



2018

L A P O R A N T A H U N A N



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

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

Fungsi MAVCOM seperti yang ditetapkan dalam Akta 771

MEWUJUDKAN RANGKA KERJA PERSAINGAN YANG MENGGALAKKAN PERSEKITARAN KOMERSIAL YANG TEGUH, STABIL DAN MAPAN

Mengawasi dan menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan

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

Menggalakkan suatu persekitaran yang membenarkan **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 global dan tempatan serta menggalakkan pertalian ekonomi, integrasi, pertumbuhan, perdagangan 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 menguruskan laluan di bawah obligasi perkhidmatan awam (seperti Perkhidmatan Udara Luar Bandar di Malaysia Timur)

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

Memantau penguntukan slot bagi syarikat penerbangan atau pengendali pesawat udara lain

Melaksanakan **apa-apa fungsi lain** yang bersampingan atau berbangkit daripada fungsi 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 mengendalikan hubungan antara kerajaan dan kerajaan lain (termasuklah untuk menerajui rundingan dua hala atau berbilang hala mengenai Hak Trafik Udara), manakala CAAM akan terus mengawal selia aspek teknikal dan keselamatan bagi industri penerbangan awam di Malaysia.

ISI KANDUNGAN

87	PENYATAAN MISI
88	FUNGSI-FUNGSI MAVCOM
90	PERUTUSAN PENERUS EKSEKUTIF
93	ULASAN KETUA PEGAWAI OPERASI
96	LAPORAN EKSEKUTIF
97	BAHAGIAN 1 Tinjauan dan prestasi industri
100	BAHAGIAN 2 Pelesenan dan Hak Trafik Udara
107	BAHAGIAN 3 Memperjuangkan hak pengguna
114	BAHAGIAN 4 Persaingan dan pemberian nasihat dasar
117	BAHAGIAN 5 Petikan mengenai lapangan terbang
122	BAHAGIAN 6 Perkhidmatan penerbangan di Sabah dan Sarawak
130	SURUHANJAYA
130	Tadbir urus – Keanggotaan Suruhanjaya
130	Suruhanjaya dan Jawatankuasanya
133	Ahli Jawatankuasa Luar
134	Anggota Suruhanjaya
137	Pengurusan Kanan
139	Pengurusan dan pembangunan insan
140	PENYATA KEWANGAN
158	INDEKS
158	Pencapaian utama MAVCOM pada tahun 2018
160	Senarai pemegang lesen dan permit setakat tahun 2018
163	Hak Trafik Udara yang diberi oleh MAVCOM pada tahun 2018
164	Bilangan aduan yang diterima oleh MAVCOM pada tahun 2018
165	Senarai penerbitan yang dikeluarkan oleh MAVCOM pada tahun 2018
166	MAVCOM di dalam media
167	Akronim dan singkatan

PERUTUSAN PENGERUSI EKSEKUTIF

**Nungsari
Ahmad
Radhi**

Tahun 2018 mencatat sejarah sebagai tahun titik perubahan – di mana ia merupakan suatu tahun bersejarah untuk Malaysia, yang buat kali pertamanya dalam tempoh 60 tahun, Malaysia mengubah parti pemerintah yang memimpin kerajaan. Perubahan sedemikian memerlukan penilaian semula dasar dan institusi untuk melaksanakan dasar-dasar kerajaan baharu yang sendirinya sedang dibentuk. Di tengah-tengah perubahan inilah saya telah ditugaskan untuk mempengerusikan Suruhanjaya.

Saya telah dilantik sebagai salah seorang Anggota Suruhanjaya sejak penubuhan MAVCOM pada tahun 2016 dan saya memahami tujuan utama Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771 atau Akta MAVCOM] telah digubal pada bulan Mac 2016. Akta ini merupakan suatu petunjuk bahawa industri penerbangan di Malaysia, yang pada suatu masa dulu didominasi sepenuhnya oleh sektor awam – daripada syarikat penerbangan kepada lapangan terbang – bersedia untuk bergerak ke arah persekitaran yang lebih liberal serta berupaya menarik pelaburan swasta. Buat masa ini, terdapat lebih daripada satu syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang dan sektor pengendalian darat yang telah diswastakan sepenuhnya.

Peranan Kerajaan adalah sebagai pembuat dasar dan punca kuasa utamanya adalah melalui perundangan, yang mana Akta MAVCOM merupakan salah satu daripadanya, yang menetapkan bahawa peranan pengawalseliaan – khususnya pengawalseliaan ekonomi sektor penerbangan – terletak pada MAVCOM. Peruntukan yang berkaitan dengan penerbangan dalam Akta Persaingan 2010 dan Akta Perlindungan Pengguna 1999 ditempatkan ke dalam Akta MAVCOM, dan dengan itu menentukan alasan kewujudan (*raison d'être*) Suruhanjaya.

Suruhanjaya juga tidak bergantung pada pembiayaan kerajaan kerana operasinya adalah dibayai oleh para penumpang secara sepenuhnya melalui Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan.

Dalam pelbagai perkara, Akta MAVCOM merupakan sesuatu yang baharu dari segi perundangan dan rangka kerja tadbir urus Malaysia yang sebelumnya sentiasa memberikan cabang eksekutif kuasa yang luas yang menggabungkan peranan pembuatan dasar, penggubalan undang-undang, pengawalseliaan dan juga penguatkuasaan. Akta MAVCOM adalah unik kerana ia mempunyai kuasa bebas untuk mengawal selia industri, tertakluk sememangnya pada dasar semasa dan pengawasan parlimen. Mudah-mudahan, reformasi keinstitusian yang diseru oleh kerajaan baharu akan melihat kebebasan kawal selia MAVCOM sebagai sesuatu model untuk diteladani dan bukan satu anomali untuk diseragamkan.

Meskipun terdapat ketidakpastian semasa peralihan ini, Suruhanjaya terus melaksanakan peranannya untuk memberikan kejelasan dan kepastian pengawalseliaan untuk menggalakkan industri yang berdaya maju secara komersial yang menarik kepada para pelabur, serta pada masa yang sama menggalakkan industri perkhidmatan udara yang berorientasikan pengguna. Suruhanjaya telah mewujudkan Perundangan mengenai perlindungan pengguna dan kualiti perkhidmatan lapangan terbang. Di samping itu, Suruhanjaya juga telah menetapkan tujuh Garis Panduan yang meliputi topik seperti takrif pasaran perkhidmatan penerbangan, perjanjian antipersaingan, penyalahgunaan kedudukan dominan, percantuman, penalti kewangan dan rejim kelonggaran.

Cabarannya adalah untuk mengimbangkan keperluan untuk menyediakan persekitaran berdaya saing bagi memudahkan pelaburan dan pertumbuhan sektor penerbangan, serta perlindungan kebajikan pengguna.

Peranan pendidikan dan perlindungan pengguna telah menghasilkan kesedaran pengguna yang lebih baik yang mudah-mudahan akan meningkatkan standard perkhidmatan yang ditawarkan oleh penyedia perkhidmatan penerbangan secara keseluruhannya, sama ada syarikat penerbangan atau pengendali lapangan terbang. Pewujudan FlySmart sebagai sesuatu platform khusus bagi tujuan ini telah mula menunjukkan tanda-tanda pencapaian impak yang diingini.

Walaupun bagaimanapun, perniagaan syarikat penerbangan tetap mencabar. Terdapat lebih kapasiti yang akan bertambah buruk apabila syarikat penerbangan menerima pesawat baharu pada tahun-tahun akan datang. Peningkatan kapasiti yang melebihi pertumbuhan penumpang akan memberikan tekanan lanjut pada hasil yang sudah pun rendah dan menurun, yang menyebabkan syarikat penerbangan mudah terjejas oleh kejutan kos seperti kenaikan harga bahan api atau pergerakan pertukaran asing yang memudaratkan.

Semasa kita meninjau semula prestasi industri penerbangan tempatan bagi tahun 2018, kita juga mesti mengambil kira latar belakang ekonomi global yang

telah memberi kesan kepada sektor ini. Pada tahun 2018, ekonomi global berkembang sebanyak 3.6 peratus tahun ke tahun (*year-on-year*) (YoY), menandakan kadar pertumbuhan yang lebih rendah sedikit berbanding dengan pertumbuhan 3.8 peratus YoY yang dilaporkan pada tahun 2017.

Pertumbuhan yang lebih perlahan pada tahun 2018 sebahagiannya disebabkan oleh aktiviti ekonomi yang lebih lemah dalam ekonomi yang besar – pengenalan piawaian pengeluaran bahan api baharu di Jerman yang amat menjejaskan jualan automotif, banjir teruk di Jepun Barat yang melembapkan pengeluaran perindustrian, serta pertikaian tarif yang berpanjangan di antara Amerika Syarikat dan China. Perkara-perkara ini hanyalah beberapa peristiwa yang berlaku pada tahun 2018 yang menjejaskan pertumbuhan ekonomi global. Memandangkan negara-negara ini juga mempunyai pusat perkilangan yang agak besar, perdagangan global juga terjejas dan menjadi semakin perlahan sehingga kadar pertumbuhan sebanyak 3.0 peratus YoY (2017: 4.6 peratus YoY).

Di tanah air pula, ekonomi Malaysia meningkat sebanyak 4.7 peratus YoY pada tahun 2018 (2017: 5.9 peratus YoY), semasa sentimen dipengaruhi oleh kejutan bekalan dan ketidakpastian dasar. Bagaimanapun, perbelanjaan isi rumah telah mendapat kesan positif daripada langkah-langkah sementara termasuk tempoh kelepasan cukai pada suku ketiga tahun, serta penstabilan harga bahan api. Di samping itu dan akibat daripada antisipasi yang menyelubungi pertikaian perdagangan yang berpanjangan di antara Amerika Syarikat dan China, pertumbuhan eksport untuk Malaysia telah meningkat dengan pesanan untuk pemuatan ke depan (*front-loading*).

Dalam pasaran komoditi, harga minyak mentah terus meningkat sepanjang dua tahun yang lalu, dengan harga purata sebanyak USD55 setong pada tahun 2017 hingga USD72 setong pada tahun 2018. Bersamaan itu, harga bahan api jet meningkat sebanyak 28.8 peratus YoY pada 2018 kepada USD85 setong (2017: USD65 setong) yang sewajarnya memberi kesan kepada margin keuntungan sektor penerbangan.

Selepas kelemahan selama tiga tahun berturut-turut, susut nilai Ringgit Malaysia berbanding dengan Dolar Amerika Syarikat terhenti pada tahun 2018 dengan nilai purata Ringgit pada RM4.04/USD1 pada tahun 2018 (2017: RM4.30/USD1). Kenaikan nilai Ringgit kebanyakannya didorong oleh kenaikan harga minyak mentah pada tahun 2017 dan 2018, serta liberalisasi pasaran bon dan keperluan perlindungan nilai pertukaran asing pada tahun 2017.

Pada tahun 2018, sektor penerbangan Malaysia mencatatkan satu lagi peristiwa penting yang bersejarah apabila jumlah trafik penumpang negara melangkaui tahap 100 juta buat kali pertamanya. Jumlah trafik penumpang Malaysia meningkat sebanyak 2.7 peratus YoY pada tahun 2018 kepada 102.5 juta (2017: 99.8 juta). Walaupun pertumbuhan trafik penumpang tahun

2018 juga merupakan yang paling lemah dilaporkan sejak tahun 2015 (ketika trafik penumpang meningkat sebanyak hanya 0.8 peratus YoY), ia masih melebihi ramalan MAVCOM iaitu di antara 1.1 peratus dan 2.0 peratus YoY.

Di samping trafik penumpang, Malaysia menyaksikan pertumbuhan dalam pergerakan pesawat udara dan juga kargo sepanjang tahun yang menyebabkan pengendali aerodrom melaporkan peningkatan keuntungan sebanyak 4.7 peratus YoY kepada RM4.9 bilion (2017: RM4.7 bilion). Memandangkan Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) membentuk 98.8 peratus daripada jumlah hasil dan keuntungan kendalian semua pengendali aerodrom di negara ini, prestasi kewangan agregat pengendali aerodrom Malaysia amat dipengaruhi oleh prestasi MAHB.

Trafik kargo hanya meningkat sebanyak 1.3 peratus YoY pada tahun 2018 berbanding dengan 11.8 peratus YoY pada tahun 2017. Kira-kira 97.2 peratus daripada trafik kargo Malaysia terdiri daripada barangan muatan (*freight*), dengan yang selebihnya terdiri daripada kargo mel. Pertumbuhan pergerakan kargo udara yang lebih perlahan bagi tahun 2018 bukanlah terhad kepada Malaysia kerana jumlah *tonnage* kargo udara global meningkat sebanyak hanya 3.5 peratus YoY pada tahun 2018 (2017: 9.3 peratus YoY) akibat aktiviti ekonomi global yang lemah.

Pertikaian perdagangan di antara Amerika Syarikat dan China terus memberi kesan negatif kepada ekonomi global. Pertumbuhan ekonomi dijangka bertahan pada kadar 3.3 peratus YoY bagi tahun 2019 berdasarkan Tabung Kewangan Antarabangsa, lebih rendah daripada kadar 3.5 peratus yang dijangka sebelumnya. Tambahan pula, limpahan daripada pertikaian perdagangan di antara Amerika Syarikat dan China terhadap ekonomi baru muncul di Asia dan permintaan domestik yang lebih lemah dalam ekonomi global utama yang lain seperti Jerman dijangka berterusan.

Ekonomi Malaysia diunjurkan meningkat antara 4.3 peratus dan 4.8 peratus pada tahun 2019 dan dijangka menghadapi rintangan termasuk pasaran kewangan global yang mudah turun naik, ketidakpastian dasar yang meningkat, harga komoditi yang tidak stabil, serta pertumbuhan perkilangan yang lebih perlahan. Permintaan penumpang perlu bergantung kepada pasaran serantau dan antarabangsa.

Perkembangan e-dagang dan penduduk kelas pertengahan Asia yang semakin meningkat dijangka menyokong pertumbuhan kargo udara global pada tahun 2019. Walau bagaimanapun, Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA) masih menjangka pertumbuhan yang lebih perlahan pada keseluruhannya sebanyak 2.0 peratus (2018: 3.5 peratus YoY).

Suruhanjaya juga menjangka syarikat penerbangan Malaysia akan menambah kapasiti dengan mengendalikan penerbangan dengan kekerapan yang

lebih tinggi bagi laluan domestik dan antarabangsa jarak dekat, seperti yang dapat dilihat melalui perbezaan kadar pertumbuhan kapasiti dari segi tempat duduk tersedia bagi setiap kilometer (*available seat kilometres*) (ASK) dan bilangan tempat duduk.

Syarikat penerbangan tempatan yang menyesuaikan model perniagaan mereka pada masa yang mencabar ini telah menyebabkan jejak rangkaian mereka susut, yang kemudiannya menyumbang kepada penyifatan domestik (*domesticating*) industri penerbangan Malaysia, sesuatu yang diambil berat oleh Suruhanjaya.

Kesalinghubungan (*Connectivity*) antarabangsa lapangan-lapangan terbang utama Malaysia – Lapangan Terbang Antarabangsa KL (kedua-dua terminal KLIA dan klia2), Kota Kinabalu dan Pulau Pinang – perlu diperbaiki supaya pasaran penerbangan Malaysia berkembang. Kualiti perkhidmatan yang ditawarkan di lapangan terbang kita serta daya tarikan Malaysia sebagai sesuatu destinasi perlu dipertingkatkan. Pada masa penerbitan, Suruhanjaya telah menyiapkan Pelan Induk Ekonomi sektor dan mengusahakan suatu model pendanaan lapangan terbang dengan menggunakan Rangka Kerja Asas Aset Terkawal Selia (*Regulated Asset Base Framework*). Mudah-mudahan, ini akan menyediakan mekanisme yang telus bagi perbelanjaan modal yang akan termasuk dalam penetapan caj. Pengendali lapangan terbang kemudiannya akan diberi insentif sewajarnya untuk memaksimumkan pulangan pelaburan mereka dengan mengoptimalkan aset mereka, yang pula akan memperbaiki kesalinghubungan lapangan terbang.

Suruhanjaya menganggar bahawa pengganda hasil pengeluaran bagi sektor penerbangan Malaysia adalah sebanyak dua kali. Ini bermakna bahawa setiap RM1 hasil pengeluaran daripada sektor ini menjana RM2 ke dalam ekonomi negara. Walaupun ianya menggalakkan, ini menandakan bahawa industri perlu dipergiatkan lagi dan dikaitkan kepada lebih banyak bahagian ekonomi untuk menjana pengganda yang lebih tinggi, dan kunci kepada matlamat itu ialah pembangunan lapangan terbang utama kita sebagai sebahagian daripada rangkaian penerbangan antarabangsa.

Dalam sesuatu sektor antarabangsa seperti penerbangan, standard dan tanda aras adalah berperingkat antarabangsa, sama ada ia dari segi tahap perkhidmatan ataupun rejim pengawalseliaan. Daya tarikan pasaran penerbangan Malaysia bergantung pada pengekalan standard ini. Ekosistem dan rangkaian nilai penerbangan juga perlu diperkembangkan dengan lebih lanjut. Terdapatnya keperluan untuk melihat industri secara menyeluruh, kerana sektor ini bukan sahaja terdiri daripada syarikat penerbangan komersial dan lapangan terbang, tetapi juga syarikat penerbangan tidak berjadual, jet peribadi, pesawat dicatat dan penyedia perkhidmatan seperti pengendali darat dan pengendali penyelenggaraan, pembaikan dan baik pulih (MRO). Kita perlu memastikan bahawa kualiti perkhidmatan kita bertaraf antarabangsa, supaya kita

dapat meningkatkan kedudukan Malaysia sebagai destinasi penerbangan pilihan. Memang, dalam jangka yang lebih panjang, industri penerbangan mesti meningkatkan tahap liberalisasi apabila rejim pengawalseliaan cukup matang.

Keupayaan Suruhanjaya untuk melaksanakan tugasnya dengan berkesan bergantung pada kualiti tenaga kerja Suruhanjaya. Suruhanjaya menyedari betapa pentingnya untuk mempunyai keseimbangan yang betul antara pengetahuan industri, kemahiran, pengalaman, kelayakan profesional, jantina dan latar belakang untuk membentuk pasukan yang efektif dan padu. Kini, tenaga kerja 61 orang ahli Suruhanjaya mempunyai pelbagai jenis latar belakang dan 62 peratus daripada ahli pasukan Suruhanjaya merupakan kaum wanita.

Pembangunan institusi dan daya tahan memerlukan masa, tetapi saya terdorong dengan profesionalisme, kompetensi dan integriti pasukan di Suruhanjaya – suatu pasukan profesional yang mempunyai minat yang mendalam, dan terdiri daripada pakar daripada profesional industri penerbangan, penganalisis kewangan, ahli ekonomi, peguam dan profesional pengguna, antara lain, gigih berusaha untuk membangunkan sektor ini dan mewujudkan perubahan yang bermakna. Pasukan pelbagai keupayaan ini membolehkan Suruhanjaya berfungsi dengan berkesan sebagai suatu pengawal selia ekonomi yang menjaga seluruh industri dan pengguna penerbangan awam.

Visi jangka lebih panjang adalah supaya MAVCOM menjadi suatu pusat kecemerlangan pengetahuan serta kemahiran penerbangan. Bagi mencapai matlamat ini, Suruhanjaya mementingkan pemberian pelbagai peluang kepada kakitangan Suruhanjaya untuk menimba ilmu pengetahuan dan menjadi lebih matang dalam bidang masing-masing, menyediakan jalan bagi pendedahan industri serta aspek penting pembangunan diri yang lain seperti pengurusan kebolehan, pembangunan kepimpinan, perancangan penggantian, dan keterlibatan pekerja.

Akhir sekali, saya ingin merakamkan penghargaan sumbangan Anggota Suruhanjaya yang lepas, khususnya, mantan Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya, Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah Ahmad (Bersara); mantan Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan, Datuk Seri Haji Saripuddin Haji Kasim serta Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi, Dato' Nik Azman Nik Abdul Majid. Saya juga ingin merakamkan penghargaan saya kepada anggota bebas yang membawa pengalaman dan pengetahuan yang mendalam kepada Suruhanjaya mengenai industri dan cara bagaimana kedua-dua sektor awam dan swasta berfungsi, iaitu Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung dan Dato' Ir. Dr. Shaik Hussein Mydin, yang merupakan antara Anggota Suruhanjaya yang telah meletakkan asas kepada Suruhanjaya ini.

Nungsari Ahmad Radhi
Pengerusi Eksekutif

ULASAN KETUA PEGAWAI OPERASI

**Azmir
Zain**

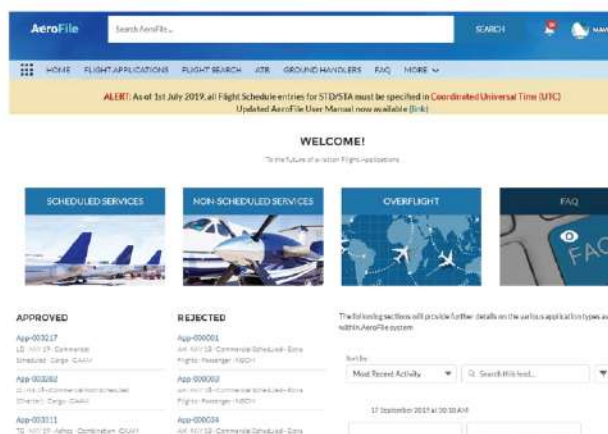
Berlatarbelakangkan pertumbuhan industri yang berterusan dan situasi politik Malaysia pada tahun 2018, saya dengan sukacitanya melaporkan bahawa tahun ketiga operasi MAVCOM menyaksikan Suruhanjaya terus berusaha untuk mencapai matlamatnya, memberi tumpuan kepada peranan statutorinya sebagai pengawal selia ekonomi bagi industri penerbangan di Malaysia, yang mana sebahagian besar telah pun berjaya dicapai. Pelbagai aktiviti telah dijalankan oleh Suruhanjaya yang mana setiap satunya bertujuan untuk meningkatkan standard bagi manfaat industri serta para pengguna. Aktiviti-aktiviti ini termasuk inisiatif jangka panjang dan juga fungsi harian Suruhanjaya.

Suruhanjaya terus melaksanakan aktiviti pengawalseliaan terasnya seperti pelesenan komersial, penguntukan Hak Trafik Udara, pemfailan operasi penerbangan dan penyelesaian aduan pengguna, sementara menambah baik proses-proses ini sekiranya adanya peluang untuk berbuat demikian.

Contoh utama penambahbaikan tersebut ialah dengan pengenalan AeroFile, iaitu suatu sistem pemfailan automatik bagi semua permohonan permit pendaratan untuk penerbangan komersial yang beroperasi ke atau dari Malaysia. Dipelopori oleh MAVCOM dan dibangunkan secara usaha sama dengan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia dan Koordinasi Slot Negara Malaysia (National Slot Coordination Malaysia), sistem automatik ini menggantikan proses manual yang wujud sebelum penubuhan Suruhanjaya, dan telah membolehkan tempoh memproses bagi permohonan permit pendaratan dikurangkan kepada tujuh hari daripada 30 hari bagi operasi berjadual, dan kepada tiga hari sahaja daripada 14 hari bagi operasi tidak berjadual seperti penerbangan yang dicatat. AeroFile telah menarik minat pengawal selia penerbangan lain di peringkat antarabangsa, yang kini ingin menggunakan sistem yang sama.

Suruhanjaya turut memberi penekanan kepada pelbagai inisiatif jangka lebih panjangnya yang menyentuh pelbagai aspek penting industri penerbangan Malaysia termasuk tahap perkhidmatan lapangan terbang, caj lapangan terbang, tambang udara domestik, obligasi perkhidmatan awam di Sabah dan Sarawak serta pendidikan hak kepenggunaan. Secara khusus, tugas pengawalseliaan MAVCOM dalam industri lapangan terbang dirancang untuk menggalakkan transformasi. Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang dan Rangka Kerja Caj Aeronautikal bertujuan untuk mewujudkan nilai jangka panjang bagi pengguna, industri dan pasaran modal, serta melibatkan pengenalan amalan antarabangsa yang baik dalam pengawalseliaan lapangan terbang kepada Malaysia.

Kajian Suruhanjaya mengenai tambang udara domestik semasa musim perayaan, seperti yang diminta oleh Kementerian Pengangkutan, merupakan salah satu usaha MAVCOM pada tahun 2018 yang menarik perhatian awam dan dari segi politik. Dalam proses ini, MAVCOM telah memberikan pandangan berhubung pengawalseliaan tambang udara domestik dan mencadangkan penyelesaian yang praktikal dan mesra pasaran bagi mengurangkan risiko kenaikan tambang udara semasa musim perayaan Malaysia berbanding penetapan harga siling. Kajian ini merupakan satu contoh yang terdapatnya konflik antara kepentingan pengguna dan industri, dan Suruhanjaya berusaha untuk memberikan penyelesaian yang mengimbangkan kepentingan pelbagai pihak berkepentingan.



Tangkapan skrin daripada sistem AeroFile



Tugas Suruhanjaya yang berkaitan dengan Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS), iaitu sebuah program Kerajaan Persekutuan untuk manfaat komuniti luar bandar di Sabah dan Sarawak, juga diberi keutamaan disebabkan kepentingan kesalinghubungan (*connectivity*) di kedua-dua negeri tersebut. Ekoran daripada ini, Suruhanjaya telah membantu Kerajaan Persekutuan dalam pembentukan program RAS baharu bagi tempoh tahun 2019-2024. Sebagai langkah ke hadapan dan tanda komitmen Suruhanjaya terhadap negeri Sabah dan Sarawak, MAVCOM telah menubuhkan suatu unit dalam Suruhanjaya yang mengkhusus dalam isu-isu penerbangan yang unik di kedua-dua negeri itu.



Pesawat udara Twin Otter Viking DHC6-400



Lapangan terbang pelepasan dan pendaratan pendek (STOLport) di Ba'kelalan, Sarawak

Memandangkan matlamat Suruhanjaya, dan bagi tujuan pewujudan bentuk yang lebih jelas untuk usaha pengawalseliaan dan pembangunan MAVCOM, Suruhanjaya telah merangka Pelan Induk Ekonomi jangka panjang bagi industri penerbangan Malaysia.

Perkembangan Pelan Induk ini, yang melibatkan penyelidikan terperinci dan keterlibatan pihak berkepentingan, akan mengenal pasti aspek-aspek yang melangkaui sektor penerbangan, lapangan terbang dan pengendalian darat yang seharusnya diberi keutamaan kepada pembangunannya dalam tempoh 15-20 tahun yang akan datang. Dalam hal ini, perhubungan negara, industri lapangan terbang dan keupayaan rangka kerja keinstitutional Malaysia yang berkaitan dengan industri penerbangan telah dikenal pasti sebagai pengukuh. Pelan Induk ini merupakan dokumen hidup, dan menyumbang kepada perancangan MAVCOM sendiri untuk aktiviti kawal selia jangka masa panjang Suruhanjaya.

Dengan mengambil kira aktiviti jangka panjang tersebut, Suruhanjaya juga telah memperkenalkan suatu set garis panduan pada tahun 2018 bagi tujuan penilaian persaingan dan telah mencapai kemajuan dalam perkembangan pelbagai set peraturan individu yang berkaitan dengan subjek seperti pelesenan komersial, penguntukan Hak Trafik Udara dan penyelesaian pertikaian, yang dirancang untuk pewartaan tidak lama lagi. Tujuan di sebalik mana-mana peraturan MAVCOM adalah untuk memberi lebih penjelasan dan perincian bagi kuasa statutorinya di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, dan berdasarkan objektif itu, peraturan-peraturan tersebut menjalani proses perincian dan penggubalan yang mantap.

Suruhanjaya juga telah mencapai kemajuan yang amat baik dalam mengukuhkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC), yang akan memberi perlindungan dan ketelusan yang lebih bagi manfaat pengguna. Pengukuhan MACPC yang seterusnya dijadualkan untuk berkuat kuasa pada tahun 2019. Tahun 2018 menyaksikan pengenaan penalti kewangan oleh MAVCOM terhadap AirAsia Berhad dan AirAsia X Berhad kerana mengiklankan harga tiket udara yang mengelirukan kepada pengguna. Pengukuhan MACPC ini akan memastikan bahawa MAVCOM diberikan kuasa yang mencukupi untuk menangani bentuk lain rungutan pengguna yang mungkin timbul.

Pada tahun 2018, kami juga telah memperkenalkan subjenama inisiatif kepenggunaan kami, iaitu FlySmart, sebagai suatu platform untuk meningkatkan kesedaran hak pengguna dalam sektor penerbangan dengan cara yang lebih terkini dan mesra pengguna. Platform ini menjadikan kandungan berkenaan hak pengguna lebih mudah difahami dengan menggunakan pengalaman dan isu pengguna untuk memastikan pengguna mengambil manfaat dari perjalanan udara mereka dengan sebaik-baiknya, serta menggalakkan para pengguna untuk menggunakan hak mereka. Kami berharap FlySmart akan membantu mendidik pengguna dengan lebih berkesan mengenai hak mereka sebagai penumpang, melalui kehadiran FlySmart dalam media sosial dan laman web FlySmart, dan mulai tahun 2019, aplikasi mudah alih FlySmart.



Aplikasi mudah alih FlySmart

Meskipun MAVCOM berjaya melaksanakan semua pelannya, MAVCOM menghadapi pelbagai cabaran pada tahun 2018 yang mengakibatkan Suruhanjaya menerima maklum balas negatif adakalanya disebabkan maklumat yang tidak tepat. Walau bagaimanapun, saya berpendapat bahawa cabaran-cabaran ini hanya akan meneguhkan keazaman Suruhanjaya untuk melaksanakan mandatnya untuk melindungi pengguna dan meningkatkan standard industri penerbangan. Ia juga menekankan bahawa MAVCOM perlu sentiasa melibatkan orang awam dan pihak berkepentingan untuk menerangkan sifat tugasnya dan untuk memastikan bahawa usaha MAVCOM tidak terjejas oleh kekurangan maklumat.

Oleh itu, Suruhanjaya tetap komited untuk melibatkan pihak media dan pihak berkepentingan dalam banyak bidang tugasnya. Kedua-dua Laporan Waypoint dan Laporan Pengguna MAVCOM, yang diterbitkan sebanyak dua kali setahun, telah diterbitkan mengikut jadual, dan Suruhanjaya juga menerbitkan Ulasan Belanjawan 2019 pada bulan November 2018 untuk menawarkan pandangannya tentang Levi Pelepasan dan skim amanah pelaburan hartanah (REIT) Lapangan Terbang yang dicadangkan oleh pihak Kerajaan. Suruhanjaya juga telah menerbitkan Kertas Rundangan mengenai cadangan Rangka Kerja Caj Aeronautik dan cadangan bagi pindaan kepada MACPC, serta Kertas Teknikal mengenai perhubungan udara, tambang udara domestik semasa musim perayaan dan perjanjian perkhidmatan udara. Suruhanjaya juga melibatkan media dalam pelbagai subjek, termasuk memberi pencerahan mengenai sejarah penerbangan, Langit Terbuka (*Open Skies*) dan kebebasan di udara (*freedoms of the air*) serta perlindungan pengguna penerbangan, antara lain.

Tahun 2018 juga menyaksikan Suruhanjaya menjadi badan yang dibiayai sendiri, berikutan pengenalan Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan sebanyak RM1 yang dikenakan ke atas setiap orang penumpang yang berlepas dari lapangan terbang di Malaysia, pada bulan Mei 2018. Ini bermakna, Suruhanjaya tidak akan bergantung pada pihak Kerajaan sama sekali untuk pembiayaan kegiatannya, dan dengan itu mengukuhkan statusnya sebagai badan pengawalseliaan bebas. Pada masa yang sama, Suruhanjaya komited untuk

beroperasi secara profesional, berhemat dan akan berusaha bersungguh-sungguh untuk beroperasi mengikut kemampuan kewangannya. Laporan Tahunan ini, iaitu laporan yang ketiga daripada MAVCOM sejak penubuhannya, melambangkan komitmen berterusan Suruhanjaya terhadap ketelusan prestasi kewangannya.



Pada tahun 2018, MAVCOM telah mencatatkan lebih selepas cukai sebanyak RM0.2 juta. Jumlah pendapatan Suruhanjaya bagi tahun ini ialah RM26.2 juta manakala perbelanjaan kendalian berjumlah RM25.7 juta. Suruhanjaya juga mengakhiri tahun dengan baki tunai sebanyak RM23.8 juta. Butiran prestasi kewangan Suruhanjaya bagi tahun 2018 dan kedudukan kewangannya seperti pada 31 Disember 2018 disediakan dalam bahagian penyata kewangan Laporan Tahunan ini.

Butiran lanjut aktiviti Suruhanjaya pada 2018 dikemukakan dalam bahagian berikutnya. Dengan itu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak berkepentingan industri penerbangan di Malaysia, terutamanya para pengguna, dan badan-badan kawal selia di luar Malaysia di atas sokongan yang telah diberi oleh mereka pada tahun 2018. Saya juga ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada para anggota Suruhanjaya, dan kakitangan MAVCOM, yang dedikasi, keazaman dan ketabahan hatinya sepanjang tahun telah memastikan banyak yang dicapai oleh Suruhanjaya untuk industri dan pengguna.

Memandang ke hadapan, industri ini menghadapi pelbagai cabaran; namun demikian ia mempunyai prospek yang baik. Suruhanjaya amat menyedari bahawa ia perlu melaksanakan peranannya dengan berkesan dan bebas untuk menyumbang kepada industri dan menyokong matlamat ekonomi keseluruhan Malaysia. Dengan izin Tuhan, kami akan terus berusaha tanpa halangan.

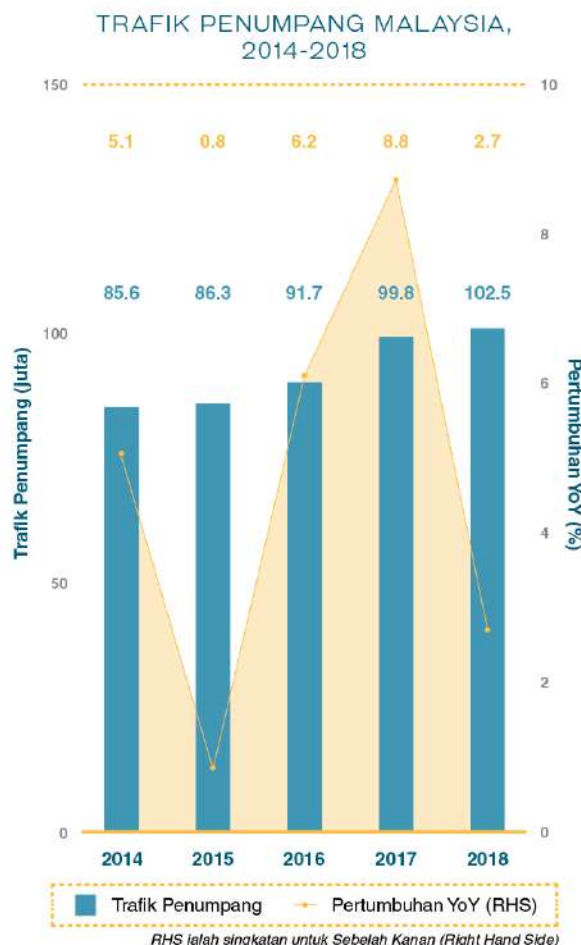
Azmir Zain
Ketua Pegawai Operasi

LAPORAN EKSEKUTIF

TINJAUAN & PRESTASI INDUSTRI

Pada tahun 2018, paras trafik penumpang di Malaysia buat pertama kalinya melangkaui 100 juta. Jumlah trafik penumpang bagi tahun ini menyaksikan pertumbuhan sebanyak 2.7 peratus tahun ke tahun (*year-on-year*) (YoY) kepada 102.5 juta. Ini melebihi ramalan pertumbuhan oleh Suruhanjaya iaitu di antara 1.1 peratus hingga 2.0 peratus YoY (Rujuk kepada Rajah 1.1). Sebahagian besar pertumbuhan trafik penumpang ini dianggap berpunca daripada pertumbuhan trafik antarabangsa sebanyak 4.7 peratus YoY pada tahun 2018. Pertumbuhan trafik antarabangsa didorong oleh penerbangan ke negara-negara anggota Persatuan Negara-negara Asia Tenggara (ASEAN) dengan pertumbuhan trafik sebanyak 4.8 peratus YoY dan juga ke negara bukan ASEAN dengan sebanyak 4.6 peratus YoY (Rujuk kepada Rajah 1.2).

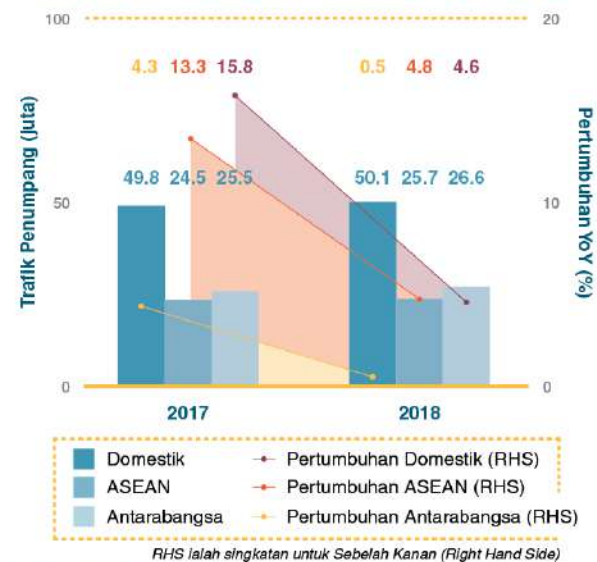
Rajah 1.1



Sumber: MAVCOM, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB), Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd. (SATSSB)

Rajah 1.2

PERINCIAN TRAFIK PENUMPANG MALAYSIA MENGIKUT RANTAU, 2017-2018



Sumber: MAVCOM, Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL)

Pertumbuhan trafik penumpang sebanyak 2.7 peratus YoY pada tahun 2018 adalah lebih rendah berbanding pertumbuhan trafik penumpang pada tahun 2016 iaitu sebanyak 6.2 peratus dan pada tahun 2017 dengan sebanyak 8.8 peratus. Pertumbuhan yang lebih rendah pada tahun 2018 adalah disebabkan oleh beberapa faktor seperti pertumbuhan keluaran dalam negara kasar (KDNK) yang lebih perlahan, kenaikan nilai Ringgit Malaysia (RM) berbanding dengan Dolar Amerika Syarikat (USD) dan harga minyak mentah yang semakin meningkat.

Pertumbuhan trafik penumpang pada tahun 2018 terjejas oleh pertumbuhan KDNK yang lebih perlahan sebanyak 4.7 peratus YoY, berbanding dengan pertumbuhan sebanyak 5.9 peratus YoY pada tahun 2017. Di samping itu, Ringgit telah naik nilainya berbanding dengan USD sehingga kadar purata RM4.04/USD1 pada tahun 2018, berbanding dengan RM4.30/USD1 pada tahun 2017. Ini mengakibatkan Malaysia menjadi destinasi pelancongan yang mahal berbanding dengan negara-negara yang lain.

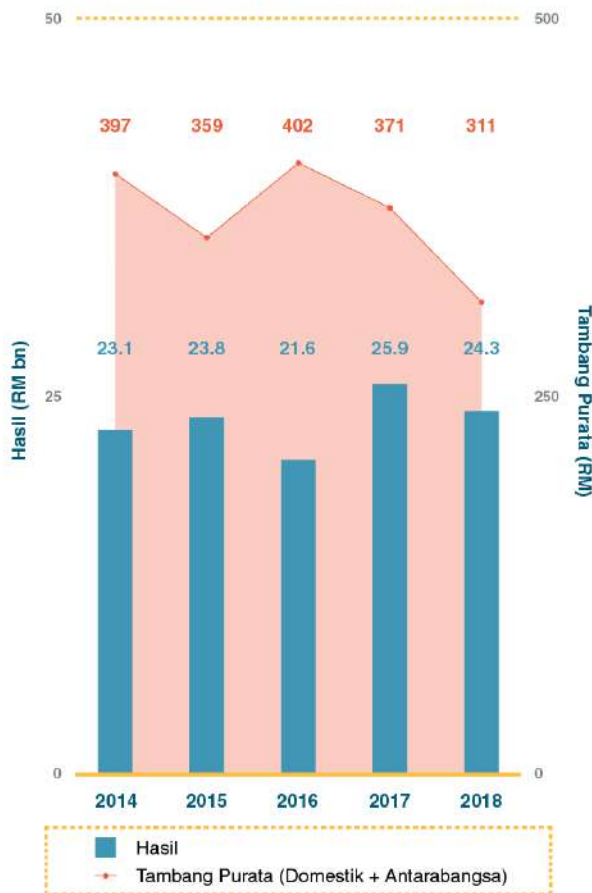
Didorong oleh kenaikan harga minyak mentah yang berterusan, susutan nilai Ringgit berbanding dengan USD terhenti pada tahun 2018, selepas kejatuhan nilai Ringgit selama tiga tahun berturut-turut. Akibatnya, pertumbuhan trafik yang lebih perlahan untuk kedua-dua segmen domestik dan antarabangsa telah

diperhatikan. Pada masa yang sama, harga minyak mentah telah naik pada tahun 2018 (USD71/ setong) berbanding dengan tahun 2017 (USD54/setong), yang menyebabkan tambang yang lebih tinggi ke destinasi terpilih, menjejaskan permintaan bagi penerbangan ke destinasi-destinasi tersebut.

Walaupun bagaimanapun, tambang purata keseluruhan pada tahun 2018 (RM311) lebih rendah berbanding dengan RM371 pada tahun 2017 kerana syarikat penerbangan cuba mengekalkan permintaan untuk penerbangan. Meskipun demikian, faktor beban purata tidak menunjukkan peningkatan. Akibatnya, syarikat penerbangan Malaysia menjana pendapatan yang lebih rendah, iaitu sebanyak RM24.3 bilion. Ini merupakan penurunan sebanyak 6.2 peratus berbanding dengan hasil tahun sebelumnya iaitu sebanyak RM25.9 bilion (Rujuk kepada Rajah 1.3).

Rajah 1.3

HASIL DAN TAMBANG PURATA SYARIKAT PENERBANGAN MALAYSIA, 2014-2018



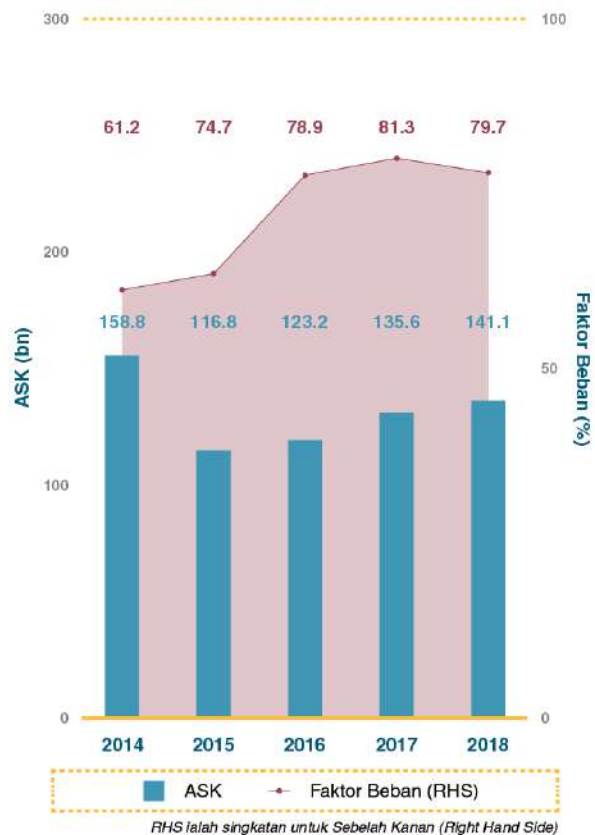
Sumber: MAVCOM, Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL), AirportIS

Pada tahun 2018, tempat duduk tersedia bagi setiap kilometer (*available seat kilometres*) (ASK) untuk syarikat penerbangan Malaysia naik sebanyak 4.1 peratus YoY kerana syarikat penerbangan Malaysia

meningkatkan kapasiti tempat duduk mereka sebanyak 3.2 peratus, dengan memberi tumpuan kepada kenaikan kapasiti ke destinasi antarabangsa. Walaupun kadar kenaikan kapasiti tempat duduk yang sederhana (2017: 7.0 peratus YoY), permintaan untuk penerbangan lebih lemah daripada yang dijangka disebabkan faktor-faktor yang dinyatakan sebelumnya. Akibatnya, faktor beban purata menurun kepada 79.7 peratus (Rujuk kepada Rajah 1.4) kerana permintaan untuk penerbangan tidak dirangsang dengan ketara oleh tambang purata keseluruhan yang lebih rendah.

Rajah 1.4

KAPASITI DAN FAKTOR BEBAN SYARIKAT PENERBANGAN MALAYSIA, 2014-2018



Sumber: MAVCOM, Pemegang ASL

Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA) meramalkan peningkatan dalam bilangan destinasi yang dihubungkan oleh syarikat penerbangan, serta kekerapan penerbangan yang lebih tinggi pada tahun 2019. Syarikat penerbangan Malaysia dijangka untuk meningkatkan kapasiti dari segi ASK sebanyak 2.0 peratus dan bilangan tempat duduk sebanyak 5.7 peratus. Daripada jumlah ini, 93.8 peratus daripada tempat duduk tambahan dijangka akan digunakan bagi destinasi domestik.

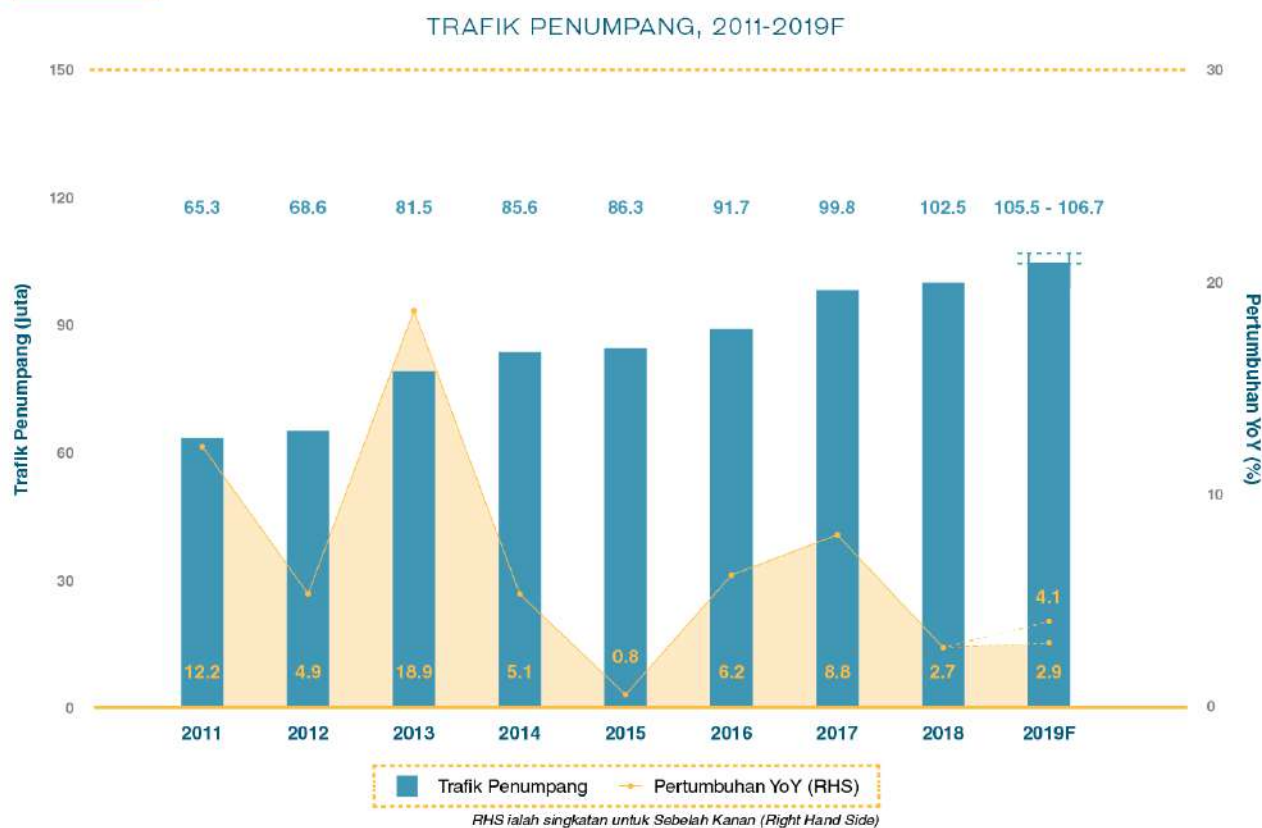
Walaupun bagaimanapun, prospek pertumbuhan ini mungkin akan menghadapi beberapa rintangan seperti kesan yang berterusan daripada pertikaian perdagangan Amerika Syarikat-China terhadap

ekonomi baru yang muncul di Asia serta permintaan domestik yang lebih lemah dalam ekonomi-ekonomi maju seperti Perancis dan Jerman. Kejadian-kejadian ini dijangka akan berterusan pada tahun 2019 dan boleh mengakibatkan kadar pertumbuhan yang lebih rendah untuk trafik penumpang dan juga jumlah kargo.

Walaupun adanya trend-trend global ini, Suruhanjaya menganggarkan pertumbuhan trafik penumpang sebanyak 2.9 peratus ke 4.1 peratus YoY pada tahun 2019. Pertumbuhan ini akan didorong oleh permintaan dalam negeri dan permintaan eksport Malaysia yang berterusan pada peringkat global (Rujuk kepada Rajah 1.5).

Walaupun pertumbuhan trafik Malaysia dijangka tetap teguh, ia mungkin terhalang oleh kekangan kapasiti di terminal lapangan terbang. Lapangan Terbang Tawau di Sabah dan Lapangan Terbang Antarabangsa Senai di Johor baru-baru ini telah mula mengendalikan jumlah penumpang yang melebihi kapasiti reka bentuk terminalnya seperti Lapangan Terbang Lahad Datu di Sabah, Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang dan Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah di Subang, Selangor. Pada peringkat makroekonomi, faktor seperti pertumbuhan sektor perkilangan yang lebih perlahan, ketaktentuan pasaran kewangan global dan ketidakpastian dasar yang meningkat, serta harga komoditi yang turun naik dijangka akan memberi rintangan kepada pertumbuhan industri penerbangan Malaysia.

Rajah 1.5



Sumber: MAVCOM, Pemegang AOL

PELESENAN & HAK TRAFIK UDARA

AEROFIL

Pusat sehati untuk permohonan permit pendaratan

CAJ PERKHIDMATAN PENGAWALSELIAAN

Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan MAVCOM adalah fi RM1 yang dikenakan kepada setiap penumpang yang berlepas dari mana-mana lapangan terbang komersial di Malaysia untuk membolehkan Suruhanjaya beroperasi secara bebas

RANGKA KERJA KUALITI PERKHIDMATAN LAPANGAN TERBANG

Rangka kerja untuk meningkatkan tahap perkhidmatan di lapangan terbang Malaysia untuk kesemua pengguna lapangan terbang

CAJ-CAJ AERONAUTIKAL

- Caj Perkhidmatan Penumpang
- Caj Pendaratan
- Caj Parkir

AOL

Lesen Pengendali Aerodrom

MEDIVAC/ MEDEVAC

Pemindahan perubatan melalui udara

ASL

Lesen Perkhidmatan Udara

ATR

Hak Trafik Udara

PERLINDUNGAN PENGGUNA PENERBANGAN

Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan 2016 (MACPC)

SYARIKAT PENERBANGAN BERJADUAL

Penerbangan jadual tetap seperti penerbangan komersial (penumpang & kargo)

KARGO

ASP

Permit Perkhidmatan Udara

SYARIKAT PENERBANGAN TIDAK BERJADUAL

Syarikat penerbangan di atas permintaan seperti penerbangan yang dicatat (jet perniagaan, belon udara panas, dron dll.)

GHL

Lesen Pengendalian Darat

Pengisi minyak

Pengendali bagasi

2.1 Pelesenan dan pewujudan AeroFile

Pengawalseliaan ekonomi industri penerbangan awam mempunyai objektif untuk menggalakkan perhubungan udara, persaingan dan operasi efisien para pemain industri. Dalam pelaksanaan objektif ini, MAVCOM menjalankan penyelidikan ekstensif dan pembangunan cadangan dasar untuk industri penerbangan awam termasuk bagi pelesenan dan penguntukan Hak Trafik Udara (ATR).

Suruhanjaya menyedari bahawa setiap keputusan dan peraturan yang dikuatkuasakannya berhubung dengan pelesenan dan ATR memberi impak secara langsung kepada kesalinghubungan (*connectivity*) Malaysia, pada peringkat global dan tempatan. Oleh itu, rangka kerja pengawalseliaan yang mantap diperlukan untuk meningkatkan dan menggalakkan kesalinghubungan penerbangan Malaysia dalam menggalakkan hubungan ekonomi, perdagangan, pelaburan dan pelancongannya.

Selaras dengan perkembangan serantau dan antarabangsa dalam sektor penerbangan awam, Malaysia sedang meliberalisasikan ruang udaranya secara progresif. Sejak penubuhan MAVCOM pada tahun 2016, salah satu aspek tumpuan utama kami adalah untuk mempertimbangkan faktor penawaran dan permintaan dalam memastikan persekitaran pasaran yang adil dan mempunyai persaingan yang sihat.

Suruhanjaya mengeluarkan lesen komersial kepada syarikat penerbangan berjadual, syarikat penerbangan tidak berjadual serta pengendali lapangan terbang dan pengendali darat yang ingin beroperasi sebagai penyedia perkhidmatan penerbangan Malaysia. Sejak tahun 2016, MAVCOM, melalui aktiviti pelesenannya, telah berjaya membawa masuk modal tambahan sebanyak RM621 juta untuk industri ini, diukur mengikut jumlah modal saham pemegang lesennya.

Setiap permohonan bagi sesuatu lesen atau permit dinilai berdasarkan pelbagai kriteria seperti struktur pemilikan syarikat, permintaan pengangkutan udara di bidang operasi yang dicadangkan, pengalaman dan kompetensi pasukan pengurusan syarikat, kebolehlaksanaan cadangan pelan perniagaan, daya maju kewangan perniagaan, kewujudan perkhidmatan lain yang serupa, kecekapan dan ketetapannya dalam industri dan banyak lagi.

Dari segi operasi aerodrom, aspek seperti kualiti yang dijangka daripada aerodrom yang dicadangkan, kesinambungan, ketetapan operasi,

kemunasabahan caj dan kecekapan am juga dipertimbangkan.

Matlamat utama kriteria penilaian adalah untuk memastikan bahawa hanya penyedia perkhidmatan yang serius, bersedia dan berkebolehan dibenarkan untuk menyertai dan membantu menyokong pertumbuhan berterusan industri penerbangan Malaysia, sementara memastikan hak pengguna juga dilindungi dan diberi perhatian. Penyedia perkhidmatan yang kompeten dan efisien meningkatkan dan memastikan pembangunan sektor ini, selaras dengan dasar-dasar Malaysia dan obligasi antarabangsa yang berkaitan dengan industri penerbangan.

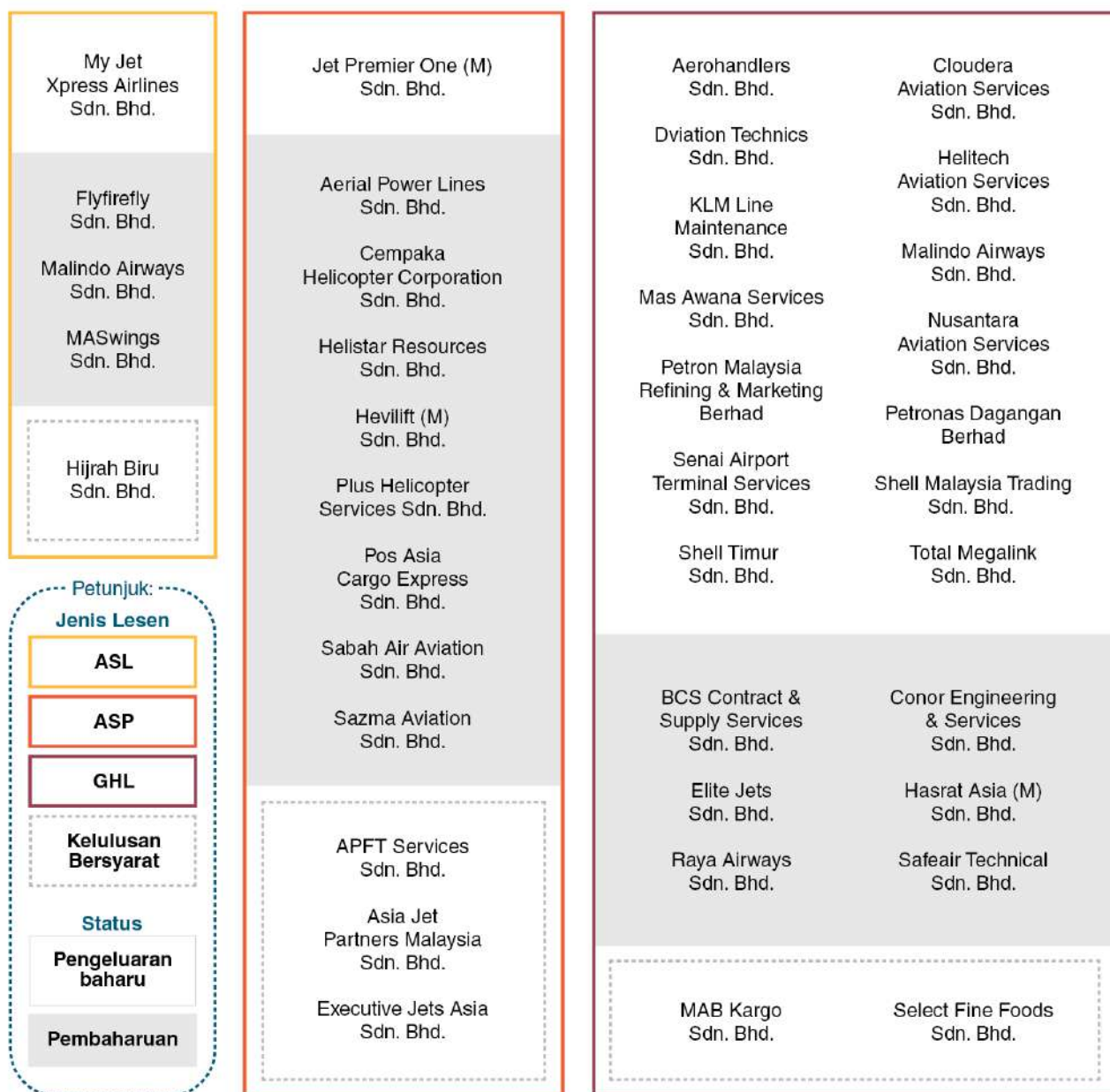
Pada tahun 2018, Suruhanjaya mengeluarkan satu dan memperbaharui tiga Lesen Perkhidmatan Udara (ASL), membolehkan penerbangan dengan jadual tetap untuk mengangkut penumpang, mel, atau kargo untuk sewa atau upah melalui udara di antara mana-mana dua atau lebih tempat, yang mana satunya bertempat dalam sempadan Malaysia. MAVCOM juga telah mengeluarkan satu ASL bersyarat pada tahun 2018.

MAVCOM telah mengeluarkan satu dan memperbaharui lapan Permit Perkhidmatan Udara (ASP), yang membolehkan perjalanan tidak berjadual tambahan ke atau dari Malaysia melalui laluan domestik dan antarabangsa. Selain itu, Suruhanjaya juga telah mengeluarkan tiga ASP bersyarat pada tahun 2018. 20 Lesen Pengendalian Darat (GHL) dan dua GHL bersyarat juga telah dikeluarkan pada tahun itu. Kami tidak memberikan sebarang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun 2018.



Rajah 2.1

LESEN DAN PERMIT YANG DIKELUARKAN OLEH MAVCOM
DARI 1 JANUARI 2018 – 31 DISEMBER 2018



----- JUMLAH -----

39

22 PENGELUARAN BAHARU

17 PEMBAHARUAN

Sumber: MAVCOM

Sekiranya pemegang lesen atau permit gagal mematuhi apa-apa syarat yang dikenakan oleh Suruhanjaya, MAVCOM bertanggungjawab untuk sama ada membatalkan, atau menggantung lesen atau permit sedia ada berdasarkan kes tertentu (*case by case basis*), menurut undang-undang dan peraturan yang sedia ada.



Suruhanjaya juga sentiasa memantau keteguhan kewangan dan kebolehlaksanaan perniagaan para pemegang lesennya, serta memantau penyedia perkhidmatan yang memasarkan dan mengiklankan perkhidmatan mereka sebagai syarikat penerbangan komersial tanpa lesen atau permit yang sewajarnya, untuk kepentingan industri dan pengguna.

Moratorium permohonan baharu untuk GHL, yang telah dikenakan oleh Suruhanjaya pada tahun 2016, dikekalkan pada tahun 2018. Keputusan kami untuk mengenakan moratorium itu adalah sebahagian daripada suatu usaha rasionalisasi yang sedang dijalankan, yang bertujuan untuk menentukan pengendali darat yang sah dan mewujudkan sektor pengendalian darat yang lebih kukuh di Malaysia.

Di samping itu, Suruhanjaya telah mempelopori inisiatif AeroFile – suatu sistem pemfailan automatik untuk segala permohonan permit pendaratan bagi penerbangan komersial yang beroperasi ke atau dari Malaysia. AeroFile diwujudkan bukan sahaja untuk mengurangkan kerja-kerja manual, tetapi juga untuk meningkatkan ketelusan dan memendekkan masa pemprosesan sementara meminimumkan kemungkinan kesilapan manusia. Dengan AeroFile, syarikat penerbangan tidak lagi perlu mengemukakan dokumen-dokumen sokongan bagi setiap permohonan mereka berulang kali seperti yang diamalkan sebelum ini. Maklumat syarikat penerbangan yang relevan akan disimpan ke dalam sistem dan sebagai hasilnya, sistem ini akan mencetuskan pelbagai penapis automatik (*automatic filters*) untuk memudahcara proses permohonan.

Kedua-dua syarikat penerbangan asing dan tempatan di Malaysia (yang mendarat dan berlepas dari Malaysia) akan menggunakan sistem baru ini bagi penerbangan komersial berjadual dan tidak berjadual. AeroFile juga boleh digunakan untuk permohonan yang melibatkan penerbangan komersial yang melintasi ruang udara Malaysia (*overfly*). Program perintis AeroFile telah dijalankan dari 1 hingga 30 April 2018 dan dilancarkan secara rasminya pada 1 Ogos 2018.

Memandangkan jangkauan bidang kuasa sistem AeroFile yang merangkumi pelbagai agensi, adalah penting bagi MAVCOM untuk bekerjasama dengan agensi-agensi terlibat dalam membangunkan sistem ini. MAVCOM bekerjasama dengan agensi yang bertanggungjawab ke atas permit laluan udara dan pendaratan, iaitu Pihak Berkuasa Penerbangan Awam permohonan Malaysia (CAAM) dan National Slot Coordination Malaysia (NSCM), untuk membangunkan platform ini. Pembangunan AeroFile merupakan proses ekstensif dan melibatkan perbincangan yang menyeluruh diantara syarikat penerbangan termasuklah syarikat penerbangan tempatan seperti Malaysia Airlines Berhad, AirAsia Group, Malindo Air, Firefly, Raya Airways, dan syarikat penerbangan asing seperti Singapore Airlines dan Cathay Pacific, mengambil kira pelbagai pandangan dan maklum balas.

Selain fungsinya sebagai platform untuk permohonan permit pendaratan, AeroFile juga bertindak sebagai sumber maklumat penting bagi operasi sebuah syarikat penerbangan. Ianya mengandungi senarai terkini pengendali darat berlesen bagi semua lapangan terbang di Malaysia, waktu operasi lapangan terbang, pesawat-pesawat yang disahkan oleh International Civil Aviation Organisation (ICAO) serta senarai aerodrom di seluruh dunia yang didaftarkan di bawah ICAO. AeroFile juga menyimpan data mengenai ATR yang diberikan kepada setiap syarikat penerbangan.



Timbalan Menteri Pengangkutan, Dato' Kamarudin Jaffar (kedua dari kanan) diiringi oleh Ketua Pegawai Operasi, MAVCOM, Azmir Zain (kedua dari kiri), dan wakil-wakil CAAM (kanan sekali) dan NSCM, di pelancaran AeroFile

Perkhidmatan catar dan jet perniagaan



Penerbangan catar merupakan penerbangan tidak berjadual dan bukan sebahagian daripada laluan syarikat penerbangan yang tetap. Dengan penerbangan catar, penumpang boleh menyewa seluruh pesawat dan boleh menentukan lokasi perlepasan dan ketibaan serta pengaturan masa. Kerana penerbangan catar bukan sebahagian daripada perkhidmatan berjadual, penumpang juga boleh memilih poin asal dan destinasi. Penerbangan catar amat sesuai apabila terdapatnya keperluan untuk membuat perjalanan ke destinasi di mana sesuatu perkhidmatan syarikat penerbangan berjadual mungkin memerlukan beberapa sambungan atau penyinggahan. Oleh kerana kemudahan yang ditawarkan, permintaan untuk penerbangan catar semakin meningkat.

Pada tahun 2018, Suruhanjaya telah menerima 325 permohonan untuk penerbangan catar daripada pengendali Malaysia dan juga asing. Suruhanjaya telah melihat peningkatan dalam permohonan penerbangan catar daripada pengendali asing yang berlepas dari Malaysia, yang menunjukkan potensi pertumbuhan sektor penerbangan Malaysia.

MAVCOM juga sedar akan permintaan untuk operasi jet perniagaan (*business jet*) ke dan dari Malaysia yang semakin meningkat. Operasi ini kebanyakannya disediakan oleh pengendali asing dan dianggap sebagai pasaran sub-industri khusus (*niche sub-industry*) kerana model perniagaannya berasaskan perkhidmatan *ad-hoc*, atas permintaan, dengan masa tunggu (*lead time*) yang singkat; sasaran pasaran utama tertumpu kepada orang kenamaan (VIP) dan kelas tinggi; dan operasi jet perniagaan sering dikendalikan oleh pesawat udara kecil dengan penumpang tidak melebihi 20 orang.

Suruhanjaya juga menyaksikan peningkatan yang tinggi dalam operasi jet perniagaan komersial, dengan menerima sehingga 320 permohonan pada tahun 2018 berbanding dengan hanya sepuluh pada tahun 2017. Peningkatan permohonan boleh dianggap berpunca daripada aktiviti penguatkuasaan yang dijalankan oleh MAVCOM, disokong oleh Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia. Peningkatan yang mendadak itu juga mungkin disebabkan oleh dasar liberalisasi sementara yang dipersetujui oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia (MoT), yang membolehkan pengendali jet perniagaan asing beroperasi ke, dari dan dalam Malaysia, sehingga suatu tempoh yang akan diputuskan oleh MoT.

Operasi semua perkhidmatan pengangkutan catar komersial oleh pengendali asing ke dalam dan dari Malaysia tertakluk pada dasar yang dirumuskan oleh MoT, untuk melengkapkan operasi berjadual yang sedia ada.



2.2 Hak Trafik Udara (ATR)



Selain penguntukkan lesen, MAVCOM juga bertanggungjawab untuk mentadbir, menguntukkan, dan menguruskan Hak Trafik Udara (ATR). ATR merupakan keperluan untuk mana-mana entiti atau individu yang berhasrat untuk membawa penumpang, mel atau kargo melalui udara atau di antara dua tempat atau lebih, yang sekurang-kurangnya satu tempat itu berada di Malaysia. Kelulusan ATR diberikan oleh Suruhanjaya berdasarkan kapasiti tersedia di setiap laluan. Untuk menyokong persaingan yang adil, MAVCOM telah memperkenalkan Proses Penguntukan Hak Trafik Udara yang baharu.

Apabila memberikan ATR, Suruhanjaya mengambil kira permintaan awam dan kepentingan pengguna pengangkutan udara, kualiti perkhidmatan dan daya maju ekonomi penerbangan yang dicadangkan, tahap persaingan dan terutamanya untuk laluan antarabangsa, impak terhadap lapangan terbang dan industri penerbangan Malaysia.

Pada tahun 2018, MAVCOM memberikan sejumlah 205 ATR termasuk destinasi antarabangsa dan domestik. Daripada 205 ATR yang diberikan, 63 adalah untuk laluan domestik manakala baki 142 ATR adalah untuk laluan antarabangsa. Antara 142 ATR antarabangsa yang diberikan, rantau dengan ATR yang paling banyak diluluskan adalah China dan Pertubuhan

Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN), masing-masing menerima 60 dan 49 hak.

AirAsia menerima bilangan ATR yang tertinggi pada tahun 2018 dan dibenarkan untuk mengendalikan kekerapan baharu atau tambahan di 49 laluan domestik dan 49 laluan antarabangsa. Ini diikuti oleh Malindo Air dengan 54 ATR, dan AirAsia X yang telah menerima 20 ATR. Dalam tempoh tiga tahun sejak penubuhan MAVCOM, sejumlah 519 ATR telah diuntukkan kepada syarikat penerbangan Malaysia.

Jadual 2.1

PENGUNTUKKAN ATR DOMESTIK DAN ANTARABANGSA BAGI 2018

Syarikat Penerbangan	ATR Domestik yang Diberikan	ATR Antarabangsa yang Diberikan
AirAsia	49	49
AirAsia X	-	20
Firefly	1	1
MABKargo	1	11
Malaysia Airlines	-	12
Malindo Air	7	47
MASwings	3	-
Raya Airways	2	2
Jumlah	63	142

Sumber: MAVCOM

Jadual 2.2

PENGUNTUKKAN ATR DOMESTIK DAN ANTARABANGSA BAGI 2018

Syarikat Penerbangan	Amerika	ASEAN	Asia dan lain-lain	Australasia	China	India	Timur Tengah	Domestik	Jumlah
AirAsia	-	30	3	-	15	1	-	49	98
AirAsia X	1	1	7	1	9	1	-	-	20
Firefly	-	1	-	-	-	-	-	1	2
MABKargo	-	2	4	-	3	2	-	1	12
Malaysia Airlines	-	3	3	1	3	1	1	-	12
Malindo Air	-	9	1	3	30	4	-	7	54
MASwings	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Raya Airways	-	2	-	-	-	-	-	2	4
Jumlah	1	48	18	5	60	9	1	63	205

Sumber: MAVCOM

Kebebasan di udara

Keteraturan di langit adalah sama penting dengan mod pengangkutan lain. Perkara ini bukan sahaja penting dalam menguruskan akses pasaran penerbangan, tetapi rangka kerja berstruktur juga memastikan pembangunan sektor penerbangan awam global yang selamat dan teratur.

"Kebebasan di udara" menetapkan hak syarikat penerbangan komersial dalam memasuki ruang udara negara lain. Penetapan ini diperingkatkan kepada hak kebebasan pertama ke kesembilan, setiap peringkat memberikan suatu hak tertentu kepada syarikat penerbangan. Malaysia secara amnya membenarkan hak kebebasan pertama, kedua, ketiga dan keempat di ruang udara negara, manakala hak kebebasan kelima dibenarkan berdasarkan kes tertentu (*case by case basis*). Ini dianggap berpunca daripada penyertaan Malaysia dalam 106 perjanjian perkhidmatan udara bilateral (ASA) yang kebanyakannya merupakan perjanjian tradisional (yang mana kebebasan yang diberikan adalah hanya sehingga hak kebebasan keempat).

ASA digunakan untuk mengawalselia perkhidmatan udara antarabangsa, dengan menggariskan hak-hak syarikat penerbangan yang menyediakan perkhidmatan penerbangan melalui dan di dalam wilayah yang ditetapkan. Sementara hak kebebasan ketiga membenarkan syarikat penerbangan untuk membawa penumpang atau kargo dari negara sendiri ke suatu negara luar dan begitu juga sebaliknya bagi hak

kebebasan keempat, hak kebebasan kelima pula membenarkan syarikat penerbangan berhenti di sebuah negara selain daripada negaranya sendiri untuk mengambil penumpang sebelum menuju ke destinasi lain yang biasanya di sebuah negara ketiga.

ASEAN dengan perjanjian-perjanjian Pasaran Penerbangan Tunggalnya (*Single Aviation Market*) menyediakan hak kebebasan kelima dan perkongsian kod domestik, secara intra-ASEAN. Perjanjian tersebut juga memungkinkan syarikat penerbangan komuniti ASEAN pada masa akan datang, serta pengaturan trafik udara yang liberal dengan beberapa rakan dialog ASEAN, seperti China. Memandangkan penduduk di rantau ASEAN sudah melebihi 600 juta orang, ditambah pula dengan ekonominya yang berkembang pesat, liberalisasi menjadi fokus utama untuk negara-negara anggota termasuk Malaysia.

Oleh itu, untuk menyaingi kemajuan serantau dan antarabangsa, adalah penting bagi Malaysia untuk terus membentuk dasar penerbangan yang bijak. Pertimbangan serius juga harus diberikan kepada liberalisasi pasaran penerbangan Malaysia selanjutnya, termasuk kebebasan di udara, serta aturan pemilikan dan kawalan syarikat penerbangan. Hal ini perlu dilihat bersama dengan matlamat untuk menggalakkan industri penerbangan awam yang berdaya maju secara komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya tahan, yang menyokong pertumbuhan ekonomi dan objektif perhubungan negara.

Rajah 2.2 KEBEBASAN DI UDARA



Hak untuk terbang melalui ruang udara sebuah negara asing tanpa mendarat di sana



Hak untuk mendarat di negara asing atas sebab-sebab bukan trafik, seperti penyenggaraan atau pengisian semula bahan api, tanpa mengambil atau menurunkan trafik hasil



Hak untuk membawa penumpang (atau kargo) dari negara syarikat penerbangan itu sendiri ke negara lain



Hak untuk membawa penumpang (atau kargo) dari negara lain ke negara syarikat penerbangan itu sendiri



Hak untuk terbang di antara dua negara asing di mana penerbangan itu berasal dari atau berakhir di negara sendiri



Hak untuk membawa trafik di antara dua negara melalui negara syarikat penerbangan itu sendiri



Hak untuk terbang di antara dua negara asing manakala tanpa menyediakan perkhidmatan dari/ke negara sendiri



Hak untuk membawa trafik di antara dua tempat dalam sebuah negara asing (iaitu trafik domestik) sebagai pelanjutan perkhidmatan yang bermula atau berakhir di negara syarikat penerbangan itu sendiri (juga dikenali sebagai kaboat tambahan (*tag-on cabotage*) atau kaboat pemenuhan (*fill-up cabotage*))



Hak untuk membawa trafik di antara dua tempat dalam sebuah negara asing tanpa keperluan untuk memulakan atau mengakhiri perkhidmatan itu di negara syarikat penerbangan itu sendiri (juga dikenali sebagai kaboat tulen (*"pure cabotage"*) atau kaboat tersendiri (*standalone cabotage*))

MEMPERJUANGKAN HAK PENGGUNA

3.1 Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC)

Komponen penting dalam mencapai industri penerbangan awam yang berorientasikan pengguna di Malaysia, ialah dengan memastikan bahawa para pengguna dididik dengan betul mengenai hak-hak mereka sebagai pengguna penerbangan serta mempunyai akses ke platform yang betul untuk mendapatkan penyelesaian yang sesuai. Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] menetapkan bahawa salah satu fungsi utama Suruhanjaya adalah untuk membantu menyelesaikan aduan pengguna mengenai perkhidmatan penerbangan.

Pada tahun 2016, MAVCOM telahewartakan peraturan-peraturan untuk melindungi hak dan kepentingan pengguna penerbangan melalui Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC). MACPC, iaitu kod perlindungan pengguna penerbangan yang pertama dalam industri penerbangan Malaysia serta di rantau ini, merupakan hasil penglibatan ekstensif dengan pihak berkepentingan yang relevan. MACPC direka bentuk dengan menimbangkan keperluan para pengguna dan digubal selaras dengan Konvensyen Montreal 1999 serta Prinsip Teras Perlindungan Pengguna (*Core Principles on Consumer Protection*) di bawah Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO).

Dengan MACPC, hak pengguna penerbangan ditetapkan secara jelas dan dilindungi di bawah undang-undang negara. Hak-hak pengguna ini meliputi urusan dengan syarikat penerbangan, lapangan terbang dan penyedia perkhidmatan penerbangan lain, termasuk syarikat penerbangan asing yang beroperasi ke dalam dan ke luar dari Malaysia. MACPC memberi ketelusan dan menyediakan garis panduan mengenai hak pengguna serta prosedur untuk mendapatkan penyelesaian. Salah satu daripada sorotan utama dalam MACPC adalah bahawa syarikat penerbangan dan lapangan terbang diberikan 30 hari untuk menyelesaikan aduan pengguna. MACPC menggariskan bagaimana pengguna boleh menggunakan hak-hak mereka apabila ia berkaitan dengan perubahan status penerbangan, penentuan harga, bagasi dan pelbagai perkara lain. Di samping itu, MACPC memastikan bahawa syarikat penerbangan tidak boleh menambah apa-apa perkhidmatan tambahan kepada tambang udara secara automatik, dan keputusan untuk memilih mana-mana perkhidmatan tambahan yang menelan belanja harus dimaklumkan kepada pengguna pada waktu tempahan tiket penerbangan.

Rajah 3.1

PAMPASAN DAN PENJAGAAN UTAMA YANG DISENARAIKAN DALAM MACPC



Pendedahan penuh harga tambang penerbangan

Apabila membeli tiket penerbangan, pengguna perlu dimaklumkan mengenai kos terangkum tiket penerbangan, butiran syarikat penerbangan yang mengendalikan penerbangan, serta Terma dan Syarat yang lengkap. Sila baca Terma dan Syarat tiket penerbangan anda.



Penundaan & Pembatalan Penerbangan

Pengguna seharusnya diberi penjagaan dan pampasan jika pengguna mengalami penundaan lebih daripada dua jam atau jika penerbangan itu dibatalkan.



Larangan Menalki Pesawat

Pengguna berhak menerima pampasan sekiranya pengguna dilarang daripada menaiki pesawat bagi penerbangan.



Tuntutan & Pampasan

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



Orang Kurang Upaya

Syarikat penerbangan mesti memberi bantuan dari waktu pengguna tiba di lapangan terbang sehingga waktu perlepasan. Sila maklumkan keperluan kepada syarikat penerbangan sekurang-kurangnya 48 jam sebelum waktu perlepasan.

Sumber: MAVCOM

Menurut MACPC, sebuah syarikat penerbangan mesti memaparkan harga muktamad tambang penerbangan yang perlu dibayar untuk perkhidmatan penerbangan yang ditawarkan atau diterbitkan oleh syarikat penerbangan dalam apa-apa bentuk, termasuk internet. Harga akhir tambang penerbangan hendaklah merangkumi kesemua cukai, fi, caj, surcay yang tidak dapat dielakkan pada masa penerbitan. Peraturan ini dikuatkuasakan pada tahun 2018, dan beberapa syarikat penerbangan telah dikenakan penalti kerana ketidakpatuhan kepada MACPC.

Pada masa penerbitan, Suruhanjaya telah memperkenalkan peruntukan baharu dan penambahbaikan kepada MACPC. Pindaan ini mengambil kira maklum balas daripada para pengguna dan perundingan dengan pemain industri untuk mempertingkatkan lagi perlindungan hak pengguna penerbangan. Antara lainnya, pindaan kepada MACPC berpusat kepada keperluan bagi syarikat penerbangan untuk menerbitkan harga muktamad tambang penerbangan bagi tujuan pengiklanan dan juga sewaktu pembelian tiket. Ini menghapuskan caj tersembunyi oleh syarikat penerbangan kerana harga muktamad yang dipaparkan juga perlu merangkumi caj pembayaran kad serta fi penadbiran.

Pindaan kepada MACPC ini juga mempunyai peruntukan mengenai pembayaran balik kepada pengguna berkenaan caj perkhidmatan penumpang, cukai, fi, dan caj yang ditetapkan di bawah mana-mana undang-undang bertulis untuk tiket yang boleh dibayar balik (*refundable ticket*) serta tiket tidak boleh dibayar balik (*non-refundable ticket*), sekiranya seorang penumpang tidak menaiki penerbangan. Terdapatnya juga peruntukan mengenai perkhidmatan kerusi roda bagi orang kurang upaya, penzahiran Terma dan Syarat pada waktu pembelian tiket penerbangan, serta tanggungjawab syarikat penerbangan untuk memastikan bahawa kakitangan atau ejen pengendaliannya mempunyai pengetahuan yang mencukupi mengenai MACPC.

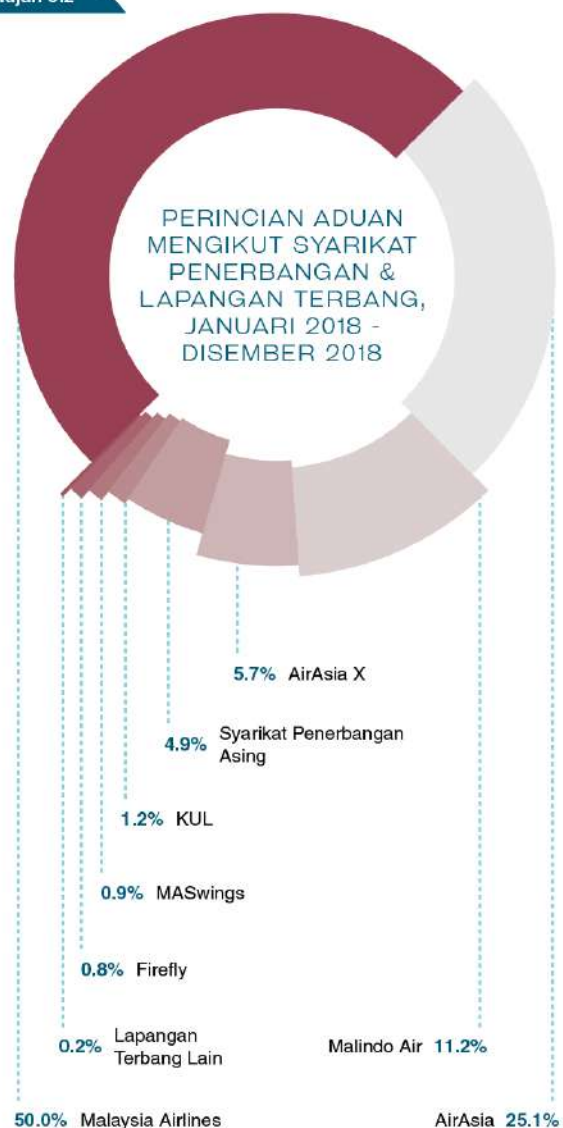


3.2 Pengendalian dan jaminan kualiti penyelesaian aduan

Bagi memudahkan pelaksanaan MACPC, MAVCOM telah mewujudkan suatu Sistem Pengurusan Aduan (CMS) yang mula berkuat kuasa pada 5 Mei 2016. Jika pengguna tidak berpuas hati dengan penyelesaian aduan yang diberi oleh syarikat penerbangan atau lapangan terbang, pengguna boleh memajukan aduan tersebut kepada MAVCOM melalui laman web atau talian khidmat aduan pengguna Suruhanjaya.

MAVCOM menerbitkan Laporan Pengguna sebanyak dua kali setahun. Laporan ini memperincikan aduan yang diterima oleh Suruhanjaya semasa tempoh separuh tahun serta status penyelesaiannya.

Rajah 3.2



Nota: KUL ialah singkatan untuk Lapangan Terbang Antarabangsa KL dan Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2

Sumber: MAVCOM

Pada tahun 2018, Suruhanjaya telah menerima sebanyak 1,679 aduan dan 99.8 peratus daripada aduan tersebut telah diselesaikan dan ditutup oleh Suruhanjaya pada akhir bulan Disember 2018. Bilangan aduan yang diterima oleh Suruhanjaya pada tahun 2018 meningkat sebanyak 23.8 peratus berbanding dengan bilangan aduan yang diterima pada tahun 2017. Ini selaras dengan usaha Suruhanjaya untuk meningkatkan kesedaran serta pengetahuan pengguna penerbangan mengenai hak-hak mereka.

Walaupun Suruhanjaya melihat bilangan aduan yang semakin meningkat sebagai bukti positif usaha keterlibatan Suruhanjaya, matlamat jangka panjang Suruhanjaya adalah supaya penyedia perkhidmatan penerbangan meningkatkan prosedur pengurusan aduan mereka untuk meminimumkan bilangan aduan yang dimajukan kepada Suruhanjaya.

Empat daripada lima jenis aduan yang paling banyak diterima oleh Suruhanjaya pada tahun 2018 ialah kehilangan, kerosakan dan kelewatan bagasi, bayaran balik, penundaan penerbangan dan tempahan dalam talian. Pembatalan penerbangan bertempat kelima, menggantikan aduan mengenai larangan menaiki pesawat dari tahun sebelumnya (Rujuk kepada Jadual 3.1).

Jadual 3.1

LIMA JENIS ADUAN YANG PALING BANYAK DITERIMA MENGIKUT KATEGORI DAN SEBAB KETIDAKPUASAN HATI PENGGUNA, JANUARI 2018 – DISEMBER 2018

Kehilangan, kerosakan dan kelewatan bagasi	Bayaran balik	Penundaan penerbangan	Tempahan dalam talian	Pembatalan penerbangan
 387 Aduan	 276 Aduan	 247 Aduan	 183 Aduan	 170 Aduan
Dua syarikat penerbangan yang paling menyumbang terhadap ketidakpuashatian hati pengguna penerbangan				
1. Malaysia Airlines 2. AirAsia	1. Malaysia Airlines 2. AirAsia	1. Malaysia Airlines 2. AirAsia	1. AirAsia 2. Malaysia Airlines	1. Malaysia Airlines 2. AirAsia
Sebab ketidakpuasan hati				
Ketidakpuasan hati dengan kuantum pampasan yang ditawarkan Perbelanjaan yang ditanggung oleh pengguna penerbangan akibat kerosakan bagasi	Kelewatan pemprosesan bayaran balik berpunca daripada pembatalan penerbangan	Ketidakpuasan hati dengan pembayaran balik bagi makanan yang tidak mencukupi, kesulitan dalam penebusan baucar makanan, baucar makanan yang tamat tempohnya serta kekurangan jagaan berikutan penundaan penerbangan	Isu yang dibangkitkan oleh pengguna mengenai gangguan sistem (<i>system time-out</i>) dan penangkapan butiran tempahan yang tidak betul	Gangguan pelan perjalanan pengguna akibat pembatalan penerbangan

Sumber: MAVCOM

Jadual 3.2 menunjukkan jumlah aduan yang diterima pada tahun 2018 berbanding dengan 2017, serta perinciannya mengikut syarikat penerbangan dan kategori.

Jadual 3.2

**ADUAN PENGGUNA MENGIKUT SYARIKAT PENERBANGAN DAN KATEGORI,
JANUARI 2018 - DISEMBER 2018**

Kategori	AirAsia		AirAsia X		Firefly		Malaysia Airlines		MASwings		Malindo Air		Syarikat Penerbangan Asing		Jumlah	
Komunikasi berkenaan perubahan dalam status penerbangan	1	-	1	-	-	-	6	-	-	-	2	-	-	-	10	-
Pengendalian aduan	1	6	-	-	-	-	6	10	-	-	-	1	-	-	7	17
Khidmat pelanggan	15	14	4	2	1	1	45	28	1	-	6	11	3	2	75	58
Larangan menaiki pesawat	34	17	6	9	3	1	66	70	-	1	8	5	13	10	130	113
Kemudahan / perkhidmatan dalam penerbangan	9	3	4	-	-	1	26	13	-	1	7	12	-	-	46	30
Pembatalan penerbangan	29	8	8	7	2	3	108	51	4	2	14	31	5	2	170	104
Penundaan penerbangan	43	51	5	11	2	2	151	101	6	3	35	60	5	9	247	237
Penjadualan semula penerbangan	4	-	-	-	-	-	12	-	-	-	3	-	1	-	20	-
Makanan & minuman	1	2	-	-	-	-	11	1	-	-	1	1	-	-	13	4
Program pengguna penerbangan kerap	11	1	-	1	1	-	13	13	-	-	1	1	-	-	26	16
Kehilangan, kerosakan & kelewatan bagasi	81	55	19	15	2	-	197	173	1	1	47	46	40	22	387	312
Tempahan dalam talian	80	42	10	11	1	4	71	46	-	-	16	16	5	2	183	121
Harga tiket	4	-	1	-	-	-	2	-	-	-	2	-	1	-	10	-
Bayaran balik	90	80	33	20	2	2	105	82	2	3	37	87	7	16	276	290
Keselamatan & sekuriti	2	2	-	-	-	-	1	3	-	-	1	-	-	-	4	5
Bantuan khas (Orang Kurang Upaya)	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	-	-	6	-
Kenaikan / Penurunan taraf	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	1	1	6
Lain-lain	14	8	4	-	-	-	16	13	1	-	7	3	3	1	45	25
Jumlah Besar	422	290	95	76	14	14	839	608	15	11	188	274	83	65	1,656	1,338

■ 2018 □ 2017

Lain-lain termasuk: Aduan tentang perubahan lapangan terbang yang beroperasi, fi pemprosesan yang dikenakan oleh syarikat penerbangan, caj peralatan sukan dan apa-apa aduan lain

Sumber: MAVCOM

Di samping 1,679 aduan yang didaftarkan dengan MAVCOM, terdapat 1,015 aduan yang diterima tetapi tidak dapat dinilai disebabkan penyerahan dokumen yang tidak lengkap. Tindakan selanjutnya tidak diperlukan untuk 186 aduan yang lain kerana syarikat penerbangan atau lapangan terbang yang berkenaan telah memenuhi obligasinya di bawah MACPC. Suruhanjaya telah juga menerima 288 aduan yang tidak relevan dengan industri penerbangan atau dikemukakan lebih daripada satu tahun dari tarikh insiden, oleh itu melampaui skop MACPC.

Kaji selidik pengguna

Di samping pengeluaran Laporan Pengguna sebanyak dua kali setahun, MAVCOM juga telah membuat kaji selidik pengguna pada tahun 2018 dengan tujuan untuk mengukur kesedaran pengguna mengenai hak perjalanan mereka serta untuk menilai tahap kepuasan pengguna industri penerbangan.

Kaji Selidik Suruhanjaya menunjukkan bahawa 66 peratus responden menyedari hak mereka sebagai pengguna penerbangan. Ini merupakan peningkatan sebanyak 11 peratus berbanding dengan hasil kaji selidik pengguna Suruhanjaya pada tahun 2017. Tuntutan bagi bagasi yang hilang, rosak atau lewat, kewajipan syarikat penerbangan untuk penjagaan pengguna semasa penundaan penerbangan dan bantuan kepada orang kurang upaya merupakan tiga kategori tertinggi hak yang paling disedari oleh pengguna.



TIGA HAK YANG PALING DISEDARI OLEH PENGGUNA



Tuntutan bagi bagasi yang hilang, lewat atau rosak



Kewajipan syarikat penerbangan untuk penjagaan pengguna semasa penundaan penerbangan



Bantuan kepada orang kurang upaya

Suruhanjaya juga mendapati bahawa tiga faktor tertinggi yang akan mempengaruhi pembelian tiket penerbangan ialah harga tiket, kesesuaian waktu penerbangan dan penerbangan atau kesalinghubungan (*connectivity*) terus ke destinasi akhir. Tempat duduk yang selesa juga menjadi faktor yang semakin penting bagi pengguna.

FAKTOR UTAMA YANG MEMPENGARUHI PEMBELIAN TIKET PENERBANGAN



Harga



Kesesuaian waktu



Penerbangan terus



Tempat duduk yang selesa juga menjadi semakin penting

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMBELIAN TIKET PENERBANGAN



Sumber: Kaji Selidik Pengguna MAVCOM 2018

Nota: Tiada perubahan berbanding dengan tinjauan pengguna MAVCOM pada tahun 2017 berkenaan dengan tiga faktor tertinggi yang mempengaruhi pembelian tiket penerbangan

Sumber: Kaji Selidik Pengguna MAVCOM 2018

Hasil kaji selidik pengguna ini juga menunjukkan bahawa kualiti perkhidmatan pelanggan – untuk syarikat penerbangan dan juga lapangan terbang semakin bertambah baik. Ini merupakan kesimpulan yang telah dibuat daripada kepuasan keseluruhan terhadap perkhidmatan seperti yang dinilai oleh pengguna sendiri.

KEPUASAN KESELURUHAN TERHADAP KHIDMAT PELANGGAN SYARIKAT PENERBANGAN



Sumber: Kaji Selidik Pengguna MAVCOM 2018

KEPUASAN KESELURUHAN TERHADAP KHIDMAT PELANGGAN LAPANGAN TERBANG



Sumber: Kaji Selidik Pengguna MAVCOM 2018

Suruhanjaya juga telah mengenal pasti bahawa walaupun dua daripada sepuluh responden telah menghadapi isu berkaitan penerbangan sepanjang tahun lalu, hanya 44 peratus daripadanya telah mengemukakan aduan terhadap syarikat penerbangan atau lapangan terbang yang terlibat.

3.3 FlySmart

FlySmart ialah suatu subjenama yang ditubuhkan oleh MAVCOM sebagai inisiatif yang berteraskan pengguna untuk memperjuangkan hak-hak mereka dalam industri penerbangan. Suruhanjaya telah membangunkan FlySmart dengan tujuan untuk mendidik pengguna mengenai hak mereka sebagai pengguna penerbangan, memperkasakan mereka serta memaksimumkan perjalanan mereka dengan sebaik-baiknya, sementara menjadi platform bagi para pengguna untuk mengemukakan aduan yang melibatkan syarikat penerbangan dan lapangan terbang.

FlySmart dilancarkan secara rasminya pada bulan Jun 2018 oleh Menteri Pengangkutan, Anthony Loke Siew Fook, sebagai sebahagian utama usaha Suruhanjaya untuk menjadi lebih efektif dalam mendidik pengguna, terutamanya menerusi platform digital interaktif yang lebih menarik iaitu melalui laman web FlySmart dan platform media sosial seperti Facebook dan Instagram.

Laman web FlySmart, yang tersedia dalam Bahasa Malaysia dan Bahasa Inggeris, bukan sahaja memberi para pengguna akses yang cepat kepada maklumat penting mengenai hak mereka sebagai pengguna penerbangan, tetapi juga mempunyai tip, soalan lazim, dan video bermaklumat.



Pelancaran FlySmart di Lapangan Terbang Antarabangsa KL oleh Menteri Pengangkutan, Anthony Loke Siew Fook (tengah)



Laman web FlySmart (www.flysmart.my)

Di samping itu, laman web FlySmart juga digunakan sebagai platform bagi pengguna untuk membantu satu sama lain. Laman web ini juga menampilkan kompilasi cerita mengenai bagaimana pengguna penerbangan telah menggunakan hak mereka, serta bagaimana Suruhanjaya telah membantu pengguna menyelesaikan isu penerbangan mereka.

Pada masa penerbitan, aplikasi mudah alih FlySmart telah dilancarkan – dengan itu memudahkan pengguna untuk mengemukakan aduan menggunakan aplikasi tersebut, serta sebagai suatu aplikasi mudah alih am bagi pengguna penerbangan.



Pengguna berkongsi pengalaman mereka melalui FlySmart

Selain laman web, pengguna yang terlibat dalam kaji selidik pengguna pertama Suruhanjaya pada tahun 2017 telah menunjukkan media sosial sebagai mod komunikasi pilihan mereka. Bagi tujuan ini, kami sedar akan keperluan FlySmart untuk mewujudkan laman rasmi Facebook dan Instagram sendiri di mana pengguna boleh mengakses dan menimba ilmu pengetahuan tentang hak-hak mereka dengan cara yang lebih interaktif. Pasukan FlySmart bersedia untuk berinteraksi dengan para pengguna mengenai apa-apa pertanyaan berkaitan perjalanan mereka melalui platform media sosial ini. Selain itu, maklumat pada platform ini boleh dikongsi dengan mudah bersama rakan dan keluarga dengan hanya satu klik butang.



Layari laman web Facebook dan Instagram FlySmart

Lawati www.flysmart.my dan [@flysmart_my](https://www.instagram.com/flysmart_my)

Selain platform digital, MAVCOM turut mengambil bahagian dalam acara-acara seperti Pameran Persatuan Ejen-Ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA) di Kuala Lumpur, Johor, dan Perak di bawah jenama FlySmart. Suruhanjaya sedar akan

kepentingan untuk memastikan bahawa rakyat Malaysia di seluruh negara – dan bukan hanya di Lembah Kelang – menyedari akan hak-hak mereka sebagai pengguna penerbangan. Suruhanjaya merancang untuk terus menyertai dengan penglibatan MAVCOM di Pameran MATTA di seluruh negara pada tahun 2019.



Pasukan FlySmart di pelbagai Pameran MATTA

3.4 Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang

Pada tahun 2018, MAVCOM telah memperkenalkan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang (Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang) di terminal 1 dan 2 Lapangan Terbang Antarabangsa KL. Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang merupakan suatu mekanisme untuk menilai tahap perkhidmatan yang disediakan oleh lapangan terbang kepada para pengguna penerbangan dan pihak berkepentingannya, iaitu syarikat penerbangan dan pengendali darat. Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang merupakan sebahagian daripada usaha MAVCOM dalam memastikan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi para pengguna penerbangan. Ianya juga bertujuan untuk memastikan pengendali lapangan terbang bertanggungjawab dalam meningkatkan tahap standard kualiti perkhidmatan mereka.

Rangka kerja ini, yang telah dibentuk melalui proses perundingan industri, yang mana ianya telah menetapkan taraf perkhidmatan serta penunjuk prestasi utama untuk pelbagai jenis pengalaman pengguna lapangan terbang. Ini termasuklah penilaian terhadap kebersihan tandas, pencarian laluan (*wayfinding*), ketersediaan kelengkapan dan pengendali, masa penggiliran dan ketepatan masa pengendalian bagasi. Sekiranya tahap perkhidmatan lapangan terbang ini tidak dapat dikekalkan atau dicapai mengikut tahap kualiti perkhidmatan yang telah ditetapkan, pengendali lapangan terbang boleh dikenakan penalti kewangan.

Objektif Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang adalah untuk meningkatkan tahap keselesaan pengguna penerbangan di lapangan terbang, dalam memastikan pengendali lapangan terbang mengutamakan perkhidmatan serta memberikan pengalaman yang lebih baik kepada syarikat penerbangan, pengendali darat serta pengguna lapangan terbang yang lain di Malaysia.

Maklumat lanjut mengenai Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang boleh didapati di Bahagian 5: Petikan mengenai lapangan terbang pada halaman 120.

PERSAINGAN & PEMBERIAN NASIHAT DASAR

4.1 Pewujudan suatu Pelan Induk Ekonomi

MAVCOM memberi tumpuan kepada kemampunan jangka panjang industri penerbangan awam di Malaysia. Sebagai sebahagian daripada fungsi dan peranannya dalam memberi nasihat dan cadangan dari segi perspektif ekonomi kepada Kerajaan Malaysia, Suruhanjaya juga telah ditugaskan untuk membangunkan suatu Pelan Induk Ekonomi untuk Sektor Penerbangan Negara (Pelan Induk). Pelan Induk ini akan dilaksanakan sepanjang tempoh sepuluh tahun dari tahun 2021 hingga 2030.

Tujuan Pelan Induk ini adalah untuk menyediakan hala tuju jangka panjang industri penerbangan awam, serta mengenal pasti bahagian keutamaan dalam rantai nilai sektor penerbangan awam, yang akan menyokong matlamat pembangunan ekonomi Malaysia. Pada tahun 2018, beberapa sesi rundingan telah diadakan dengan pihak berkepentingan untuk mendapatkan maklum balas dan membantu membentuk untuk merangka Pelan Induk ini.

4.2 Persaingan

Bahagian VII Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] memberi MAVCOM kuasa untuk mengawal selia hal-hal persaingan dalam industri penerbangan awam di Malaysia, yang meliputi aspek persaingan seperti perjanjian antipersaingan, penyalahgunaan kedudukan dominan, dan percantuman. Ini adalah selaras dengan fungsi MAVCOM untuk menggalakkan persekitaran yang kompetitif dalam pasaran bagi perkhidmatan penerbangan Malaysia.

Pada 12 Mac 2018, Suruhanjaya telah menerbitkan "Garis Panduan Penilaian Substantif Percantuman" dan "Garis Panduan Prosedur Pemberitahuan dan Permohonan bagi Percantuman yang Dijangka atau Percantuman" untuk tujuan perundingan. Kemudiannya pada 18 Mei 2018, Suruhanjaya juga telah menerbitkan "Garis Panduan Penentuan Penalti Kewangan" dan "Garis Panduan Rejim Kelonggaran" untuk maklum balas industri dan pihak awam. Garis-garis panduan ini memberi penjelasan mengenai analisis yang digunakan, serta faktor-faktor yang diambil kira apabila melaksanakan Bahagian VII Akta 771. Garis-garis panduan ini diterbitkan ekoran proses perundingan yang dijalankan oleh MAVCOM pada tahun 2017.

Hasil daripada perundingan ini, Suruhanjaya telah menerbitkan tujuh garis panduan mengenai persaingan dalam industri penerbangan pada tahun 2018. Garis panduan ini memberikan panduan kepada pemain industri mengenai bagaimana peruntukan Bahagian VII Akta 771 ini dikuatkuasakan secara praktiknya. MAVCOM mencadangkan supaya pemain industri merujuk kepada tujuh garis panduan ini apabila menjalankan penilaian sendiri dan untuk perkara-perkara yang berkaitan dengan pematuhan kepada Akta 771. Tujuh garis panduan tersebut adalah seperti berikut:



Tujuh garis panduan yang dikeluarkan pada tahun 2018

SENARAI GARIS PANDUAN YANG DIKELUARKAN OLEH MAVCOM PADA TAHUN 2018:

- Garis Panduan Takrif Pasaran Perkhidmatan Penerbangan
- Garis Panduan Perjanjian Antipersaingan
- Garis Panduan Penyalahgunaan Kedudukan Dominan
- Garis Panduan Penilaian Substantif Percantuman
- Garis Panduan Prosedur Pemberitahuan dan Permohonan bagi Percantuman yang Dijangka atau Percantuman
- Garis Panduan Penentuan Penalti Kewangan
- Garis Panduan Rejim Kelonggaran

Walaupun pemain industri tidak akan dikenakan penalti dalam bentuk kewangan jika ia tidak mematuhi suatu garis panduan, kegagalan untuk mematuhi garis panduan boleh memberi kesan terhadap pemain industri tersebut di masa hadapan, terutamanya berhubung dengan apa-apa permohonan atau keputusan di bawah Bahagian VII Akta 771, yang berkaitan dengan perjanjian antipersaingan, penyalahgunaan kedudukan dominan, dan percantuman.

Pada tahun 2018, MAVCOM juga telah memberikan suatu pengecualian individu kepada Perjanjian Usaha Sama Rentas Pasifik (*Transpacific Joint Venture Agreement*) di antara All Nippon Airways Co., Ltd. dan United Airlines, Ltd. melalui perintah yang diwartakan pada 7 Ogos 2018. Pengecualian individu itu diberikan bagi tempoh lima tahun dari 11 Mei 2017.

MAVCOM juga telah menerima permohonan pengecualian individu daripada Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG. MAVCOM telah menerbitkan rumusan rundingan tersebut bagi tujuan perundingan awam.

Jadual 4.1

RINGKASAN PERMOHONAN YANG DITERIMA UNTUK PENGECUALIAN INDIVIDU

Penerimaan Permohonan	Pemohon	Seksyen dalam Akta 771	Status
19 Oktober 2018	- Singapore Airlines Limited - Deutsche Lufthansa AG	Seksyen 51	MAVCOM dijangka untuk mengeluarkan keputusannya terhadap permohonan pengecualian individu itu pada tahun 2019
22 Jun 2016	- All Nippon Airways Co., Ltd. - United Airlines Ltd.	Seksyen 51	Diberikan pengecualian individu bagi tempoh lima tahun dari 11 Mei 2017

Sumber: MAVCOM

Pada tahun 2018, MAVCOM juga telah bekerjasama dengan Jabatan Penerbangan Awam Republik Demokratik Rakyat Laos (DCAL) untuk menganjurkan suatu program pertukaran bagi membincangkan dasar dan peraturan penerbangan. Sebagai sebahagian daripada program pertukaran itu, beberapa kakitangan MAVCOM telah melawat DCAL dan telah dijemput untuk memberikan pembentangan mengenai dasar persaingan dan kawal selia, serta perlindungan pengguna dalam sektor penerbangan awam khususnya di Malaysia.

Dalam pembentangan tersebut, para hadirin telah dimaklumkan tentang mekanisme pengawalseliaan yang digunakan untuk memerangi penyalahgunaan kuasa pasaran dan pemakaiannya dalam industri penerbangan awam. Isu persaingan dan pengawalseliaan yang berkaitan dengan perikatan dan usaha sama, penguntukan slot, dan penentuan harga tambang udara bermusim juga telah dikongsi dan dibincangkan.

Para penyampai kemudiannya telah menghuraikan dengan lebih lanjut mengenai pengalaman Suruhanjaya dalam memperkenalkan dan menguatkuasakan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016, pengurusan aduan pengguna, serta pengawalseliaan kualiti perkhidmatan lapangan terbang melalui Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang MAVCOM.

Selain itu, seiring dengan usaha MAVCOM dalam meningkatkan keupayaan untuk dasar persaingan, Suruhanjaya telah bekerjasama dengan Pertubuhan Kerjasama dan Pembangunan Ekonomi (*Organisation*

for Economic Co-operation and Development) (OECD) dan Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC) dalam menganjurkan suatu bengkel selama tiga hari dari 5 hingga 7 September 2018. Bengkel tersebut adalah berkenaan dengan pentakrifan pasaran dalam analisis persaingan. Barisan penceramah yang hadir bukan sahaja terdiri daripada wakil OECD, tetapi juga daripada Direktorat Persaingan Suruhanjaya Eropah (*European Commission Directorate General for Competition*), serta Pihak Berkuasa Persaingan dan Pasaran United Kingdom (*Competition and Markets Authority*).

4.3 Perkembangan pengawalseliaan

Sejak penubuhannya pada bulan Mac 2016, Suruhanjaya telah mengenal pasti bahagian-bahagian dalam Akta 771 untuk dipinda dan beberapa bahagian yang perlu ditetapkan oleh peraturan bagi memudahkan pelaksanaan fungsi dan kuasa Suruhanjaya dengan lebih baik. Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia [Akta A1559] telah diubah suai untuk memasukkan klausa bagi pembiayaan untuk Suruhanjaya, penalti kewangan, Hak Trafik Udara, perlindungan pengguna, dan kuasa untuk mengeluarkan garis panduan.

Dalam tahun 2018, MAVCOM telahewartakan beberapa peraturan untuk menguatkuasakan sepenuhnya peruntukan Akta 771. Antara lainnya, peraturan-peraturan tersebut termasuklah Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) (Pindaan) 2017. Pindaan itu adalah diperlukan untuk menyamakan caj antara Lapangan Terbang Antarabangsa KL dan Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2 (klia2) kerana

kadar Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) yang terpakai di klia2 untuk destinasi antarabangsa di luar Pertubuhan Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN) telah ditetapkan lebih rendah daripada PSC di lapangan terbang lain di Malaysia pada kadar RM50, manakala kadar yang ditetapkan untuk lapangan terbang lain di Malaysia ialah RM73. Penyamaan itu juga memajukan Malaysia dalam sektor penerbangan antarabangsa dan memperkukuhkan lagi sektor penerbangan di Malaysia.

Bagi memastikan kebertanggungjawapan dan ketelusan anggota Suruhanjaya dan juga standard penjagaan tertentu dipegang teguh semasa melaksanakan tugas mereka, Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Kod Kelakuan) 2018 telah mula dikuatkuasakan pada 7 Mei 2018.

Di samping itu, Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan) 2018 juga telah dikuatkuasakan pada 22 Mac 2018, bagi menetapkan caj sebanyak RM1.00 ke atas setiap penumpang yang berlepas dengan pesawat udara dari mana-mana lapangan terbang di dalam Malaysia. Caj ini dikenakan bagi perkhidmatan pengawalseliaan yang diberikan oleh MAVCOM, supaya ia dapat terus melaksanakan fungsinya secara bebas.

4.4 Kajian mengenai tambang penerbangan semasa musim perayaan

Pada awal tahun 2018, MAVCOM telah menjalankan sebuah kajian untuk menganalisis corak tambang udara untuk penerbangan domestik di Malaysia semasa musim puncak terpilih dengan menggunakan metodologi pengganda harga. Kertas Teknikal "Tambang Udara Domestik Semasa Musim Puncak" yang diterbitkan pada Ogos 2018 mengenai kajian Suruhanjaya, menggariskan corak harga tambang udara bagi penerbangan domestik semasa musim puncak dan pengalaman negara lain dalam mengawal selia atau membatalkan kawal selia tambang penerbangan.

Maklumat lanjut mengenai kajian tambang penerbangan semasa musim perayaan bagi penerbangan yang menghubungkan Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak boleh didapati pada Bahagian 6: Perkhidmatan penerbangan di Sabah dan Sarawak pada halaman 128.

Meningkatkan standard penerbangan awam

Dalam beberapa tahun sebelum penubuhan MAVCOM, industri penerbangan awam di dalam dan di luar Malaysia berkembang dengan pesat. Dengan perkembangan ini, isu-isu seperti tahap perkhidmatan, keupayaan industri dan perkembangan dalam aspek pengawalseliaan telah pun timbul. Disebabkan perkembangan ini, dan oleh kerana industri penerbangan merupakan pemangkin utama

perdagangan dan pelancongan di Malaysia, adanya keperluan segera untuk industri penerbangan Malaysia menubuhkan suatu pengawal selia bebas. Pada bulan Ogos 2014, Kerajaan Malaysia telah mencadangkan untuk penubuhan suatu Suruhanjaya Penerbangan.

Cadangan penubuhan MAVCOM adalah untuk menstrukturkan industri penerbangan awam dengan lebih baik. Suruhanjaya telah ditubuhkan memandangkan seruan untuk ketelusan yang lebih tinggi dan keperluan untuk sebuah badan bebas untuk mengawal selia hal-hal ekonomi dan komersial yang berkaitan dengan penerbangan awam di Malaysia.

Sebelum penubuhan MAVCOM, usaha penandaan aras (*benchmarking*) telah dijalankan terhadap struktur yang berbeza-beza dalam pengawalseliaan penerbangan pelbagai negara seperti Singapura, Filipina, Australia, Ireland, United Kingdom dan Amerika Syarikat untuk memastikan bahawa struktur yang sesuai dibangunkan bagi sektor penerbangan awam di Malaysia.



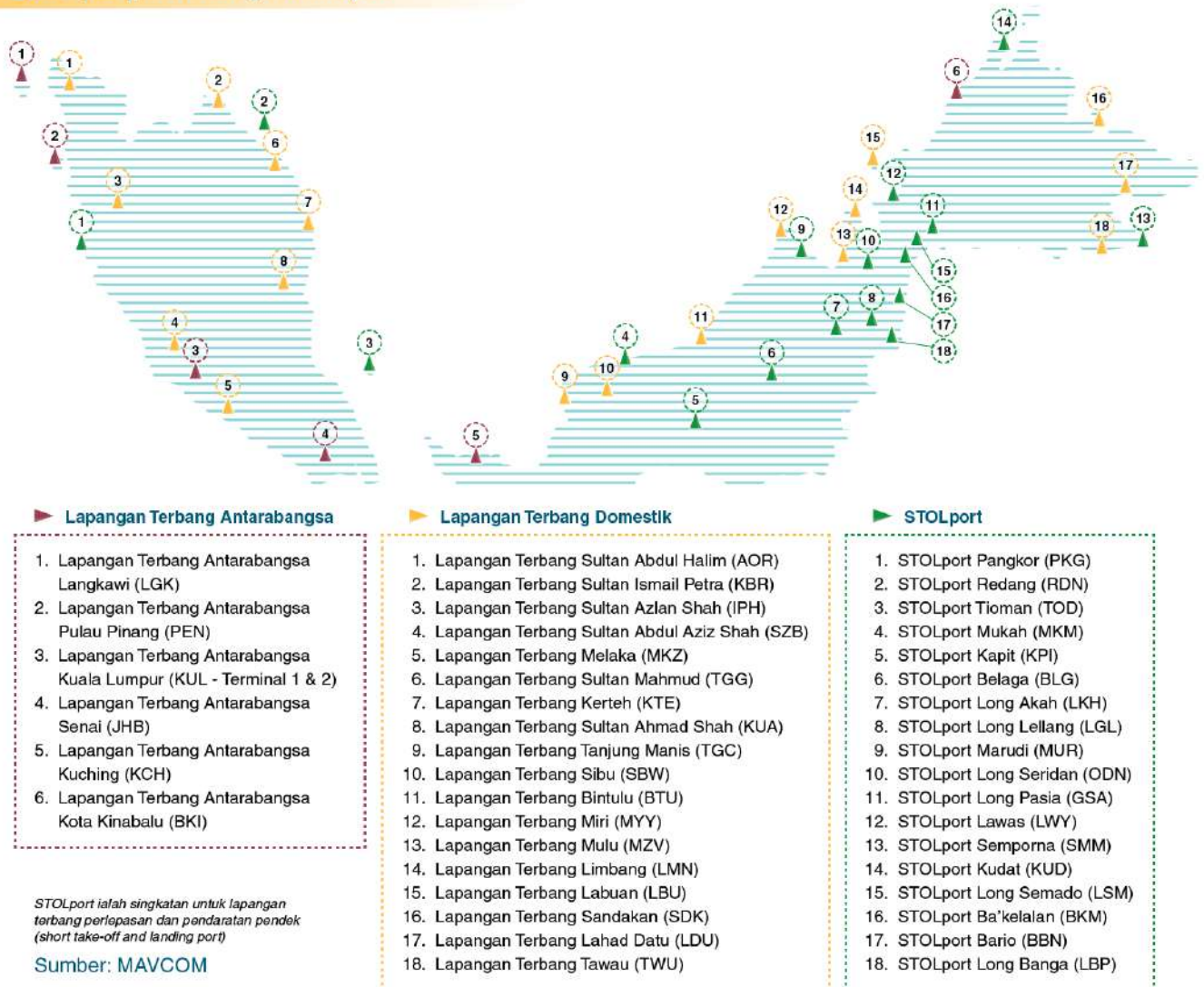
Pembahagian antara pengawal selia teknikal dan komersial dalam industri yang sama bukanlah suatu perkara yang asing. Seperti bagaimana MAVCOM ditubuhkan untuk mengawal selia hal-hal ekonomi dan komersial mengenai penerbangan awam, perkara yang sama telah pun diterima pakai oleh negara-negara asing di seluruh dunia, seperti Ireland di mana unsur-unsur pengawalseliaan ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan diawasi oleh Suruhanjaya Pengawalseliaan Penerbangan Ireland, dan pengawalseliaan teknikal diawasi oleh Pihak Berkuasa Penerbangan Ireland. Begitu juga di Filipina, di mana Lembaga Aeronautik Awam Filipina (*Civil Aeronautics Board of the Philippines*) berfungsi sebagai pengawal selia ekonomi industri dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Filipina merupakan pengawal selia teknikal.

Walaupun MAVCOM bertanggungjawab terhadap hal-hal ekonomi dan komersial berkaitan dengan industri penerbangan di Malaysia, Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia terus mengawal selia hal-hal teknikal dan keselamatan, manakala Kementerian Pengangkutan adalah bertanggungjawab terhadap penggubalan dasar industri dan hubungan kerajaan-dengan-kerajaan, termasuk untuk menerajui rundingan dwipihak dan berbilang pihak mengenai pelbagai isu penerbangan termasuk Hak Trafik Udara.

Adalah tidak diragui bahawa industri penerbangan awam yang berdaya tahan, progresif dan berorientasikan pengguna dapat menyokong pertumbuhan ekonomi negara dengan berkesan.

PETIKAN MENGENAI LAPANGAN TERBANG

5.1 Lapangan terbang di Malaysia



Malaysia mempunyai enam lapangan terbang antarabangsa, 18 lapangan terbang domestik dan 18 lapangan terbang perlepasan dan pendaratan pendek (*short take-off and landing ports*) (STOLports). Sebagai pengendali lapangan terbang utama di Malaysia, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) mengendalikan 39 daripada 42 lapangan terbang komersial, di bawah satu struktur pemilikan dan operasi tunggal. Lapangan terbang komersial yang selebihnya dikendalikan oleh Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATSSB) di Senai, Johor; Petronas di Kerteh, Terengganu*, dan Tanjung Manis Development Sdn. Bhd. (TMDSB) di Tanjung Manis, Sarawak.

* Setakat masa penerbitan pada tahun 2019, pengendalian Lapangan Terbang Kerteh telah beralih kepada SATSSB.

Tiga lapangan terbang di Malaysia dengan pergerakan penumpang yang paling tinggi pada tahun 2018 adalah Lapangan Terbang Antarabangsa KL*, Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN). Pada masa ini, lapangan-lapangan terbang tersebut mempunyai kapasiti reka bentuk terminal yang terbesar, masing-masing mampu menampung 70.0 juta, 9.0 juta, dan 6.5 juta orang penumpang setahun (mppa). Pada tahun 2018, KUL menggunakan 85.7 peratus daripada kapasiti reka bentuk tergabungnya (terminal 1 dan 2) manakala BKI menggunakan 95.8 peratus daripada kapasiti reka bentuknya (pada 8.6 juta orang

* (KUL - Terminal 1 dan 2)

penumpang). Pada masa yang sama, penggunaan sebenar PEN pada tahun 2018 ialah 7.8 mppa, bersamaan dengan kadar penggunaan sebanyak 120 peratus berbanding reka bentuk kapasiti terminalnya (Rujuk kepada Jadual 5.1).

Jadual 5.1

KAPASITI REKA BENTUK TERMINAL DAN KADAR PENGGUNAAN KAPASITI
TERMINAL LAPANGAN TERBANG DI MALAYSIA, 2018

No.	Lapangan Terbang	Kapasiti Reka Bentuk Terminal (mppa)	Penumpang Dikendalikan 2018 (mppa)	Kadar Penggunaan Terminal 2018 (%)
1	Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah (SZB)	1.50	1.96	130.9
2	Lapangan Terbang Lahad Datu (LDU)	0.10	0.12	124.8
3	Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN)*	6.50	7.79	119.8
4	Lapangan Terbang Miri (MYY)	2.00	2.35	117.5
5	Lapangan Terbang Mulu (MZV)	0.05	0.06	115.1
6	Lapangan Terbang Antarabangsa KL - Terminal 1 (KUL-T1)*	25.00	28.29	113.2
7	Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (KBR)	1.50	1.69	112.5
8	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching (KCH)*	5.00	5.56	111.3
9	Lapangan Terbang Tawau (TWU)	1.50	1.64	109.4
10	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai (JHB)*	3.50	3.52	100.7
11	Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI)*	9.00	8.62	95.8
12	Lapangan Terbang Bintulu (BTU)	1.00	0.92	92.3
13	Lapangan Terbang Sibul (SBW)	1.80	1.58	87.7
14	Lapangan Terbang Antarabangsa KL - Terminal 1 and 2 (KUL)*	70.00	59.99	85.7
15	Lapangan Terbang Kerteh (KTE)	0.10	0.08	83.9
16	Lapangan Terbang Antarabangsa KL - Terminal 2 (KUL-T2)*	45.00	31.92	70.9
17	Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK)*	4.00	2.74	68.4
18	Lapangan Terbang Sandakan (SDK)	1.40	0.95	67.9
19	Lapangan Terbang Sultan Mahmud (TGG)	1.50	0.89	59.6
20	Lapangan Terbang Limbang (LMN)	0.08	0.05	56.8
21	Lapangan Terbang Sultan Abdul Halim (AOR)	1.50	0.82	54.5
22	Lapangan Terbang Sultan Azlan Shah (IPH)	0.60	0.32	52.6
23	Lapangan Terbang Sultan Ahmad Shah (KUA)	0.50	0.26	51.8
24	Lapangan Terbang Labuan (LBU)	2.20	0.57	26.1
25	Lapangan Terbang Melaka (MKZ)	0.50	0.05	10.5

Nota: * merujuk kepada lapangan-lapangan terbang antarabangsa di Malaysia
SZB, MYY, IPH dan MKZ juga mengendalikan operasi ke destinasi antarabangsa

Sumber: MAVCOM, Pemegang-pemegang Lesen Pengendali Aerodrom

Selain PEN, beberapa lapangan terbang lain termasuk Lapangan Terbang Tawau dan Lapangan Terbang Antarabangsa Senai juga mencatatkan trafik penumpang yang melebihi kapasiti terminal. Pada tahun 2018, Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi tidak termasuk di dalam senarai lapangan-lapangan terbang yang beroperasi melebihi kapasiti terminal disebabkan oleh kerja-kerja perluasan yang sedang dijalankan pada masa penerbitan. Walaupun terdapat sepuluh lapangan

terbang yang pada dasarnya beroperasi melebihi kapasiti terminalnya pada tahun 2018, tidak semua memerlukan perluasan kapasiti dengan kadar segera, yang mungkin mengambil bentuk pengoptimuman operasi, perluasan terminal atau pembinaan terminal baharu.

Dari segi kesalinghubungan (*connectivity*) lapangan terbang, kedua-dua terminal KLIA mempunyai

perhubungan tertinggi ke destinasi antarabangsa, terutamanya tempat serantau seperti Singapura, Thailand, Indonesia, Hong Kong, Vietnam dan banyak lagi. Perhubungan ke pelbagai pintu masuk antarabangsa menguntungkan para penumpang dan industri penerbangan, serta menggalakkan pelancongan dan perdagangan di Malaysia.

Namun demikian, terdapat kebimbangan terhadap sektor penerbangan Malaysia yang semakin fokus terhadap sektor domestik, dan akibatnya, kurang berdaya tarik kepada syarikat penerbangan antarabangsa. Salah satu cara untuk memulihkan hal ini adalah dengan menggalakkan syarikat penerbangan tempatan untuk terbang atau beroperasi ke lebih banyak destinasi antarabangsa, sementara menarik lebih banyak syarikat penerbangan antarabangsa untuk menjadikan Malaysia sebagai destinasi pilihan mereka, dan mengadakan lapangan terbang yang lebih efisien dengan tawaran perkhidmatan yang berkualiti untuk kesalinghubungan seterusnya.

5.2 Rangka Kerja Caj Aeronautikal

Salah satu peranan pengawalseliaan Suruhanjaya ialah pengawalseliaan ekonomi ke atas aerodrom, yang lebih biasa dikenali sebagai lapangan terbang. Selaras dengan itu, adalah menjadi tanggungjawab MAVCOM untuk menetapkan caj aeronautikal untuk lapangan terbang, termasuk caj-caj yang dikawal selia seperti Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) serta fi pendaratan dan fi parkir. MAVCOM juga menasihati Kerajaan Malaysia (GoM) berkenaan hal-hal ekonomi yang berkaitan dengan lapangan terbang di Malaysia.

Pada tahun 2016 dan 2017, MAVCOM telah menjalankan kajian semula PSC dengan matlamat untuk mendekatkan Malaysia dengan amalan terbaik antarabangsa sambil memastikan bahawa kadar PSC negara kekal menjadi antara yang paling rendah di rantau ini dan di seluruh dunia.

Kajian semula PSC yang dijalankan pada tahun 2016 membawa kepada pengenalan caj PSC ASEAN sebanyak RM35 berbanding dengan PSC sebelumnya sebanyak antara RM26 hingga RM65, bergantung kepada lapangan terbang. Malaysia merupakan negara ASEAN pertama yang memperkenalkan caj tersebut. Suruhanjaya juga menyamaratakan kadar PSC domestik antara KLIA dan klia2 pada RM11. Pada bulan November 2017, MAVCOM mengumumkan penyempurnaan penyamarataan PSC klia2 secara beransur-ansur dengan lapangan terbang lain di Malaysia, dengan kadar perjalanan jauh sebanyak RM73 bermula pada tahun 2018.

Langkah MAVCOM terhadap mekanisme berasaskan kos untuk Rangka Kerja Caj Aeronautikal di Malaysia adalah selaras dengan prinsip-prinsip yang digariskan oleh Organisasi Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) serta amalan terbaik antarabangsa yang diguna

pakai oleh lapangan terbang utama di seluruh dunia dan perniagaan berasaskan konsesi lain seperti industri utiliti. Rangka Kerja ini berdasarkan model Rangka Kerja Asas Aset Terkawal Selia (*Regulated Asset Base Framework*) (RAB), suatu model yang menggariskan mekanisme pembiayaan pengendalian lapangan terbang yang mapan melalui penetapan kadar perolehan bagi pengendali lapangan terbang melalui caj-caj aeronautikal. Rangka Kerja ini juga mengambil kira semua faktor kos yang diperlukan untuk mengendalikan lapangan terbang pada jangka masa panjang.

MAVCOM juga sering menjalankan proses rundingan dengan pihak-pihak berkepentingan berkenaan perkembangan Rangka Kerja ini untuk memastikan sesi dialog yang berterusan dapat dikekalkan dan pandangan semua pihak yang terlibat ini diambil kira.

Pada tahun 2018, Suruhanjaya telah memaklumkan pihak-pihak berkepentingan berkenaan perkembangan dan isu-isu penting berhubung Rangka Kerja jangka panjang dan berlandaskan insentif ini melalui dua Kertas Rundingan, dan telah mendapatkan maklum balas industri dan awam. Pihak berkepentingan juga telah dimaklumkan bahawa suatu rangka kerja berstruktur yang meningkatkan kualiti di Malaysia adalah amat penting untuk pembangunan mampan rangkaian lapangan terbang negara.

Walaupun metodologi RAB telah dikenal pasti sebagai format pengawalseliaan ekonomi yang sesuai untuk lapangan-lapangan terbang di Malaysia, manfaat penuh hanya dapat direalisasikan apabila pengendali lapangan terbang diberikan lebih banyak autonomi ke atas strategi korporat dan pelan pelaburan modal. Secara langsung, ini akan menghasilkan proses perancangan modal yang lebih efisien dan berdisiplin yang seterusnya akan meningkatkan tahap perkhidmatan lapangan-lapangan terbang di Malaysia.

Pada masa ini, tanggungjawab perbelanjaan modal di bawah Perjanjian Operasi (*Operating Agreement*) (OA) dikongsi antara GoM dan MAHB. Dalam hal ini, rangka kerja yang bakal terpakai di Malaysia akan mengambil kira konteks tempatan.

Maklum balas daripada pihak berkepentingan terhadap Kertas Rundingan secara umumnya menyokong RAB, dengan beberapa perkara yang perlu diberi perhatian. Kebanyakan syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang dan kumpulan penerbangan menyokong pembangunan rangka kerja ini, terutamanya penekanan yang diberikan terhadap kaitan kos dan rundingan. Suruhanjaya ini telah mengeluarkan Kertas Rundingan yang dikemas kini pada bulan Jun 2019, yang disusuli dengan sesi perundingan lanjut dengan pihak-pihak berkepentingan untuk menumpukan perhatian kepada perkara-perkara berbangkit serta merungkai maklum balas mereka. Rangka Kerja Caj Aeronautikal ini disasarkan untuk diumumkan pada bulan Oktober 2019 dan berkuat kuasa pada 1 Januari 2020.

5.3 Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang

Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang (Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang) telah diperkenalkan oleh Suruhanjaya pada bulan Oktober 2016 dalam usaha meningkatkan tahap keselesaan dan perkhidmatan kepada para penumpang serta pengguna lapangan terbang seperti syarikat-syarikat penerbangan, pengendali darat dan juga para pengguna lapangan terbang yang lain di Malaysia.

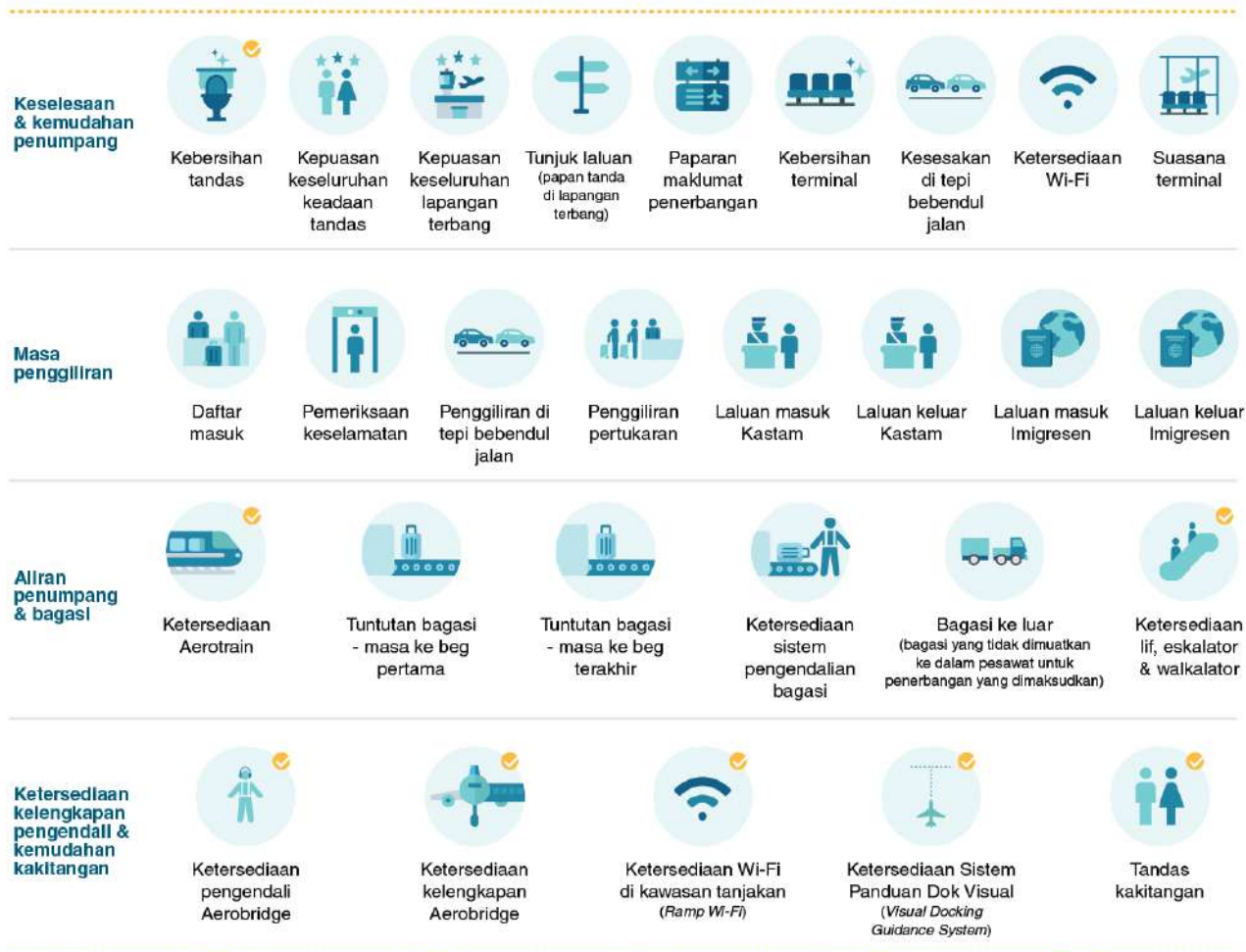
Pengendali lapangan terbang seharusnya menitikberatkan kualiti perkhidmatan mereka di lapangan terbang seperti memastikan tahap kebersihan bilik air, kualiti dan ketersediaan kemudahan, pencarian laluan (*wayfinding*) (papan tanda di lapangan terbang), masa penggiliran, dan pengendalian bagasi diutamakan.

Dengan mengambil kira proses rundingan industri sewaktu ia mula dibangunkan, Rangka Kerja QoS kini telah menetapkan suatu piawaian perkhidmatan serta penunjuk prestasi utama bagi setiap jenis kualiti perkhidmatan yang diperkenalkan. Sekiranya piawaian perkhidmatan minimum tidak dikekalkan atau dicapai, pengendali lapangan terbang boleh dikenakan penalti kewangan berdasarkan peratusan tertentu mengikut hasil pendapatan aeronautikal lapangan terbang (hasil dalam risiko) tersebut.

MAVCOM telah bekerja rapat dengan pihak-pihak berkepentingan industri dalam melaksanakan Rangka Kerja QoS di lapangan-lapangan terbang di Malaysia. Di kedua-dua terminal KUL, perkhidmatan lapangan terbang dinilai berdasarkan empat kategori: keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi, dan kemudahan pengendali dan kakitangan. Daripada 28 kriteria kualiti perkhidmatan, lapan unsur kualiti perkhidmatan telah dilaksanakan pada tahun 2018 di kedua-dua terminal KUL, masing-masing bermula pada 1 September 2018 dan 1 Oktober 2018 (Rujuk Rajah 5.1).

Rajah 5.1

RANGKA KERJA QOS LAPANGAN TERBANG DI KUL (KLIA DAN klia2)



☑ Menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang telah dioperasikan pada tahun 2018

Sumber: MAVCOM

Mekanisme pengukuran untuk kesemua 28 unsur kualiti perkhidmatan dijangka akan dilaksanakan menjelang suku pertama tahun 2020, selaras dengan pelaksanaan secara berperingkat di lapangan terbang lain seperti Subang, Langkawi dan Kota Kinabalu pada suku pertama tahun yang sama. MAVCOM kemudiannya akan meluaskan pelaksanaan Rangka Kerja QoS secara berkala di lapangan-lapangan terbang yang lain. Rajah 5.2 menunjukkan hala tuju perkembangan Rangka Kerja QoS.

Rajah 5.2

GARIS MASA PERKEMBANGAN RANGKA KERJA QOS LAPANGAN TERBANG



Nota: Rangka Kerja QoS terpakai di lapangan-lapangan terbang di Malaysia kecuali STOLport

Sumber: MAVCOM

Kedua-dua Rangka Kerja Caj Aeronautikal dan Rangka Kerja QoS – yang antara lain bertujuan untuk meningkatkan lagi pulangan modal, perancangan dan disiplin perbelanjaan modal pengendali lapangan terbang, menambahkan tahap perkhidmatan dan pengalaman penumpang – akan berfungsi sebagai dua penggerak utama yang membantu MAVCOM mengawal selia lapangan-lapangan terbang di Malaysia.

Reformasi caj-caj lapangan terbang

Sejak penubuhan MAVCOM pada tahun 2016, salah satu keutamaan kami adalah merupakan kajian semula dan penetapan PSC, serta fi pendaratan dan fi parkir. Pengendali-pengendali lapangan terbang mengenakan PSC dan caj aeronautikal yang lain untuk membiayai sebahagian daripada kos pengendalian dan penyelenggaraan mereka, di samping memperoleh pendapatan daripada pengendalian bukan aeronautikal seperti peniagaan, pengiklanan, dan kemudahan tempat letak kereta. Suruhanjaya ini mengambil maklum bahawa reformasi caj lapangan terbang adalah sukar, memandangkan bahawa reformasi ini tidak pernah dilaksanakan di Malaysia. Walau bagaimanapun, ini tidak menghalang kami daripada berusaha untuk membangunkan rangka kerja yang sesuai dan mapan bagi lapangan-lapangan terbang di Malaysia melalui proses rundingan yang mantap dengan para pemain industri, juruanalisa dan pihak berkepentingan.

Langkah Suruhanjaya untuk mengkaji semula kadar PSC pada tahun 2016 telah menghasilkan kadar baharu yang seragam, dengan penyamarataan penuh PSC jarak jauh berkuat kuasa 1 Januari 2018.

Langkah ini amat penting memandangkan kadar PSC di KLIA dan klia2 sebelum ini adalah berbeza disebabkan oleh PSC yang lebih rendah di Terminal Syarikat Penerbangan Kos Rendah (*Low-Cost Carrier Terminal*) yang beroperasi pada tahun 2006. MAVCOM telah menjalankan kajian terperinci berkenaan struktur caj termasuk disamping mengadakan beberapa sesi rundingan dengan pihak-pihak berkepentingan penerbangan dan kerajaan, serta mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai penyamarataan kadar PSC di KLIA pada bulan Ogos 2017.

Penyamarataan PSC di KLIA juga telah membantu mengurangkan subsidi yang perlu dibayar oleh GoM kepada MAHB dan membolehkan peruntukan semula subsidi ini ke bahagian lain. Tambahan lagi, penyamarataan ini akan menghapuskan diskriminasi harga (*price discrimination*).

Memandangkan Rangka Kerja RAB yang dikenali secara global sebagai pendekatan "blok binaan" (*building blocks*) yang menghubungkan pelaburan modal dan tahap caj ini masih dibangunkan, struktur caj seragam masih terpakai di semua lapangan terbang di Malaysia.

Di masa hadapan, Rangka Kerja Caj Aeronautikal akan memastikan bahawa kadar PSC ditetapkan mengikut setiap lapangan terbang atau pengelompokan tertentu lapangan terbang di Malaysia. Melalui rangka kerja ini, caj mungkin dibezakan di peringkat kebangsaan atau melalui pengelompokan pelbagai lapangan terbang berdasarkan saiz, atau tahap kemudahan dan perkhidmatan yang tersedia di setiap lapangan terbang.

PERKHIDMATAN PENERBANGAN DI SABAH & SARAWAK

6.1 Petikan mengenai Sabah dan Sarawak

Berbanding dengan negeri-negeri di Semenanjung Malaysia, Sabah dan Sarawak kurang penduduknya, tetapi mempunyai kawasan yang lebih besar. Pengangkutan udara memainkan peranan yang penting di rantau ini memandangkan geografinya dan kepadatan populasinya yang rendah.

Pilihan pengangkutan darat adalah terhad dan perjalanan dalam negeri mungkin sukar – sementara jalan raya di sepanjang kawasan pantai sedang ditambahbaik dengan pembinaan Lebuhraya Pan Borneo.

Rangkaian jalan raya di Sabah dan Sarawak kurang maju, dengan jalan raya yang terdiri daripada 30 hingga 50 peratus batu kelikir atau tanah. Di Sarawak, infrastruktur jalan yang sedia ada tertumpu pada kesalinghubungan (*connectivity*) petempatan di sepanjang pantai. Oleh kerana Sarawak hampir 70 peratus lebih luas daripada Sabah, kesalinghubungan jalannya jauh kurang baik berbanding dengan Sabah.

Walaupun tidak mustahil untuk memandu di negeri-negeri ini, perjalanan udara telah terbukti menjadi bentuk pengangkutan yang penting berbanding dengan perjalanan melalui darat, sungai atau laut. Walaupun perjalanan dari Sibu ke Kuching memerlukan tempoh 6.5 jam mengikut jalan atau 4.5 jam dengan bot ekspres, perjalanan ini hanya mengambil masa 45 minit melalui udara. Begitu juga dengan perjalanan selama 7.5 jam dari Lahad Datu ke Kota Kinabalu melalui sungai atau darat yang hanya akan mengambil masa satu jam melalui udara.

Pada tahun 2018, sejumlah 3.3 juta orang penumpang telah berlepas dari Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI) ke Semenanjung Malaysia, manakala di Sarawak, 2.9 juta orang penumpang telah berlepas dari Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching (KCH). Pada asasnya, faktor beban untuk laluan-laluan ini adalah sihat. Penerbangan antara BKI dan Kuala Lumpur (KUL) mempunyai faktor beban (*load factor*) sebanyak 78.8 peratus, manakala penerbangan antara KCH dan KUL mempunyai faktor beban sebanyak 77.3 peratus (Rujuk kepada Jadual 6.1).

Jadual 6.1

STATISTIK PERJALANAN UDARA DI ANTARA MALAYSIA TIMUR DAN SEMENANJUNG MALAYSIA PADA TAHUN 2018

Laluan	Bilangan penumpang				Faktor Beban (%)		
	AirAsia	Malaysia Airlines	Malindo Air	Jumlah	AirAsia	Malaysia Airlines	Malindo Air
BKI - KUL	1,686,969	692,263	392,614	2,771,846	84.21	68.43	77.88
BKI - JHB	261,787	-	-	261,787	85.05	-	-
BKI - KBR	47,887	-	-	47,887	85.27	-	-
BKI - PEN	199,587	-	-	199,587	85.03	-	-
BTU - KUL	276,155	125,142	-	401,297	83.65	58.98	-
KCH - JHB	409,618	-	-	409,618	85.17	-	-
KCH - KBR	47,887	-	-	47,887	85.27	-	-
KCH - KUL	1,452,771	569,449	260,502	2,282,662	81.84	67.58	77.36
KCH - PEN	181,004	-	-	181,004	85.07	-	-
LBU - KUL	179,101	145,989	38,213	363,303	84.32	62.15	77.59
MYV - KUL	631,404	230,069	-	861,473	83.88	61.77	-
TWU - KUL	550,977	154,777	-	705,754	84.51	66.62	-
SBW - KUL	653,285	112,306	-	765,591	82.52	51.68	-
SDK - KUL	319,618	78,996	-	398,614	84.64	66.71	-

Sumber: MAVCOM, AirportIS

BKI telah muncul sebagai lapangan terbang antarabangsa ketiga terbesar di Malaysia selepas KUL dan Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN) kerana lokasinya dekat dengan Asia Utara dan tarikan Sabah sendiri sebagai suatu destinasi. Trafik bukan ASEAN (Pertubuhan Negara-Negara Asia Tenggara) BKI lebih tinggi daripada PEN dengan lebih banyak penerbangan terus ke Korea dan China.

Pada masa ini, AirAsia mendominasi rangkaian laluan Sabah dan Sarawak ke Semenanjung Malaysia, menawarkan penerbangan dari kedua-dua BKI dan KCH ke PEN, Lapangan Terbang Antarabangsa Senai di Johor Bahru dan Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra di Kota Bharu. Sehingga Disember 2018, AirAsia mengendalikan 505 penerbangan daripada jumlah 745 penerbangan seminggu, antara Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak.

Dalam tempoh kurang daripada tiga tahun sejak penubuhannya, sejumlah 133 Hak Trafik Udara (ATR) telah diberikan oleh MAVCOM untuk laluan antara negeri-negeri ini. ATR yang diberikan kepada syarikat-syarikat penerbangan dalam tempoh 1 Mac 2016 hingga 30 Disember 2018 telah diberikan kepada AirAsia, AirAsia X, Malaysia Airlines, Malindo Air, MASwings dan Raya Airways (Rujuk kepada Jadual 6.2).

Jadual 6.2

HAK TRAFIK UDARA YANG DIBERIKAN OLEH MAVCOM KEPADA SYARIKAT PENERBANGAN TEMPATAN BAGI OPERASI DI SABAH DAN SARAWAK: MAC 2016 - DISEMBER 2018

Syarikat Penerbangan	Sabah		Sarawak	
	Domestik	Antarabangsa	Domestik	Antarabangsa
AirAsia	23	10	26	6
AirAsia X	-	1	-	-
Malaysia Airlines	4	9	2	1
Malindo Air	8	29	7	1
MASwings	-	-	3	-
Raya Airways	2	1	-	-
Jumlah	37	50	38	8
Jumlah Besar	87		46	

Sumber: MAVCOM

Daripada 133 ATR yang telah diberikan, 87 ATR diberikan untuk Sabah dan 46 untuk Sarawak. Daripada 87 ATR yang diuntukkan untuk Sabah, Malindo Air merupakan penerima tertinggi dengan 29 ATR antarabangsa dan lapan ATR domestik. Sebaliknya, AirAsia meraih tempat teratas bagi penguntukan Sarawak, yang daripadanya 26 adalah untuk ATR domestik dan enam adalah untuk ATR antarabangsa.

Dari segi lesen, terdapat dua pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) dan satu pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) di Sabah untuk tahun 2018. Sementara itu, terdapat enam pemegang lesen di Sarawak, yang terdiri daripada tiga ASP, dua GHL, dan satu Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun 2018.

Jadual 6.3

SENARAI PEMEGANG LESEN DAN PERMIT YANG BEROPERASI DI SABAH DAN SARAWAK PADA TAHUN 2018

Jenis Lesen	Pemegang yang Beroperasi di Sabah	Pemegang yang Beroperasi di Sarawak
ASP	1	3
GHL	2	2
AOL	-	1
Jumlah	3	6

Sumber: MAVCOM

Daripada sejumlah 1,679 aduan yang diterima oleh MAVCOM pada tahun 2018, 52 adalah dari Sabah manakala 81 dari Sarawak. Bilangan aduan yang tertinggi dari Sabah – yang merupakan 23.1 peratus – adalah mengenai pembayaran balik, sementara aduan yang paling banyak diterima dari Sarawak adalah berkenaan dengan bagasi tersalah kendali (pada 28.0 peratus). Berhubung dengan aduan mengenai syarikat penerbangan, AirAsia menerima jumlah aduan tertinggi dari Sabah, dengan 32 daripada 52 aduan. Dari Sarawak, 38 daripada 81 aduan yang diterima adalah terhadap Malaysia Airlines Berhad.

MAVCOM akan meneruskan usahanya untuk menyebarkan kesedaran mengenai hak pengguna di Sabah dan Sarawak dengan melibatkan pelbagai persatuan pengguna dan pihak berkepentingan. Suruhanjaya juga sedang membangunkan kod perlindungan pengguna yang akan memperuntukkan pampasan dan penjagaan yang disesuaikan secara khusus untuk penumpang yang melalui lapangan terbang perlepasan dan pendaratan pendek (STOLports). STOLports adalah lapangan terbang yang direka bentuk dengan mengambil kira operasi pesawat udara perlepasan dan pendaratan pendek (STOL), dan biasanya mempunyai landasan kapal terbang yang pendek.



Landasan pendaratan di STOLport Ba'kelalan, Sarawak

Rajah 6.1

ADUAN YANG DITERIMA OLEH MAVCOM DARI SABAH PADA TAHUN 2018

Dari bulan Januari - Disember 2018, MAVCOM telah menerima sejumlah 1,679 aduan dengan 52 aduan dari Sabah (3% daripada jumlah aduan yang diterima).



TURUTAN ADUAN MENGIKUT SYARIKAT PENERBANGAN UNTUK SABAH PADA TAHUN 2018

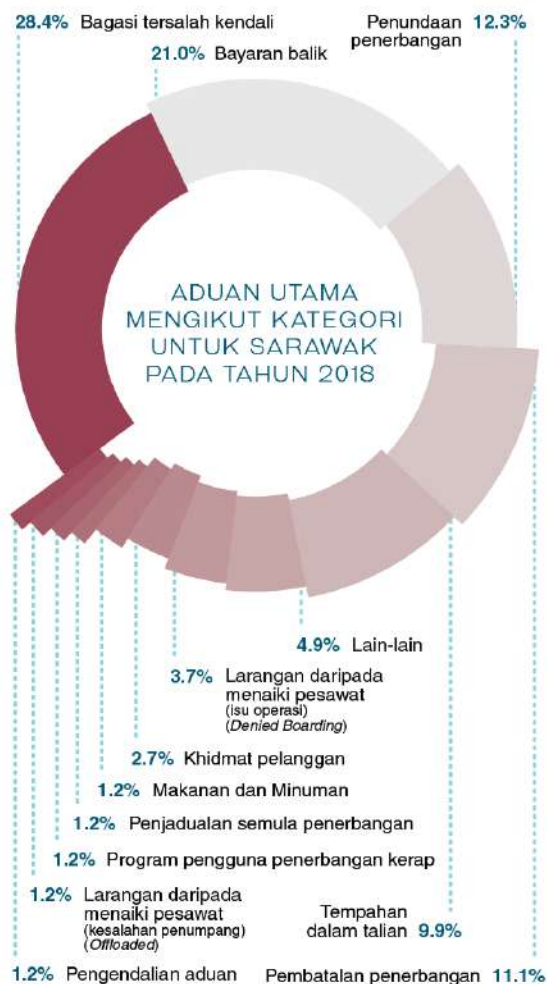


Sumber: MAVCOM

Rajah 6.2

ADUAN YANG DITERIMA OLEH MAVCOM DARI SARAWAK PADA TAHUN 2018

Dari bulan Januari - Disember 2018, MAVCOM telah menerima sejumlah 1,679 aduan dengan 81 aduan dari Sarawak (5% daripada jumlah aduan yang diterima).



TURUTAN ADUAN MENGIKUT SYARIKAT PENERBANGAN UNTUK SARAWAK PADA TAHUN 2018



Sumber: MAVCOM

6.2 Perkhidmatan Udara Luar Bandar

Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS), seperti makna namanya, dibiayai sepenuhnya oleh Kerajaan Persekutuan dan menyediakan kesalinghubungan udara ke kawasan luar bandar di Sabah dan Sarawak, yang tidak mudah diakses melalui pengangkutan konvensional. Sejak penubuhan MAVCOM, peranan mentadbir Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO) seperti RAS, telah diuruskan oleh Suruhanjaya. Di Malaysia, contoh utama PSO ialah RAS yang menghubungkan kawasan yang terpencil, kurang penduduknya, atau selainnya tidak boleh diakses, dengan kawasan yang lain di Malaysia. Walaupun Kementerian Pengangkutan tetap menjadi pembuat keputusan utama bagi RAS, Suruhanjaya diberi kuasa untuk mentadbir dan mengurus skim PSO dalam industri penerbangan awam Malaysia.



Jalan di kawasan pedalaman luar bandar Sarawak

Pada tahun 2007, operasi RAS dikembalikan kepada Malaysia Airlines System (MAS) secara rasmi. MAS kemudiannya membentuk MASwings, suatu entiti yang ditubuhkan untuk mengendalikan laluan RAS. MASwings akhirnya mengambil alih operasi RAS untuk tempoh sepuluh tahun, yang kemudiannya telah dilanjutkan sehingga akhir tahun 2018. Kos untuk operasi RAS oleh MASwings dibiayai sepenuhnya oleh Kerajaan Malaysia dalam bentuk subsidi dan bayaran sewa pesawat udara.

Setakat bulan Disember 2018, MASwings mengendalikan sejumlah 49 laluan RAS dengan 19 laluan yang dihubungkan oleh sepuluh pesawat Aerospatiale ATR 72-500 dan 30 laluan yang dihubungkan oleh enam pesawat udara Twin Otter Viking DHC6-400.



Pesawat udara Twin Otter Viking DHC6-400



Lapangan terbang perlepasan dan pendaratan pendek (STOLport) Long Lellang di tengah-tengah tumbuh-tumbuhan hijau yang subur dan tanah tinggi yang berceranggah

Pesawat udara Aerospatiale ATR 72-500 dapat menampung 68 penumpang dalam konfigurasi kelas serba ekonomi, manakala Viking DHC-6-400 Twin Otter mempunyai sejumlah 19 tempat duduk penumpang kelas ekonomi. Laluan untuk ATR dan Twin Otters adalah seperti yang dinyatakan dalam Jadual 6.4 di halaman sebelah.

Jadual 6.4

SENARAI LALUAN RAS YANG DIKENDALIKAN OLEH MASWINGS
PADA BULAN DISEMBER 2018

Laluan RAS	Pesawat Udara	Kekerapan	Laluan RAS	Pesawat Udara	Kekerapan
SABAH (DALAMAN)			SARAWAK (DALAMAN)		
KK - Lahad Datu	ATR72-500	35	Miri - Limbang	DHC6-400	14
KK - Sandakan	ATR72-500	28	Miri - Lawas	DHC6-400	38
Sandakan - Tawau	ATR72-500	14	Limbang - Lawas	DHC6-400	2
KK - Tawau	ATR72-500	28	Miri - Bakalalan	DHC6-400	3
KK - Labuan	ATR72-500	28	Lawas - Bakalalan	DHC6-400	3
SARAWAK (DALAMAN)			Miri - Bario	DHC6-400	14
Miri - Mulu	ATR72-500	14	Marudi - Bario	DHC6-400	7
Miri - Limbang	ATR72-500	21	Miri - Marudi	DHC6-400	28
Miri - Bintulu	ATR72-500	14	Miri - Long Lellang	DHC6-400	3
Miri - Sibui	ATR72-500	28	Miri - Long Akah	DHC6-400	2
Bintulu - Sibui	ATR72-500	14	Marudi - Long Lellang	DHC6-400	2
Kuching - Bintulu	ATR72-500	21	Marudi - Long Akah	DHC6-400	2
Kuching - Sibui	ATR72-500	35	Bario - Bakalalan	DHC6-400	1
Kuching - Miri	ATR72-500	21	Sibui - Mukah	DHC6-400	4
Kuching - Mulu	ATR72-500	7	Mukah - Miri	DHC6-400	7
SABAH (DALAMAN)			Mukah - Bintulu	DHC6-400	2
KK - Kudat	DHC6-400	3	Mukah - Kuching	DHC6-400	21
KK - Sandakan	DHC6-400	3	Miri - Long Seridan	DHC6-400	2
Kudat - Sandakan	DHC6-400	3	Marudi - Long Seridan	DHC6-400	2
SABAH/SARAWAK (ANTARA NEGERI)			Miri - Mulu	DHC6-400	5
KK - Limbang	DHC6-400	3	Miri - Long Banga	DHC6-400	2
KK - Lawas	DHC6-400	2	Marudi - Long Banga	DHC6-400	2
SABAH/SARAWAK (ANTARA NEGERI)			Bintulu - Belaga	DHC6-400	2
Miri - Labuan	ATR72-500	35	Kuching - Tanjung Manis	DHC6-400	7
KK - Miri	ATR72-500	28	Mukah - Tanjung Manis	DHC6-400	7
KK - Bintulu	ATR72-500	14			
KK - Sibui	ATR72-500	14			
KK - Mulu	ATR72-500	7			

KK - Kota Kinabalu

Sumber: MAVCOM

Pada tahun 2016, MAVCOM telah menjalankan kajian mengenai RAS dan memberikan cadangan dasar PSO baharu, yang telah diluluskan oleh Jemaah Menteri dan dimasukkan ke dalam perjanjian RAS yang baharu. Pada waktu penerbitan Laporan Tahunan ini, perjanjian RAS yang baharu telah mula berkuat kuasa dari bulan Januari 2019 hingga Disember 2024. Melalui perjanjian baharu tersebut, beberapa laluan RAS yang sudah mempunyai operasi komersial, iaitu Kuching - Sibu, Kuching - Bintulu, Kuching - Miri, Kota Kinabalu - Miri, Kota Kinabalu - Tawau dan Kota Kinabalu - Sandakan dikeluarkan daripada rangkaian RAS. Tambahan dari itu, mulai 1 Januari 2019, dua laluan telah dibuka untuk operasi komersial, iaitu laluan Kota Kinabalu - Sibu dan Kota Kinabalu - Bintulu, untuk dikendalikan secara eksklusif oleh AirAsia. Ini menghasilkan sejumlah 40 laluan RAS yang meliputi pasangan bandar ke bandar, bandar ke luar bandar, dan luar bandar ke luar bandar.

Pembukaan laluan RAS untuk operasi komersial menyebabkan purata tambang udara yang lebih rendah dan meningkatkan kapasiti sektor yang berkaitan. Pada tahun 2018, Kerajaan Malaysia telah membiayai sejumlah RM185 juta untuk program PSO.

Untuk memahami dengan lebih mendalam keperluan dan kehendak perjalanan udara bagi mereka yang menetap di Sabah dan Sarawak, penyelidikan terperinci adalah diperlukan. Oleh yang demikian, MAVCOM telah menjalankan tinjauan RAS dari bulan September hingga Oktober 2018, yang melibatkan 1,030 orang responden yang membuat perjalanan dengan MASwings dalam tempoh enam bulan sebelum tarikh tinjauan.

Penemuan utama daripada tinjauan ini menunjukkan bahawa kebanyakan penumpang MASwings adalah daripada sektor swasta yang terdiri daripada penumpang perniagaan, diikuti oleh mereka yang membuat perjalanan untuk lawatan sosial. Berdasarkan skala pemeringkatan sepuluh mata, penumpang MASwings kebanyakannya berpuas hati dengan khidmat pelanggan yang ditunjukkan oleh kakitangan syarikat penerbangan, diikuti dengan persekitaran lapangan terbang, proses penjualan tiket, penerbangan, penentuan harga dan pembayaran.

Tinjauan itu juga memberikan maklumat mengenai aspek penambahbaikan utama seperti mengadakan tambang yang lebih setanding, diskaun dan promosi yang menarik oleh syarikat penerbangan serta mengurangkan penundaan penerbangan dan pembatalan. Responden tinjauan juga meminta peningkatan kekerapan penerbangan dan penambahbaikan keadaan pesawat udara serta kemudahan dan perkhidmatan lapangan terbang. Ringkasan penemuan boleh dilihat dalam Rajah 6.3:

Rajah 6.3

RINGKASAN TINJAUAN RAS YANG DIJALANKAN OLEH MAVCOM PADA TAHUN 2018

Dengan siapakah yang kami bercakap?

1,030
PENUMPANG



Bersemuka dengan menggunakan tablet

Di kalangan penumpang MASWings dalam tempoh 6 bulan yang lalu

Kerja lapangan pada bulan Sept - Okt 2018

Siapakah mereka?

Pekerjaan...



Mengapakah mereka membuat perjalanan?



tujuan perniagaan



lawatan sosial



lain-lain

Kepuasan keseluruhan



PETAK 3 TERTINGGI

Berdasarkan skala pemeringkatan 10 mata (sangat berpuas hati)

Kepuasan dengan...

Khidmat pelanggan

62%

Lapangan terbang

61%

Proses penjualan tiket

59%

Penerbangan

57%

Penentuan harga & pembayaran

54%

Aspek penambahbaikan utama



Tambang yang setanding & diskaun / promosi yang menarik



Mengurangkan pembatalan dan penundaan & meningkatkan kekerapan penerbangan



Memperbaiki keadaan pesawat udara serta kemudahan dan perkhidmatan lapangan terbang

Sumber: MAVCOM

6.3 Kajian mengenai tambang udara semasa musim perayaan

MAVCOM memulakan kerja pemantauan harga berikutan aduan orang awam mengenai tambang udara yang dikatakan terlalu tinggi dan bagi penerbangan domestik semasa musim puncak. Pada bulan Ogos 2018, Suruhanjaya telah menerbitkan Kertas Teknikal yang bertajuk "Tambang Udara untuk Penerbangan Domestik semasa Musim Puncak", hasil daripada analisisnya tentang corak penentuan harga tambang udara bagi penerbangan domestik semasa musim puncak terpilih iaitu Tahun Baru Cina, Pesta Ka'amatan dan Hari Gawai, serta Hari Raya Aidilfitri.

Musim-musim tersebut telah dipilih berdasarkan aduan yang diterima, tempoh cuti umum, dan komposisi demografi Malaysia. Faktor-faktor ini juga menunjukkan masa dalam sesuatu tahun yang mempunyai permintaan yang lebih tinggi dari segi perbandingan untuk perjalanan udara di Malaysia.

Adalah penting untuk diberi perhatian bahawa tambang udara berubah seiring dengan permintaan pasaran – dikenali sebagai penentuan harga dinamik (*dynamic pricing*). Penentuan harga dinamik merujuk kepada strategi penentuan harga di mana harga sesuatu barang atau perkhidmatan berubah sebagai gerak balas terhadap keadaan dan permintaan pasaran. Penentuan harga dinamik memainkan peranan yang penting dalam strategi pengurusan pendapatan keseluruhan syarikat penerbangan secara global. Ianya suatu cara untuk memaksimumkan hasil daripada penjualan tempat duduk dengan menguruskan hubungan antara harga,

permintaan dan kapasiti - membolehkan syarikat penerbangan untuk memaksimumkan hasil dengan menjual produk yang betul kepada penumpang yang betul pada masa dan harga yang tepat.

Syarikat penerbangan juga terdorong untuk menggunakan penentuan harga dinamik bagi memenuhi variasi permintaan bermusim kerana permintaan biasanya lebih tinggi untuk penerbangan semasa tempoh puncak ini. Syarikat penerbangan juga boleh bergantung pada peningkatan pendapatan daripada jualan musim puncak untuk memastikan bahawa laluan tersebut berdaya maju secara komersial sepanjang tahun. Hal ini mungkin membawa manfaat kepada penumpang dalam waktu jangka panjang melalui perkhidmatan yang berterusan dan tambang udara yang murah untuk laluan itu semasa waktu luar puncak.

Untuk kajian ini, Suruhanjaya telah menerima pakai metodologi pengganda harga yang mengukur nisbah tambang udara maksimum semasa musim puncak terhadap tambang udara asas, yang ditakrifkan sebagai tambang udara purata bagi tahun 2016 dan 2017. Kajian mendapati bahawa pengganda harga tertinggi bagi semua kategori laluan kebanyakannya berlaku semasa tempoh perayaan Tahun Baru Cina di mana enam daripada sepuluh laluan (dengan pengganda harga tertinggi) yang menghubungkan Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak (Rujuk kepada Jadual 6.5).

Jadual 6.5

PENGGANDA HARGA TERTINGGI BAGI SETIAP KATEGORI LALUAN

No.	Pengganda Harga Tertinggi	Laluan	Musim Puncak	Syarikat Penerbangan	Tambang Udara Maksimum (RM)*	Tambang Udara Asas (RM)**
1	5.7x	IPH - JHB	Tahun Baru Cina	Malindo Air	1,074	187
2	4.2x	JHB - SBW	Tahun Baru Cina	AirAsia	988	236
3	4.2x	JHB - KCH	Tahun Baru Cina	AirAsia	788	188
4	3.6x	PEN - MKZ	Tahun Baru Cina	Malindo Air	657	185
5	3.4x	KUL - SBW	Tahun Baru Cina	AirAsia	844	248
6	3.1x	KUL - KCH	Hari Raya Aidilfitri	Malaysia Airlines	1,142	364
7	3.1x	KUL - BKI	Hari Raya Aidilfitri	Malaysia Airlines	1,337	438
8	3.0x	JHB - BKI	Tahun Baru Cina	AirAsia	911	309
9	2.9x	JHB - PEN	Tahun Baru Cina	AirAsia	500	170
10	2.9x	KUL - PEN	Tahun Baru Cina	Malindo Air	558	191

* Harga tambang udara maksima: Harga tambang udara tertinggi dalam kalangan tambang-tambang terendah yang direkodkan semasa musim puncak (termasuk harga tambang udara asas, Caj Perkhidmatan Penumpang, dan caj-caj lain yang berkaitan)

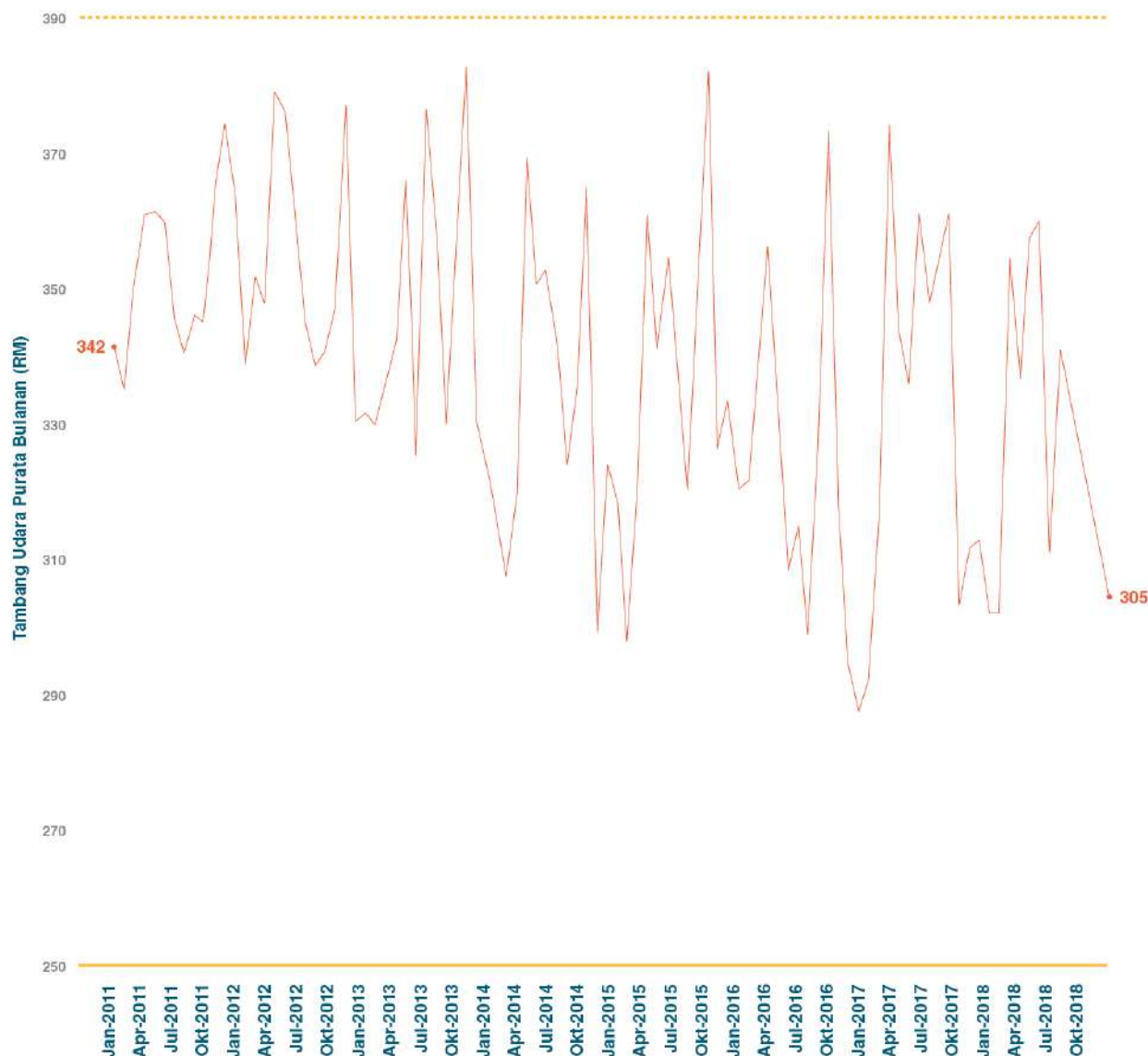
** Harga tambang udara asas: Purata harga tambang udara tahunan bagi tahun 2016 dan 2017 (termasuk harga tambang udara asas, Caj Perkhidmatan Penumpang, dan caj-caj lain yang berkaitan)

Sumber: MAVCOM, laman web syarikat penerbangan, AirportIS

Walaupun demikian, tambang udara untuk laluan antara Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak secara rata-ratanya berada dalam trend menurun sejak tahun 2011. Purata tambang udara laluan-laluan ini menurun daripada RM342 pada bulan Januari 2011 kepada RM305 pada bulan Disember 2018 (Rujuk kepada Rajah 6.4).

Rajah 6.4

TAMBAK UDARA PURATA BAGI LALUAN YANG MENGHUBUNGKAN SEMENANJUNG DAN SABAH DAN SARAWAK, DARI TAHUN 2011 HINGGA 2018



Sumber: MAVCOM, AirportIS, Thomson Reuters

Di samping itu, penemuan mengenai tambang udara domestik semasa musim puncak di Malaysia adalah setanding dengan penemuan di Indonesia, Thailand, Filipina, dan Amerika Syarikat. Di Malaysia, 80 peratus daripada laluan yang dianalisis mempunyai penganda harga antara 1.01x dan 3.00x, manakala di negara-negara tersebut, 88 peratus daripada laluan berada dalam julat penganda harga yang sama.

Suruhanjaya tidak memihak kepada pelaksanaan pengawalseliaan harga sebagai cara untuk mengawal harga tambang udara semasa musim puncak. Kajian menunjukkan bahawa penguatkuasaan peraturan harga yang ketat seperti melaksanakan harga lantai, harga siling, atau kadar surcag mungkin menghasilkan kesan negatif seperti tambang udara yang lebih tinggi semasa musim luar puncak. Pengenaan harga lantai dan siling juga mungkin tidak menggalakkan persaingan antara syarikat penerbangan. Sebaliknya, Suruhanjaya telah memudahkan peningkatan kapasiti penerbangan syarikat penerbangan sebagai suatu cara untuk mengurangkan tambang udara semasa musim puncak.

SURUHANJAYA

Tadbir Urus – Keanggotaan Suruhanjaya

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] memperuntukkan bahawa keanggotaan Suruhanjaya terdiri daripada Pengerusi Eksekutif yang hendaklah dilantik oleh Perdana Menteri, dua orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MoT) dan Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi Jabatan Perdana Menteri, dan tidak kurang daripada empat tetapi tidak lebih daripada enam orang anggota lain yang hendaklah dilantik oleh Menteri Pengangkutan selepas berunding dengan Perdana Menteri.

Anggota Suruhanjaya adalah mereka yang, pada pendapat Menteri Pengangkutan, mempunyai pengalaman atau menunjukkan keupayaan dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan ekonomi, kewangan, penerbangan, perniagaan, pentadbiran, undang-undang atau apa-apa perkara lain yang berkaitan dengan fungsi Suruhanjaya.

Suruhanjaya dan Jawatankuasanya

Akta 771 menghendaki sekurang-kurangnya tiga mesyuarat Suruhanjaya diadakan setiap tahun.

Pada tahun 2018, Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak sepuluh kali dan butirannya adalah seperti berikut:

No.	Tarikh	Mesyuarat	No.	Tarikh	Mesyuarat
1	11 Jan 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2018	6	20 Julai 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 06/2018
2	8 Feb 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 02/2018	7	9 Ogos 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 07/2018
3	8 Mac 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 03/2018	8	6 Sept 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 08/2018
4	19 Apr 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 04/2018	9	4 Okt 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 09/2018
5	14 Mei 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 05/2018	10	6 Dis 2018	Mesyuarat Suruhanjaya 10/2018

Butiran kehadiran anggota Suruhanjaya, di sepuluh mesyuarat Suruhanjaya itu disenaraikan di bawah:

Anggota Suruhanjaya	Jumlah kehadiran	Anggota Suruhanjaya	Jumlah kehadiran
Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah Ahmad (Bersara) ¹	5/5	Dato' Mah Weng Kwai	10/10
Nungsari Ahmad Radhi	10/10	Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung ³	5/5
Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim	7/10	Datuk Seri Long See Wool	10/10
Dato' Nik Azman Nik Abdul Majid ²	8/9	Dato' Fauziah Yaacob	10/10
		Dato' Ir. Dr. Shaik Hussein Mydin ⁴	5/5

¹ Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah Ahmad (Bersara) telah mengosongkan jawatannya sebagai Pengerusi Eksekutif MAVCOM dan digantikan oleh Nungsari Ahmad Radhi berkuat kuasa 1 Julai 2018

² Dato' Nik Azman Nik Abdul Majid telah bersara sebagai Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi pada 21 Oktober 2018 dan meletakkan jawatannya sebagai Anggota Suruhanjaya MAVCOM dan Pengerusi Jawatankuasa Perlindungan Pengguna

³ Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung telah meletak jawatan sebagai Anggota Suruhanjaya MAVCOM dan sebagai anggota Jawatankuasa Audit & Risiko, Jawatankuasa Pencalonan & Saraan dan Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian pada 30 Jun 2018

⁴ Dato' Ir. Dr. Shaik Hussein Mydin telah meletak jawatan sebagai Anggota Suruhanjaya MAVCOM dan sebagai anggota Jawatankuasa Perlindungan Pengguna pada 1 Julai 2018

Merujuk kepada seksyen 12(1) Akta 771, Suruhanjaya boleh menubuhkan jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau bermanfaat untuk membantu dalam melaksanakan fungsi Suruhanjaya. Seksyen 20(1) Akta 771 memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk mewakilkan fungsi dan kuasanya kepada seorang anggota Suruhanjaya atau suatu Jawatankuasa, dan fungsi serta kuasa yang diwakilkan tersebut hendaklah dilaksanakan dan dijalankan atas nama dan bagi pihak Suruhanjaya.

Jadual berikut menggariskan Jawatankuasa yang dibentuk oleh MAVCOM hingga tarikh ini dan gambaran keseluruhan bagi fungsi setiap Jawatankuasa:

Jawatankuasa Audit & Risiko (ARC)

Gambaran keseluruhan fungsi Jawatankuasa

Mengawasi dan mengkaji semula keberkesanan kawalan dalaman Suruhanjaya, pengurusan risiko serta sistem pematuhan pengawalseliaan, dan mengkaji semula penyata kewangannya.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 6

Anggota dan kehadiran

- | | |
|---|-----|
| • Dato' Fauziah Yaacob (Pengerusi) ⁷ | 6/6 |
| • Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung ³ | 1/1 |
| • Datuk Mohd Nasir Ahmad | 6/6 |

Jawatankuasa Pencalonan & Saraan (NRC)

Gambaran keseluruhan fungsi Jawatankuasa

Menilai calon untuk semua jawatan pengurus kanan serta merumuskan dan menilai pakej saraan dan emolumen untuk pihak Pengurusan.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 3

Anggota dan kehadiran

- | | |
|--|-----|
| • Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kassim (Pengerusi) | 3/3 |
| • Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung ³ | 1/1 |
| • Dato' Fauziah Yaacob | 3/3 |

Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara (LATRC)

Gambaran keseluruhan fungsi Jawatankuasa

Menilai cadangan pihak Pengurusan yang berkaitan dengan:

- apa-apa 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.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 13

Anggota dan kehadiran

- | | |
|--|-------|
| • Datuk Seri Long See Wool (Pengerusi) | 12/13 |
| • Nungsari Ahmad Radhi ⁵ | 8/9 |
| • Azmir Zain ⁶ | 10/10 |
| • Dato' Fauziah Yaacob ⁷ | 3/3 |

⁵ Nungsari Ahmad Radhi telah meletak jawatan sebagai anggota LATRC pada 15 Ogos 2018 apabila beliau mengambil alih jawatan sebagai Pengerusi Eksekutif MAVCOM

⁶ Azmir Zain telah meletak jawatan sebagai anggota LATRC pada 1 September 2018

⁷ Dato' Fauziah Yaacob telah dilantik sebagai anggota LATRC pada 6 September 2018

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.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 9

Anggota dan kehadiran

- Nungsari Ahmad Radhi (Pengerusi) ⁵ 9/9
- Dato' Mah Weng Kwai 8/9
- Datuk Seri Long See Wool 8/9
- Dr. Cassey Lee Hong Kim ⁸ 1/1

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.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 4

Anggota dan kehadiran

- Dato' Nik Azman Nik Abdul Majid (Pengerusi) ² 3/4
- Datuk Seri Long See Wool 4/4
- Dato' Ir. Dr. Shaik Hussein Mydin ⁴ 1/2

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 mengawasi pengendalian dan penyelesaian semua litigasi material dan pertanyaan atau prosiding pengawalseliaan yang melibatkan Suruhanjaya.

Bilangan mesyuarat pada tahun 2018 13

Anggota dan kehadiran

- Dato' Mah Weng Kwai (Pengerusi) 13/13
- Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung ³ 2/4
- Abdul Kadir Md. Kassim 12/13
- Ragunath Kesavan ⁹ 2/2

⁸ Dr. Cassey Lee Hong Kim telah dilantik sebagai anggota CEC pada 23 Oktober 2018

⁹ Ragunath Kesavan telah dilantik sebagai anggota LRDC pada 20 September 2018

Datuk Mohd Nasir Ahmad

Datuk Mohd Nasir Ahmad mempunyai pengalaman luas selama 40 tahun dalam bidang kewangan, perakaunan dan pengurusan. Kini, beliau berkhidmat sebagai Pengarah Bukan Eksekutif Kanan Bebas di CIMB Group Holdings Berhad. Beliau merupakan ahli Persatuan Akauntan Bertauliah (ACCA) dari United Kingdom dan merupakan seorang Akauntan Bertauliah dengan Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau juga memegang Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Kewangan) dari Universiti Kebangsaan Malaysia.

Abdul Kadir Md. Kassim

Abdul Kadir Md. Kassim memegang Ijazah Sarjana Muda Undang-Undang (Kepujian) dari University of Singapore. Beliau merupakan Peguam Kanan di firma guaman Messrs Kadir, Andri & Partners dan mempunyai lebih daripada 50 tahun pengalaman dalam bidang undang-undang.

Dr. Cassey Lee Hong Kim

Pada masa ini, Dr. Cassey Lee Hong Kim merupakan Felo Kanan dan Penyelaras Program Pengajian Ekonomi Serantau di ISEAS – Institut Yusof Ishak, Singapura. Sebelum menyertai ISEAS, Dr. Cassey Lee Hong Kim telah memegang jawatan akademik di Universiti Wollongong, Nottingham University Business School (Malaysia) dan Universiti Malaya. Beliau telah menerima ijazah PhD (Ekonomi) dari California University, Irvine. Dr. Cassey Lee Hong Kim mengkhusus dalam organisasi perindustrian. Beliau kini merupakan editor urusan untuk Journal of Southeast Asian Economies dan Editor Bersekutu bagi Journal of Economic Surveys dan Asian Economic Journal.

Ragunath Kesavan

Ragunath Kesavan ialah seorang Peguambela dan Peguamcara Badan Peguam Malaysia, sebelum dipilih untuk menyandang jawatan presiden Badan Peguam Malaysia pada tahun 2009 hingga 2011. Beliau merupakan seorang ahli panel Penimbang Tara dan Adjudikator Pusat Timbang Tara Antarabangsa Asia. Ragunath berkelulusan ijazah Sarjana Muda Undang-undang dari Wales University dan merupakan seorang Peguambela di The Honourable Society of Gray's Inn di London. Pada tahun 1990, beliau diterima masuk ke Badan Peguam England dan Wales. Ragunath berjaya memperoleh ijazah Sarjana Undang-undang pada tahun 1996 dan juga memegang Ijazah Sarjana Muda Sains dalam bidang Genetik dari Universiti Malaya. Beliau pernah berkhidmat sebagai anggota Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC) selama dua penggal dari tahun 2011 hingga 2016.





PENGERUSI EKSEKUTIF

Nungsari Ahmad Radhi

Nungsari Ahmad Radhi ialah Pengerusi Eksekutif MAVCOM. Beliau dilantik sebagai Anggota Suruhanjaya pada 1 Mac 2016 dan sebagai Pengerusi Eksekutif pada 1 Julai 2018. Beliau seorang ahli ekonomi terlatih dan sepanjang kerjaya beliau melebihi 30 tahun, beliau telah berkhidmat sebagai ahli akademik, perunding korporat, penyelidik ekonomi, Ahli Parlimen dan bertindak sebagai penasihat dasar. Beliau memegang ijazah Doktor Falsafah dalam bidang Ekonomi dari Purdue University dan turut menyumbang hasil penulisan beliau bagi akhbar The Edge sejak tahun 2000. Nungsari juga merupakan ahli Majlis Amanah Rakyat (MARA), Lembaga Pembiayaan Perumahan Sektor Awam dan pemegang amanah Institut Penyelidikan Khazanah.



Datuk Mohd Khairul Adib Abd Rahman

Berkuat kuasa dari 7 Januari 2019

Datuk Mohd Khairul Adib bin Abd Rahman kini berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha MoT. Beliau telah berkhidmat di Kementerian Pembangunan Usahawan, Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar (MOSTE), Kedutaan Malaysia di Jepun dan pejabat Suruhanjaya Tinggi Malaysia di London.

Sekembalinya ke tanah air, beliau berkhidmat di Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi (MOSTI) dan kemudiannya di Kementerian Pendidikan serta di Suruhanjaya Kebangsaan Malaysia bagi Pertubuhan Pelajaran, Sains, dan Kebudayaan Bangsa-Bangsa Bersatu (UNESCO), dan sebagai Titik Hubungan Negara Malaysia (Malaysian National Point of Contact) bagi Pertubuhan Pendidikan, Saintifik dan Kebudayaan Islam (ISESCO) Malaysia. Datuk Mohd Khairul Adib berkelulusan Sarjana Muda Sains (Kepujian) dan mempunyai Diploma Pascasiswazah dalam Pengurusan Awam. Beliau juga memegang Sarjana dalam Dasar Awam dari Saitama University di Jepun.



Datuk Seri Long See Wool

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat selama lebih daripada 34 tahun di MoT, di mana beliau telah mengkhusus dalam bidang penerbangan. Sepanjang beliau di MoT, beliau telah berkhidmat sebagai Penolong Setiausaha (Pengangkutan Udara) dan Ketua Penolong Setiausaha (Pembangunan Lapangan Terbang) Bahagian Udara. Beliau kemudiannya dilantik sebagai Setiausaha Bahagian Udara dari 16 Mei 2002 hingga 1 November 2006 dan selepas itu dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan). Jawatan terakhir beliau ialah 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



Dato' Mah Weng Kwai pernah berkhidmat sebagai bekas hakim di Mahkamah Tinggi Malaya dan Mahkamah Rayuan, serta sebagai Timbalan Pendakwaraya dan Peguam Kanan Persekutuan di Jabatan Peguam Negara, dan merupakan bekas Ahli Jawatankuasa Lembaga Kelayakan Profesion Undang-Undang dan Lembaga Disiplin Peguambela dan Peguamcara.

Dato' Mah pernah menyandang jawatan Presiden Majlis Peguam Malaysia (2001-2003) dan Presiden Persatuan Undang-undang bagi Asia dan Pasifik (LAWASIA) (2006-2008), dan kini berkhidmat sebagai seorang Perunding di firma undang-undang Tetuan MahWengKwai & Associates dan seorang Penimbang Tara dalam panel Pusat Timbang Tara Serantau Asian (AIAC). Dato' Mah telah diterima masuk ke Badan Peguam Inggeris sebagai seorang Peguam Bela pada tahun 1971 dan ke Badan Peguam Malaysia sebagai seorang Peguambela dan Peguamcara pada tahun 1972. Beliau juga memegang Ijazah Sarjana Undang-Undang dari Sydney University di mana beliau merupakan seorang Felo Majlis Senator. Dato' Mah juga berkhidmat sebagai seorang ahli Suruhanjaya di Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia dan Suruhanjaya Pelantikan Kehakiman.

Dato' Fauziah Yaacob



Dato' Fauziah Yaacob telah berkhidmat sebagai seorang ahli Lembaga Pengarah Prokhas Sdn. Bhd. Sepanjang kerjaya beliau dalam sektor perkhidmatan awam, beliau telah menyandang beberapa jawatan penting dalam Kementerian Kewangan, Kementerian Pendidikan, dan MoT. Jawatan terakhir beliau sebelum persaraannya daripada Perkhidmatan Awam pada tahun 2015 ialah sebagai Timbalan Ketua Setiausaha Perbendaharaan (Pelaburan). Dato' Fauziah juga pernah berkhidmat sebagai Pengurus Kanan di Kuala Lumpur International Airport Berhad dari tahun 1993 sehingga 1996. Beliau memegang beberapa ijazah dan diploma dari pelbagai institusi termasuk Liverpool University, Universiti Malaya, dan INTAN.



PENGERUSI EKSEKUTIF

Nungsari Ahmad Radhi

Profil mengenai Nungsari Ahmad Radhi boleh didapati di halaman 135 Laporan Tahunan ini.

Azmir Zain

KETUA PEGAWAI OPERASI



Selaras dengan peranannya sebagai Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Azmir Zain mengetuai pihak pengurusan MAVCOM dalam usaha pembangunan dan pengawalseliaan industri penerbangan Malaysia. Sebelum menyertai MAVCOM, beliau merupakan Pengarah Pelaburan di Khazanah Nasional Berhad di mana beliau menguruskan pelaburan-pelaburan khususnya dalam sektor penerbangan. Azmir memegang Ijazah Sarjana Muda Sastera Pengajian Undang-Undang dari Oxford University dan Sarjana Pentadbiran Perniagaan dari INSEAD. Beliau juga merupakan seorang Akauntan Berkanun Bersekutu dengan Institut Akauntan Berkanun di England dan Wales (ICAEW) dan seorang ahli MIA.

Germal Singh Khera

PENGARAH, PEMBANGUNAN PENERBANGAN



Germal Singh Khera mengetuai unit Pembangunan Penerbangan di MAVCOM. Pengalaman beliau dalam industri penerbangan telah mencecah 34 tahun bersama Malaysia Airlines, dengan jawatannya yang terakhir sebagai Naib Presiden Kanan, Bahagian Hal- Ehwal Antarabangsa. Pada tahun 2014, Germal menyertai AirAsia Berhad sebagai Ketua Perhubungan Pengawalseliaan dan Lapangan Terbang. Germal juga telah berkhidmat dalam pelbagai jawatankuasa dan lembaga agensi penerbangan, termasuk sebagai ahli jawatankuasa Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA), Jawatankuasa Aeropolitik Persatuan Syarikat Penerbangan Asia Pasifik (AAPA), Jawatankuasa Pengurusan oneworld dan Pengerusi Lembaga Perwakilan Penerbangan (Board of Airline Representatives) di Malaysia. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda Sastera (Ekonomi) dari Universiti Malaya dan Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Pemasaran) dari London University.

Pushpalatha Subramaniam

PENGARAH, HAL EHWAL PENGGUNA



Pushpalatha Subramaniam mengetuai Bahagian Hal Ehwal Pengguna di MAVCOM. Pushpa menerajui mekanisme penyelesaian bagi aduan pengguna serta inisiatif yang berkaitan dengan peningkatan kesedaran di kalangan pengguna terhadap hak mereka sebagai pengguna dalam sektor perkhidmatan penerbangan. Pushpa juga mengetuai perkembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang dan mengawasi pelaksanaan Rangka Kerja tersebut untuk memastikan bahawa keselesaan penumpang di lapangan terbang diperbaiki. Sebelum ini, Pushpa merupakan Naib Presiden Kanan yang bertanggungjawab terhadap pengalaman pelanggan di Malaysia Airlines, dan kemudiannya Ketua Pengalaman Pengguna di Standard Chartered Malaysia. Pushpa berpengalaman selama lebih daripada 25 tahun dalam industri penerbangan dengan kepakaran khusus dalam pengurusan hal-ehwal pengguna. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda dalam bidang Pengurusan dari Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. Beliau juga merupakan ahli Lembaga Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) selama lima tahun.

Wan Khatina Nawawi

PENGARAH, EKONOMI



Wan Khatina Nawawi menyertai MAVCOM sebagai Pengarah Ekonomi. Beliau merupakan bekas Pengarah Penyelidikan di Institut Penyelidikan Khazanah. Latar belakang Khatina menumpu kepada penyelidikan dan ekonomi dan beliau telah memegang pelbagai jawatan kanan penting seperti Penasihat Ekonomi di MyCC, Pengarah Penyelidikan dan Strategi Pelaburan di Khazanah Nasional Berhad dan Ahli Ekonomi Serantau Kanan Majlis Tindakan Ekonomi Negara (NEAC) di Jabatan Perdana Menteri. Beliau juga merupakan Ahli Ekonomi Serantau di SG Research, sebahagian daripada Kumpulan Perbankan Societe Generale. Khatina mendapat Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dalam Ekonomi Asia dan Sejarah Ekonomi dari Melbourne University, dan memiliki Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan dalam bidang Strategi dan Pengurusan Sektor Awam dari Melbourne Business School, Sarjana Pentadbiran Awam dari Harvard University, Sarjana Sastera dalam bidang Ekonomi untuk Undang-Undang Persaingan dan Doktor Falsafah dalam bidang Undang-Undang Persaingan dari King's College di London.

Wizan Wan Nawang

PENGARAH, KEWANGAN & PERKHIDMATAN KORPORAT



Wizan Wan Nawang mengetuai Unit Kewangan dan Perkhidmatan Korporat MAVCOM, dan mengawasi urusan kewangan dan fungsi perkhidmatan korporat Suruhanjaya termasuk bahagian pengurusan sumber manusia. Sebelum menyertai MAVCOM, Wizan merupakan Pengurus Kanan Kecemerlangan Perniagaan dan Kecemerlangan Berterusan Nestlé (NCE) di Nestlé Products Sdn. Bhd. di mana beliau bertanggungjawab untuk memaparkan dan menyelaraskan strategi dan inisiatif dalam Bahagian Kewangan dan Kawalan NCE Nestlé. Sepanjang perkhidmatan Wizan di syarikat Nestlé selama lebih daripada 20 tahun, beliau menyumbangkan kepakarannya dalam bidang kewangan dan pengurusan kepada Unit Audit Dalaman dan Unit Perniagaan Aiskrim dan Makanan Sejuk. Beliau kemudiannya ditugaskan ke Manila, Filipina selama empat tahun, di mana beliau menguruskan Perkhidmatan Kewangan untuk Zon Asia, Oceania, Afrika dan Timur Tengah Nestlé di AOA Perkhidmatan Perniagaan Nestlé, Manila. Wizan memegang Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dari Murdoch University dan Diploma Pascasiswazah dalam bidang Pengkomputeran Perniagaan dari Edith Cowan University di Perth, Australia.

Pengurusan dan pembangunan insan

Tenaga kerja Suruhanjaya terdiri daripada pelbagai latar belakang individu, daripada siswazah baharu kepada veteran industri. Pada akhir tahun 2018, terdapat sejumlah 61 orang pekerja, diwakili oleh 62 peratus wanita dan 38 peratus lelaki. Pada tahun ini, pengurusan modal insan Suruhanjaya memberi tumpuan kepada aspek-aspek seperti Pengurusan Kebolehan, Pembangunan Kepimpinan, Perancangan Penggantian, dan Keterlibatan Pekerja - semuanya dengan matlamat untuk memupuk bakat dalaman.

Bagi tujuan ini, MAVCOM telah mencapai kemajuan dalam membangunkan keupayaan tenaga pekerja, sementara memastikan keberkesanan pelaksanaan tanggungjawab serta pencapaian objektif Suruhanjaya. Pada tahun 2018, berdasarkan masa yang diambil oleh kakitangan yang menjalani sesi pembangunan, sejumlah 342 hari telah dikhususkan bagi sesi pembelajaran kelas intensif yang bertujuan untuk mengenal pasti, menilai dan mengasah bakat. Bilangan hari latihan atau persidangan yang dihadiri oleh kakitangan pada tahun 2018 digariskan seperti berikut:

Peringkat	Subjek Latihan / Persidangan			
	Penerbangan	Ekonomi	Pengguna	Korporat
Pengurusan Kanan	-	12 hari	4 hari	2 hari
Pengurusan Pertengahan	74 hari	51 hari	2 hari	67 hari
Sokongan	27 hari	49 hari	11 hari	43 hari

PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018



LAPORAN KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

Laporan Mengenai Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2018 dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut, ringkasan polisi perakaunan yang signifikan dan nota kepada penyata kewangan seperti dinyatakan pada muka surat 4 hingga 22.

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

Asas Kepada Pendapat

Saya telah melaksanakan pengauditan berdasarkan Akta Audit 1957 dan *The International Standards of Supreme Audit Institutions*. Tanggungjawab saya diuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam laporan 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 *The International Standards of Supreme Audit Institutions*.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Laporan Juruaudit Mengenainya

Anggota 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 Laporan 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), 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 adalah 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 Laporan Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut *The 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 *The International Standards of Supreme Audit Institutions*, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- a. Mengetahui 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 Laporan 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 Laporan Juruaudit.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia memberi gambaran yang saksama.

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

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

Berdasarkan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 (Akta A1559), saya juga melaporkan bahawa pada pendapat saya, rekod perakaunan dan rekod lain yang dikehendaki Akta untuk disimpan oleh Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah disimpan dengan sempurna menurut peruntukan Akta.

Hal-hal Lain

Laporan ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan laporan ini.



(MOHD NASRI BIN MOHD NASIR)
b.p. KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

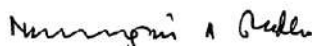
PUTRAJAYA
23 OGOS 2019



PENYATA Pengerusi dan Seorang Anggota SURUHANJAYA

Kami, Dr. Nungsari Ahmad Radhi dan Dato' Fauziah binti Yaacob, yang merupakan Pengerusi 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 2018 dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



DR. NUNGSARI AHMAD RADHI
Pengerusi Eksekutif

Tarikh: 8 OGOS 2019
Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Anggota Suruhanjaya

Tarikh: 8 OGOS 2019
Kuala Lumpur

PERAKUAN BERKANUN

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

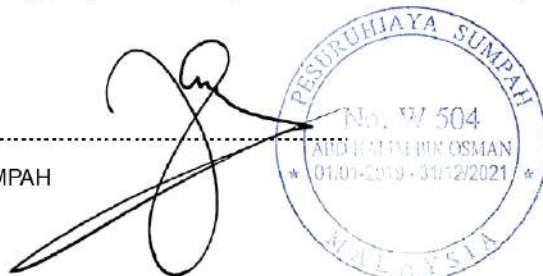
Saya, Wan Ahmad Wizan bin Wan Nawang, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Kedudukan 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.



WAN AHMAD WIZAN BIN WAN NAWANG

Sebenarnya dan sesungguhnya diakui oleh penama di atas di Kuala Lumpur di hadapan saya, pada 19 OGOS 2019.

PESURUHJAYA SUMPAAH



The block contains a handwritten signature and a circular official stamp. The stamp is from the 'PESURUHJAYA SUMPAAH' (Commissioner of Oaths) and includes the name 'ARIF HATTIN BIN OSMAN', the number 'No. W 504', and the validity period '01/01/2019 - 31/12/2021'. The signature is written over the stamp.

Lot 114, Tingkat Bawah,
Bangunan Medan Mara,
50050 Jalan Raja Laut,
Kuala Lumpur.

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2018

	Nota	2018 RM	2017 RM
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	5	1,344,916	1,939,741
Aset tak ketara	6	400,403	531,356
Jumlah Aset bukan semasa		1,745,319	2,471,097
ASET SEMASA			
Tunai dan kesetaraan tunai	7	23,766,454	31,965,907
Caj belum terima		8,456,402	-
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	8	1,260,613	1,849,436
Jumlah aset semasa		33,483,469	33,815,343
JUMLAH ASET		35,228,788	36,286,440
RIZAB			
Lebihan terkumpul		33,470,161	33,229,967
		33,470,161	33,229,967
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Liabiliti pajakan	9	-	56,349
Jumlah liabiliti bukan semasa		-	56,349
LIABILITI SEMASA			
Liabiliti pajakan	9	25,264	96,683
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	10	1,692,338	2,580,441
Peruntukan cukai		41,025	323,000
Jumlah liabiliti semasa		1,758,627	3,000,124
JUMLAH LIABILITI		1,758,627	3,056,473
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		35,228,788	36,286,440

PENYATA PRESTASI KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

	Nota	2018 RM	2017 RM
PENDAPATAN			
		24,768,760	-
Urus niaga bukan pertukaran	Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan		
	Geran pelancaran	-	30,000,000
	Penalti	320,000	-
	Pendapatan faedah	1,130,181	1,471,526
Urus niaga pertukaran	Keuntungan pelupusan aset	7,998	-
	Perbelanjaan lain	3,257	4,203
Jumlah pendapatan		26,230,196	31,475,729
Pelunasan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	11	185,265,411	-
		211,495,607	31,475,729
PERBELANJAAN			
Perbelanjaan kakitangan	12	(14,344,369)	(13,645,654)
Perbelanjaan operasi lain	13	(11,393,251)	(9,365,273)
Jumlah perbelanjaan		(25,737,620)	(23,010,927)
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	11	(185,265,411)	-
Kos pembiayaan		(9,182)	(7,753)
Lebihan sebelum cukai		483,394	8,457,049
Perbelanjaan cukai	14	(243,200)	(327,234)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		240,194	8,129,815

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

	2018 RM	2017 RM
LEBIHAN TERKUMPUL		
Pada 1 Januari	33,229,967	25,100,152
Lebihan selepas cukai tahun semasa	240,194	8,129,815
Pada 31 Disember	33,470,161	33,229,967

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

		2018 RM	2017 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI			
Lebihan sebelum cukai		483,394	8,457,049
	Susut nilai hartanah dan peralatan	770,990	809,325
	Pelunasan aset tak ketara	357,585	323,967
Pelarasan bagi	Kos pembiayaan	9,182	7,753
	Keuntungan pelupusan aset	(7,998)	-
	Perbelanjaan hartanah dan peralatan	2,715	13,236
Lebihan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja		1,615,868	9,611,330
	Caj belum terima	(8,456,402)	-
Perubahan dalam modal kerja	Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	588,823	(888,557)
	Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	(888,103)	223,227
Tunai bersih daripada aktiviti operasi		(7,139,814)	8,946,000
Bayaran cukai		(525,175)	(180,234)
Tunai bersih daripada aktiviti operasi		(7,664,989)	8,765,766
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN			
Pembelian hartanah dan peralatan		(280,882)	(110,057)
Pembelian aset tak ketara		(226,632)	(184,313)
Hasil pelupusan aset		110,000	-
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan		(397,514)	(294,370)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN			
Faedah yang dibayar ke atas liabiliti pajakan		(9,182)	(7,753)
Pembayaran balik liabiliti pajakan		(127,768)	(96,683)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pembiayaan		(136,950)	(104,436)
(PENURUNAN) / PENINGKATAN BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI		(8,199,453)	8,366,960
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN		31,965,907	23,598,947
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN		23,766,454	31,965,907

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN AMAUN SEBENAR

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

----- Amaun Bajet -----				
2018	Asal RM	Akhir RM	Amaun Sebenar RM	Perbezaan RM
PENDAPATAN				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	185,265,411	185,265,411	185,265,411	-
Jumlah	185,265,411	185,265,411	185,265,411	
PERBELANJAAN				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	185,265,411	185,265,411	185,265,411	-
Jumlah	185,265,411	185,265,411	185,265,411	

MAVCOM telah melancarkan pengurusan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam pada 1 Januari 2018 seperti yang telah termaktub di bawah Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2018

1 MAKLUMAT UMUM

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ("Suruhanjaya") telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 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 8 Ogos 2019.

2 ASAS PENYEDIAAN

Penyata kewangan Suruhanjaya telah disediakan mengikut asas akruan Piawai Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS). Suruhanjaya telah memperoleh kelulusan daripada pihak Jabatan Akauntan Negara Malaysia (JANM) pada 24 November 2017 untuk menggunakan MPSAS daripada tahun kewangan berakhir 31 Disember 2017.

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 disusun 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.

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 ditanggung.

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) Geran pelancaran

Geran pelancaran daripada Kerajaan Malaysia yang tidak dikenakan syarat-syarat masa hadapan diambilkira sebagai hasil. Geran perlanaran ini akan direkod pada nilai saksama aset yang diterima.

(b) 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.

(c) 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.

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 pajak kewangan dan operasi.

Suruhanjaya mengklasifikasikan pajak sebagai pajak kewangan atau pajak operasi berdasarkan kriteria sejauh mana risiko dan ganjaran berkaitan dengan pemilikan aset sandaran. Sebagai penerima pajak, Suruhanjaya mengiktiraf pajak sebagai pajak 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. Pajak diklasifikasikan sebagai pajak kewangan jika tempoh pajak adalah untuk sekurang-kurangnya 75% daripada hayat ekonomi aset sandaran, nilai kini bayaran pajak adalah sekurang-kurangnya 90% daripada nilai saksama aset sandaran, atau aset yang dikenal pasti dalam pajak adalah aset khusus yang hanya boleh digunakan secara berkesan oleh penerima pajak. Semua pajak lain yang tidak mengakibatkan perpindahan besar risiko dan ganjaran diklasifikasikan sebagai pajak 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

2018	Pengubahsuaian RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat RM	Peralatan komputer RM	JUMLAH RM
KOS					
Pada 1 Januari 2018	318,530	328,188	2,318,817	357,029	3,322,564
Tambahan	43,528	163,259	51,618	22,477	280,882
Pengelasan semula/perbelanjaan	-	-	(1,422)	(1,293)	(2,715)
Pelupusan	-	(180,000)	-	(55,003)	(235,003)
Pada 31 Disember 2018	362,058	311,447	2,369,013	323,210	3,365,728
SUSUT NILAI TERKUMPUL					
Pada 1 Januari 2018	177,789	103,926	917,020	184,088	1,382,823
Susut nilai semasa	118,255	64,243	469,133	119,359	770,990
Pelupusan	-	(78,000)	-	(55,001)	(133,001)
Pada 31 Disember 2018	296,044	90,169	1,386,153	248,446	2,020,812
NILAI BUKU BERSIH					
Pada 31 Disember 2018	66,014	221,278	982,860	74,764	1,344,916

Kenderaan bermotor dengan nilai buku bersih sebanyak RM69,237 telah dicagarkan sebagai jaminan untuk pinjaman sewa beli yang diambil daripada bank Suruhanjaya.

2017	Pengubahsuaian RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat RM	Peralatan komputer RM	JUMLAH RM
KOS					
Pada 1 Januari 2017	306,296	329,488	2,280,231	309,728	3,225,743
Tambahan	27,748	-	35,008	47,301	110,057
Pengelasan semula/perbelanjaan	(15,514)	(1,300)	3,578	-	(13,236)
Pada 31 Disember 2017	318,530	328,188	2,318,817	357,029	3,322,564
SUSUT NILAI TERKUMPUL					
Pada 1 Januari 2017	24,578	38,440	438,609	71,871	573,498
Susut nilai semasa	153,211	65,486	478,411	112,217	809,325
Pada 31 Disember 2017	177,789	103,926	917,020	184,088	1,382,823
NILAI BUKU BERSIH					
Pada 31 Disember 2017	140,741	224,262	1,401,797	172,941	1,939,741

Kenderaan bermotor dengan nilai buku bersih sebanyak RM220,887 telah dicagarkan sebagai jaminan untuk pinjaman sewa beli yang diambil daripada bank Suruhanjaya.

6 ASET TAK KETARA

2018	Perisian komputer RM	Kerja dalam pelaksanaan RM	JUMLAH RM
KOS			
Pada 1 Januari 2018	1,082,609	-	1,082,609
Tambahan	77,419	149,213	226,632
Pada 31 Disember 2018	1,160,028	149,213	1,309,241
PELUNASAN TERKUMPUL			
Pada 1 Januari 2018	551,253	-	551,253
Pelunasan semasa	357,585	-	357,585
Pada 31 Disember 2018	908,838	-	908,838
NILAI BUKU BERSIH			
Pada 31 Disember 2018	251,190	149,213	400,403

2017	Perisian komputer RM	Kerja dalam pelaksanaan RM	JUMLAH RM
KOS			
Pada 1 Januari 2017	898,296	-	898,296
Tambahan	184,313	-	184,313
Pada 31 Disember 2017	1,082,609	-	1,082,609
PELUNASAN TERKUMPUL			
Pada 1 Januari 2017	227,286	-	227,286
Pelunasan semasa	323,967	-	323,967
Pada 31 Disember 2017	551,253	-	551,253
NILAI BUKU BERSIH			
Pada 31 Disember 2017	531,356	-	531,356

7 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2018 RM	2017 RM
Tunai dan baki bank	2,923,051	165,907
Depositi dengan bank berlesen	20,843,403	31,800,000
	23,766,454	31,965,907

Depositi yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2019 dan Jun 2019 (2017: antara Januari 2018 dan Februari 2018) dan kadar faedah antara 3.87% ke 4.00% (2017: antara 3.20% ke 3.90%).

8 DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2018 RM	2017 RM
Deposit	488,933	468,033
Bayaran terdahulu	549,598	420,863
Faedah belum terima	222,082	960,540
	<u>1,260,613</u>	<u>1,849,436</u>

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.

9 LIABILITI PAJAKAN

	2018 RM	2017 RM
Amaun dibawa bersih termasuk kelas hartanah dan peralatan - Kenderaan bermotor:	69,237	220,887
LIABILITI PAJAKAN BUKAN SEMASA		
Pada awal tempoh	56,349	153,032
Pindahan kepada liabiliti pajakan semasa	(56,349)	(96,683)
Baki pada 31 Disember	<u>-</u>	<u>56,349</u>
LIABILITI PAJAKAN SEMASA		
Pada awal tempoh	96,683	96,683
Pelupusan	(48,866)	-
Pembayaran balik	(78,902)	(96,683)
Pindahan daripada liabiliti pajakan bukan semasa	56,349	96,683
Baki pada 31 Disember	<u>25,264</u>	<u>96,683</u>
JUMLAH LIABILITI PAJAKAN	<u>25,264</u>	<u>153,032</u>
BAYARAN PAJAKAN MASA HADAPAN YANG PERLU DIBAYAR:		
Tidak lewat daripada satu tahun	27,303	104,436
Lebih daripada satu tahun hingga lima tahun	<u>-</u>	<u>60,872</u>
JUMLAH BAYARAN PAJAKAN MINIMUM MASA HADAPAN	<u>27,303</u>	<u>165,308</u>
TOLAK: CAJ PEMBIAYAAN MASA HADAPAN	<u>(2,039)</u>	<u>(12,276)</u>
NILAI KINI BAYARAN PAJAKAN	<u>25,264</u>	<u>153,032</u>

10 PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2018 RM	2017 RM
Perbelanjaan terakru	1,561,652	2,336,093
Pemiutang lain	130,686	244,348
	1,692,338	2,580,441

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

11 PELUNASAN DAN PERBELANJAAN KUMPULAN WANG PERKHIDMATAN AWAM

Sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2018, MAVCOM telah menerima peruntukan sebanyak RM185,265,411 daripada Kementerian Pengangkutan 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 2018 sebagai pembayaran balik bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam.

12 PERBELANJAAN KAKITANGAN	2018 RM	2017 RM
Gaji dan elaun	11,428,517	10,750,909
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,694,090	1,457,418
Latihan kepada kakitangan	479,041	814,463
Manfaat kakitangan	742,721	622,864
	14,344,369	13,645,654

13 PERBELANJAAN OPERASI LAIN

	2018 RM	2017 RM
KOS PENUBUHAN		
Susut nilai hartanah dan peralatan	770,990	809,325
Pelunasan aset tak ketara	357,585	323,967
Sewa premis	1,330,208	1,375,630
Perbelanjaan utiliti	106,461	101,855
	2,565,244	2,610,777
PERBELANJAAN PENTADBIRAN DAN UMUM		
Fi profesional	4,161,258	2,291,632
Lesen dan caj	700,125	79,503
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	895,374	850,006
Perbelanjaan komunikasi	197,631	184,096

PERBELANJAAN PENTADBIRAN DAN UMUM (SAMBUNGAN)		2018 RM	2017 RM
Percetakan dan alat tulis		199,608	213,385
Perjalanan dan penginapan		1,109,070	1,484,590
Buku dan langganan		494,242	512,071
Penyelenggaraan dan sokongan IT		146,218	187,325
Kempen promosi dan kesedaran		452,820	614,549
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum		471,661	337,339
		8,828,007	6,754,496
JUMLAH PERBELANJAAN OPERASI LAIN		11,393,251	9,365,273

14 PERBELANJAAN CUKAI		2018 RM	2017 RM
PERBELANJAAN CUKAI PENDAPATAN SEMASA		243,200	327,234
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:			
Lebih sebelum cukai		483,394	8,457,049
Cukai atas pendapatan berkanun pada kadar sebanyak 24%		116,015	2,029,692
Kesan cukai bagi	Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(6,023,222)	(7,201,009)
	Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	6,179,232	5,524,483
	Pendapatan tertakluk pada kadar cukai rendah	(30,000)	(30,000)
	Kurangan peruntukan pada tahun sebelum	1,175	4,234
	Lain-lain	-	(166)
PERBELANJAAN CUKAI		243,200	327,234

15 KOMITMEN LIABILITI

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

	2018 RM	2017 RM
BAYARAN PAJAKAN MINIMUM MASA HADAPAN		
Tidak lebih daripada satu tahun	1,392,612	1,375,630
Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	2,771,076	-
JUMLAH KOMITMEN PAJAKAN PERLU DIBAYAR	4,163,688	1,375,630
PEMBAYARAN PAJAKAN DIAMBILKIRA SEBAGAI PERBELANJAAN	1,345,061	1,375,630

16 KOMITMEN MODAL

	2018 RM	2017 RM
Diluluskan dan dikontrakkan	50,670	70,405

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:

	2018 RM	2017 RM
Jumlah ganjaran	1,238,222	1,811,090
Bilangan anggota pengurusan utama	5	9

19 JAN

Menerbitkan Garis Panduan Takrif Pasaran Perkhidmatan Penerbangan, Garis Panduan Perjanjian Antipersaingan dan Garis Panduan Penyalahgunaan Kedudukan Dominan.

9 FEB

Mengeluarkan Kertas Maklumat mengenai Rangka Kerja Caj Aeronautikal yang bertujuan untuk digunakan sebagai metodologi jangka panjang bagi penetapan caj lapangan terbang untuk semua lapangan terbang komersial di Malaysia.

27 FEB

Mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai cadangan pindaan dan penambahbaikan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC).

6&7 MAC

Mengadakan sesi pengajaran media di Kuala Lumpur sebagai wadah maklumat industri penerbangan untuk para wartawan.

20 APR

Menerbitkan Garis Panduan Penilaian Substantif Percantuman dan Garis Panduan Pemberitahuan dan Permohonan bagi Suatu Percantuman yang Dijangka atau Percantuman Persaingan.

1 MEI

Melaksanakan Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan menurut subseksyen 18(2)(fa) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 77f].

18 MEI

Mengeluarkan kertas rundingan mengenai "Garis Panduan Penentuan Penalti Kewangan" dan "Garis Panduan Rejim Kelonggaran".

28 MEI

Menerbitkan Laporan Industri dua kali setahun "Waypoint" mengenai tinjauan industri penerbangan, disertakan bersama Kertas Teknikal tentang kesalinghubungan udara (*connectivity*).

20 JUL

Pelantikan Nungsari Ahmad Radhi sebagai Pengerusi Eksekutif baharu MAVCOM.



13 OGOS

Mengeluarkan Kertas Teknikal yang menganalisis corak tambang udara untuk penerbangan domestik di Malaysia semasa musim puncak terpilih.

13 OGOS

Pembaharuan suatu Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) kepada Malindo Airways Sdn. Bhd.

14 OGOS

Pelancaran AeroFile, suatu sistem pemfailan automatik untuk permohonan permit pendaratan bagi penerbangan komersial yang beroperasi ke atau dari Malaysia, oleh Timbalan Menteri Pengangkutan Malaysia, Dato' Kamarudin Jaffar.

18 SEPT

Menjalankan kaji selidik Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) untuk memahami keperluan penerbangan bagi penduduk luar bandar di Sabah dan Sarawak.

19 SEPT

Mengeluarkan edisi keempat Laporan Pengguna, yang menunjukkan peningkatan tahap kesedaran hak pengguna di kalangan para penumpang.

10 OKT

Mengeluarkan suatu ASL kepada My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.

19 OKT

Mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai Rangka Kerja Caj Aeronautikal yang merupakan sebahagian daripada proses rundingan bersama pihak berkepentingan, disamping mengemaskini kemajuan Rangka Kerja ini.



12 MAC

Mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai "Garis Panduan Penilaian Substantif Percantuman" dan "Garis Panduan Prosedur Pemberitahuan dan Permohonan bagi Percantuman yang Dijangka atau Percantuman".

13 MAC

Mengeluarkan edisi ketiga Laporan Pengguna, yang memberikan pandangan mendalam tentang aduan yang sering dibuat terhadap syarikat penerbangan dan lapangan terbang.

13&27 MAC

Mengadakan sesi pengajaran media di Sabah dan Sarawak sebagai wadah maklumat industri penerbangan untuk para wartawan.

15 MAC

Mengadakan sesi rundingan pertama dengan pihak berkepentingan mengenai Pelan Induk Ekonomi untuk industri penerbangan awam Malaysia. Sesi rundingan kedua dijalankan pada bulan Jun dan sesi akhir dijalankan pada bulan November.

8 JUN

Mengeluarkan kenyataan bahawa kebajikan pengguna dan pampasan yang adil mesti diberi keutamaan dalam pengutukan Hak Trafik Udara.

10 JUN

Memberikan penjelasan bahawa MAVCOM menafikan pengujian Kapal Terbang DA424M-NG Diamond.

22 JUN

Menerbitkan Garis Panduan Penentuan Penalti Kewangan dan Garis Panduan Rejim Kelonggaran.

28 JUN

Pelancaran FlySmart, suatu inisiatif hak pengguna oleh MAVCOM, oleh Menteri Pengangkutan Anthony Loke Siew Fook.

1 SEPT

Lapan unsur kualiti perkhidmatan dalam Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang telah dilaksanakan pada 1 September 2018 dan 1 Oktober 2018 di Lapangan Terbang Antarabangsa KL (kedua-dua terminal KLIA dan klia2).

5 SEPT

Menjalankan sebuah kaji selidik pengguna untuk menilai tahap kesedaran pengguna mengenai hak pengguna penerbangan dan kualiti perkhidmatan syarikat penerbangan serta lapangan terbang.

5 SEPT

Menganjurkan suatu bengkel mengenai pentakrifan pasaran dalam analisis persaingan bersama Pertubuhan Kerjasama dan Pembangunan Ekonomi (OECD).

13 SEPT

Pembaharuan suatu ASL kepada FlyFirefly Sdn. Bhd.

2 NOV

Mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai permohonan pengecualian individu untuk usaha sama antara Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG.

22 NOV

Mengeluarkan edisi ketiga Waypoint, disertakan bersama Kertas Teknikal tentang Perjanjian Perkhidmatan Udara dan Ulasan Belanjawan 2019.

4 DIS

Mengumumkan penalti kewangan yang dikenakan ke atas AirAsia dan AirAsia X kerana mengiklankan harga tambang udara yang mengelirukan.

12 DIS

Pembaharuan suatu ASL untuk MASwings Sdn. Bhd.

SENARAI PEMEGANG LESEN DAN PERMIT

SETAKAT TAHUN 2018

Senarai pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Kod IATA	Jenis perkhidmatan	Tarikh penguatkuasaan ASL	Tarikh tamat tempoh ASL
1	Malaysia Airlines Berhad*	MH	Penerbangan penumpang berjadual	1 Sept 2015	31 Ogos 2020
2	AirAsia Berhad	AK	Penerbangan penumpang berjadual	1 Okt 2016	30 Sept 2021
3	AirAsia X Berhad	D7	Penerbangan penumpang berjadual	1 Okt 2016	30 Sept 2019
4	MASwings Sdn. Bhd.	MY	Penerbangan penumpang berjadual	1 Okt 2016	31 Dis 2018
5	Raya Airways Sdn. Bhd.	TH	Penerbangan kargo berjadual	1 Okt 2016	30 Nov 2019
6	Malindo Airways Sdn. Bhd.	OD	Penerbangan penumpang berjadual	1 Sept 2018	31 Ogos 2019
7	FlyFirefly Sdn. Bhd.	FY	Penerbangan penumpang berjadual	17 Sept 2018	16 Sept 2019
8	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.	N7	Penerbangan kargo berjadual	10 Okt 2018	9 Okt 2021

*ASL telah diberikan kepada syarikat penerbangan sebelum penubuhan MAVCOM dan syarikat penerbangan telah dibenarkan untuk beroperasi selaras dengan seksyen 100 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]

Senarai pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) (Kelulusan Bersyarat) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan	Jenis pesawat*	Tarikh penguatkuasaan Kelulusan Bersyarat	Tarikh tamat tempoh Kelulusan Bersyarat
1	Hijrah Biru Sdn. Bhd.	Penerbangan penumpang berjadual	(F)	1 Jun 2018	31 Mei 2019

* (F) Fixed-wing

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan	Jenis pesawat*	Tarikh penguatkuasaan ASP	Tarikh tamat tempoh ASP
1	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.	Minyak dan gas	(R)	1 Jul 2016	30 Jun 2019
2	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Penerbangan catar kargo	(R)	1 Jan 2017	31 Dis 2019
3	MHS Aviation Berhad	Minyak dan gas	(F) (R)	1 Jan 2017	31 Dis 2018
4	Afjets Sdn. Bhd.	Kerja udara	(F) (R)	1 Feb 2017	31 Jan 2020
5	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F) (R)	1 Feb 2017	31 Jan 2020
6	Airod Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(R)	13 Feb 2017	12 Feb 2020
7	Prima Air Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F)	6 Mac 2017	5 Mac 2019
8	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F) (R)	8 Mac 2017	7 Mac 2019
9	flyGlobal Charter Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F)	17 Jul 2017	16 Jul 2019
10	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.	Penerbangan santai	(B)	1 Ogos 2017	31 Jul 2019

* (F) Fixed-wing (R) Rotary-wing (B) Belon udara

1 daripada 2

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) setakat 31 Disember 2018 (sambungan)

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan	Jenis pesawat*	Tarikh penguatkuasaan ASP	Tarikh tamat tempoh ASP
11	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.	Pengukuran, pemerhatian dan rondaan	(R)	8 Feb 2018	7 Feb 2019
12	Hevilift (M) Sdn. Bhd.	Minyak dan gas	(R)	1 Mac 2018	29 Feb 2020
13	Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F)	1 Mei 2018	30 Apr 2023
14	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(R)	8 Jun 2018	7 Jun 2021
15	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Minyak dan gas	(R)	1 Jul 2018	30 Jun 2022
16	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd.	Penerbangan catar kargo atas permintaan	(F)	1 Sept 2018	31 Ogos 2021
17	Cempaka Helicopter Sdn. Bhd.	Penerbangan santai	(R)	1 Okt 2018	30 Sept 2019
18	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kerja udara	(F) (R)	1 Okt 2018	30 Sept 2020
19	Helistar Resources Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(R)	1 Dis 2018	30 Nov 2020

* (F) Fixed-wing (R) Rotary-wing

2 daripada 2

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) (Kelulusan Bersyarat) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan	Jenis pesawat*	Tarikh penguatkuasaan Kelulusan Bersyarat	Tarikh tamat tempoh Kelulusan Bersyarat
1	APFT Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar yang tidak berjadual	(R)	15 Sept 2018	14 Sept 2019
2	Executive Jets Asia Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F)	1 Okt 2018	31 Mac 2019
3	Asia Jets Partners (M) Sdn. Bhd.	Penerbangan catar atas permintaan	(F)	1 Nov 2018	30 Apr 2019

* (F) Fixed-wing (R) Rotary-wing

Senarai pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Aerodrom	Tarikh tamat tempoh AOL
1	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.	Tanjung Manis STOLport, Sarawak	23 Dis 2020
2	Sanzbury Stead Sdn. Bhd.	Lapangan Terbang Kerteh, Terengganu	30 Jun 2021
3	Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd.*	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai, Johor Bahru	31 Okt 2023
4	Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.*	Lapangan Terbang Antarabangsa KL	9 Feb 2034
5	Malaysia Airports Sdn. Bhd.*	Kesemua lapangan terbang komersial di Malaysia kecuali: - Lapangan Terbang Antarabangsa Senai; - Lapangan Terbang Kerteh; - Tanjung Manis STOLport; dan - Lapangan Terbang Antarabangsa KL	11 Feb 2034

*AOL telah diberikan sebelum penubuhan MAVCOM dan diberi kebenaran beroperasi selaras dengan seksyen 100 Akta 771

Senarai pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan*	Tarikh penguatkuasaan GHL	Tarikh tamat tempoh GHL
1	Brahim's Sats Food Services Sdn. Bhd.		1 Sept 2016	28 Feb 2021
2	Aerodarat Services Sdn. Bhd.		1 Mac 2017	28 Feb 2021
3	Jet Fuels Sdn. Bhd.		1 Jun 2017	31 Mei 2020
4	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.		1 Jun 2017	31 Mei 2019
5	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.		1 Jun 2017	31 Mei 2019
6	Skypark FBO Malaysia Sd. Bhd.		1 Jun 2017	31 Mei 2020
7	Smooth Route Sdn. Bhd.		1 Jun 2017	31 Mei 2019
8	Ground Team Red Sdn. Bhd.		1 Sept 2017	31 Ogos 2021
9	POS Aviation Sdn. Bhd.	 	1 Nov 2017	30 Okt 2020
10	Petron Malaysia Refining and Marketing Sdn. Bhd.		1 Jan 2018	31 Mei 2023
11	Aerohandlers Sdn. Bhd.		1 Feb 2018	31 Jan 2020
12	Malindo Airways Sdn. Bhd.		1 Feb 2018	31 Jan 2019
13	MAS Awana Sdn. Bhd.		1 Feb 2018	31 Jan 2021
14	Petronas Dagangan Berhad		1 Feb 2018	28 Feb 2023
15	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.		1 Mac 2018	28 Feb 2021
16	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.		1 Apr 2018	31 Mei 2021
17	Total Megalink Sdn. Bhd.		1 Apr 2018	31 Mac 2019
18	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.		1 Mei 2018	30 Apr 2019
19	Elite Jets Sdn. Bhd.		1 Mei 2018	30 Apr 2020
20	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.		1 Mei 2018	30 Apr 2020
21	Safeair Technical Sdn. Bhd.		1 Mei 2018	30 Apr 2019
22	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2019
23	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2020
24	D'viation Technics Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2019
25	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2022
26	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2020
27	Raya Airways Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2020
28	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2023
29	Shell Timur Sdn. Bhd.		1 Jun 2018	31 Mei 2023

*  Pengendalian darat am  Pengisian minyak  Katering

Senarai pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) (Kelulusan Bersyarat) setakat 31 Disember 2018

No.	Nama syarikat	Jenis perkhidmatan	Tarikh penguatkuasaan Kelulusan Bersyarat	Tarikh tamat tempoh Kelulusan Bersyarat
1	Select Fine Foods Sdn. Bhd.	Katering	1 Feb 2018	31 Jan 2019
2	MAB Kargo Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	15 Feb 2018	14 Sept 2019

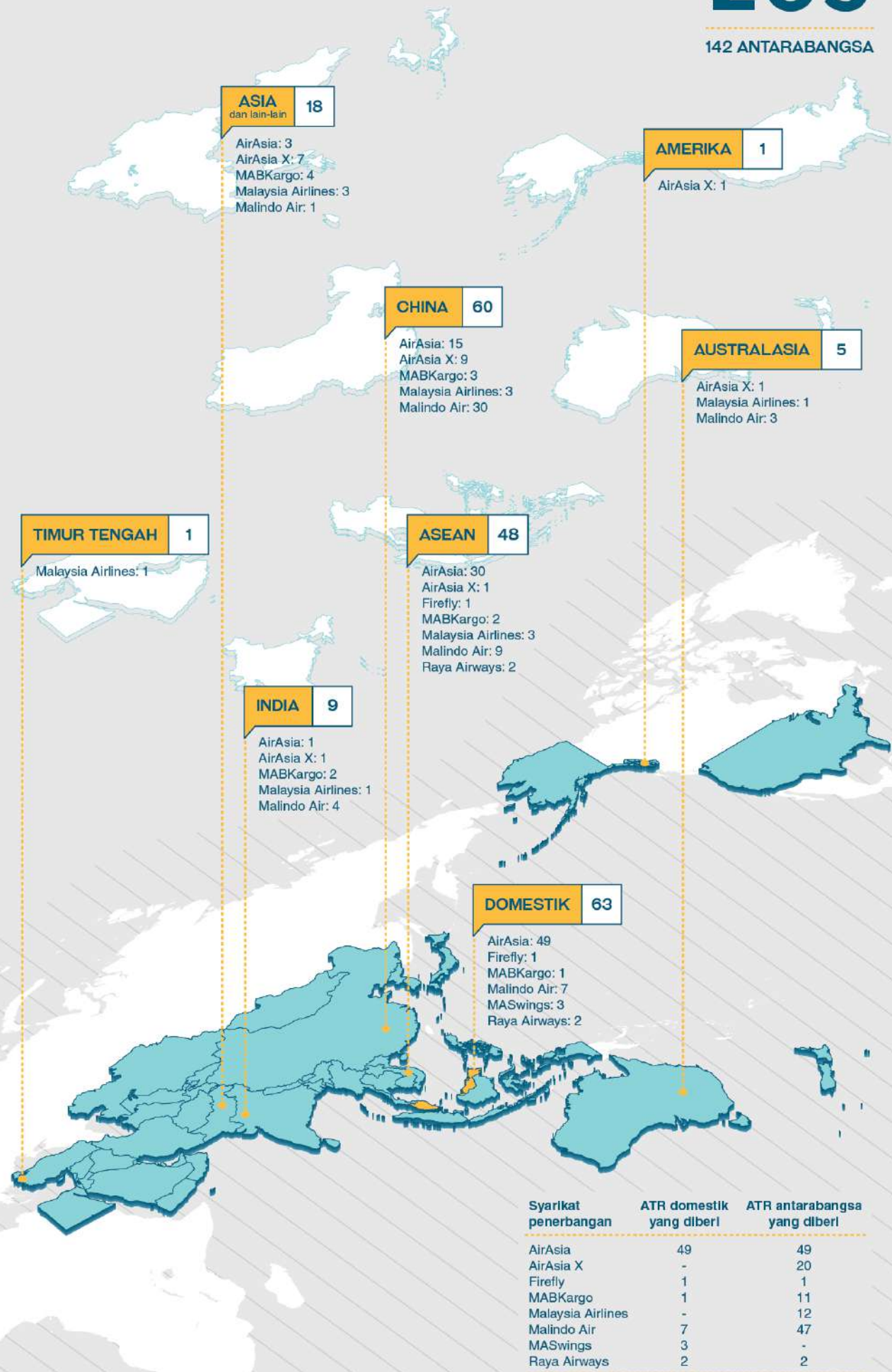
HAK TRAFIK UDARA (ATR)

YANG DIBERI OLEH MAVCOM PADA TAHUN 2018

JUMLAH

205

142 ANTARABANGSA

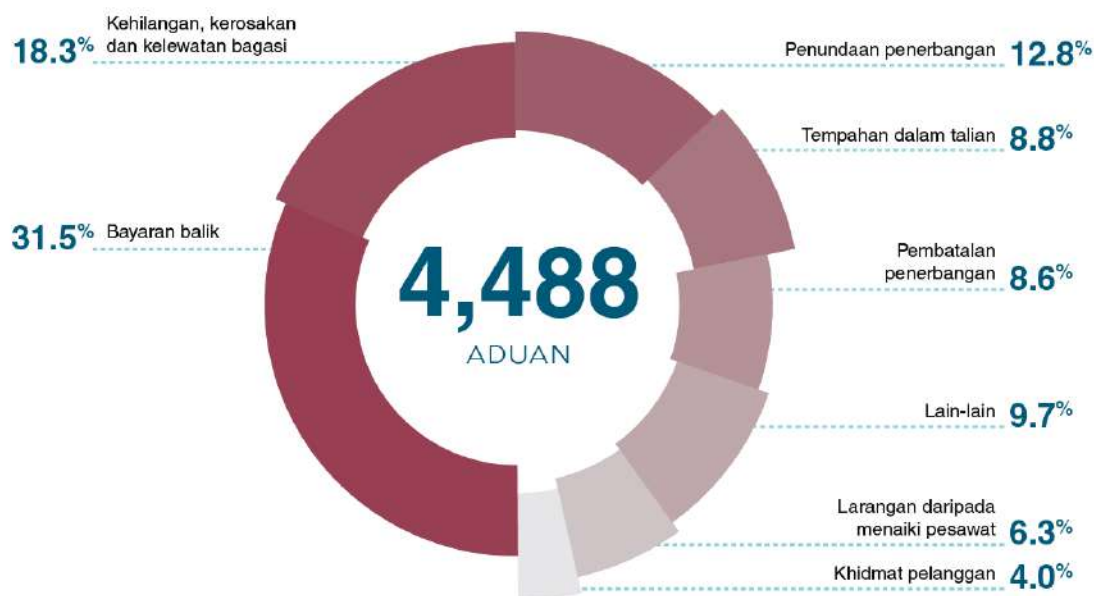


Syarikat penerbangan	ATR domestik yang diberi	ATR antarabangsa yang diberi
AirAsia	49	49
AirAsia X	-	20
Firefly	1	1
MABKargo	1	11
Malaysia Airlines	-	12
Malindo Air	7	47
MASwings	3	-
Raya Airways	2	2

PENGURUSAN ADUAN DAN JAMINAN KUALITI

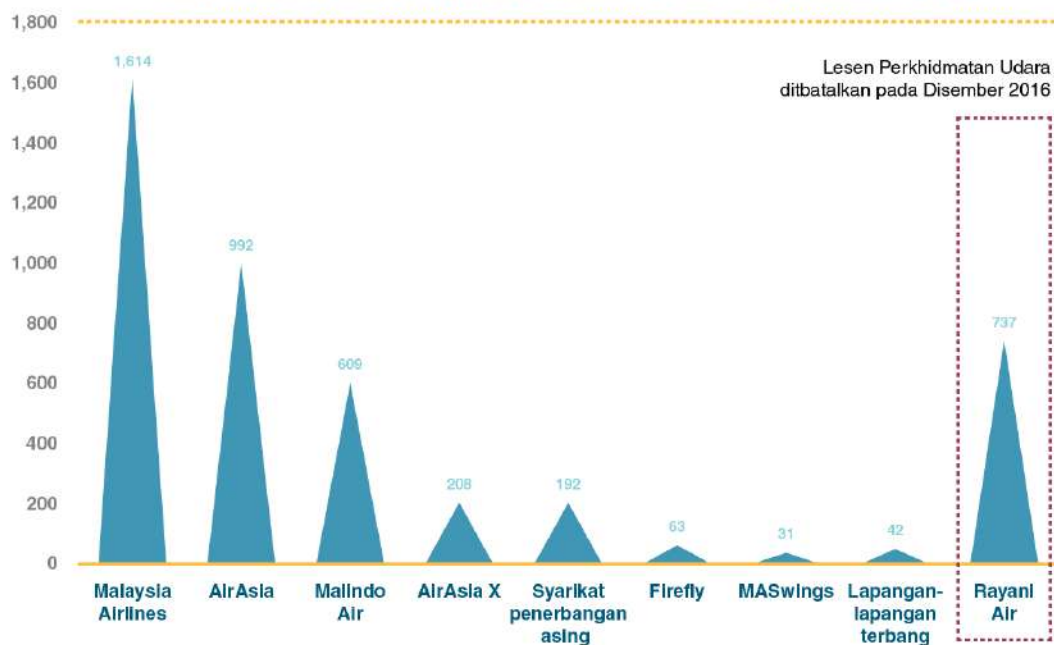
BILANGAN ADUAN YANG DITERIMA OLEH MAVCOM PADA TAHUN 2018

PECAHAN ADUAN YANG BERKAITAN DENGAN MACPO: MAC 2016 - DISEMBER 2018



Sumber: MAVCOM

PECAHAN ADUAN MENGIKUT SYARIKAT PENERBANGAN DAN LAPANGAN TERBANG: MAC 2016 - DISEMBER 2018



Sumber: MAVCOM

Penyelidikan industri

Laporan Industri *Waypoint*

- Laporan Industri *Waypoint* (Mei 2018)
- Laporan Industri *Waypoint* (November 2018)

Laporan Teknikal

- Laporan Teknikal : Pentakrifan dan Penilaian Rangkaian Udara (Mei 2018)
- Laporan Teknikal : Tambang Udara Domestik Semasa Musim Puncak (Ogos 2018)
- Laporan Teknikal : Perjanjian Perkhidmatan Udara – Hak Trafik Udara dan Keperluan Kewarganegaraan Syarikat Penerbangan (November 2018)

Ulasan

- Ulasan Belanjawan 2019 (November 2018)

Garis Panduan

- Garis Panduan Takrif Pasaran Perkhidmatan Penerbangan
- Garis Panduan Perjanjian Antipersaingan
- Garis Panduan Penyalahgunaan Kedudukan Dominan
- Garis Panduan Penilaian Substantif Percantuman
- Garis Panduan Pemberitahuan dan Permohonan bagi Suatu Percantuman yang Dijangkakan atau Percantuman Persaingan
- Garis Panduan Penentuan Penalti Kewangan
- Garis Panduan Rejim Kelonggaran

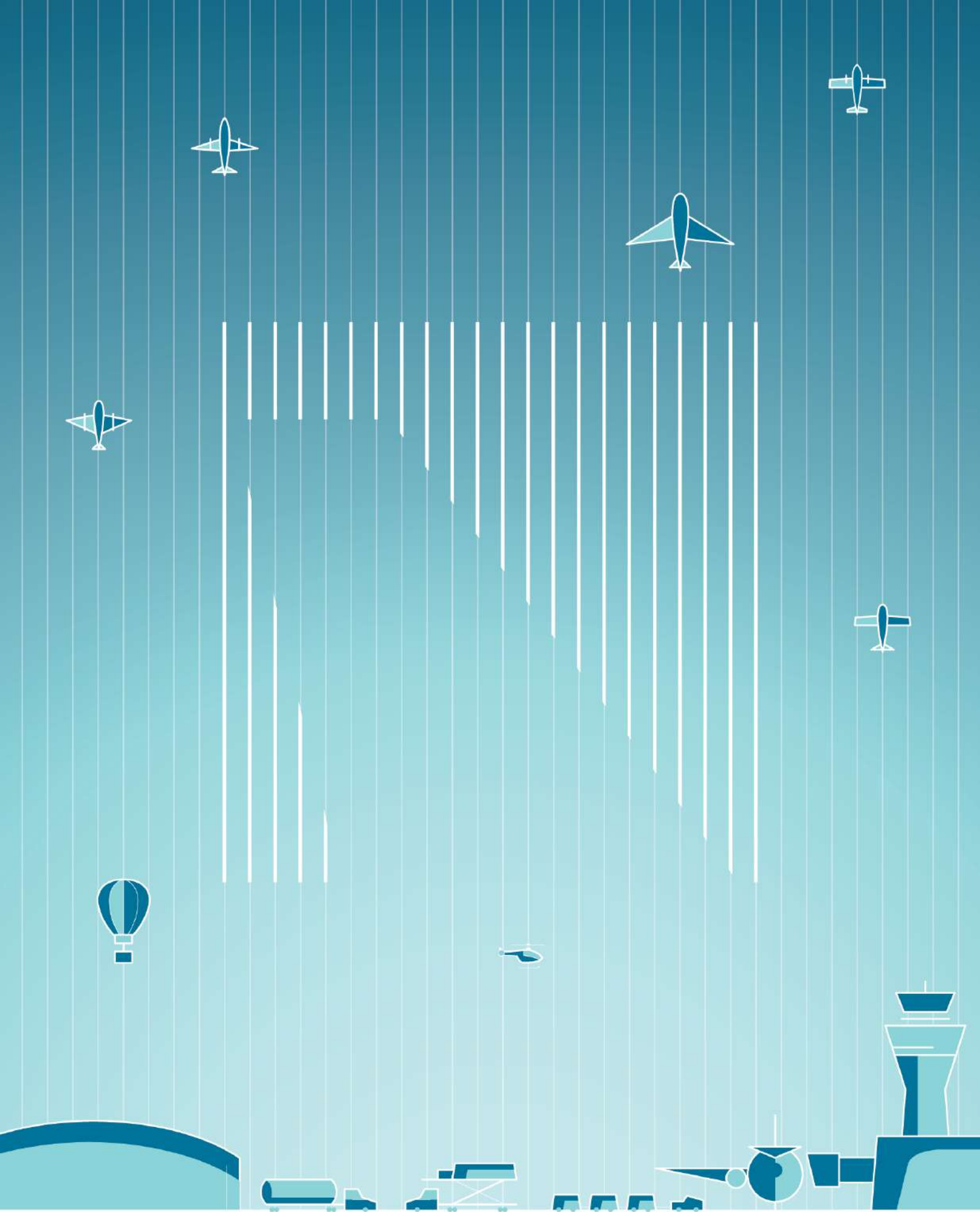
Pengguna

- Laporan Pengguna (Januari 2018 – Jun 2018)
- Laporan Pengguna (Julai 2018 – Disember 2018)

AKRONIM DAN SINGKATAN

ACCA	Persatuan Akauntan Bertauliah	DEL	Lapangan Terbang Antarabangsa Indira Gandhi, India
ADL	Lapangan Terbang Antarabangsa Adelaide, Australia Selatan	DMK	Lapangan Terbang Antarabangsa Don Mueang, Thailand
AirAsia	AirAsia Berhad	DPS	Lapangan Terbang Antarabangsa Ngurah Rai, Indonesia
AirAsia X	AirAsia X Berhad	Firefly	FlyFirefly Sdn. Bhd.
AlportIS	Airport Intelligence Services	GHL	Lesen Pengendalian Darat
AKL	Lapangan Terbang Auckland, New Zealand	GoM	Kerajaan Malaysia
Akta 771/ Akta MAVCOM	Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015	HAN	Lapangan Terbang Antarabangsa Nội Bài, Vietnam
AOL	Lesen Pengendali Aerodrom	HKG	Lapangan Terbang Antarabangsa Hong Kong, Hong Kong
AOR	Lapangan Terbang Sultan Abdul Halim	HNL	Lapangan Terbang Antarabangsa Daniel K. Inouye, Hawaii
ARC	Jawatankuasa Audit & Risiko	IATA	Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa
ASA	Perjanjian perkhidmatan udara bilateral	ICAEW	Institute of Chartered Accountants in England and Wales
ASEAN	Persatuan Negara-negara Asia Tenggara	ICAO	International Civil Aviation Organisation
ASK	Tempat Duduk Kilometer Tersedia	ICN	Lapangan Terbang Antarabangsa Incheon, Korea Selatan
ASL	Lesen Perkhidmatan Udara	IPH	Lapangan Terbang Sultan Azlan Shah
ASP	Permit Perkhidmatan Udara	INTAN	Institut Tadbiran Awam Negara
ATR	Hak Trafik Udara	ISESCO	Pertubuhan Pendidikan, Saintifik dan Kebudayaan Islam
ATQ	Lapangan Terbang Sri Guru Ram Dass Jee, India	JED	Lapangan Terbang Antarabangsa King Abdulaziz, Arab Saudi
bn	Bilion	JHB	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai
BKI	Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu	KBR	Lapangan Terbang Antarabangsa Sultan Ismail Petra
BKK	Lapangan Terbang Suvarnabhumi, Bangkok	KCH	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching
BNE	Lapangan Terbang Brisbane, Australia	KDNK	Keluaran Dalam Negara Kasar
BOM	Lapangan Terbang Antarabangsa Chhatrapati Shivaji Maharaj, India	KIX	Lapangan Terbang Antarabangsa Kansai, Jepun
BTU	Lapangan Terbang Bintulu	KLIA / KUL-T1	Lapangan Terbang Antarabangsa KL
CAAM	Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia	KLIA2 / KUL-T2	Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2
CEC	Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi	KMG	Lapangan Terbang Antarabangsa Kunming Changshui, China
CKG	Lapangan Terbang Antarabangsa Chongqing Jianbei, China	KTE	Lapangan Terbang Kerteh
CMB	Lapangan Terbang Antarabangsa Bandaranaike, Sri Lanka	KTM	Lapangan Terbang Antarabangsa Kathmandu, Nepal
CMS	Sistem Pengurusan Aduan	KUA	Lapangan Terbang Sultan Ahmad Shah
CPC	Jawatankuasa Perlindungan Pengguna	KUL	Lapangan Terbang Antarabangsa KL dan Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2
CXS	Lapangan Terbang Antarabangsa Changsha Huanghua, China	LATRC	Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara
CTS	Lapangan Terbang Chitose Baru, Jepun	LAWASIA	Persatuan Undang-undang bagi Asia dan Pasifik
CTU	Lapangan Terbang Chengdu Shuangliu, China	LBU	Lapangan Terbang Labuan
DAC	Lapangan Terbang Antarabangsa Hazrat Shahjalal, Bangladesh	LDU	Lapangan Terbang Lahad Datu
DCAL	Jabatan Penerbangan Awam Republik Demokratik Rakyat Laos	LGK	Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi
		LHR	Lapangan Terbang Antarabangsa Heathrow London, United Kingdom
		LMN	Lapangan Terbang Limbang
		LRDC	Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian
		MABKargo	MAB Kargo Sdn. Bhd.

MACPC	Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016	PSC	Caj Perkhidmatan Penumpang
MAHB	Malaysia Airports Holdings Berhad	PSO	Obligasi perkhidmatan awam
Malaysia Airlines / MAB	Malaysia Airlines Berhad	PVG	Lapangan Terbang Antarabangsa Shanghai Pudong, China
MIA	Institut Akauntan Malaysia	RAB	Rangka Kerja Asas Aset Terkawal Sella
Malindo Air	Malindo Airways Sdn. Bhd.	Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang	Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang
MARA	Majlis Amanah Rakyat	RAS	Perkhidmatan Udara Luar Bandar
MAS	Malaysia Airlines System	Raya Airways	Raya Airways Sdn. Bhd.
MASwings	MASwings Sdn. Bhd.	REIT Lapangan Terbang	Amanah Pelaburan Hartanah Lapangan Terbang
MATTA	Persatuan Ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia	RGN	Lapangan Terbang Antarabangsa Yangon, Myanmar
MAVCOM atau Suruhanjaya	Suruhanjaya Penerbangan Malaysia	RM	Ringgit Malaysia
MED	Lapangan Terbang Antarabangsa Prince Mohammad bin Abdulaziz, Arab Saudi	RMIT	Royal Melbourne Institute of Technology
MEL	Lapangan Terbang Melbourne, Australia	SATSSB	Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd.
MKZ	Lapangan Terbang Melaka	SBW	Lapangan Terbang Sibu
MLE	Lapangan Terbang Antarabangsa Velana, Maldives	SDK	Lapangan Terbang Sandakan
mn	Milion	SGN	Lapangan Terbang Antarabangsa Tân Sơn Nhất, Vietnam
MNL	Lapangan Terbang Antarabangsa Ninoy Aquino, Filipina	SIN	Lapangan Terbang Changi, Singapura
MoT	Kementerian Pengangkutan Malaysia	STOL	Perlepasan dan pendaratan pendek
MOTAC	Kementerian Pelancongan, Seni dan Budaya Malaysia	STOLport	Lapangan terbang perlepasan dan pendaratan pendek
MOSTE	Kementerian Pembangunan Usahawan, Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar	SYD	Lapangan Terbang Antarabangsa Sydney, Australia
MOSTI	Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi	SZB	Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah
mppa	Juta orang penumpang setahun	TGG	Lapangan Terbang Sultan Mahmud
MyCC	Suruhanjaya Persaingan Malaysia	TPE	Lapangan Terbang Antarabangsa Taoyuan, Taiwan
MYV	Lapangan Terbang Miri	TRZ	Lapangan Terbang Antarabangsa Tiruchirappalli, India
MZV	Lapangan Terbang Mulu	TWU	Lapangan Terbang Tawau
NEAC	Majlis Tindakan Ekonomi Negara	TMDBS	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.
NRC	Jawatankuasa Pencalonan & Saraan	UK	United Kingdom
NRT	Lapangan Terbang Antarabangsa Narita, Jepun	UNESCO	Suruhanjaya Kebangsaan Malaysia bagi Pertubuhan Pelajaran, Sains, dan Kebudayaan Bangsa-Bangsa Bersatu
NSCM	National Slot Coordination Malaysia	UPG	Lapangan Terbang Antarabangsa Sultan Hasanuddin, Indonesia
NZ	New Zealand	USA	Amerika Syarikat
OA	Perjanjian Operasi	VIP	Orang yang sangat penting
OECD	Pertubuhan Kerjasama dan Pembangunan Ekonomi	WACRA	Worldwide Airline Customer Relations Association
PEK	Lapangan Terbang Antarabangsa Beijing Capital, China	XIY	Lapangan Terbang Antarabangsa Xi'an Xianyang, China
PEN	Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang	YoY	Tahun demi tahun
PER	Lapangan Terbang Perth, Australia		
PRU14	Pilihan Raya Umum ke-14		



Malaysian Aviation Commission

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

T : +603 2772 0600 | **F :** +603 2772 0601 | **W :** www.mavcom.my