FTSE4Good (yang berpusat di London) dari tahun 2015 sehingga 2019. Sumbangan Dato' Wan Kamaruzaman dalam mempertingkatkan amalan tadbir urus korporat di Malaysia telah menganugerahkan beliau pengiktirafan khas daripada Badan Pengawas Pemegang Saham Minoriti (MSWG).

Selain itu, Dato' Wan Kamaruzaman merupakan Ahli Lembaga Pengarah bagi beberapa syarikat tersenarai di Malaysia iaitu Malaysian Resources Corporation Berhad (MRCB), Bermaz Auto, Al-Aqar Healthcare REIT dan Al-Salam REIT. Beliau juga merupakan Ahli Panel Pelaburan KWSP dan Pengerusi di Iris Capital Partners, serta memegang jawatan Pengarah di Mudarabah Innovation Fund Investment Ltd. (MIFIL), Global LNG Sdn. Bhd., Iplus Technologies Sdn. Bhd., Massive Equity Sdn. Bhd. dan Lembaga Penduduk Dan Pembangunan Keluarga Negara (LPPKN). Pada Julai 2022,



Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad (sambungan)

Dato' Wan Kamaruzaman telah dilantik sebagai Pengarah di Bank of America Malaysia Berhad. Beliau kini berkhidmat sebagai Pengerusi Bank of America Malaysia Berhad berkuat kuasa Jun 2023.

Beliau seorang pemegang Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Ekonomi Analitik) Kepujian daripada Universiti Malaya dan merupakan seorang Jurubank Bertauliah.



Dato Ir. Alice Jawan Empaling

(Berkuat kuasa dari 28 Mac 2023)

Dato Ir. Alice Jawan Empaling ialah Setiausaha Tetap Kementerian Pengangkutan Sarawak (MOTS) sejak Oktober 2022 selepas beliau memegang jawatan sebagai Setiausaha Tetap Kementerian Utiliti dan Telekomunikasi Sarawak (dahulunya dikenali sebagai Kementerian Kemudahan Awam) dari Januari 2017 hingga September 2022. Kini, beliau turut memegang beberapa jawatan dalam barisan Pengurusan Kanan dan Lembaga termasuk Pengerusi Lembaga Boja dan Api Sarawak, Pengerusi Eksekutif Majlis Keselamatan Jalan Raya Sarawak dan Timbalan Pengerusi Lembaga Sungai-Sungai Sarawak. Selain itu, Dato Ir. Alice merupakan Profesor Adjung di Fakulti Kejuruteraan Universiti Malaysia Sarawak (UNIMAS) sejak tahun 2021.

Semasa di Kementerian Utiliti dan Telekomunikasi Sarawak, beliau telah berkhidmat sebagai Pengerusi di Lembaga Air Sibu, Ahli Lembaga Pengarah bagi Lembaga Air Kuching, LAKU Management Sdn. Bhd., dan Sarawak Energy Berhad. Sebelum itu, beliau telah memegang pelbagai jawatan dalam Lembaga Air Sibu selama hampir 30 tahun (1990–2017) daripada jawatan sebagai Jurutera Eksekutif sehingga pelantikan sebagai Timbalan Pengurus Besar dan jawatan terakhirnya sebagai Pengurus Besar dari tahun 2015 hingga 2017. Dato Ir. Alice telah bertanggungjawab dalam pelbagai aspek rawatan air daripada pengeluaran kepada pengedaran, dengan penekanan khusus pada Pengurusan Air Tidak Terhasil (*Non-Revenue Water* atau NRW). Beliau juga telah memainkan peranan penting dalam pembangunan Pelan Induk Bekalan Air dan Grid Air Sarawak.

Dedikasi beliau sebagai pemimpin telah menganugerahkannya dengan "*Malaysia Outstanding Water Award for Women Leadership*" pada tahun 2019 oleh Persatuan Air Malaysia dan "Anugerah Ketua Menteri Sarawak Kepimpinan Wanita" sempena sambutan Hari Wanita Sarawak pada tahun 2015.

Dato Ir. Alice mempunyai ijazah Sarjana Muda Sains (BSc) Kejuruteraan Awam dari Tennessee-Knoxville University, Amerika Syarikat dan Sarjana Eksekutif Pentadbiran Perniagaan dari Ohio University, Amerika Syarikat.



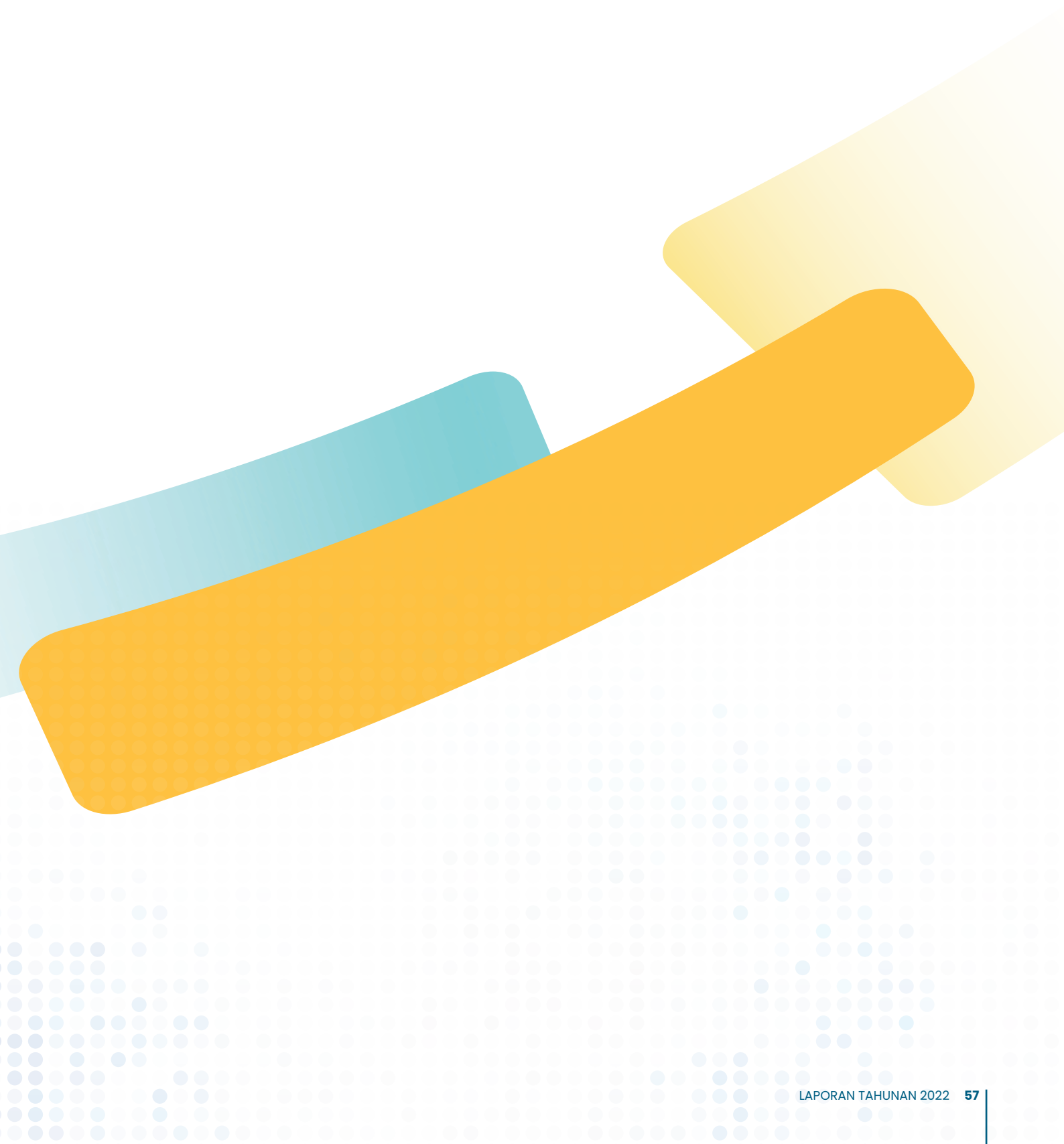
Puan Hidah Misran

*(Anggota Silih Ganti untuk Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien)
(Berkuat kuasa dari 14 Oktober 2022)*

Puan Hidah Misran telah dilantik sebagai Pengarah Bahagian Infrastruktur dan Kemudahan Awam (BINFRA), Unit Perancang Ekonomi (EPU), Jabatan Perdana Menteri (PMD) pada 3 Februari 2020. Tanggungjawab beliau termasuk merancang, menilai, memantau dan mengkaji semula dasar-dasar mengenai jalan raya, rel, lapangan terbang, pelabuhan serta kemudahan awam lain yang memberi sokongan kepada sektor-sektor lain dalam membantu pertumbuhan ekonomi.

Sebelum ini, beliau telah berkhidmat sebagai Timbalan Pengarah di Bahagian yang sama dari tahun 2016 sehingga 2018. Puan Hidah juga memegang jawatan sebagai Timbalan Pengarah Bahagian Ekuiti (dulu dikenali sebagai Bahagian Pengagihan) dari tahun 2014 sehingga 2016 dan Pengarah Bahagian Kerjasama Antarabangsa, EPU dari tahun 2012 sehingga 2014.

Puan Hidah berkelulusan Sarjana Muda Pengurusan Perniagaan dari Lamar University, Texas, Amerika Syarikat dan peringkat Ijazah Sarjana dalam bidang Pengurusan Perniagaan di Universiti Pertanian Malaysia (UPM). Beliau juga memegang Diploma dalam bidang Pengurusan Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN). Selain itu, beliau merupakan Ahli Lembaga Pengarah GIATMARA Sdn. Bhd. dan pernah dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah Lembaga Lada Malaysia (MPB).





Pengurusan Kanan



Nota: Di atas adalah gambar kumpulan Pasukan Pengurusan Kanan MAVCOM pada 1 Ogos 2023 dan adalah tepat pada masa pencetakan Laporan Tahunan ini

Dari bawah, kiri ke kanan: Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim, Raja Azmi Raja Nazuddin

Dari atas, kanan ke kiri: Pushpalatha Subramaniam, Jaffar Derus Ahmad, Abdul Kadir Mohamed Abd Salam



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

PENERUSI EKSEKUTIF

Profil Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim boleh didapati di [muka surat 48](#) Laporan Tahunan ini.



Raja Azmi Raja Nazuddin

KETUA PEGAWAI OPERASI

Raja Azmi kini merupakan Ketua Pegawai Operasi MAVCOM yang mengetuai unit pengurusan dalam usaha pengembangan dan pengawalseliaan industri. Sebelum dilantik, beliau adalah Ketua Pegawai Eksekutif Kumpulan dan Ketua Pegawai Kewangan Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Raja Azmi juga merupakan Pengarah Eksekutif dan Ketua Pegawai Kewangan Kumpulan syarikat hartanah dan hartanah terkemuka, UDA Holdings Berhad.

Dia memulakan kerjayanya pada tahun 1987 dengan Coopers & Lybrand Malaysia dan kemudian bekerja di Malaysian Tobacco Company Berhad sebagai Juruaudit Dalam dan Akauntan Pemasaran. Pengalaman kerjanya yang lain termasuklah berkhidmat sebagai Ketua Pegawai Eksekutif / Pengarah Urusan Zelan Berhad, Pengarah Kanan Kewangan Kumpulan UEM Group Berhad dan Pengarah Eksekutif Time Engineering Berhad. Beliau juga memegang jawatan sebagai Ketua Pegawai Kewangan Tronoh Consolidated Malaysia Berhad dan Pengawal Kewangan Kumpulan Sapura Telecommunications Berhad.

Raja Azmi adalah Ahli Association of Chartered Certified Accountants (ACCA), Institut Akauntan Awam Bertauliah Malaysia (MICPA) dan Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau memiliki Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (MBA) dari Bath University, United Kingdom.



Pushpalatha Subramaniam

PENGARAH, HAL EHWAL PENGGUNA DAN AWAM

Pushpalatha Subramaniam mengetuai Jabatan Hal Ehwal Pengguna dan Awam di MAVCOM. Pada tahun 2015, Pushpa adalah sebahagian daripada individu yang terlibat dalam penubuhan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Beliau telah memainkan peranan penting dalam mewujudkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC) yang pertama pada tahun 2016 di Malaysia, suatu peraturan untuk melindungi para pengguna yang membuat perjalanan melalui industri penerbangan awam.

Di bawah kepemimpinannya, beliau telah mengetuai pelaksanaan pelbagai inisiatif kesedaran dan pendidikan pengguna, memperkasakan pengguna dengan maklumat mengenai hak-hak perjalanan mereka di bawah MACPC. Di samping itu, anggota anggota jabatannya pasukannya telah mencapai lebih daripada 90 peratus penyelesaian aduan pengguna secara konsisten sejak tahun pertama operasi MAVCOM. Komitmen Pushpa terhadap kualiti dan penambahbaikan berterusan telah membolehkan Suruhanjaya menerima Pensijilan ISO 10002:2018 untuk tahun kedua berturut-turut pada 2023 dan 2024, bagi pengurusan kualiti, kepuasan pengguna, dan garis panduan untuk mengendalikan aduan dalam organisasi.

Pushpa juga mengetuai pengembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang dan mengawasi pelaksanaan Rangka Kerja tersebut dengan tujuan untuk mempertingkatkan kemudahan dan keselesaan penumpang, dan yang lebih penting, memastikan keefisienan dan keberkesanan perkhidmatan di

Pushpalatha Subramaniam (sambungan)

lapangan terbang di Malaysia. Rangka kerja QoS telah dilaksanakan di kedua-dua terminal di Lapangan Terbang Antarabangsa KL dan kerja-kerja masih sedang dijalankan bagi lapangan terbang yang lain di Malaysia.

Sebelum ini, beliau merupakan Naib Presiden Kanan yang bertanggungjawab terhadap pengalaman pelanggan di Malaysia Airlines (MAS) dan kemudiannya mengetuai Jabatan Pengalaman Pelanggan di Standard Chartered Malaysia.

Pushpa berpengalaman selama lebih daripada 30 tahun dalam industri penerbangan dengan kepakaran khusus dalam pengurusan hal ehwal pengguna. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda Pentadbiran Perniagaan (BBA) dari Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. Beliau juga berkhidmat selama 5 tahun dalam Lembaga Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) dan merupakan ahli International Aviation Women's Association (IAWA).



Dato' Che Azmi Murad

PENGARAH, PEMBANGUNAN PENERBANGAN

(Berkuat kuasa dari 3 Mei 2021 – 31 Mac 2022)

Dato' Che Azmi Murad telah menyertai MAVCOM sebagai Pengarah pasukan Pembangunan Penerbangan pada bulan Mei 2021 sehingga Mac 2022. Sebelum ini, Dato' Azmi menyertai Jabatan Penerbangan Awam pada tahun 1970, kini dikenali sebagai Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM), sebagai seorang Pegawai Trafik Udara. Beliau kemudiannya menjadi seorang Pengurus Lapangan Terbang, sebelum pengkorporatan operasi lapangan terbang pada tahun 1992.

Selepas pengkorporatan tersebut, Dato' Azmi meneruskan peranannya sebagai Pengurus Lapangan Terbang dengan Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Ini telah memulakan kerjaya beliau yang lama bersama MAHB dengan pelbagai tugas yang melibatkan perniagaan teras seperti operasi, pengurusan, penyenggaraan dan pembangunan lapangan terbang.

Pengalaman beliau dengan MAHB selama 30 tahun memuncak dengan pelantikannya sebagai Ketua Pegawai Operasi (COO) mulai 1 Oktober 2020 sehingga 4 Mac 2021. Semasa beliau bertugas di MAHB, Dato' Azmi memainkan peranan yang penting dalam pembukaan Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada tahun 1998, dan mengurus operasinya selama bertahun-tahun. Sebelum jawatan terkini beliau sebagai COO MAHB, Dato' Azmi telah berkhidmat sebagai Pengarah Eksekutif subsidiari milik penuh kumpulan itu, Istanbul Sabiha Gökçen International Airport Investment Development and Operation Inc. di Türkiye.

Dato' Azmi juga pernah menyandang jawatan penting lain yang merangkumi portfolio berbeza, seperti Pengurus Besar Litar Antarabangsa Sepang pada tahun 2000 dan Pengurus Besar Komunikasi Korporat di MAHB. Beliau juga telah menjadi Pengerusi Jawatankuasa Tetap Pemudahan dan Perkhidmatan Dunia bagi Airports Council International (ACI) sehingga bulan November 2011 dan ahli lembaga Tourism Malaysia. Tambahan lagi, Dato' Azmi merupakan Ahli Jawatankuasa Majlis Pembangunan Pelancongan Kuala Lumpur (KLTD), serta Ahli Jawatankuasa Pelancongan dan Hospitaliti untuk Majlis Perniagaan Malaysia-Singapura (MSBC) Bersama.



Jaffar Derus Ahmad

PENGARAH, PEMBANGUNAN PENERBANGAN

(Berkuat kuasa dari 21 Jun 2022)

Jaffar Derus Ahmad telah menyertai MAVCOM pada bulan Jun 2022, mengetuai Jabatan Pembangunan Penerbangan. Jaffar mempunyai pengalaman yang mendalam dan luas dalam industri penerbangan, melebihi 31 tahun. Kerjaya beliau dalam industri penerbangan bermula pada tahun 1988 apabila beliau berkhidmat sebagai Pentadbir Akaun Bahan Api untuk WestAir Commuter Airlines (berniaga sebagai United Express), sebuah syarikat penerbangan serantau yang berpusat dan beroperasi dari California, Amerika Syarikat. Beliau kemudian meneruskan kerjayanya dalam industri penerbangan dengan menyertai Malaysia Airline System Berhad (MAS) pada tahun 1993 sebagai Penolong Pengurus Pembangunan Perniagaan. Perjalanan kerjaya beliau bersama MAS, yang kemudiannya dikenali sebagai Malaysia Airlines Berhad (MAB), terus berkembang di mana beliau telah mengurus pelbagai bidang kepakaran yang berbeza, termasuk, tetapi tidak terhad kepada, pembangunan rangkaian, perhubungan antarabangsa dan kerajaan, pengurusan pengendalian darat, kerjasama syarikat penerbangan dan operasi lapangan terbang.

Jawatan terakhir Jaffar di MAB ialah sebagai Ketua Perhubungan Kerajaan yang dipegang beliau sejak bulan September 2015 hingga persaraan beliau pada bulan November 2021. Dalam tempoh ini, Jaffar bertanggungjawab ke atas pembangunan, pelaksanaan serta pengurusan hubungan strategik bersama pegawai kerajaan dan pihak berkuasa kawal selia di peringkat domestik dan antarabangsa. Pengalaman pekerjaan beliau juga turut merangkumi masa berkhidmat di Bursa Komoditi Kuala Lumpur (KLCE), Technology Resources Industries Berhad (TRI) dan United Malayan Banking Corporation Berhad (UMBC), yang kini dikenali sebagai RHB Bank Berhad.

Beliau memiliki Ijazah Sarjana Muda Sains dalam Pentadbiran Perniagaan (Perakaunan) dari California State University, Fresno, Amerika Syarikat.



Abdul Kadir Mohamed Abd Salam

PENGARAH, HAL EHWAL KORPORAT DAN STRATEGI

(Berkuat kuasa dari 1 Julai 2023)

Kadir menerajui Jabatan Hal Ehwal Korporat dan Strategi di MAVCOM, yang merangkumi hal-hal pengurusan kewangan, modal insan, strategi dan risiko, perundangan, kesetiausahaan dan pembangunan regulatori, penguatkuasaan serta ICT.

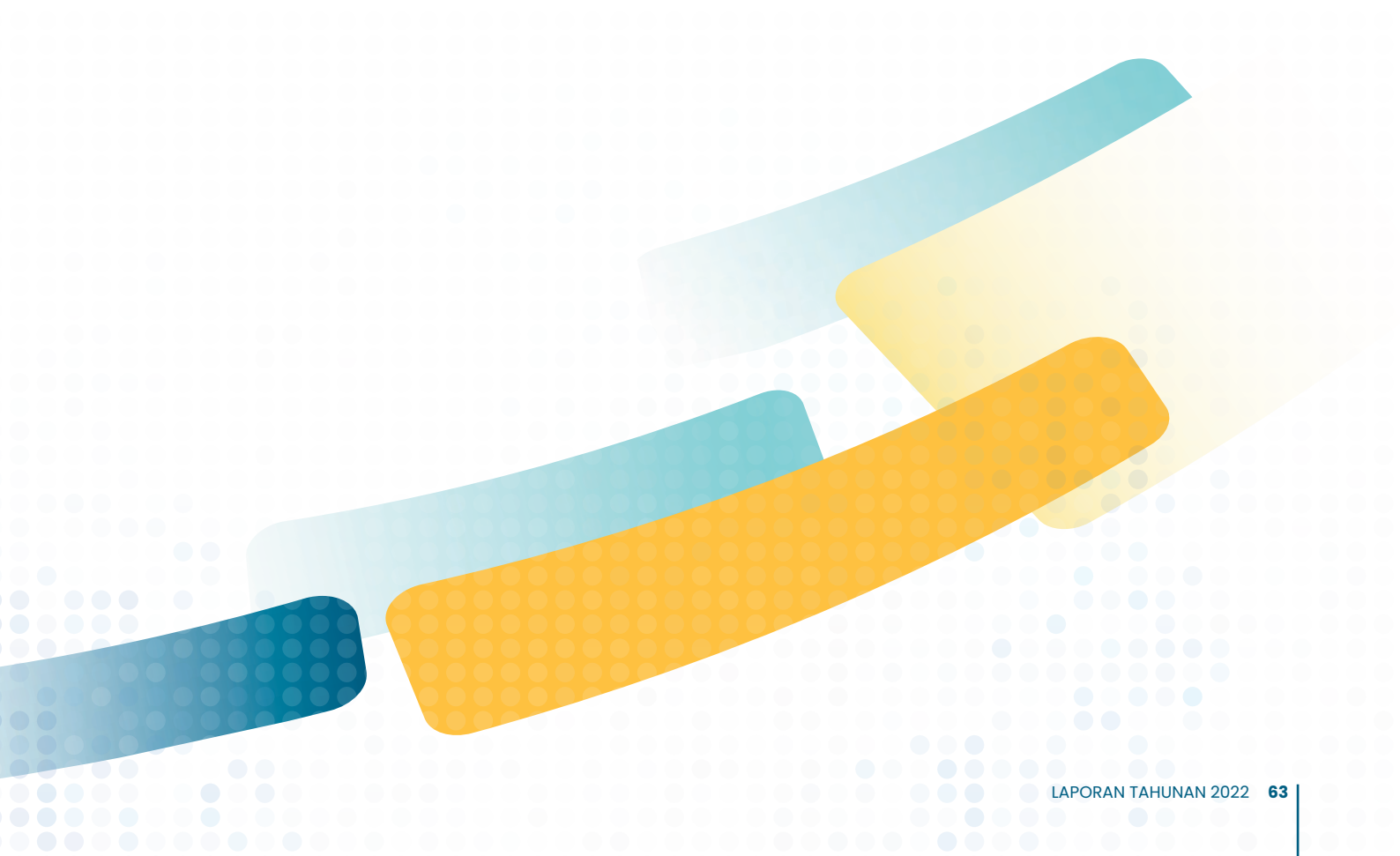
Kadir menyertai MAVCOM pada tahun 2015 sebagai Pengurus Kanan Kewangan, di mana beliau merupakan sebahagian daripada pasukan perintis MAVCOM. Beliau memainkan peranan penting dalam penubuhan infrastruktur operasi, dasar dan prosedur Suruhanjaya semasa peringkat pra-permulaan penubuhan MAVCOM. Semasa memegang jawatan tersebut, Kadir telah mengetuai bidang pengurusan kewangan harian, termasuk pelaporan kewangan, perancangan strategik dan tadbir urus. Beliau turut diamanahkan untuk menjalankan semakan operasi Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) di kawasan pedalaman Malaysia Timur. Lantaran pengetahuannya yang luas dan kepakaran dalam bahagian

**Abdul Kadir Mohamed Abd Salam (sambungan)**

kewangan, beliau telah dilantik sebagai Timbalan Pengarah, Kewangan dan Perkhidmatan Korporat pada tahun 2020.

Sebelum menyertai MAVCOM, Kadir merupakan Pengurus di unit Pelaporan Pengurusan & Analisis Prestasi (Kewangan Kumpulan) di CIMB Group, di mana beliau terlibat dalam proses pelaporan pengurusan dalaman dan luaran yang merangkumi analisis prestasi, pelaporan berkanun, penyata kewangan dan penandaarasan (*benchmarking*). Kadir juga pernah berkhidmat sebagai Eksekutif Kanan, Jaminan (Perkhidmatan Kewangan) di PricewaterhouseCoopers (PwC) Malaysia.

Kadir merupakan seorang Felo dengan Institute of Chartered Accountants in England and Wales (ICAEW) dan ahli Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau menerima Ijazah Sarjana Muda Sastera (BA) dalam Perakaunan dan Pengurusan Kewangan dari University of Sheffield, dan Diploma International Baccalaureate Organization dari Kolej MARA di Banting, Selangor. Kadir juga merupakan alumni Kolej Melayu Kuala Kangsar (MCKK).





Penyata Kewangan

SIJIL KETUA AUDIT NEGARA

PENYATA Pengerusi Eksekutif dan Seorang Anggota Suruhanjaya

PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB KE
ATAS PENGURUSAN KEWANGAN

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH

PENYATA ALIRAN TUNAI

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN AMAUN SEBENAR

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN



**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [Akta 62] untuk mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2022 Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 4 hingga 23.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2022 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559].

Asas Kepada Pendapat

Pengauditan telah dilaksanakan berdasarkan Akta Audit 1957 dan International Standards of Supreme Audit Institutions. Tanggungjawab saya diuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam sijil ini. Saya percaya bahawa bukti audit yang diperoleh adalah mencukupi dan bersesuaian untuk dijadikan asas kepada pendapat saya.

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

Saya adalah bebas daripada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan telah memenuhi tanggungjawab etika lain berdasarkan International Standards of Supreme Audit Institutions.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

Anggota Suruhanjaya, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia bertanggungjawab terhadap maklumat lain dalam Laporan Tahunan. Pendapat saya terhadap Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia tidak meliputi maklumat lain selain daripada penyata kewangan dan Sijil Juruaudit mengenainya dan saya tidak menyatakan sebarang bentuk kesimpulan jaminan mengenainya.

Tanggungjawab Anggota Suruhanjaya Terhadap Penyata Kewangan

Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab terhadap penyediaan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559]. Anggota Suruhanjaya juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan.

Semasa penyediaan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab untuk menilai keupayaan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia untuk beroperasi sebagai satu usaha berterusan, mendedahkannya jika berkaitan serta menggunakannya sebagai asas perakaunan.

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

Objektif saya adalah untuk memperoleh keyakinan yang munasabah sama ada Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia secara keseluruhannya adalah bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, dan mengeluarkan Sijil Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions akan sentiasa mengesan salah nyata yang ketara apabila ia wujud. Salah nyata boleh wujud daripada fraud atau kesilapan dan dianggap ketara sama ada secara individu atau agregat sekiranya boleh dijangkakan dengan munasabah untuk mempengaruhi keputusan ekonomi yang dibuat oleh pengguna berdasarkan penyata kewangan ini.

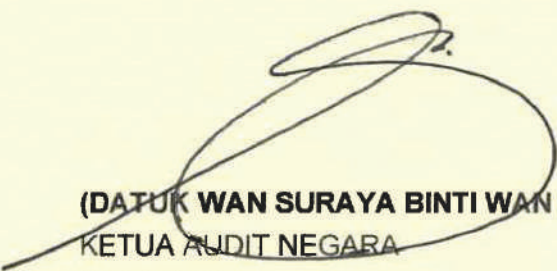
Sebagai sebahagian daripada pengauditan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- a. mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman;
- b. memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Suruhanjaya Penerbangan Malaysia;
- c. menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai, kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Anggota Suruhanjaya;
- d. membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Anggota Suruhanjaya dan berdasarkan bukti audit yang diperoleh, sama ada wujudnya ketidakpastian ketara yang berkaitan dengan peristiwa atau keadaan yang mungkin menimbulkan keraguan yang signifikan terhadap keupayaan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia sebagai satu usaha berterusan. Jika saya membuat kesimpulan bahawa ketidakpastian ketara wujud, saya perlu melaporkan dalam Sijil Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperoleh sehingga tarikh Sijil Juruaudit. Bagaimanapun, peristiwa atau keadaan pada masa hadapan berkemungkinan menyebabkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia tidak lagi berupaya meneruskan operasi secara usaha berterusan; dan
- e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama.

Anggota Suruhanjaya telah dimaklumkan, antaranya mengenai skop dan tempoh pengauditan yang dirancang serta penemuan audit yang signifikan termasuk kelemahan kawalan dalaman yang dikenal pasti semasa pengauditan.

Hal-hal Lain

Sijil ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia berdasarkan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559] dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(DATUK WAN SURAYA BINTI WAN MOHD RADZI)
KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

PUTRAJAYA
21 OGOS 2023





PENYATA Pengerusi Eksekutif dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Kami, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim dan Dato' Wan Kamaruzaman Bin Wan Ahmad, yang merupakan Pengerusi Eksekutif dan salah seorang Anggota **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Anggota Suruhanjaya, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA** pada **31 DISEMBER 2022** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,

.....
DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM
Pengerusi Eksekutif

Tarikh: 9 MAR 2023

Kuala Lumpur

.....
DATO' WAN KAMARUZAMAN BIN WAN AHMAD
Anggota Suruhanjaya

Tarikh: 9 MAR 2023

Kuala Lumpur



PERAKUAN BERKANUN

PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA

Saya, Abdul Kadir Bin Mohamed Abd Salam, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar dalam Penyata Kewangan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya mengikut sebaik-baik pengetahuan dan kepercayaan saya, adalah betul dan saya membuat ikrar ini dengan sebenarnya mempercayai bahawa ia adalah benar dan atas kehendak-kehendak Akta Akuan Berkanun, 1960.

Sebenarnya dan sesungguhnya)
diakui oleh penama di atas)
di Kuala Lumpur)
pada 9 MAR 2023)

ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Di hadapan saya:



79-1, First Floor, Sri Bunus,
Off Jalan Masjid India,
50100 Kuala Lumpur

PESURUHJAYA SUMPAH



PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN PADA 31 DISEMBER 2022

	Nota	2022 RM	2021 RM
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	5	98,191	107,070
Aset tak ketara	6	295,137	285,462
Jumlah aset bukan semasa		393,328	392,532
ASET SEMASA			
Tunai dan kesetaraan tunai	7	40,762,681	36,612,312
Caj belum terima	8	5,926,520	2,772,882
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	9	960,889	1,943,460
Jumlah aset semasa		47,650,090	41,328,654
JUMLAH ASET		48,043,418	41,721,186
RIZAB			
Lebihan terkumpul		45,304,021	40,247,710
		45,304,021	40,247,710
LIABILITI SEMASA			
Pendapatan tertunda	10	-	666,000
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	11	2,681,824	776,999
Peruntukan cukai		57,573	30,477
Jumlah liabiliti semasa		2,739,397	1,473,476
JUMLAH LIABILITI		2,739,397	1,473,476
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		48,043,418	41,721,186

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini.



PENYATA PRESTASI KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

		Nota	2022 RM	2021 RM
PENDAPATAN				
Urus niaga bukan pertukaran:	Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan		24,295,863	5,111,050
	Penalti		666,000	3,805,886
Urus niaga pertukaran:	Pendapatan faedah		925,858	830,052
	Keuntungan pelupusan aset		218	997
	Perbelanjaan lain		1,530	487
Jumlah pendapatan			25,889,469	9,748,472
Pelunasan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam		12	182,092,496	190,854,432
			207,981,965	200,602,904
PERBELANJAAN				
Perbelanjaan kakitangan		13	(10,729,818)	(10,151,755)
Perbelanjaan operasi lain		14	(9,880,767)	(4,126,417)
Jumlah perbelanjaan			(20,610,585)	(14,278,172)
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam		12	(182,092,496)	(190,854,432)
Lebihan/(kurangan) sebelum cukai			5,278,884	(4,529,700)
Perbelanjaan cukai		15	(222,573)	(198,091)
LEBIHAN/(KURANGAN) SELEPAS CUKAI			5,056,311	(4,727,791)

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	2022 RM	2021 RM
Lebihan terkumpul		
Pada 1 Januari	40,247,710	44,975,501
Lebihan selepas cukai tahun semasa	5,056,311	(4,727,791)
Pada 31 Disember	45,304,021	40,247,710

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini.



PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

		2022 RM	2021 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI			
Lebihan/(kurangan) sebelum cukai		5,278,884	(4,529,700)
Pelarasan bagi:	Peruntukan hutang ragu	(130,860)	(2,128,735)
	Susut nilai hartanah dan peralatan	73,377	76,219
	Pelunasan aset tak ketara	183,669	226,875
	Keuntungan pelupusan aset	(218)	(997)
Lebihan/(kurangan) pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja		5,404,852	(6,356,338)
Perubahan dalam modal kerja:	Caj belum terima	(3,022,778)	1,103,638
	Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	982,571	2,601,516
	Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	1,904,825	319,859
	Pendapatan tertunda	(666,000)	(2,664,000)
Tunai daripada/(digunakan dalam) aktiviti operasi		4,603,470	(4,995,325)
Bayaran cukai		(195,477)	(254,107)
Tunai bersih daripada/(digunakan dalam) aktiviti operasi		4,407,993	(5,249,432)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN			
Pembelian hartanah dan peralatan		(64,500)	(31,570)
Pembelian aset tak ketara		(193,344)	(159,530)
Hasil pelupusan aset		220	1,000
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan		(257,624)	(190,100)
PENINGKATAN/(PENURUNAN) BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI		4,150,369	(5,439,532)
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN		36,612,312	42,051,844
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN		40,762,681	36,612,312

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini.



PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN AMAUN SEBENAR BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

2022	Amaun Bajet			
	Asal RM	Akhir RM	Amaun Sebenar RM	Perbezaan RM
Pendapatan				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Jumlah	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Jumlah	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-

2021	Amaun Bajet			
	Asal RM	Akhir RM	Amaun Sebenar RM	Perbezaan RM
Pendapatan				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Jumlah	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Jumlah	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-

MAVCOM menguruskan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam selaras Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini.



NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

1. MAKLUMAT UMUM

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ("Suruhanjaya") telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 (Akta A 1559) untuk bertindak sebagai sebuah entiti bebas untuk mengawal selia perkara ekonomi dan komersial yang berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia.

Pejabat berdaftar Suruhanjaya terletak di Aras 19, Menara 1 Sentrum, 201 Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur.

Penyata kewangan Suruhanjaya dibentangkan dalam Ringgit Malaysia (RM). Penyata kewangan ini telah diluluskan untuk diterbitkan oleh Anggota Suruhanjaya pada 9 Mac 2023.

2. ASAS PENYEDIAAN

Penyata kewangan Suruhanjaya telah disediakan mengikut asas akruan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS).

Penyata kewangan telah disediakan mengikut asas akruan menurut kelaziman kos sejarah kecuali seperti yang dinyatakan di dalam ringkasan dasar perakaunan penting. Penyata aliran tunai telah disediakan berdasarkan kaedah tak langsung.

Penyediaan penyata kewangan ini selaras dengan MPSAS memerlukan penggunaan anggaran perakaunan kritikal tertentu. Pihak pengurusan juga perlu melaksanakan pertimbangan mereka dalam proses mengguna pakai dasar-dasar perakaunan Suruhanjaya. Bidang yang melibatkan tahap pertimbangan atau kerumitan yang lebih tinggi telah dinyatakan dalam Nota 4.

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING

3.1 Hartanah dan peralatan

Hartanah dan peralatan pada asalnya dinyatakan pada kos. Kos untuk hartanah dan peralatan yang diiktiraf pada awalnya terdiri daripada harga pembelian dan sebarang kos yang berkaitan secara langsung untuk membawa aset kepada lokasi dan keadaan yang diperlukan untuk ia menjadi mampu beroperasi dengan cara yang dikehendaki oleh pihak pengurusan.

Kos sesuatu item bagi hartanah dan peralatan yang bernilai melebihi RM2,000 diiktiraf sebagai aset apabila terdapat kemungkinan bahawa manfaat ekonomi masa depan yang terangkum dalam bahagian tersebut akan mengalir ke dalam Suruhanjaya dan kos item tersebut boleh diukur dengan tepat. Selepas pengiktirafan awal, hartanah dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susut nilai terkumpul dan kerugian rosot nilai terkumpul, jika ada.



3.1 Hartanah dan peralatan (sambungan)

Kos penggantian diambil kira dalam amaun dibawa sesuatu hartanah dan peralatan apabila kos itu ditanggung dan penggantian itu dijangka memberi manfaat tambahan di masa hadapan kepada Suruhanjaya. Amaun dibawa bagi bahagian yang diganti akan dinyahiktiraf. Semua pembaikan dan penyelenggaraan lain dicaj kepada penyata pendapatan dalam tempoh ianya ditanggung.

Semua hartanah dan peralatan disusut nilai berasaskan kaedah garis lurus untuk memperuntukkan kos aset kurang nilai sisa sepanjang anggaran hayat kegunaannya. Hayat berguna dianggarkan seperti berikut:

Pengubahsuaian	3 tahun
Kenderaan bermotor	5 tahun
Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	5 tahun
Peralatan komputer	3 tahun

Nilai sisa aset, hayat berguna dan kaedah susut nilai disemak semula, dan diselaraskan sewajarnya secara prospektif, sekiranya terdapat tanda-tanda perubahan yang ketara sejak tarikh laporan tahunan yang lepas.

Hartanah dan peralatan dirosotnilai apabila terdapat petunjuk bahawa ia mungkin mengalami rosotnilai. Polisi bagi pengiktirafan dan pengukuran rosot nilai adalah berdasarkan Nota 3.3.

Keuntungan atau kerugian atas pelupusan sesuatu hartanah dan peralatan ditentukan dengan membandingkan penerimaan daripada pelupusan dengan amaun dibawa hartanah dan peralatan tersebut dan diiktiraf dalam penyata pendapatan.

3.2 Aset tak ketara

Perisian komputer yang dibeli dipermodalkan sebagai aset tidak ketara dan dinyatakan pada kos. Kos untuk perisian komputer yang diiktiraf pada awalnya terdiri daripada harga pembelian dan sebarang kos berkaitan yang membawa perisian tersebut untuk tujuan penggunaannya oleh pihak pengurusan. Aset tidak ketara yang masih dalam proses pembangunan akan diklasifikasikan sebagai kerja dalam pelaksanaan dan dipindahkan ke perisian komputer apabila sedia untuk digunakan.

Selepas pengiktirafan awal, kos dilunaskan sepanjang anggaran hayat berguna sebanyak tiga (3) tahun dan direkodkan pada kos ditolak pelunasan terkumpul dan kerugian rosotnilai terkumpul, jika ada.

Kos yang berkaitan dengan perisian komputer diiktiraf sebagai perbelanjaan, apabila dilangung.

Nilai sisa aset tak ketara, hayat berguna dan kaedah pelunasan disemak semula, dan diselaraskan sewajarnya secara prospektif, sekiranya terdapat tanda-tanda perubahan yang ketara sejak tarikh laporan tahunan yang lepas.

Aset tak ketara dirosotnilai apabila terdapat petunjuk bahawa ia mungkin mengalami rosotnilai. Polisi bagi pengiktirafan dan pengukuran rosot nilai adalah berdasarkan Nota 3.3.

Keuntungan dan kerugian atas pelupusan ditentukan dengan membandingkan penerimaan daripada pelupusan dengan amaun dibawa aset tak ketara tersebut dan diiktiraf dalam penyata pendapatan.



3.3 Rosotnilai aset bukan kewangan

Kerugian rosotnilai berlaku apabila amaun dibawa aset melebihi amaun boleh pulih. Jika petunjuk sedemikian wujud, Suruhanjaya menganggarkan amaun boleh pulih aset tersebut.

Amaun boleh pulih sesuatu aset adalah nilai yang lebih tinggi antara nilai saksama tolak kos jualan dan nilai sedang digunakan. Suruhanjaya menentukan nilai saksama tolak kos jualan aset dalam hierarki berdasarkan: (i) harga dalam suatu perjanjian jualan mengikat; (ii) harga pasaran diniagakan dalam pasaran aktif; dan (iii) anggaran harga pasaran menggunakan maklumat terbaik yang ada. Nilai sedang digunakan dianggarkan berdasarkan pendiskaunan aliran masuk tunai bersih (dengan kadar diskaun yang sesuai) bagi aset, dengan menggunakan bajet dan ramalan pengurusan yang munasabah serta disokong bagi tempoh lima tahun dan ekstrapolasi aliran masuk tunai bagi tempoh melangkaui tempoh ramalan atau bajet lima tahun.

Kerugian rosotnilai diiktiraf dalam penyata pendapatan. Aset bukan kewangan yang mengalami rosotnilai disemak untuk kemungkinan pembalikan rosotnilai pada setiap tarikh laporan dan sebarang kenaikan dalam amaun boleh pulih diiktiraf dalam penyata pendapatan, terhad kepada amaun dibawa aset yang akan ditentukan sekiranya tiada kerugian rosotnilai diiktiraf sebelum ini.

3.4 Tunai dan kesetaraan tunai

Kesetaraan tunai dipegang untuk memenuhi komitmen tunai jangka pendek dan bukannya untuk pelaburan atau tujuan lain. Tunai dan kesetaraan tunai terdiri daripada tunai dalam tangan, deposit permintaan dan pelaburan kecairan tinggi jangka pendek lain yang sedia ditukar kepada amaun tunai yang diketahui dan tertakluk kepada risiko perubahan dalam nilai yang tidak signifikan.

3.5 Cukai pendapatan

Cukai semasa bagi tempoh semasa dan tempoh sebelumnya, setakat yang tidak berbayar, diiktiraf sebagai liabiliti cukai semasa. Jika amaun yang telah dibayar untuk tempoh semasa dan tempoh sebelumnya melebihi amaun yang kena dibayar bagi tempoh-tempoh berkenaan, lebihan tersebut diiktiraf sebagai aset cukai semasa. Liabiliti/(aset) cukai semasa diukur pada amaun yang dijangka untuk Suruhanjaya bayar/(pulih) menggunakan kadar cukai dan undang-undang yang telah digubal atau digubal sebahagian besarnya pada akhir tarikh pelaporan.

3.6 Peruntukan

Peruntukan diiktiraf apabila Suruhanjaya mempunyai obligasi semasa secara sah atau konstruktif, kesan daripada peristiwa lampau yang berkemungkinan memerlukan aliran keluar manfaat ekonomi bagi menjelaskan obligasi tersebut, dan apabila anggaran yang boleh percaya berhubung dengan amaun tersebut boleh dibuat.



3.7 Pengiktirafan pendapatan

Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran

Urus niaga bukan pertukaran akan diiktiraf sebagai aset apabila terdapat manfaat ekonomi masa depan atau potensi perkhidmatan dijangka mengalir ke dalam entiti, ianya berpunca daripada peristiwa lampau dan nilai saksama aset tersebut dapat diukur dengan munasabah. Urus niaga bukan pertukaran yang diiktiraf sebagai aset hendaklah diiktiraf sebagai hasil, kecuali setakat liabiliti yang juga diiktiraf berkenaan dengan aliran masuk yang sama sebagai tertunda didalam Penyata Kedudukan Kewangan. Apabila obligasi terhadap sesuatu liabiliti itu telah dipenuhi, entiti hendaklah mengurangkan amaun bawaan liabiliti yang diiktiraf itu dan mengiktiraf amaun hasil yang sama dengan pengurangan itu. Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran adalah seperti berikut:

(a) Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan

Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan dikenakan kepada setiap penumpang yang berlepas dengan pesawat udara dari mana-mana aerodrom di dalam Malaysia selaras dengan peruntukan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan akan diiktiraf apabila MAVCOM mempunyai hak untuk menerima caj tersebut.

(b) Penalti

Penalti akan dikenakan kepada entiti yang melanggar syarat-syarat yang telah ditetapkan di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan akan diiktiraf apabila pembayaran telah diterima.

Hasil daripada urus niaga pertukaran

Hasil daripada urus niaga pertukaran diiktiraf apabila terdapat kemungkinan bahawa manfaat ekonomi masa hadapan atau potensi perkhidmatan akan mengalir ke dalam entiti dan manfaat ini boleh diukur dengan tepat. Hasil daripada urus niaga pertukaran adalah seperti berikut:

(a) Pendapatan faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kadar faedah efektif.

3.8 Manfaat pekerja

(a) Manfaat pekerja jangka pendek

Upah dan gaji diakru dan dibayar pada setiap bulan dan diiktiraf sebagai perbelanjaan di dalam tahun dimana perkhidmatan oleh kakitangan Suruhanjaya tersebut diberikan.

(b) Manfaat pasca-pekerjaan – Pelan caruman ditentukan

Suruhanjaya membuat caruman berkanun kepada kumpulan wang simpanan yang diluluskan dan sumbangan yang dibuat dicaj kepada penyata pendapatan dalam tempoh yang berkaitan. Setelah caruman dibayar, Suruhanjaya tidak mempunyai obligasi selanjutnya.



3.9 Pajak – Perakaunan oleh penerima pajak

(a) Pajak operasi

Pajak aset di mana sebahagian besar risiko dan ganjaran pemilikan dikekalkan dengan pemberi pajak dikelaskan sebagai pajak operasi. Bayaran dibuat di bawah pajak operasi (selepas ditolak sebarang insentif yang diterima daripada pemberi pajak) dicaj kepada penyata pendapatan secara kaedah garis lurus sepanjang tempoh pajak.

(b) Pajak kewangan

Pajak aset di mana Suruhanjaya mempunyai sebahagian besar risiko dan ganjaran pemilikan dikelaskan sebagai pajak kewangan. Pajak kewangan dipermodalkan sebagai aset dan liabiliti pada permulaan pajak pada nilai yang lebih rendah di antara nilai saksama aset yang dipajak dan nilai semasa bayaran pajak minimum.

Kos langsung awal yang ditanggung oleh Suruhanjaya dalam perundingan dan pengaturan pajak kewangan ditambah kepada nilai dibawa aset yang dipajak dan diiktiraf sebagai perbelanjaan dalam penyata pendapatan sepanjang tempoh pajak pada asas yang sama sebagai perbelanjaan pajak.

Setiap bayaran pajak dibahagikan antara caj liabiliti dan pembiayaan dengan menggunakan kaedah faedah berkesan. Aset yang diperolehi melalui pajak kewangan disusut nilai sepanjang jangka masa yang lebih pendek antara hayat berguna aset dan tempoh pajak jika tiada kepastian yang munasabah bahawa Suruhanjaya akan mendapat pemilikan pada akhir tempoh pajak.

3.10 Kos peminjaman

Kos peminjaman Suruhanjaya adalah liabiliti pajak kewangan yang dikira menggunakan kaedah faedah berkesan. Semua kos pinjaman diiktiraf sebagai perbelanjaan apabila ditanggung.

3.11 Pertukaran Mata Wang Asing

Urus niaga dengan menggunakan mata wang asing telah ditukarkan kepada Ringgit Malaysia pada kadar semasa pada tarikh urus niaga dilakukan. Pada setiap tarikh penyata kedudukan kewangan, pertukaran mata wang asing bagi item monetari diterjemah ke dalam Ringgit Malaysia pada kadar pertukaran yang berkuat kuasa pada tarikh berkenaan. Semua perbezaan kadar pertukaran diiktiraf dalam Penyata Prestasi Kewangan.



4. PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN

4.1 Pertimbangan dan andaian digunakan

Dalam pemilihan dasar perakaunan bagi Suruhanjaya, bahagian yang memerlukan pertimbangan dan andaian yang signifikan adalah untuk klasifikasi pajakan kewangan dan operasi.

Suruhanjaya mengklasifikasikan pajakan sebagai pajakan kewangan atau pajakan operasi berdasarkan kriteria sejauh mana risiko dan ganjaran berkaitan dengan pemilikan aset sandaran. Sebagai penerima pajak, Suruhanjaya mengiktiraf pajakan sebagai pajakan kewangan jika ia terdedah kepada risiko dan ganjaran yang besar yang berkaitan dengan pemilikan aset sandaran. Dalam membuat keputusan, Suruhanjaya mempertimbangkan sama ada terdapat insentif ekonomi yang ketara untuk melaksanakan opsyen beli dan mana-mana pilihan tempoh pembaharuan. Pajakan diklasifikasikan sebagai pajakan kewangan jika tempoh pajakan adalah untuk sekurang-kurangnya 75% daripada hayat ekonomi aset sandaran, nilai kini bayaran pajakan adalah sekurang-kurangnya 90% daripada nilai saksama aset sandaran, atau aset yang dikenal pasti dalam pajakan adalah aset khusus yang hanya boleh digunakan secara berkesan oleh penerima pajak. Semua pajakan lain yang tidak mengakibatkan perpindahan besar risiko dan ganjaran diklasifikasikan sebagai pajakan operasi.

4.2 Ketidakpastian anggaran

Pengukuran beberapa aset dan liabiliti memerlukan pihak pengurusan menggunakan anggaran berdasarkan pelbagai input yang dapat diperhatikan dan andaian lain. Bahagian atau item yang tertakluk kepada ketidakpastian anggaran yang signifikan adalah dalam susut nilai hartanah dan peralatan serta pengukuran peruntukan.

Susut nilai hartanah dan peralatan

Kos sesuatu item hartanah dan peralatan disusut nilai mengikut kaedah garis lurus. Anggaran digunakan dalam pemilihan kaedah susut nilai, hayat berguna dan nilai sisa. Penggunaan sebenar manfaat ekonomi hartanah dan peralatan mungkin berbeza daripada anggaran yang digunakan dan ini boleh membawa kepada keuntungan atau kerugian atas pelupusan sesuatu hartanah dan peralatan.

Pengukuran peruntukan

Suruhanjaya sentiasa menggunakan anggaran terbaik sebagai asas untuk mengukur sesuatu peruntukan itu. Anggaran dibuat berdasarkan kepada pengalaman lalu, lain-lain petunjuk atau andaian, perkembangan terkini dan peristiwa masa hadapan yang munasabah dalam menentukan sesuatu peruntukan.



5. HARTANAH DAN PERALATAN

2022	Pengubahsuaian RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan RM	Peralatan komputer RM	Jumlah RM
Kos					
Pada 1 Januari 2022	395,937	311,447	2,388,451	182,093	3,277,928
Tambahan	-	-	-	64,500	64,500
Pelupusan	-	-	-	(21,130)	(21,130)
Pada 31 Disember 2022	395,937	311,447	2,388,451	225,463	3,321,298
Susut nilai terkumpul					
Pada 1 Januari 2022	395,922	259,747	2,358,586	156,603	3,170,858
Susut nilai semasa	2	32,652	17,008	23,715	73,377
Pelupusan	-	-	-	(21,128)	(21,128)
Pada 31 Disember 2022	395,924	292,399	2,375,594	159,190	3,223,107
Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2022	13	19,048	12,857	66,273	98,191

2021	Pengubahsuaian RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan RM	Peralatan komputer RM	Jumlah RM
Kos					
Pada 1 Januari 2021	395,937	311,447	2,381,931	185,853	3,275,168
Tambahan	-	-	6,520	25,050	31,570
Pelupusan	-	-	-	(28,810)	(28,810)
Pada 31 Disember 2021	395,937	311,447	2,388,451	182,093	3,277,928
Susut nilai terkumpul					
Pada 1 Januari 2021	382,209	214,748	2,346,257	180,232	3,123,446
Susut nilai semasa	13,713	44,999	12,329	5,178	76,219
Pelupusan	-	-	-	(28,807)	(28,807)
Pada 31 Disember 2021	395,922	259,747	2,358,586	156,603	3,170,858
Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2021	15	51,700	29,865	25,490	107,070



6. ASET TAK KETARA

2022	Perisian komputer RM	Kerja dalam perlaksanaan RM	Jumlah RM
Kos			
Pada 1 Januari 2022	1,849,061	-	1,849,061
Tambahan	43,884	149,460	193,344
Pada 31 Disember 2022	1,892,945	149,460	2,042,405
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2022	1,563,599	-	1,563,599
Pelunasan semasa	183,669	-	183,669
Pada 31 Disember 2022	1,747,268	-	1,747,268
Nilai buku bersih			
Pada 31 Disember 2022	145,677	149,460	295,137

2021	Perisian komputer RM	Kerja dalam perlaksanaan RM	Jumlah RM
Kos			
Pada 1 Januari 2021	1,689,531	-	1,689,531
Tambahan	159,530	-	159,530
Pada 31 Disember 2021	1,849,061	-	1,849,061
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2021	1,336,724	-	1,336,724
Pelunasan semasa	226,875	-	226,875
Pada 31 Disember 2021	1,563,599	-	1,563,599
Nilai buku bersih			
Pada 31 Disember 2021	285,462	-	285,462



7. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2022 RM	2021 RM
Tunai dan baki bank	1,740,017	1,668,237
Deposit dengan bank berlesen	39,022,664	34,944,075
	40,762,681	36,612,312

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2023 dan Disember 2023 (2021 : antara Januari 2022 dan Ogos 2022) dan kadar faedah antara 2.75% ke 4.05% (2021: antara 1.85% ke 2.20%).

8. CAJ BELUM TERIMA

	2022 RM	2021 RM
Caj belum terima	5,951,431	2,908,692
Peruntukan hutang ragu	(4,901)	(135,761)
Hutang lapuk dihapus kira	(20,010)	(49)
	5,926,520	2,772,882

Caj belum terima merangkumi Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan yang dikenakan dan terakru pada 31 Disember 2022. Peruntukan hutang ragu ditentukan berdasarkan trend kutipan bulan terdahulu dan juga mengambil kira keadaan ekonomi semasa.

9. DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2022 RM	2021 RM
Deposit	509,273	532,817
Bayaran terdahulu	407,253	498,797
Faedah belum terima	44,363	245,846
Penalti belum terima	-	666,000
	960,889	1,943,460

Amaun dibawa bagi deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain adalah anggaran munasabah nilai saksama pada tarikh penyata kedudukan kewangan memandangkan ia adalah bersifat jangka pendek.



10. PENDAPATAN TERTUNDA

	2022 RM	2021 RM
Semasa - Tidak lebih daripada satu tahun	-	666,000
	-	666,000

Pendapatan tertunda merujuk kepada penalti yang dikenakan di atas kesalahan ketidakpatuhan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 ("MACPC"). Kes ini telah diselesaikan di mahkamah melalui Penghakiman Persetujuan yang diputuskan oleh Mahkamah Tinggi Sivil Kuala Lumpur pada 14 September 2020. Mahkamah turut memerintahkan bahawa penalti yang dikenakan hendaklah dibayar secara ansuran bulanan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang telah dikenakan penalti dalam tempoh yang ditetapkan di dalam Penghakiman Persetujuan tersebut.

11. PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2022 RM	2021 RM
Perbelanjaan terakru	2,414,486	714,741
Pemiutang lain	267,338	62,258
	2,681,824	776,999

Amaun dibawa bagi pemiutang lain dan perbelanjaan terakru adalah anggaran munasabah nilai saksama pada tarikh penyata kedudukan kewangan memandangkan ia adalah bersifat jangka pendek.

12. PELUNASAN DAN PERBELANJAAN KUMPULAN WANG PERKHIDMATAN AWAM

Sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2022, MAVCOM telah menerima peruntukan sebanyak RM182,092,496 daripada Kementerian Pengangkutan (MOT) bagi tujuan pembiayaan Perkhidmatan Udara Luar Bandar di bawah Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam mengikut Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771). Peruntukan tersebut telah dibayar sepenuhnya kepada pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2022 sebagai pembayaran balik bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam.

Berdasarkan perjanjian semasa di antara MOT dan pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar, MAVCOM hanya bertindak sebagai pentadbir yang menguruskan hal bayaran bagi pihak MOT di mana dana pembayaran balik akan disalurkan melalui MAVCOM kepada pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam seperti yang termaktub di bawah Seksyen 68(e) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771).

Oleh itu, MAVCOM hanya akan mengiktiraf liabiliti dan perbelanjaan bagi perkara di atas setelah menerima dana daripada pihak MOT dan bukan semasa penerimaan invois daripada pihak pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar.

MAVCOM tidak terlibat di dalam perjanjian di antara MOT dan pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar. Justeru itu, MAVCOM tidak bertanggungjawab secara langsung atau tidak langsung ke atas sebarang pertikaian bagi kontrak atau Perkhidmatan Udara Luar Bandar. Pada masa yang sama, MAVCOM juga tidak menerima sebarang "risk and reward" bagi Perkhidmatan Udara Luar Bandar dari mana-mana pihak.



13. PERBELANJAAN KAKITANGAN

	2022 RM	2021 RM
Gaji dan elaun	8,733,369	8,265,021
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,048,703	1,161,977
Manfaat kakitangan	842,622	661,733
Latihan kepada kakitangan	105,124	63,024
	10,729,818	10,151,755

14. PERBELANJAAN OPERASI LAIN

	2022 RM	2021 RM
Kos penubuhan		
Sewa premis	1,297,764	1,364,316
Pelunasan aset tak ketara	183,669	226,875
Susut nilai hartanah dan peralatan	73,377	76,219
Perbelanjaan utiliti	86,828	65,701
	1,641,638	1,733,111
Perbelanjaan pentadbiran dan umum		
Fi profesional	4,114,725	1,617,638
Buku dan langganan	771,609	663,138
Lesen dan caj	1,157,717	657,568
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	666,782	601,216
Perbelanjaan komunikasi	136,445	278,503
Penyelenggaraan dan sokongan IT	248,906	233,960
Percetakan dan alat tulis	147,815	123,557
Perjalanan dan penginapan	447,828	23,044
Kempen promosi dan kesedaran	242,764	15,757
Cukai perkhidmatan	70,933	4,978
Kerugian pertukaran mata wang asing yang direalisasikan	11,302	4,551
Peruntukan hutang ragu	4,901	135,761
Pembalikan peruntukan hutang ragu	(135,761)	(2,264,496)
Hutang lapuk dihapus kira	20,010	49
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	333,153	298,082
	8,239,129	2,393,306
Jumlah perbelanjaan operasi lain	9,880,767	4,126,417



15. PERBELANJAAN CUKAI

	2022 RM	2021 RM	
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun semasa	222,573	199,329	
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun sebelum terlebih nyata	-	(1,238)	
Jumlah perbelanjaan cukai pendapatan	222,573	198,091	
Perbezaan yang signifikan di antara perbelanjaan cukai dan keuntungan perakaunan didarab dengan kadar cukai berkanun adalah disebabkan oleh kesan cukai yang timbul daripada perkara-perkara berikut:			
Kurangan sebelum cukai	5,278,884	(4,529,700)	
Cukai pada kadar berkanun sebanyak 24%	1,266,932	(1,087,128)	
Kesan cukai bagi:	Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(5,990,899)	(2,140,304)
	Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	4,946,540	3,426,761
	Perbelanjaan cukai pendapatan tahun sebelum terlebih nyata	-	(1,238)
Perbelanjaan cukai	222,573	198,091	

16. KOMITMEN LIABILITI

Suruhanjaya mempunyai komitmen pajakan berkenaan dengan ruang pejabat dan komputer riba, di mana ianya dikelaskan sebagai pajakan operasi. Ringkasan komitmen pajakan tidak boleh dibatalkan adalah seperti berikut:

	2022 RM	2021 RM
Bayaran pajakan minimum masa hadapan		
Tidak lebih daripada satu tahun	1,365,654	1,374,153
Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	2,728,632	1,338
Jumlah komitmen pajakan perlu dibayar	4,094,286	1,375,491
Pembayaran pajakan diambilkira sebagai perbelanjaan	1,307,601	1,441,667



17. ANGGOTA PENGURUSAN UTAMA

Anggota pengurusan utama adalah mereka yang mempunyai kuasa dan tanggungjawab untuk perancangan, arahan dan kawalan ke atas aktiviti-aktiviti Suruhanjaya sama ada secara langsung atau tidak langsung. Pembayaran untuk anggota pengurusan utama adalah seperti berikut:

	2022 RM	2021 RM
Jumlah ganjaran	597,290	686,162
Bilangan anggota pengurusan utama	6	6

18. RASIONALISASI BADAN-BADAN BERKANUN DI DALAM INDUSTRI PENERBANGAN

Kementerian Pengangkutan Malaysia telah mengumumkan keputusan Kerajaan pada 11 Disember 2019 bagi agensi-agensi badan pengawalseliaan di bawah industri penerbangan awam di Malaysia untuk dirasionalisasikan dan digabungkan di bawah satu entiti dimana MAVCOM akan dibubarkan dan kesemua fungsi utama Suruhanjaya akan dipindahkan kepada CAAM. Walau bagaimanapun, Suruhanjaya dijangka akan terus beroperasi seperti biasa sehingga Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dimansuhkan.

Indeks: Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2022

JANUARI

- 7** Menerbitkan Buletin Hak Trafik Udara (ATR) Disember 2021
- 19** Lawatan rasmi ke MAVCOM oleh Menteri Pengangkutan Sarawak, Yang Berhormat Dato Sri Lim Khee Shin, bersama-sama Timbalan Menteri Pengangkutan Malaysia ketika itu, Yang Berhormat Dato Henry Sum Agong, dan Menteri Pembantu Pengangkutan 1 Sarawak, Yang Berhormat Datuk Dr. Jerip Susil.



Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan mengenai peruntukan ATR Suruhanjaya bagi sektor penerbangan awam Malaysia untuk suku keempat tahun 2021

- 24** Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Raja Azmi Raja Nazuddin, telah mengambil bahagian dalam panggilan pelabur oleh UBS Equity Research untuk membincangkan keadaan industri penerbangan Malaysia

- 31** Pembaharuan Lesen Pengendalian Darat (GHL) AeroHandlers Sdn. Bhd.
- Pembaharuan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) Berjaya Air Sdn. Bhd. dan Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.

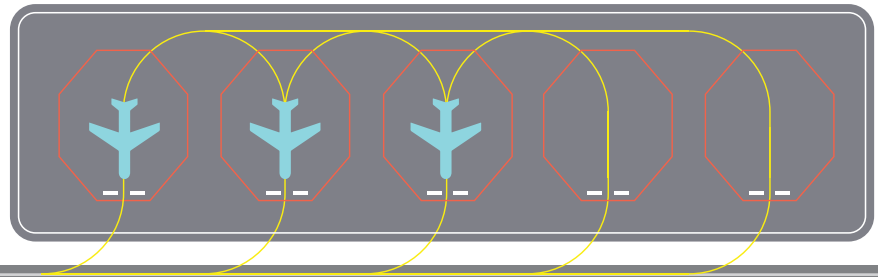
FEBRUARI

- 7** Menerbitkan Buletin ATR Januari 2022
- 14** Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Permohonan Pembaharuan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara All Nippon Airways Co., Ltd. dengan United Airlines, Inc.
- 21** Pembaharuan GHL BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd. dan Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.
- 25** Pembaharuan ASP Prima Air Sdn. Bhd.
- Pembaharuan Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) Malaysia Airlines Berhad (Malaysia Airlines), FlyFirefly Sdn. Bhd. (Firefly) and Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)
- Pembaharuan GHL AeroDarat Services Sdn. Bhd. dan Batik Air

MAR

- 3** Menerbitkan Buletin ATR Februari 2022
- 26** Menyertai Hari Pengguna Kebangsaan 2022 yang dianjurkan oleh Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna (kini dikenali sebagai Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup)





APRIL



MEI

JUN



6 Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Permohonan Pembaharuan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara Singapore Airlines Limited dengan Deutsche Lufthansa AG

7 Menerima kunjungan hormat oleh En. Francis Peters, Kaunselor Kedutaan Amerika Syarikat di Kuala Lumpur, Malaysia, ke MAVCOM

8 Menerima kunjungan hormat oleh En. Ehab Rustam, Ketua Penyelenggaraan Talian Antarabangsa, dan En. Mena Fares, Pengurus Pembangunan Perniagaan Qatar Airways, ke MAVCOM

11 Menerbitkan Buletin ATR Mac 2022

21 Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan mengenai peruntukan ATR Suruhanjaya bagi sektor penerbangan awam Malaysia untuk suku pertama tahun 2022 (SI 2022)

10 Mengumumkan siasatan MAVCOM terhadap syarikat-syarikat penerbangan yang membuat perubahan pada jadual penerbangan tanpa notis yang mencukupi

12 Menerbitkan Buletin ATR April 2022

13 Mengeluarkan panduan nasihat kepada pengguna yang terkesan akibat penundaan penerbangan semasa tempoh perjalanan Hari Raya Aidilfitri

20 Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Permohonan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara Malaysia Airlines Berhad dengan Cathay Pacific Airways Limited

30 Menyiarkan siasatan awal MAVCOM mengenai penundaan penerbangan semasa tempoh perjalanan Hari Raya Aidilfitri

2 Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Permohonan Pembaharuan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara Malaysia Airlines Berhad dengan Japan Airlines Co. Ltd.

3 Menerbitkan Buletin ATR Mei 2022

12 Pelantikan semula Datuk Seri Long See Wool sebagai Anggota Suruhanjaya, serta pelantikan 2 Anggota Suruhanjaya baharu, iaitu Datuk Roger Tan Kor Mee dan Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad

15 Pengarah Hal Ehwal Pengguna dan Awam, Pushpalatha Subramaniam, mengambil bahagian sebagai Penceramah di Passenger Terminal Conference 2022 di Paris, Perancis, di mana beliau membentangkan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang Malaysia

17 Mengadakan sesi latihan untuk pihak berkepentingan mengenai penggunaan dan fungsi-fungsi AeroLicence

20 Pembaharuan GHL Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd., Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd., MNM Aviation Services Sdn. Bhd., KLM Line Maintenance Sdn. Bhd., Aviation Technics Sdn. Bhd. dan Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.

Pembaharuan ASP Sazma Aviation Sdn. Bhd.

Pengeluaran ASP MHS Aviation Berhad

Pelanjutan CA bagi ASP Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.

29 Menganjurkan webinar hibrid antarabangsa pertama Malaysia dengan tema "Charting a New Frontier. Aviation Consumer Protection Needs Today and Beyond"



Indeks: Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2022

JULAI

- 5** Menerbitkan Buletin ATR Jun 2022
- 7** Pembaharuan ASP MyBalloon Adventure Sdn. Bhd.

Pembaharuan GHL Prosky Services Sdn. Bhd.

Pengeluaran Keputusan Cadangan bagi Permohonan Percantuman yang Dijangkakan di bawah Seksyen 55 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] antara SIA Engineering Company Limited dengan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.

Menerbitkan laporan industri edisi ke-11, *Waypoint*, yang melaporkan keseluruhan prestasi industri penerbangan negara pada S1 2022, prospek industri penerbangan bagi tahun 2022, serta arah aliran tambang penerbangan sejak permulaan pandemik COVID-19
- 25** Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan mengenai pengangkutan ATR Suruhanjaya bagi sektor penerbangan awam Malaysia bagi tempoh 1 April hingga 30 Jun 2022

Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Permohonan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Singapore Airlines Limited

OGOS

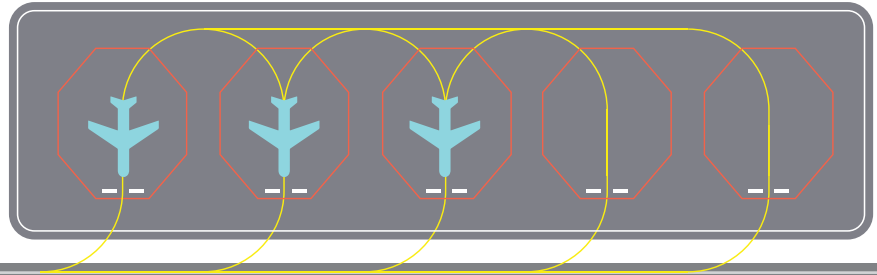
- 9** Menerbitkan Buletin ATR Julai 2022
- 10** Pengeluaran Keputusan Cadangan bagi Permohonan Pengecualian Individu di bawah Seksyen 51 Akta 771 antara All Nippon Airways Co., Ltd. dengan United Airlines, Inc.
- 11** Menerbitkan Kertas Rundingan Pertama berkenaan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan
- 16** Pengarah Pembangunan Penerbangan, Jaffar Derus Ahmad, dijemput sebagai penceramah jemputan di Kampus Bandar Kuala Lumpur, Universiti College of MAIWP International (UCMI) dan memberi penerangan mengenai topik 'Pengenalan kepada Pengangkutan Udara Antarabangsa'.
- 24** Mengadakan sesi rundingan bersama penganalisis dan pihak berkepentingan industri mengenai konsep dan pertimbangan dalam membangunkan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan

SEPTEMBER

- 6** Menerbitkan Buletin ATR Ogos 2022
- 7** Mendapatkan maklum balas melalui rundingan awam mengenai Keputusan Cadangan bagi Permohonan Pembaharuan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama antara All Nippon Airways Co., Ltd. dan United Airlines, Inc.
- 8** Pembaharuan ASL AirAsia Berhad (AirAsia) dan AirAsia X Berhad (AirAsia X)

Pembaharuan ASP Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.

Pembaharuan ASP dan GHL Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
- 19** Menerbitkan edisi ke-12 Laporan Pengguna dwitahunan bagi separuh pertama tahun 2022 mengenai keadaan industri penerbangan semasa tempoh pemulihan perjalanan udara pasca pandemik dan kesannya terhadap pengguna



OKTOBER



NOVEMBER

DISEMBER



- 6** Menerbitkan Buletin ATR September 2022
- 11** Perubahan tempoh ASL AirAsia Berhad
- Pemberian kelulusan CA bagi ASP PrimaJet Airways Sdn. Bhd. dan Gading Air Services Sdn. Bhd.
- Pemberian kelulusan GHL bagi Brahim's Food Services Sdn. Bhd.
- Pembaharuan GHL Pos Aviation Sdn. Bhd.
- Pembaharuan ASL M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.) dan pelanjutan CA bagi GHL
- Pengeluaran Keputusan Cadangan bagi Permohonan Pengecualian Individu di bawah Seksyen 51 Akta 771 antara Singapore Airlines Limited dengan Deutsche Lufthansa AG

- 19** Menerbitkan kertas perundingan mengenai cadangan pindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC)
- Pengeluaran Keputusan Suruhanjaya bagi Permohonan Pengecualian Individu di bawah Seksyen 51 Akta 771 antara All Nippon Airways Co., Ltd. dengan United Airlines, Inc.
- 27** Menyelesaikan kajian tentang tambang penerbangan untuk penerbangan domestik yang beroperasi semasa Pilihan Raya Umum ke-15 Malaysia (PRU15)

- 7** Menerbitkan Buletin ATR Oktober 2022
- 8** Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan mengenai penguntukan ATR Suruhanjaya bagi sektor penerbangan awam Malaysia dalam suku ke-3 tahun 2022 (S3 2022)
- 10** Pembaharuan ASP Helistar Resources Sdn. Bhd.
- Pemberian kelulusan ASL bagi MYAirline Sdn. Bhd.

- 5** Pengeluaran Keputusan Suruhanjaya bagi Permohonan Pengecualian Individu di bawah Seksyen 51 Akta 771 antara Singapore Airlines Limited dengan Deutsche Lufthansa AG
- 6** Menerbitkan Buletin ATR November 2022
- 8** Pembaharuan ASP dan GHL Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
- Pelanjutan CA bagi GHL TransAsia Services Sdn. Bhd.
- Pelanjutan CA bagi ASP Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.
- 19** Menerbitkan edisi ke-12 laporan industri, *Waypoint*, mengenai prestasi sektor penerbangan Malaysia pada S3 2022 dan arah aliran perhubungan udara.



Senarai Laporan yang Diterbitkan oleh MAVCOM pada tahun 2022

1. *Laporan Industri*

- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan di Malaysia (Julai 2022)
- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan di Malaysia (Disember 2022)

2. *Laporan Pengguna*

- Laporan Pengguna (Januari 2022 – Jun 2022)
- Laporan Pengguna (Julai 2022 – Disember 2022)

Untuk maklumat lanjut mengenai laporan-laporan yang diterbitkan oleh MAVCOM, sila kunjungi laman web MAVCOM di www.mavcom.my



MAVCOM di dalam Media 2022



MALAYSIAN AVIATION COMMISSION

 Level 19, Menara 1 Sentrum,
201, Jalan Tun Sambanthan,
50470 Kuala Lumpur, Malaysia

 +603 2772 0600
 +603 2772 0601



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

www.mavcom.my