



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

FUNGSI MAVCOM SEPERTI YANG DITETAPKAN DALAM AKTA 771

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



Mengawasi dan menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam



Menggalakkan pelaburan dalam industri penerbangan awam



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



Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian pertikaian antara penyedia perkhidmatan



MEMUPUK KESEDARAN MENGENAI HAK PENGGUNA DAN MENYEDIAKAN PLATFORM BAGI PENYELESAIAN ADUAN

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian aduan pengguna

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

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

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



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

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

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

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

Mentadbir, menguntukkan dan mengurus Hak Trafik Udara

Memantau penguntukan slot bagi syarikat penerbangan atau pengendali pesawat udara lain

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

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

Isi Kandungan

PENYATAAN MISI	03
FUNGSI-FUNGSI MAVCOM	04
SEKAPUR SIRIH MENTERI PENGANGKUTAN	06
PERUTUSAN PENERUSI EKSEKUTIF	08
LAPORAN EKSEKUTIF	11
Bahagian 1: Hak Trafik Udara dan Pelesenan	11
Bahagian 2: Inisiatif-inisiatif Berteraskan Pengguna	18
Bahagian 3: Petikan mengenai Lapangan Terbang	23
Bahagian 4: Pemberian Nasihat Dasar dan Persaingan	30
Bahagian 5: Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak	34



SURUHANJAYA DAN TADBIR URUS	41
Kuasa Suruhanjaya	41
Keanggotaan Suruhanjaya	41
Kod Kelakuan	41
Mesyuarat Suruhanjaya	42
Jawatankuasa-jawatankuasa Suruhanjaya	43
Anggota Suruhanjaya	46
Pengurusan Kanan	51
PENYATA KEWANGAN	56
INDEKS	82
Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2023	82
Senarai Laporan yang Diterbitkan oleh MAVCOM pada tahun 2023	86
MAVCOM dalam Media 2023	87
Akronim dan Singkatan	89

SEKAPUR SIRIH MENTERI PENGANGKUTAN

Anthony Loke Siew Fook

Menteri Pengangkutan



Tahun lalu, industri penerbangan Malaysia menunjukkan kemajuan ketara ke arah pemulihan dan meletakkan asas yang kukuh untuk pertumbuhan masa hadapan. Kini, tumpuan perlu beralih bukan sahaja kepada pemulihan, tetapi juga kepada pertumbuhan dan inovasi yang mampan dalam menghadapi landskap penerbangan global yang berubah dengan pantas.

Pada tahun 2023, Malaysia menyaksikan peningkatan semula trafik penumpang udara yang memberangsangkan, dengan mencatatkan 85.0 juta penumpang. Angka ini mewakili pertumbuhan sebanyak 54.6 peratus tahun-ke-tahun (YoY), yang telah mencapai 77.8 peratus daripada tahap pra-pandemik 2019, menunjukkan dengan jelas trajektori pemulihan sektor yang kukuh. Pertumbuhan yang diperhatikan didorong terutamanya oleh permintaan yang tinggi untuk perjalanan pasca pandemik, khususnya dalam sektor antarabangsa.

Menjelang tahun 2024, trafik penumpang dijangka mencapai antara 93.9 juta hingga 107.1 juta penumpang. Walaupun unjuran ini optimistik, adalah penting untuk terus berwaspada terhadap potensi risiko penurunan. Faktor-faktor seperti turun naik harga bahan api jet, nilai Ringgit, kelewatan penghantaran pesawat, kekurangan alat ganti pengeluaran peralatan asal (OEM), dan isu-isu berkaitan tenaga kerja yang berterusan boleh menimbulkan risiko terhadap prospek ini.

Saya bangga untuk menyatakan bahawa industri penerbangan Malaysia telah menunjukkan daya tahan dan kebolehsuaian yang luar biasa semasa tempoh pemulihan yang berterusan ini. Kejayaan ini tidak mungkin tercapai tanpa dedikasi dan usaha berterusan daripada pihak Suruhanjaya, syarikat penerbangan, lapangan terbang, dan pelbagai pihak berkepentingan industri yang lain.

Dengan pemulihan penuh trafik penumpang yang dijangkakan pada tahun 2024, adalah penting untuk menyasarkan matlamat lebih tinggi, melihat lebih jauh dan menjangkakan cabaran perkembangan industri.

Sepanjang tahun yang dikaji, Kementerian terus komited dalam melaksanakan inisiatif penting yang bertujuan untuk menyemarakkan semula dan mengukuhkan sektor penerbangan Malaysia. Inisiatif strategik ini direka untuk meningkatkan infrastruktur lapangan terbang, menyokong syarikat penerbangan, dan menggalakkan amalan mampan dalam industri.

Antara tunjang utama usaha ini termasuklah tumpuan terhadap pembangunan dan pemodenan lapangan terbang. Kelulusan Pelan Penajaan Semula Lapangan Terbang Subang (SARP) oleh Kabinet pada awal tahun 2024 menandakan langkah penting ke arah mengubah Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah (LTSAAS) menjadi hab penerbangan serantau. Terdapat juga perancangan untuk menaik taraf Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PIA), Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra (LTSIP) di Pengkalan Chepa, Kelantan, dan Lapangan Terbang Tawau (TWU). Pembangunan ini berpandukan Pelan Strategik Lapangan Terbang Kebangsaan dan Dasar Pengangkutan Negara, memastikan infrastruktur sedia ada dioptimumkan sambil bersedia untuk pertumbuhan masa hadapan.

Tambahan pula, pada separuh pertama tahun 2023, Suruhanjaya telah berjaya menyelesaikan pembangunan dan pelaksanaan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK). Ini akan menghasilkan peningkatan kualiti dalam perkhidmatan kepada pengguna di lapangan terbang tersebut, dengan perancangan untuk diperluaskan ke lebih banyak lapangan terbang pada tahun 2024.

Dalam sektor penerbangan, langkah-langkah telah diambil untuk meningkatkan kualiti perkhidmatan dan menyokong perhubungan serantau. Saya ingin memuji Suruhanjaya kerana memperkenalkan petunjuk prestasi utama bagi ketepatan masa penerbangan. Pemantauan Suruhanjaya terhadap pembatalan penerbangan menunjukkan komitmen untuk meningkatkan pengalaman penumpang.

Dengan kemampanan menjadi keutamaan dalam agenda kita, MOT sedang membangunkan pelan hala tuju penyahkarbonan industri penerbangan, yang melibatkan

strategi dan dasar untuk Matlamat Aspirasi Jangka Panjang (LTAG) bagi mencapai 'pelepasan karbon sifar bersih menjelang 2050', termasuk memudahkan penggunaan Bahan Api Penerbangan Mampan (SAF). Usaha ini selaras dengan komitmen teguh Malaysia terhadap Skim Pengimbangan dan Pengurangan Karbon bagi Penerbangan Antarabangsa (CORSIA) dan meletakkan negara sebagai hab berpotensi untuk penyelesaian penerbangan mampan. MOT juga secara prinsipnya telah bersetuju untuk membenarkan syarikat penerbangan mengenakan caj tambahan yang minimum bagi menampung pelepasan karbon mereka, mengimbangi kewajipan terhadap alam sekitar dengan keperluan untuk mengekalkan kos perjalanan udara pada tahap berpatutan. Ini akan melibatkan penambahbaikan kepada MACPC, yang akan meningkatkan lagi hak dan perlindungan pengguna dalam sektor penerbangan.

Selain itu, isu penting mengenai kemampuan tambang penerbangan, terutamanya pada tempoh perjalanan puncak, telah ditangani. Kerajaan bekerjasama dengan syarikat penerbangan dalam isu ini, dan penetapan penerbangan tambang rendah telah diumumkan untuk musim perayaan Tahun Baru Cina pada tahun 2023. Bagi tujuan menjadikan perjalanan udara lebih mudah diakses oleh semua rakyat Malaysia, MOT telah memperkenalkan subsidi bersasar untuk tiket kelas ekonomi sehala dari Semenanjung ke Sabah, Sarawak, dan Wilayah Persekutuan Labuan semasa perayaan-perayaan utama seperti yang telah diluluskan oleh Kerajaan. Program subsidi ini bermula dengan sambutan Pesta Kaamatan dan Hari Gawai 2023, di mana Kerajaan membeli semua baki tiket penerbangan kelas ekonomi sehala dari Semenanjung Malaysia ke Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan semasa tempoh 3 hari perjalanan sebelum tarikh sambutan kedua-dua perayaan tersebut. Harga maksimum bagi penumpang ditetapkan sebanyak RM300, tidak termasuk cukai dan fi. Program subsidi ini diikuti dengan penetapan harga maksimum sebanyak RM599 tidak termasuk cukai dan fi pada 3 hari sebelum perayaan Hari Krismas, di mana Kerajaan akan menanggung perbezaan harga bagi tiket penerbangan yang melebihi RM599 dengan harga maksimum tersebut. Inisiatif subsidi Kerajaan akan diteruskan pada tahun 2024 bagi perayaan utama yang lain seperti Tahun Baru Cina, Hari Raya Aidilfitri, Pesta Kaamatan, Hari Gawai, dan Krismas.

Sepanjang usaha ini, keseimbangan antara kepentingan ekonomi industri dan keperluan sosial telah dikekalkan, dengan mengiktiraf kepentingan tiket pada harga yang berpatutan sambil mempertimbangkan keuntungan syarikat penerbangan. Langkah-langkah komprehensif ini menunjukkan komitmen kami untuk memastikan perjalanan udara kekal mudah diakses oleh rakyat sambil menyokong industri penerbangan yang mampan.

Sektor penerbangan memainkan peranan penting dalam menyokong Tahun Melawat Malaysia 2025 dan mengukuhkan Malaysia sebagai pintu masuk ke Asia dan seterusnya. Pada tahun 2023, negara menerima 20.1 juta ketibaan pelancong asing, menjana RM71.3 bilion (USD 14.9 bilion) untuk ekonomi tempatan. Walaupun angka ini mengagumkan, ia masih di bawah tahap yang dicatatkan pada tahun 2019 iaitu 26.1 juta ketibaan pelancong, dengan janaan hasil pendapatan sebanyak RM86.1 bilion (USD 18 bilion).

Bagi tahun 2024, kerajaan telah menetapkan sasaran yang tinggi iaitu 27.3 juta ketibaan antarabangsa dan RM102.7 bilion hasil pendapatan pelancongan. Pencapaian matlamat ini memerlukan pemaksimuman potensi sektor penerbangan. Pembangunan lapangan terbang yang berterusan, inisiatif sokongan terhadap syarikat penerbangan, dan usaha untuk meningkatkan perhubungan semuanya sejajar dengan usaha meletakkan Malaysia sebagai destinasi pelancongan pilihan dalam ekonomi global.

Walaupun tahun 2023 memperlihatkan tanda-tanda pemulihan yang lebih ketara dalam industri penerbangan, cabaran masih wujud. Penggantungan operasi MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline) menjadi peringatan jelas tentang cabaran yang masih ada dalam industri penerbangan. Peristiwa yang tidak dijangka ini, yang dicituskan oleh penarikan balik pelabur secara mendadak, membawa kesan yang ketara kepada pengguna, pekerja, dan pembekal. Sehubungan dengan itu, saya berterima kasih atas tindakan pantas yang diambil oleh Suruhanjaya untuk membantu pengguna-pengguna yang terjejas. Suruhanjaya telah memberikan bantuan kepada pengguna-pengguna yang terjejas dan telah menubuhkan pasukan petugas khas untuk menangani bayaran balik kepada penumpang. Tambahan pula, Suruhanjaya bekerjasama dengan Bank Negara Malaysia untuk memudahkan caj balik bagi pengguna-pengguna yang terjejas.

Kejadian ini telah menunjukkan keperluan untuk meningkatkan pemantauan kewangan dan keperluan pelaporan bagi syarikat-syarikat penerbangan, terutamanya garis panduan yang lebih jelas untuk komunikasi dan sokongan kepada penumpang sekiranya berlaku penutupan secara mendadak.

Dalam usaha mengukuhkan sektor penerbangan kita, kemajuan sedang dibuat dengan penggabungan antara Suruhanjaya dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). Usaha-usaha baik Suruhanjaya akan diteruskan melalui entiti gabungan ini, yang akan lebih bersedia untuk menyokong pertumbuhan dan pembangunan masa hadapan industri penerbangan Malaysia.

Dalam usaha industri maju ke hadapan, perlu diakui bahawa cabaran dan peluang akan timbul. Sektor penerbangan perlu menangani halangan yang berpotensi dengan teliti sambil memanfaatkan prospek baharu untuk memastikan masa hadapan yang mampan dan berkembang maju. Komitmen Suruhanjaya terhadap visi ini adalah penting dalam memacu pemulihan industri dan meletakkan asas untuk kejayaan masa hadapannya.

Akhir sekali, saya merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada Suruhanjaya dan semua pihak berkepentingan, termasuk syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang, pengendali darat, dan penyedia perkhidmatan penerbangan yang lain. Dedikasi mereka yang tidak berbelah bahagi dan inisiatif proaktif pada tahun 2023 telah memainkan peranan penting dalam memajukan sektor penerbangan Malaysia. Matlamatnya adalah untuk meneruskan usaha ke arah penambahbaikan dan pertumbuhan, bagi memastikan ruang udara Malaysia kekal terbuka, selamat, dan penuh dengan peluang.

Anthony Loke Siew Fook

Menteri Pengangkutan

PERUTUSAN Pengerusi EKSEKUTIF



Sepanjang tahun 2023, sektor penerbangan Malaysia menyaksikan momentum pertumbuhan yang kukuh dan daya tahan yang luar biasa dalam menghadapi cabaran global yang berterusan. Malaysia mencatatkan jumlah keseluruhan trafik penumpang sebanyak 85 juta, mewakili pertumbuhan tahun-ke-tahun (YoY) yang memberangsangkan sebanyak 54.6 peratus, dan pencapaian ini selaras dengan unjuran oleh Suruhanjaya, iaitu 77.8 peratus daripada tahap pra-pandemik pada tahun 2019.

Pertumbuhan yang kukuh ini didorong terutamanya oleh peningkatan semula permintaan perjalanan antarabangsa yang tinggi. Hal ini jelas dengan peningkatan trafik antarabangsa sebanyak 134.3 peratus YoY, dengan kedua-dua perjalanan dan bukan ASEAN mencatatkan kenaikan masing-masing sebanyak 114.1 peratus dan 163.9 peratus YoY. Trafik penumpang sektor domestik juga meningkat sebanyak 19.9 peratus YoY. Berdasarkan angka-angka ini, Suruhanjaya menjangkakan pemulihan selanjutnya dalam trafik penumpang antara 93.9 juta hingga 107.1 juta penumpang, mencerminkan pertumbuhan YoY sebanyak 10.0 peratus hingga 25.0 peratus. Ramalan ini menunjukkan bahawa kita mungkin mencapai sehingga 91.5 peratus daripada tahap 2019 menjelang akhir tahun 2024, memandangkan momentum pemulihan akan dipengaruhi secara signifikan oleh perjalanan antarabangsa, terutamanya ke China dan dalam rantau ASEAN.

Pada tahun 2023, industri kargo udara mencatatkan 18.9 bilion FTK, menandakan penurunan sebanyak 13.7 peratus YoY. Penguncupan ini terutamanya disebabkan oleh permintaan luar negara yang lemah, pertumbuhan global yang perlahan, dan krisis geopolitik yang berterusan. Walau bagaimanapun, Suruhanjaya menjangkakan potensi pemulihan pada tahun 2024, dengan unjuran pertumbuhan antara 6.0 peratus hingga 6.6 peratus YoY, yang akan diterjemahkan kepada 19.8 bilion hingga 20.0 bilion FTK. Pertumbuhan yang dijangkakan dalam sektor kargo ini disokong oleh beberapa faktor, termasuk asas yang rendah yang ditetapkan pada tahun 2023, potensi peningkatan dalam kitaran teknologi global, pemulihan ekonomi yang berterusan di China, dan jangkaan penstabilan ekonomi global. Faktor terakhir ini berkemungkinan disokong oleh bank-bank pusat utama yang hampir mencapai penghujung kitaran pengetatan dasar monetari mereka, yang seharusnya mengukuhkan perbelanjaan pengguna yang berdaya tahan.

MENGEMUDI PERGOLAKAN

Walaupun Malaysia telah mencapai kemajuan besar dalam pemulihan, kesan berterusan pandemik COVID-19 masih menimbulkan cabaran kepada industri penerbangan di Malaysia dan rantau sekitarnya. Meskipun krisis kesihatan segera sebahagian besarnya telah reda, pemain industri penerbangan masih mengemudi rangkaian kesan susulan yang kompleks sambil menyesuaikan diri dengan normal baharu. Tahun ini, gangguan rantaian bekalan terus memberi kesan yang meluas kepada industri, terutamanya mempengaruhi ketersediaan alat ganti untuk operasi penyelenggaraan, pembaikan, dan baik pulih (MRO) pesawat, yang telah menekan keupayaan syarikat penerbangan untuk mengekalkan dan mengembangkan armada mereka secara cekap. Akibatnya, kekangan kapasiti penerbangan telah menjadi kebimbangan utama, dengan permintaan yang tinggi, terutamanya pada musim puncak, sering kali melebihi kapasiti yang ada.

Menambah kepada cabaran operasi ini ialah kekurangan tenaga kerja profesional. Industri menghadapi kekurangan profesional yang mahir, terutamanya dalam bidang kritikal seperti kejuruteraan, penyelenggaraan pesawat, dan pengendalian darat. Kekurangan ini, sebahagiannya kesan daripada pengurangan tenaga kerja semasa pandemik, boleh menyebabkan ketidakcekapan operasi dan berpotensi menjejaskan kualiti perkhidmatan. Tambahan pula, tekanan kewangan disebabkan oleh kekuatan Dolar Amerika Syarikat (USD) pada tahun 2023 telah menambah tekanan kepada kos operasi syarikat penerbangan, menyukarkan lagi cabaran kewangan yang mereka hadapi dalam fasa pemulihan.

Pemberhentian operasi MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline) secara mendadak pada tahun 2023 menimbulkan cabaran besar kepada industri penerbangan. Semasa tempoh mencabar ini, Suruhanjaya memberi tumpuan utama kepada melindungi kepentingan pengguna dan mengekalkan kestabilan industri. Pengguna yang terjejas segera dibekalkan dengan maklumat berkaitan dan bantuan untuk proses “chargeback”. Selain itu, Suruhanjaya bekerjasama rapat dengan BNM untuk meneroka penyelesaian bayaran balik yang berpotensi bagi tempahan penerbangan yang tidak dipenuhi. Satu Pasukan Petugas Khas juga telah ditubuhkan untuk mengawasi proses pembayaran balik kepada pengguna dan mencadangkan penambahbaikan kepada proses kelulusan pelesenan Suruhanjaya. Ini telah menghasilkan peruntukan yang diperkukuh dan rangka kerja pelesenan yang lebih mantap. Selepas melalui proses yang teliti dan menyeluruh, Suruhanjaya memutuskan untuk menggantung Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) MYAirline.

MEMACU PERTUMBUHAN MAMPAN

Sepanjang tahun dalam tinjauan, Suruhanjaya telah menjalankan satu siri projek dan inisiatif yang berimpak tinggi, semuanya bertujuan untuk memastikan perjalanan yang lancar, meningkatkan kesedaran pengguna, dan mengekalkan standard yang tinggi dalam industri penerbangan. Menjangkakan peningkatan kapasiti penerbangan dan trafik penumpang semasa musim perayaan Tahun Baru Cina dan Hari Raya Aidilfitri, Suruhanjaya telah mengeluarkan arahan kepada semua syarikat penerbangan untuk meningkatkan pengurusan gangguan penerbangan dan mengingatkan mereka tentang kewajipan mereka di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC). Tambahan pula, Ahli Suruhanjaya, Ahli Jawatankuasa Perlindungan Pengguna, dan Pengurusan Kanan telah menjalankan pemeriksaan mengejut di Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur, Terminal 1 dan Terminal 2 (KUL T1 dan T2), serta Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah (LTSAAS), untuk menilai proses operasi dan pengendalian penumpang.

Suruhanjaya juga telah mengembangkan program jangkauan pengguna kami secara signifikan pada tahun 2023. Ini termasuk mengambil bahagian dalam penglibatan media utama, penampilan di RTM dan Malaysia Hari Ini di TV3, untuk mendidik orang awam tentang hak perjalanan udara dan perkembangan industri. Untuk mencapai khalayak yang lebih luas, Suruhanjaya telah menjenamakan semula saluran media sosial FlySmart di Facebook dan Instagram dan melancarkan kehadiran baharu di X (dahulunya dikenali sebagai Twitter).

Mengiktiraf komitmen terhadap kepuasan pengguna, Suruhanjaya mengekalkan pensijilan ISO 10002:2018: Pengurusan Kualiti – Kepuasan Pelanggan – Garis Panduan untuk Pengendalian Aduan dalam Organisasi bagi pengendalian aduan. Pada tahun 2023, Suruhanjaya mendaftarkan sejumlah 6,860 aduan, dengan 4,943 kes, atau 72 peratus, memerlukan siasatan lebih lanjut. Walaupun dengan jumlah ini, Suruhanjaya mengekalkan kadar penyelesaian yang tinggi iaitu sebanyak 99.9 peratus. Suruhanjaya juga melancarkan satu lagi inisiatif bermula April 2023, di mana pengguna yang telah mengemukakan aduan rasmi akan menerima tinjauan automatik

untuk menilai kepuasan pengguna terhadap proses pengurusan aduan Suruhanjaya.

Tambahan lagi, Suruhanjaya telah mencapai kemajuan yang ketara dalam melaksanakan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang diseluruh lapangan terbang Malaysia. Di KUL Terminal 1 dan 2, Suruhanjaya telah berjaya melaksanakan 20 elemen kualiti perkhidmatan dan berhasrat untuk melengkapkan kesemua 28 elemen menjelang 2024. Suruhanjaya juga telah menyelesaikan pelaksanaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK), dengan perancangan untuk meluaskannya ke lapangan terbang Kuching, Miri, dan Senai menjelang 2024 dan secara beransur-ansur ke semua lapangan terbang lain di Malaysia menjelang 2027.

“

Suruhanjaya juga telah mengembangkan program jangkauan pengguna kami secara signifikan pada tahun 2023. Ini termasuk mengambil bahagian dalam penglibatan media utama, penampilan di RTM dan Malaysia Hari Ini di TV3, untuk mendidik orang awam tentang hak perjalanan udara dan perkembangan industri.

”

Selaras dengan Bahagian VII Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], kami terus mengawal selia perkara ekonomi dalam industri penerbangan awam, dengan memberi tumpuan kepada menggalakkan persaingan yang sihat. Suruhanjaya telah mengkaji beberapa usaha sama dan penggabungan, mengeluarkan perintah pengecualian dan keputusan muktamad yang bertujuan untuk mengimbangi pertumbuhan industri dan manfaat pengguna. Suruhanjaya terus memantau tambang penerbangan untuk semua laluan domestik bagi tempoh yang dikaji dan memberikan pengemaskinian kepada Kementerian Pengangkutan Malaysia (MOT) setiap minggu.

Bagi tujuan kesedaran dan penglibatan industri, Suruhanjaya telah mengeluarkan siaran akhbar mengenai peruntukan Hak Trafik Udara (ATR), sesi perundingan dalam membangunkan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Pengawalseliaan ASC, dan pembentangan di persidangan antarabangsa. Tambahan pula, Suruhanjaya telah mengeluarkan Laporan Industri Waypoint ke-13 dan ke-14 kami, bersama dengan dua Laporan Pengguna dwitahunan, yang mengetengahkan pemulihan kukuh sektor penerbangan Malaysia pada awal 2023 dan menunjukkan daya tahan industri.

Saya juga ingin mengalu-alukan YBhg. Dato Ir. Alice Jawan Empaling, Setiausaha Tetap Kementerian Pengangkutan Sarawak (MOTS), yang telah dilantik oleh Menteri Pengangkutan sebagai Ahli Suruhanjaya MAVCOM yang terbaharu. Dato Ir. Alice membawa pengalaman dan kepakaran yang luas kepada Suruhanjaya, terutamanya berkaitan sektor penerbangan di Sabah dan Sarawak, dan Suruhanjaya mengharapkan sumbangan berharga beliau pada tahun-tahun akan datang.

MERANGKUL BAB BAHARU

Suruhanjaya akan terus melaksanakan mandatnya seperti yang digariskan dalam Akta 771. Ketika Suruhanjaya mendekati penggabungan dengan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM), Suruhanjaya menyedari betapa pentingnya untuk mengekalkan bakat dalam sektor penerbangan. Kemahiran, pengalaman, dan pengetahuan institusi yang dimiliki oleh kakitangan Suruhanjaya adalah aset yang tidak ternilai, dan bagi memastikan penggabungan berjalan lancar, keutamaan utama adalah untuk memastikan pengekalan tenaga kerja mahir sepanjang tempoh peralihan ini dan seterusnya.

PEMULIHAN DAN RAMALAN MASA HADAPAN

Tahun 2023 telah menjadi tahun kemajuan yang signifikan bagi Suruhanjaya. Memandang ke hadapan, Suruhanjaya dipenuhi dengan optimisme untuk pemulihan dan pertumbuhan berterusan bagi sektor penerbangan Malaysia. Suruhanjaya berbangga menjadi sebahagian daripada perjalanan industri penerbangan dan bertekad untuk memastikan Malaysia kekal sebagai pemain utama di pentas antarabangsa.

Pencapaian Suruhanjaya setakat ini merupakan bukti dedikasi dan usaha tanpa jemu yang luar biasa ditunjukkan oleh kakitangan-kakitangan Suruhanjaya. Penghargaan yang tidak terhingga ditujukan kepada Menteri Pengangkutan, YB Tuan Anthony Loke Siew Fook, dan semua pihak berkepentingan industri kami atas sokongan dan kerjasama yang teguh. Kepercayaan mereka terhadap Suruhanjaya dan visi bersama untuk sektor penerbangan yang kukuh menjadi kepentingan semasa mengemudi kerumitan tahun lalu. Dengan sokongan berterusan daripada pasukan dan rakan kongsi kami yang berdedikasi, kami yakin dapat memenuhi mandat Suruhanjaya dan berusaha ke arah masa hadapan yang lebih cerah dan lestari untuk penerbangan di Malaysia.

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Pengerusi Eksekutif





BAHAGIAN 1

Hak Trafik Udara dan Pelesenan

1.1 HAK TRAFIK UDARA (ATR)

Pada tahun 2023, industri penerbangan global meneruskan trajektori ke arah pemulihan, dengan rantau Asia Pasifik mendahului kebangkitan semula, terutamanya selepas pembukaan semula sempadan antarabangsa China. Tahun ini menandakan satu peristiwa penting apabila permintaan perjalanan udara menghampiri tahap pra-pandemik, disertai dengan peningkatan keuntungan industri. Walau bagaimanapun, jalan menuju pemulihan ini bukan tanpa cabaran. Syarikat penerbangan menghadapi beberapa halangan sepanjang tahun, termasuk gangguan dalam rantaian bekalan global untuk alat ganti pesawat, kekurangan tenaga kerja mahir, ketidakpastian harga bahan api jet dan turun naik Dolar Amerika Syarikat (USD), serta kesan berterusan konflik geopolitik di Eropah dan Timur Tengah. Lonjakan perjalanan yang dijangka daripada pembukaan semula sempadan China berlaku secara beransur-ansur dan bukannya secara mendadak, mendorong syarikat penerbangan untuk mengalihkan tumpuan mereka ke pasaran lain, sebagai contoh, India, sambil menunggu tanda-tanda pemulihan perjalanan antarabangsa dari pasaran China. Kesukaran yang dihadapi oleh syarikat penerbangan akibat kekurangan dalam rantaian bekalan global untuk alat ganti pesawat dan kelewatan dalam penghantaran pesawat memerlukan semakan semula penggunaan pesawat dan strategi rangkaian.

Sebagai tindak balas dinamik pada tahun 2023, Suruhanjaya telah mengutamakan beberapa inisiatif strategik untuk menyokong pertumbuhan dan daya tahan sektor penerbangan. Salah satu inisiatif utama Suruhanjaya ialah membenarkan fleksibiliti dalam Hak Trafik Udara (ATR) untuk membolehkan syarikat penerbangan memulihkan rangkaian mereka dan meneroka peluang baharu pasca-COVID-19, terutamanya laluan ke China dan Indonesia. Satu lagi keutamaan adalah menjejaki dan menerbitkan statistik prestasi tepat masa (OTP) syarikat penerbangan di laman web Suruhanjaya untuk memacu kecekapan operasi, yang telah dilaksanakan pada April 2024 dan dikemas kini setiap bulan.

Pada tahun 2023, industri penerbangan terus menunjukkan tanda-tanda pemulihan yang kukuh, seperti yang dibuktikan oleh peningkatan ketara dalam permohonan ATR yang diluluskan. Suruhanjaya telah meluluskan sejumlah 239 ATR sepanjang tahun, menandakan peningkatan sebanyak 36 peratus berbanding tahun 2022. Daripada 239 ATR yang dianugerahkan, 177 diperuntukkan untuk laluan antarabangsa, manakala 62 ditetapkan untuk operasi domestik.

Sektor kargo udara menghadapi cabaran tersendiri pada tahun 2023, terutamanya disebabkan oleh penurunan permintaan apabila lebih banyak ruang kargo bawah pesawat daripada penerbangan penumpang berjadual ditambah ke pasaran. Jumlah tan-kilometer kargo (CTK) tahunan penuh menurun sebanyak 1.9 peratus berbanding tahun 2022, dengan operasi antarabangsa menurun sebanyak 2.2 peratus. Berbanding dengan tahap pra-pandemik pada tahun 2019, CTK menurun sebanyak 3.6 peratus secara keseluruhan, manakala operasi antarabangsa menurun sebanyak 3.8 peratus. Bagi kapasiti, yang diukur dalam tan-kilometer kargo tersedia (ACTK), terdapat peningkatan sebanyak 11.3 peratus tahun-ke-tahun (YoY) dan 9.6 peratus YoY untuk operasi antarabangsa disebabkan oleh syarikat penerbangan kargo

mengembangkan rangkaian mereka berikutan pembukaan semula China. Berbanding dengan tahap tahun 2019, kapasiti meningkat 2.5 peratus, manakala ia kekal tidak berubah untuk operasi antarabangsa. Walaupun menghadapi cabaran politik dan ekonomi, tahun ini menyaksikan pasaran kargo udara pulih daripada kerugian pada tahun 2022 selepas puncak COVID-19 pada tahun 2021. Walaupun permintaan tahunan penuh kurang daripada tahap pra-COVID-19 sebanyak 3.6 peratus, pengukuhan yang ketara pada suku terakhir menunjukkan penstabilan ke arah corak permintaan yang normal, menetapkan trajektori positif untuk tahun 2024. Walaupun trend ini menggalakkan, ketidakstabilan yang semakin meningkat dalam geopolitik dan kekuatan ekonomi memerlukan kewaspadaan dalam ramalan untuk masa hadapan sektor kargo udara.

 **Jadual 1.1 Bilangan Permohonan ATR yang Diterima dan Diluluskan 2022 dan 2023**

JENIS PERMOHONAN ATR	DOMESTIK		ANTARABANGSA	
	2022	2023	2022	2023
Diterima	33	63	103	182
Diluluskan	32	62	98	177

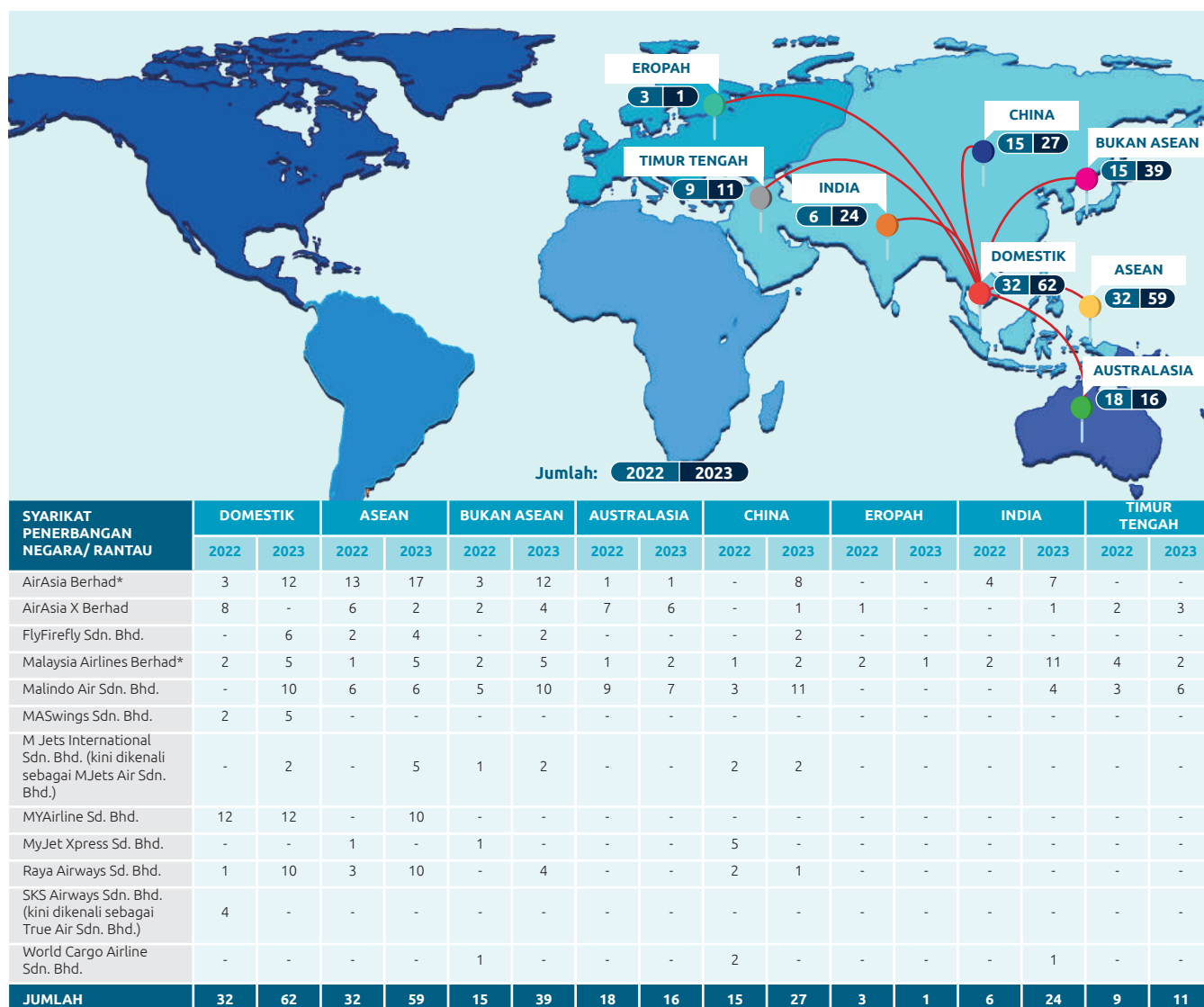
Nota: Selain itu, terdapat permohonan ATR yang turut ditolak oleh Suruhanjaya disebabkan oleh kadar pembatalan penerbangan yang tinggi, lebihan kapasiti, serta kekurangan hak trafik yang boleh diperuntukkan kepada semua syarikat penerbangan

 **Jadual 1.2 ATR yang Diluluskan pada Tahun 2022 dan 2023**

SYARIKAT PENERBANGAN	DOMESTIK		ANTARABANGSA	
	2022	2023	2022	2023
AirAsia Berhad*	3	12	21	45
AirAsia X Berhad	8	—	18	17
FlyFirefly Sdn. Bhd.	—	6	2	8
Malaysia Airlines Berhad*	2	5	13	28
Malindo Airways Sdn. Bhd.	—	10	26	44
MASwings Sdn. Bhd.	2	5	—	—
M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)	—	2	3	9
MYAirline Sdn. Bhd.	12	12	—	10
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	—	—	7	—
Raya Airways Sdn. Bhd.	1	10	5	15
SKS Airways Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai True Air Sdn. Bhd.)	4	—	—	—
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	—	—	3	1
Jumlah	32	62	98	177

*Nota: Termasuk kargo

Jadual 1.3 Peruntukan ATR Domestik dan Antarabangsa mengikut Negara/Rantau



*Nota: Termasuk kargo

Jadual 1.4 Jenis Pemfailan yang Diluluskan

Permohonan pemfailan yang diluluskan pada tahun 2023 berkurangan sebanyak 17 peratus berbanding tahun 2022 disebabkan oleh pengurangan dalam permohonan perubahan jadual. Ini adalah hasil daripada syarikat penerbangan yang memfailkan jadual mereka dengan lebih konsisten dan dengan perubahan yang minimal pada tahun 2023 berbanding tahun sebelumnya.

JENIS PEMFAILAN YANG DILULUSKAN	2022	2023
Penerbangan Berjadual Komersial	2,104	1,820
Berjadual Komersial – Penerbangan Tambahan	508	358
Penerbangan Tidak Berjadual Komersial (<i>Charter</i>)	1,578	1,260
Penerbangan Ad Hoc	750	662
JUMLAH	4,940	4,100

Petunjuk Prestasi Utama (KPI) untuk pemprosesan penerbangan komersial berjadual dan tidak berjadual ialah masing-masing 5 hari dan 3 hari. Pada tahun 2023, purata masa pemprosesan setiap permohonan yang dikemukakan untuk penerbangan komersial berjadual ialah 1.4 hari, manakala untuk penerbangan tidak berjadual ialah 0.2 hari (4.8 jam). Kedua-dua masa pemprosesan ini adalah di bawah KPI yang ditetapkan.

1.2 PELESENAN

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

Sebelum memberikan lesen atau permit komersial penuh, Suruhanjaya boleh mengeluarkan Kelulusan Bersyarat (CA) kepada entiti yang berhasrat untuk beroperasi sebagai penyedia perkhidmatan penerbangan Malaysia, di mana mereka perlu menjalani penilaian menyeluruh berdasarkan kriteria ketat, termasuk struktur pemilikan, permintaan pengangkutan udara di lokasi yang dicadangkan untuk operasi syarikat, rekod prestasi kewangan dan kepakaran pengurusan.

Selaras dengan mandat untuk menyokong pemulihan dan pertumbuhan industri, Suruhanjaya terus aktif menyemak dan meluluskan lesen dan permit penerbangan komersial. Pada tahun 2023, Suruhanjaya mengeluarkan sejumlah 46 lesen dan permit penerbangan komersial, mewakili peningkatan sebanyak 18 peratus berbanding tahun 2022. Daripada jumlah ini, 33 ialah pembaharuan lesen, manakala 5 ialah GHL yang baru dikeluarkan. Perlu diperhatikan bahawa 3 daripada pengeluaran GHL baharu telah diberikan kepada Organisasi Penyelenggaraan Yang Diluluskan (AMO), iaitu Safeair Technical Sdn. Bhd., MAZ Gerbang Sdn. Bhd., dan MAB Engineering Services Sdn. Bhd. Suruhanjaya juga mengambil tindakan pengawalseliaan apabila perlu dengan menggantung 2 ASL yang dipegang oleh MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline) dan MyJet Xpress Airlines Sdn. Bhd. pada 1 November 2023. Secara keseluruhan, jumlah lesen yang diproses adalah sebanyak 48.

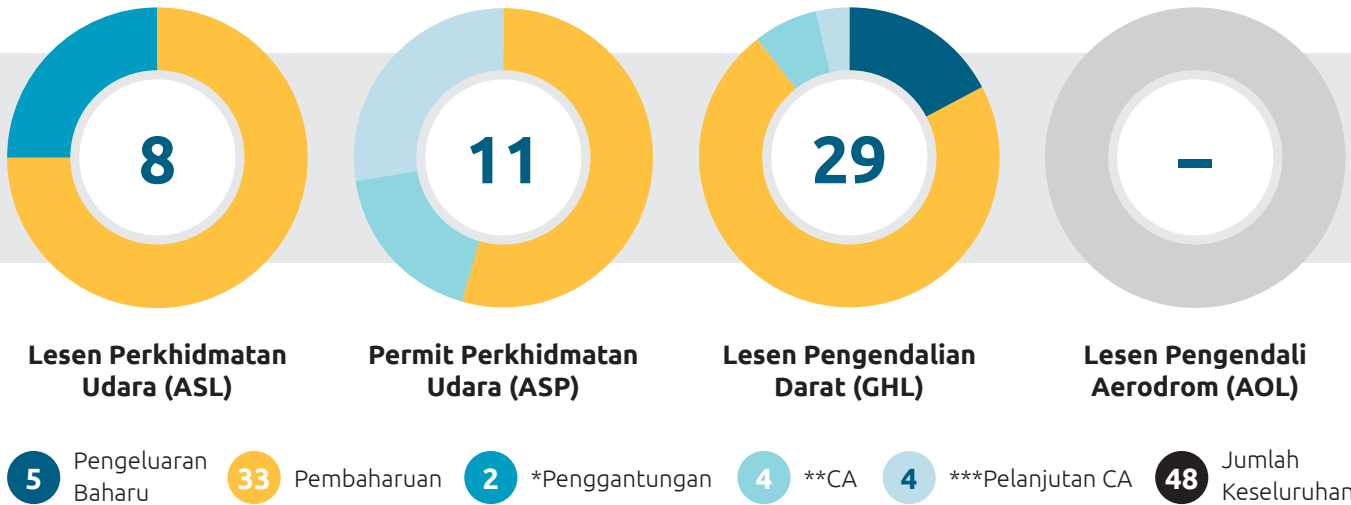
Pada 24 Oktober 2023, Suruhanjaya menubuhkan Pasukan Petugas Khas untuk menangani bayaran balik penumpang yang berpunca daripada pembatalan penerbangan secara mendadak oleh MYAirline. Selain talian bantuan pengguna MAVCOM, Suruhanjaya juga menyediakan satu lembaran Soalan Lazim (FAQ) dan lain-lain maklumat penting untuk membolehkan pengguna menghubungi Suruhanjaya secara langsung.

Insiden MYAirline mendorong semakan menyeluruh terhadap rangka kerja pelesenan dalaman Suruhanjaya dan prosedur operasi standard untuk mengenal pasti kelemahan dalam penilaian lesen penerbangan. Pasukan petugas mengkaji kriteria untuk menilai permohonan lesen, keketatan penilaian kewangan, garis panduan orang yang layak dan sesuai, dan prosedur pengawasan untuk Pemegang Lesen sedia ada, antara lain. Semakan semula ini membawa kepada pelaksanaan beberapa penambahbaikan dalaman, dengan Suruhanjaya komited untuk penambahbaikan berterusan bagi memastikan keberkesanan rangka kerja dan proses pelesenan.

Berdasarkan semakan semula rangka kerja dan proses pelesenan, Suruhanjaya juga menilai semula syarat-syarat yang ditetapkan pada lesen. Ini menjurus kepada semakan semula terhadap syarat-syarat pelesenan umum, dengan memberi tumpuan kepada mengukuhkan peruntukan berkaitan dengan pemberhentian operasi, memerlukan pengemaskinian yang kerap mengenai deklarasi kelayakan dan kesesuaian pemegang lesen, keperluan kewangan, dan lain-lain. Suruhanjaya telah memulakan perkongsian rasmi dan penglibatan dengan badan-badan statutori dan pengawalseliaan lain, termasuk Bank Negara Malaysia (BNM), Suruhanjaya Sekuriti Malaysia (SC), Pertubuhan Keselamatan Sosial (PERKESO), dan Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP). Kerjasama ini bertujuan untuk meningkatkan pemantauan pematuan pemegang lesen terutamanya dari segi integriti dan pembayaran statutori. Selain itu, Suruhanjaya sedang menjalankan semakan menyeluruh terhadap sektor pengendalian darat, perniagaan dan penerbangan am, yang menyumbang kepada peningkatan rangka kerja dan proses pelesenan semasa.

**Rajah 1.1**

Jumlah Lesen dan Permit Penerbangan Komersial yang Diluluskan, Diperbaharui, serta Digantung, termasuk Kelulusan Bersyarat (CA) yang Diluluskan dan Dilanjutkan bagi Tahun 2023



Nota:

*Dua (2) penggantungan ASL adalah berkaitan dengan MYAirline Sdn. Bhd. dan My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd. berkuat kuasa 1 November 2023

**Empat (4) CA telah diluluskan kepada ATAS Aero Engineering Sdn. Bhd. dan MTR Express Sdn. Bhd., serta Foursquare Diversified Sdn. Bhd. dan MyMenzies Sdn. Bhd., masing-masing untuk ASP dan GHL

***Dua (2) daripada empat (4) pelanjutan CA telah diluluskan kepada Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd. (CA untuk ASP) dan satu setiap satu kepada Gading Air Services Sdn. Bhd. (CA untuk ASP) dan M Jets International Sdn. Bhd. (CA untuk GHL), masing-masing

**Jadual 1.5**

Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada Tahun 2023

MYAirline telah menggantung operasinya mulai 12 Oktober 2023. Suruhanjaya pula telah menggantung ASL MYAirline berkuat kuasa 1 November 2023. ASL tersebut tamat tempoh dan berhenti berkuat kuasa mulai 16 November 2023.

No.	PEMEGANG ASL
1	AirAsia Berhad
2	AirAsia X Berhad
3	FlyFirefly Sdn. Bhd.
4	Malaysia Airlines Berhad
5	Malindo Airways Sdn. Bhd.
6	MASwings Sdn. Bhd.

No.	PEMEGANG ASL
7	M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)
8	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.*
9	Raya Airways Sdn. Bhd.
10	SKS Airways Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai True Air Sdn. Bhd.)
11	World Cargo Airline Sdn. Bhd.

*Nota: *ASL My Jet Xpress Airline digantung berkuat kuasa 1 November 2023*

**Jadual 1.6 Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada Tahun 2023**

No.	PEMEGANG ASP
1	Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
2	Berjaya Air Sdn. Bhd.
3	Helistar Resources Sdn. Bhd.
4	HAS International Sdn. Bhd. (dahulu dikenali sebagai Hevilift (M) Sdn. Bhd.)
5	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
6	Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.
7	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
8	MHS Aviation Berhad
9	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
10	Prima Air Sdn. Bhd.
11	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
12	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
13	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
14	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.

**Jadual 1.7 Senarai Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada Tahun 2023**

No.	PEMEGANG AOL
1	Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.
2	Malaysia Airports Sdn. Bhd.
3	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
4	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.

**Jadual 1.8 Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada Tahun 2023**

No.	PEMEGANG GHL
1	AeroDarat Services Sdn. Bhd.
2	Aerohandlers Sdn. Bhd.
3	Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.
4	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
5	Brahim's Food Services Sdn. Bhd.
6	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.
7	Dviation Solutions Sdn. Bhd.
8	Execujet Handling Services Sdn. Bhd.
9	Ground Team Red Sdn. Bhd.
10	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.
11	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
12	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.
13	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
14	MAB Engineering Services Sdn. Bhd.
15	MAB Kargo Sdn. Bhd.
16	Malindo Airways Sdn. Bhd.

No.	PEMEGANG GHL
17	Mas Awana Services Sdn. Bhd.
18	MAZ Gerbang Sdn. Bhd.
19	M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)
20	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
21	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
22	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad
23	Petronas Dagangan Berhad
24	Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
25	Pos Aviation Sdn. Bhd. (dahulu dikenali sebagai KL Airport Services Sdn. Bhd.)
26	Prosky Services Sdn. Bhd.
27	Raya Airways Sdn. Bhd.
28	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
29	Safeair Technical Sdn. Bhd.
30	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
31	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
32	Shell Timur Sdn. Bhd.
33	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
34	Smooth Route Sdn. Bhd.
35	TransAsia Services Sdn. Bhd.

BAHAGIAN 2

INISIATIF-INISIATIF BERTERASKAN PENGGUNA

2.1 LAPORAN PENGGUNA

Suruhanjaya menganalisis maklum balas pengguna melalui Sistem Pengurusan Aduan (CMS), yang merekodkan segala maklum balas pengguna melalui pelbagai saluran sumber, termasuk secara bertulis, telefon, e-mel, laman web, platform media sosial, dan juga aplikasi mudah alih FlySmart.

 **Jadual 2.1** Jumlah Aduan yang Didaftarkan pada Tahun 2022 dan 2023

	JUMLAH ADUAN DIDAFTARKAN	2022	2023
	JUMLAH ADUAN	6,014	6,860
	ADUAN BERASAS	3,205 (53%)	4,943 (72%)
	ADUAN TIDAK BERASAS	2,809 (47%)	1,917 (28%)

Nota: Data mengenai MYAirline telah dikecualikan daripada sorotan utama pada tahun 2023

Sejumlah **6,860 aduan telah didaftarkan** dengan Suruhanjaya sepanjang tahun 2023. Jumlah kes yang boleh diambil tindakan dan memerlukan siasatan lanjut oleh penyedia perkhidmatan penerbangan ialah sebanyak 4,943 (72 peratus), manakala 1,917 (28 peratus) lagi tidak dapat diambil tindakan.

Peningkatan sebanyak **54 peratus** dalam aduan berasas menunjukkan bahawa pengguna telah menyediakan dokumen yang berkaitan dan lengkap, membolehkan Suruhanjaya memberikan penyelesaian yang adil dan saksama terhadap aduan mereka.

3 kategori utama aduan pengguna pada 2023 ialah kes yang melibatkan bayaran balik, pembatalan penerbangan, serta kehilangan, kerosakan, dan kelewatan bagasi.

Selain daripada 4,943 aduan pengguna pada tahun itu, MAVCOM juga menerima 1,917 **aduan yang tidak dapat diambil tindakan** atas sebab-sebab berikut:

- 1,261 aduan adalah berkaitan dengan penyerahan dokumen yang tidak lengkap oleh pengguna, yang mengakibatkan ketidakmampuan MAVCOM untuk menilai aduan tersebut dengan tepat dan adil, walaupun MAVCOM telah mengambil tindakan susulan;
- 281 adalah di luar bidang kuasa Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC);
- 131 aduan tidak dapat diteruskan kerana MAVCOM telah menentukan bahawa syarikat penerbangan atau lapangan terbang yang berkenaan telah memenuhi kewajipannya di bawah MACPC;
- 83 aduan adalah berkaitan dengan tempahan yang dibuat melalui ejen pelancongan;
- 64 aduan tidak berkaitan dengan industri penerbangan;
- 49 pengguna meminta untuk menarik balik aduan kerana penyelesaian yang adil telah diberikan oleh syarikat penerbangan;
- 32 aduan berkaitan dengan penyedia perkhidmatan penerbangan (Imigresen dan Kastam); dan
- 16 aduan adalah lebih daripada 1 tahun daripada tarikh kejadian.

Jadual 2.2 Jumlah Kes Didaftarkan Sejak Penubuhan MAVCOM pada Tahun 2016 Sehingga 2023

	JUMLAH MAKLUM BALAS	MAKLUM BALAS BERASAS	ADUAN BERASAS
Sejak Penubuhan (2016 – 2022)	31,588	17,438	10,585
2023	8,682	6,293	4,943
JUMLAH KES SEJAK PENUBUHAN	40,270	23,731	15,528

Nota:

Jumlah maklum balas merangkumi pelbagai jenis aduan, permintaan, pertanyaan, dan pujian yang diterima oleh Suruhanjaya.

Maklum balas berasas merujuk kepada maklum balas yang mempunyai merit dan memerlukan semakan lanjut atau tindakan oleh pihak syarikat penerbangan atau lapangan terbang.

Aduan berasas merupakan kes rasmi dengan dokumentasi lengkap yang didaftarkan dengan Suruhanjaya.

Jadual 2.3 Pecahan Aduan Mengikut Kategori pada Tahun 2023

KATEGORI	KES
Bayaran Balik	907
Pembatalan Penerbangan	808
Kehilangan, Kerosakan, dan Kelewatan Bagasi	584
Tempahan Dalam Talian	556
Penjadualan Semula Penerbangan	538
Penundaan Penerbangan	522
Program Penerbangan Kerap Pengguna	276
Larangan Menaiki Pesawat (<i>Offloaded</i>)	244
Khidmat Pelanggan	118
Kemudahan/Perkhidmatan Dalam Penerbangan	107
Harga Tiket Penerbangan	101
Lain-lain	77
Komunikasi Mengenai Perubahan Status Penerbangan	44
Larangan Menaiki Pesawat kerana Terlebih Tempahan (<i>Denied Boarding</i>)	30
Keselamatan dan Sekuriti	16
Bantuan Khas/Orang Kurang Upaya (OKU)	15
JUMLAH	4,943

Lain-lain: Aduan termasuk terma untuk baucar perjalanan, ketidakupayaan pengguna untuk menempah penerbangan dengan baucar perjalanan, kadar fi bagasi yang berlebihan, penempatan tempat duduk yang berasingan walaupun dalam satu tiket, dan aduan kehilangan barang berharga di lapangan terbang

Jadual 2.4 Pecahan Aduan Mengikut Syarikat Penerbangan dan Lapangan Terbang pada Tahun 2023

SYARIKAT PENERBANGAN	Jumlah keseluruhan aduan pada tahun 2023
AirAsia Berhad	1,844
Malaysia Airlines Berhad	1,580
AirAsia X Berhad	576
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	480
FlyFirefly Sdn. Bhd.	241
Foreign Airlines	133
MASwings Sdn. Bhd.	26
SKS Airways Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai True Air Sdn. Bhd.)	3
JUMLAH	4,883
LAPANGAN TERBANG	Jumlah keseluruhan aduan pada tahun 2023
Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 1	18
Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 2	12
Lapangan Terbang Kota Kinabalu	7
Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang	6
Lapangan Terbang Antarabangsa Senai	5
Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah	4
Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching	3
Lapangan Terbang Ipoh	2
Lapangan Terbang Kota Bharu	2
Lapangan Terbang Kuala Terengganu	1
JUMLAH	60

Selain daripada aduan berasas yang diterima oleh Suruhanjaya, sebanyak **4,668 kes telah didaftarkan** berhubung penggantungan operasi MYAirline Sdn. Bhd. (MYAirline) pada 12 Oktober 2023. Suruhanjaya bekerjasama dengan Bank Negara Malaysia dan telah menyediakan Soalan Lazim (FAQ) untuk menangani isu perkhidmatan penerbangan yang dibatalkan oleh MYAirline ekoran penggantungan operasi. Bagi memastikan penyebaran maklumat yang meluas, FAQ dan Lembaran Fakta mengenai

proses “chargeback” telah dipaparkan di laman web rasmi Suruhanjaya serta platform media sosial, termasuk Facebook, Instagram, dan X (Twitter). Suruhanjaya juga mengambil langkah proaktif dengan menghantar maklumat terperinci mengenai proses “chargeback” tersebut melalui e-mel kepada pengguna terjejas yang telah menghubungi Suruhanjaya berkenaan pembatalan penerbangan MYAirline.

2.2 TINJAUAN KEPUASAN PENGGUNA

Pada April 2023, Suruhanjaya melaksanakan tinjauan automatik kepada pengguna yang telah membuat aduan. Tujuan tinjauan ini adalah untuk mengukur kepuasan pengguna terhadap proses pengurusan aduan oleh Suruhanjaya serta mendapatkan maklum balas bagi menambah baik proses pengendalian aduan.

Dari April hingga Disember 2023, sebanyak 5,333 tinjauan telah diedarkan kepada pengguna. Daripada jumlah tersebut, 1,072 pengguna (20 peratus) memberikan maklum balas, manakala 3,907 (73 peratus) tidak menyertai, dan 354 (7 peratus) meninggalkan tinjauan tersebut dalam keadaan tidak lengkap.

Hasil tinjauan menunjukkan bahawa 61 peratus responden berpuas hati dengan pengurusan aduan Suruhanjaya. Pengguna-pengguna ini memuji tindak balas Suruhanjaya, proses penyerahan aduan yang mesra pengguna melalui laman web dan aplikasi mudah alih Suruhanjaya, serta kakitangan yang berpengetahuan dan cekap.

Namun, 39 peratus responden melaporkan ketidakpuasan, dengan alasan kekurangan ketegasan daripada pihak Suruhanjaya, ketidakupayaan untuk mengambil tindakan berkaitan dengan keputusan komersial syarikat penerbangan atau lapangan terbang, ketidakpuasan kerana tiada tindakan diambil terhadap syarikat penerbangan atas perubahan status penerbangan, kekurangan kemas kini status kes selepas aduan dibuat kepada Suruhanjaya, dan kebimbangan mengenai harga tambang yang tinggi dan dasar bayaran balik.

Sebagai respons kepada penemuan ini, Suruhanjaya telah menjalankan kajian menyeluruh terhadap cadangan yang diterima dan melaksanakan beberapa penambahbaikan. Untuk memperbaiki komunikasi dengan pengguna mengenai status kes, e-mel dihantar kepada pengguna mengenai jangka masa kes dan prosesnya. Langkah-langkah ini menunjukkan komitmen Suruhanjaya untuk meningkatkan perkhidmatannya berdasarkan maklum balas pengguna. Suruhanjaya terus berusaha untuk mencapai kecemerlangan dalam menguruskan aduan berkaitan penerbangan dan memastikan kepuasan pengguna dalam landskap perjalanan udara pasca pandemik yang berkembang pesat.



2.3 FLYSMART DAN INISIATIF KESEDARAN PENGGUNA

FlySmart

FlySmart ialah sebuah inisiatif oleh Suruhanjaya untuk mempromosikan kesedaran, mendidik, dan memperkasakan pengguna tentang hak-hak perjalanan udara mereka seperti yang dinyatakan dalam MACPC. Suruhanjaya menggunakan FlySmart untuk menyebarkan maklumat dan meningkatkan kesedaran melalui pelbagai saluran komunikasi. Ini termasuk laman web FlySmart, platform media sosial seperti Facebook, Instagram, dan X (Twitter), serta aplikasi mudah alih yang serasi dengan peranti Android dan iOS, yang boleh dimuat turun dari Google Play Store dan Apple App Store. Pengguna boleh mempelajari tentang hak-hak perjalanan mereka melalui platform ini, yang merangkumi isu-isu perjalanan seperti kelewatan penerbangan, pembatalan penerbangan, larangan menaiki pesawat, dan kehilangan atau kerosakan bagasi. Sama ada pengguna berada di rumah, dalam perjalanan, atau di lapangan terbang, mereka boleh mengakses maklumat yang diperlukan dengan mudah untuk melindungi hak-hak mereka semasa perjalanan udara.

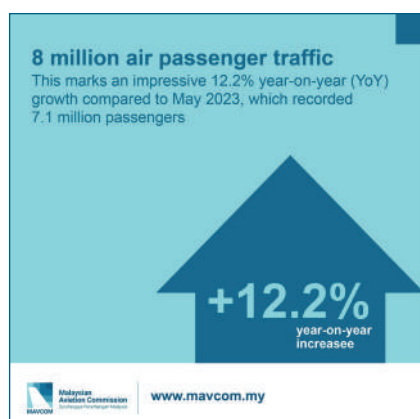
Satu kempen digital pengguna yang merangkumi video pendidikan mengenai hak-hak perjalanan udara juga telah dihasilkan dan diterbitkan di pelbagai platform dari Disember 2022 hingga Februari 2023, dengan objektif utama untuk meningkatkan pemahaman pengguna mengenai hak-hak mereka dalam situasi seperti kelewatan penerbangan, pembatalan penerbangan, kelewatan bagasi, dan kerosakan bagasi. Usaha ini bukan sahaja menyumbang kepada masyarakat yang lebih berinformasi tetapi juga mengukuhkan dedikasi MAVCOM terhadap perlindungan pengguna dalam sektor penerbangan. Inisiatif-inisiatif ini telah membuka jalan bagi usaha digital masa hadapan yang bertujuan memperkasakan dan mendidik pengembara udara di seluruh Malaysia.

Penjenamaan Semula Laman Media Sosial

Pada tahun 2023, saluran media sosial FlySmart, khususnya Facebook dan Instagram, telah dijenamakan semula secara strategik di bawah jenama MAVCOM. Penjenamaan semula ini dilakukan untuk memperluaskan capaian audiens dan memperkukuhkan kedudukan MAVCOM sebagai pengawal selia ekonomi dan komersial. Dengan menyelaraskan identiti FlySmart lebih rapat dengan MAVCOM, inisiatif ini bertujuan untuk mewujudkan kaitan yang lebih kukuh antara jenama dan kuasa pengawal selia, sekali gus meningkatkan pengaruh dan keterlihatan dalam industri.

Selain itu, Suruhanjaya melancarkan laman X pada bulan Jun 2023. Pengembangan ke platform X ini mencerminkan komitmen MAVCOM untuk berinteraksi dengan audiens yang lebih luas dan pelbagai, memastikan maklumat mengenai hak-hak perjalanan udara dan perkara-perkara peraturan yang berkaitan sampai kepada seramai mungkin pengembara dan pihak berkepentingan. Pengenalan X sebagai saluran komunikasi turut memperkukuhkan lagi kehadiran MAVCOM dalam ruang digital, menyediakan satu lagi platform untuk mendidik dan memperkasakan orang ramai tentang hak-hak mereka dalam sektor penerbangan.

Sebagai sebahagian daripada strategi digital yang berterusan, MAVCOM merancang untuk memperkenalkan lebih banyak kandungan interaktif di seluruh platform digitalnya, dengan tujuan untuk memperdalam penglibatan dengan pengguna dan menyediakan sokongan serta maklumat secara masa nyata. Suruhanjaya terus meneroka peluang untuk memperluaskan kehadirannya di platform digital yang baharu muncul, memastikan ia kekal di barisan hadapan dalam menyediakan maklumat yang boleh diakses dan boleh dipercayai kepada pengguna udara.



Inisiatif Kesedaran Pengguna yang Lain

Pada tahun 2023, MAVCOM mengadakan siri sesi penglibatan media di seluruh Kuala Lumpur, Sarawak, dan Sabah, bertujuan untuk mengukuhkan hubungan dengan media. Sesi-sesi ini, yang diketuai oleh Pengerusi Eksekutif, memberi peluang untuk dialog secara langsung dengan media terkemuka. Suruhanjaya berkongsi pandangan mengenai peranannya dan inisiatif yang sedang dijalankan, menjawab pertanyaan dan membincangkan prospek dan cabaran sektor. Melalui penglibatan ini, Suruhanjaya berusaha untuk mempromosikan ketelusan dan memupuk pemahaman yang lebih mendalam mengenai kerjanya, memastikan liputan media yang tepat dan menyeluruh.

Semasa sesi tersebut, MAVCOM memberikan kemas kini mengenai projek-projek penting, termasuk pembangunan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang dan penambahbaikan yang dirancang untuk MACPC. Perbincangan ini membolehkan wakil media memperoleh pemahaman yang lebih jelas tentang inisiatif dan rancangan masa hadapan Suruhanjaya, menggalakkan kerjasama dan komunikasi yang lebih baik antara MAVCOM dan pihak berkepentingannya.

Selain jangkauan media, MAVCOM turut menyertai Pameran Maritim dan Aeroangkasa Antarabangsa Langkawi (LIMA 2023), di mana ia berinteraksi dengan pihak berkepentingan industri dan orang awam. Satu sorotan penting ialah pembentangan mengenai evolusi MACPC, memberi tumpuan kepada hak pengguna dalam perjalanan udara dan penambahbaikan masa hadapan untuk melindungi pengguna penerbangan. Walaupun acara tersebut memudahkan pertukaran yang bermakna, MAVCOM tetap komited dengan penglibatan media sebagai fokus utama untuk tahun tersebut.

Secara keseluruhannya, sesi media menyediakan platform berharga untuk memupuk hubungan yang lebih kukuh dengan outlet media, mempromosikan pendekatan telus terhadap kerja Suruhanjaya, dan memastikan komunikasi berkesan mengenai inisiatif dan matlamatnya untuk sektor penerbangan.



BAHAGIAN 3

PETIKAN MENGENAI LAPANGAN TERBANG

3.1 LAPANGAN TERBANG DI MALAYSIA

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

Rajah 3.1 Senarai Lapangan Terbang di Malaysia



LAPANGAN TERBANG ANTARABANGSA

Pengendali lapangan terbang: **Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB)**

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

Pengendali lapangan terbang: **Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATS)**

- | |
|---|
| 6 Lapangan Terbang Antarabangsa Senai (JHB) |
|---|

LAPANGAN TERBANG DOMESTIK

Pengendali lapangan terbang: **Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB)**

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

Pengendali lapangan terbang: **Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATS)**

- | |
|-----------------|
| 18 Kerteh (KTE) |
|-----------------|

Pengendali lapangan terbang: **Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.**

- | |
|------------------------|
| 19 Tanjung Manis (TGC) |
|------------------------|

STOLports

Pengendali lapangan terbang:
Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB)

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

3.2 RANGKA KERJA KUALITI PERKHIDMATAN (QOS) LAPANGAN TERBANG

3.2.1 PENGENALAN KEPADA RANGKA KERJA QOS LAPANGAN TERBANG

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

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

3.2.2 PEMANTAUAN RANGKA KERJA QOS LAPANGAN TERBANG PADA TAHUN 2023

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

Di bawah Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, terdapat 28 unsur kualiti perkhidmatan yang ditetapkan di KUL Terminal 1 dan 2 berdasarkan **4 kategori kualiti perkhidmatan penting**, yang terdiri daripada **keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi**, serta **kelengkapan pengendali dan kemudahan kakitangan**. Keempat-empat kategori utama ini menyediakan Rangka Kerja QoS yang diseragamkan untuk menilai kualiti perkhidmatan di seluruh lapangan terbang di Malaysia. Walau bagaimanapun, unsur kualiti perkhidmatan khusus dalam setiap kategori mungkin berbeza mengikut lapangan terbang, bergantung kepada keperluan QoS lapangan terbang tersebut.

Suruhanjaya menggunakan pendekatan berasaskan data untuk menentukan unsur kualiti perkhidmatan di setiap lapangan terbang. Faktor penentu bagi setiap unsur kualiti perkhidmatan menumpukan pada trafik penumpang, kecekapan operasi, data kualiti perkhidmatan, dan maklum balas daripada komuniti lapangan terbang serta pengguna, yang membentuk pendekatan menyeluruh untuk pengurusan kualiti perkhidmatan lapangan terbang. Keupayaan penyesuaian ini memastikan unsur kualiti perkhidmatan kekal relevan dengan keperluan lapangan terbang yang sentiasa berubah dan penggunaanya.

Untuk mengekalkan kualiti perkhidmatan yang disediakan di lapangan terbang, unsur kualiti perkhidmatan **dikuatkuasakan** berdasarkan **mekanisme pengukuran khusus**, seperti **tinjauan penumpang, pemeriksaan bebas di lapangan**, dan **penyerahan laporan oleh pengendali aerodrom**.

Rajah 3.2 Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di KUL Terminal 1 & 2

Di KUL Terminal 1 dan 2, Suruhanjaya berjaya melaksanakan 20 unsur kualiti perkhidmatan untuk kedua-dua terminal. Suruhanjaya telah meneruskan usaha untuk melaksanakan baki 8 unsur kualiti perkhidmatan yang berkaitan dengan masa menunggu, yang merangkumi penggiliran di tepi bebendul jalan (kerbside), daftar masuk, pemeriksaan keselamatan penumpang, imigresen, dan penggiliran kastam.

Suruhanjaya menyasarkan untuk menyelesaikan pelaksanaan kesemua 28 unsur kualiti perkhidmatan di KUL Terminal 1 dan 2 pada tahun 2024.

Keselesaan & kemudahan penumpang	 ✓ Kebersihan tandas	 ✓ Kepuasan keseluruhan keadaan tandas	 ✓ Kepuasan keseluruhan lapangan terbang	 ✓ Tunjuk laluan (papan tanda di lapangan terbang)	 ✓ Paparan maklumat penerbangan	 ✓ Kebersihan terminal	 ✓ Kesesakan di tepi pinggir jalan	 ✓ Ketersediaan Wi-Fi	 ✓ Suasana terminal
Masa penggiliran	 ✓ Pemeriksaan keselamatan penumpang	 ✓ Laluan masuk Kastam	 ✓ Laluan keluar Kastam	 ✓ Laluan masuk Imigresen	 ✓ Laluan keluar Imigresen	 ✓ Pertukaran Imigresen	 * Kaunter daftar masuk	 * Penggiliran di tepi bebendul jalan (ketibaan & pelepasan)	
Aliran penumpang & bagasi	 ✓ Ketersediaan bas (hanya di Terminal 1)	 ✓ Ketersediaan Aerotren (hanya di KUL Terminal 1)	 ✓ Tuntutan bagasi – masa ketibaan bagasi pertama di karusel	 ✓ Tuntutan bagasi – masa ketibaan bagasi terakhir di karusel	 ✓ Ketersediaan sistem pengendalian bagasi	 ✓ Bagasi ke luar (bagasi yang tidak dimuatkan ke dalam pesawat untuk penerbangan yang dimaksudkan)	 ✓ Ketersediaan lif, eskalator & laluan gerak (walkalator)		
Kelengkapan pengendali & kemudahan kakitangan	 ✓ Ketersediaan pengendali Aerobridge	 ✓ Ketersediaan kelengkapan Aerobridge	 ✓ Ketersediaan Wi-Fi di Kawasan tanjakan (Ramp Wi-Fi)	 ✓ Ketersediaan Sistem Panduan Dok Visual (Visual Docking Guidance System)	 ✓ Kebersihan tandas kakitangan				

✓ Menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang telah dilaksanakan di KUL T1 dan T2

✓ Menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang akan dilaksanakan pada S2 2024 di KUL T1 dan T2

* Menunjukkan 2 unsur kualiti perkhidmatan di bawah Masa Penggiliran yang akan dilaksanakan pada S4 2024 di KUL T1 dan T2

Nota: Perjalanan penumpang dan unsur kualiti perkhidmatan mungkin berbeza dari lapangan terbang ke lapangan terbang

Sumber: MAVCOM

3.3 PELAKSANAAN RANGKA KERJA QOS LAPANGAN TERBANG DI LAPANGAN TERBANG LAIN DI MALAYSIA

Suruhanjaya berhasrat untuk melaksanakan sepenuhnya Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di semua lapangan terbang antarabangsa dan domestik di Malaysia. Pelaksanaan rangka kerja ini akan dilakukan secara berperingkat dengan matlamat untuk memastikan lapangan terbang di Malaysia memenuhi piawaian kualiti dan perkhidmatan tertinggi.

Rajah 3.3 Pelaksanaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang Secara Berperingkat

FASA 1	FASA 2			FASA 3
2018 - 2022	2023 - 2025			2026 - 2027
- Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 1 (KUL T1) - Lapangan Terbang Antarabangsa KL Terminal 2 (KUL T2)	- Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah* - Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu - Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi	- Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching - Lapangan Terbang Antarabangsa Senai - Lapangan Terbang Miri	- Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang - Lapangan Terbang Tawau - Lapangan Terbang Kota Bharu - Lapangan Terbang Bintulu - Lapangan Terbang Sibul	Semua lapangan terbang domestik yang lain
20 daripada 28 unsur kualiti perkhidmatan telah dilaksanakan	8 elemen yang selebihnya di bawah Masa Penggiliran akan dilaksanakan pada S4 2024			

Nota: Keutamaan lapangan terbang mungkin berubah daripada masa ke masa, berdasarkan jumlah pengguna, penggunaan terminal, dan prestasi perkhidmatan lapangan terbang

**Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah sedang dalam proses pembangunan sebagai sebahagian daripada Pelan Penjanaan Semula Lapangan Terbang Subang (SARP)*

Pelaksanaan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang MAVCOM yang Berjaya di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu dan Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi

Pada separuh pertama tahun 2023, Suruhanjaya telah menyelesaikan fasa pembangunan dan pelaksanaan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK). Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang ini berfungsi sebagai panduan bagi pengendali lapangan terbang untuk menilai, memantau, mengekalkan, dan meningkatkan perkhidmatan mereka berdasarkan standard dan petunjuk prestasi utama yang ditetapkan oleh Suruhanjaya.

Di bawah Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, Suruhanjaya telah membangunkan dan seterusnya menguatkuasakan 18 elemen kualiti perkhidmatan di BKI. Manakala bagi elemen penggiliran di tepi bebendul jalan pula, ia akan dilaksanakan pada S4 2024. Sehingga Julai 2023, 11 unsur kualiti perkhidmatan telah berjaya dilaksanakan di LGK. Suruhanjaya juga menjalankan pemeriksaan berkala untuk

memastikan pengendali lapangan terbang mematuhi unsur-unsur ini.

Unsur kualiti perkhidmatan yang dilaksanakan di BKI dan LGK adalah berdasarkan 4 tonggak utama kualiti perkhidmatan yang terdiri daripada keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi, serta kelengkapan pengendali dan kemudahan kakitangan. Suruhanjaya berbesar hati untuk memaklumkan bahawa BKI dan LGK telah memenuhi sasaran masing-masing untuk elemen kualiti perkhidmatan mereka dari Mei 2023 hingga Disember 2023.

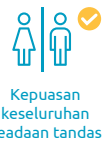
Selain BKI dan LGK, sasaran Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang juga akan dilaksanakan di lapangan terbang lain di Malaysia, seperti Lapangan Terbang Senai, Kuching, dan Miri. Fasa pembangunan untuk ketiga-tiga lapangan terbang ini bermula pada S3 2023 dan dijangka akan dilaksanakan menjelang S3 2024.



Rajah 3.4 19 Unsur Kualiti Perkhidmatan Diperkenalkan di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI)

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI)

Keselesaian & kemudahan penumpang



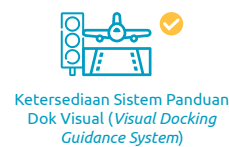
Aliran penumpang & bagasi



Kelengkapan pengendali & kemudahan kakitangan



Masa penggiliran



Nota: Semua unsur kualiti perkhidmatan di bawah Masa Penggiliran akan dikuatkuasakan menjelang 2024



Rajah 3.5 11 Unsur Kualiti Perkhidmatan Diperkenalkan di Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK)

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK)

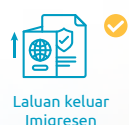
Keselesaian & kemudahan penumpang



Kelengkapan pengendali & kemudahan kakitangan



Masa penggiliran



3.3.1 PENGENAAN PENALTI KEWANGAN BAGI KETIDAKPATUHAN TERHADAP MACPC DAN RANGKA KERJA KUALITI PERKHIDMATAN LAPANGAN TERBANG

Bahagian ini menyediakan kemas kini mengenai penalti yang dikenakan oleh Suruhanjaya untuk ketidakpatuhan terhadap sasaran yang ditetapkan bagi lapangan terbang dan syarikat penerbangan sejak penubuhannya pada tahun 2016 hingga akhir tahun 2023.

Lapangan Terbang

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

Suruhanjaya bertanggungjawab untuk memantau pematuhan pengendali lapangan terbang terhadap standard yang ditetapkan dalam Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang untuk memastikan operasi dan perkhidmatan yang cekap untuk penumpang dan pengguna lain. **Sehingga Ogos 2024**, Suruhanjaya telah mengenakan penalti kewangan sebanyak **RM2.9 juta** ke atas Malaysia Airport (Sepang) Sdn. Bhd. (MA Sepang), anak syarikat MAHB, kerana gagal mematuhi Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang. Secara khusus, ketidakpatuhan tersebut termasuk kebersihan tandas penumpang dan kakitangan, ketersediaan perkhidmatan Wi-Fi di landasan, bagasi keluar (bagasi yang tidak dimuatkan ke dalam pesawat yang dimaksudkan), serta bagasi masuk (masa untuk mengambil beg pertama dan terakhir di karusel bagasi).

Syarikat Penerbangan

Adalah mandatori bagi syarikat penerbangan untuk mematuhi Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC). Kegagalan berbuat demikian boleh mengakibatkan penalti kewangan dikenakan. Bergantung pada jenis dan tahap sebarang ketidakpatuhan terhadap MACPC, syarikat penerbangan boleh dikenakan penalti kewangan sehingga RM200,000 untuk kesalahan pertama, dan 10 kali ganda penalti untuk kesalahan kedua atau ketidakpatuhan seterusnya terhadap MACPC.

Pada tahun 2023, Suruhanjaya telah mengenakan penalti kewangan berjumlah RM40,000 ke atas Batik Air kerana ketidakpatuhan terhadap MACPC atas kegagalan memaklumkan pengguna mengenai perubahan jadual penerbangan. **Sehingga Ogos 2024**, Suruhanjaya telah mengenakan penalti kewangan berjumlah **RM4.8 juta secara kumulatif** ke atas AirAsia, AirAsia X, dan Batik Air kerana gagal mematuhi MACPC.

Penalti yang dikutip daripada pelbagai kes ketidakpatuhan telah dikhususkan untuk aktiviti pembangunan. Aktiviti-aktiviti ini termasuk usaha Suruhanjaya dalam membangunkan dasar atau rangka kerja peraturan baharu, serta projek, kajian, atau kempen yang bertujuan meningkatkan industri penerbangan, termasuk manfaat untuk pengguna. Pendekatan ini memastikan bahawa penalti dilaburkan semula dalam industri dan pengguna, sementara Suruhanjaya menampung perbelanjaan operasinya melalui sumber pendapatan lain.



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

Penetapan caj perkhidmatan penerbangan (ASC) adalah penting untuk pertumbuhan ekonomi jangka panjang negara, kerana pembangunan lapangan terbang dan hubungan udara saling bergantung. Oleh sebab kepentingannya, Suruhanjaya sedang membangunkan satu rangka kerja untuk menetapkan ASC di lapangan terbang Malaysia, termasuk Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), caj pendaratan dan parkir, serta semua caj lain yang dinyatakan dalam Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016 dan pindaan-pindaannya.

Dalam jangka pendek, Suruhanjaya mencadangkan agar rangka kerja pengawalseliaan memberi tumpuan kepada menggalakkan perjalanan udara dan menyokong pemulihan sektor penerbangan daripada pandemik COVID-19. Dalam jangka masa sederhana hingga jangka panjang, rangka kerja pengawalseliaan harus menggalakkan pelaburan dan operasi lapangan terbang yang cekap, menyokong pemulihan kos yang berhemat, serta memastikan kebolehiayaan lapangan terbang. Matlamat utama Suruhanjaya adalah untuk mewujudkan satu rangka kerja yang adil dan kukuh yang menyeimbangkan keperluan semua pihak berkepentingan dalam aspek penentuan caj bagi penggunaan kemudahan lapangan terbang. Secara tidak langsung, ini akan meningkatkan kesalinghubungan udara Malaysia, yang selaras dengan cita-cita nasional untuk menjadi hab penerbangan global yang mantap bagi memberikan perkhidmatan terbaik kepada para pengguna.

Pada Julai 2021, Suruhanjaya telah memulakan pembangunan rangka kerja jangka panjang. Suruhanjaya menerbitkan Kertas Rundingan Pertama mengenai Peraturan Perkhidmatan Penerbangan pada Ogos 2022, yang membincangkan prinsip pengawalseliaan, ketidakpastian pasaran, kaedah jangka pendek yang dicadangkan, kaedah peralihan, dan pertimbangan dalam melaksanakan rangka kerja berasaskan kos.

Kertas Rundingan Kedua mengenai Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan diterbitkan pada Mac 2023. Kertas ini membincangkan maklum balas pihak berkepentingan daripada Kertas Rundingan Pertama dan merangkumi ASC yang dicadangkan oleh Suruhanjaya untuk tempoh pengawalseliaan pertama (2024–2026). Ia juga menggariskan bentuk kawalan dan kuasa pengawalseliaan yang dicadangkan untuk dilaksanakan mulai dari tempoh pengawalseliaan seterusnya.

Pada 12 Mac 2024, Suruhanjaya menerbitkan Kertas Keputusan mengenai Peraturan Caj Perkhidmatan Penerbangan bagi Tempoh Kawal Selia Pertama (RP1) dan telah mengumumkan pindaan terhadap ASC untuk RP1, yang meliputi tempoh dari 1 Jun 2024 hingga 31 Disember 2026. Pindaan kepada Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016 (P.U. (A) 115 dan P.U. (A) 136) telah diwartakan pada 29 April 2024 dan 29 Mei 2024.

Kertas Rundingan dan Kertas Keputusan mengenai rangka kerja jangka panjang untuk pengawalseliaan ASC, serta Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016 dan pindaan-pindaan yang berkaitan boleh didapati di laman web MAVCOM di www.mavcom.my.



BAHAGIAN 4

PEMBERIAN NASIHAT DASAR DAN PERSAINGAN

4.1 NASIHAT DASAR

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

Suruhanjaya terlibat dalam pelbagai aktiviti pemberian nasihat dasar pada tahun 2023, salah satunya memberi tumpuan kepada peningkatan kesalinghubungan udara Malaysia. Berdasarkan Indeks Kesalinghubungan Udara MAVCOM, Malaysia berada di kedudukan kelima di ASEAN di belakang Thailand, Singapura, Vietnam, dan Indonesia. Penemuan ini menunjukkan bahawa kesalinghubungan udara Malaysia mempunyai potensi besar untuk berkembang di rantau ini. Sepanjang tahun 2023, Suruhanjaya telah menjalankan penilaian terhadap kesalinghubungan penumpang hab antarabangsa di lapangan terbang ASEAN dan menerbitkan hasil penemuan tersebut dalam penerbitan *Waypoint* Disember 2023.

Suruhanjaya berpendapat bahawa meningkatkan kesalinghubungan udara memerlukan pendekatan bersama,

yang melibatkan penyertaan daripada pelbagai Kementerian, agensi kerajaan, dan pemain industri. Sepanjang tahun 2023, Suruhanjaya telah terlibat dalam beberapa perbincangan mengenai peningkatan kesalinghubungan udara dengan MOT dan lapangan terbang, serta mempromosikan kepentingan kesalinghubungan udara di rantau BIMP-EAGA semasa Persidangan Pengangkutan Sarawak 2023. Suruhanjaya menjangkakan usaha yang lebih meluas dalam meningkatkan kesalinghubungan udara pada tahun 2024 melalui penyertaan Suruhanjaya dalam Jawatankuasa Pembangunan Kesalinghubungan Udara Lapangan Terbang, yang beroperasi di bawah Jawatankuasa Prestasi Lapangan Terbang Kebangsaan. Pada tahun 2023, Suruhanjaya juga terlibat dalam kerja nasihat dasar lain melalui Majlis Penerbangan Kebangsaan, Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan, dan Jawatankuasa Pelan Strategik Lapangan Terbang Kebangsaan.

Suruhanjaya turut menasihati MOT semasa rundingan Perjanjian Perkhidmatan Udara (ASA) antara Malaysia dan negara-negara lain. Sebagai contoh, Suruhanjaya menyertai delegasi MOT dalam rundingan ASA antara Malaysia dan United Kingdom, memberikan nasihat dari segi pengawalseliaan, ekonomi, dan persaingan kepada MOT.

4.2 PRESTASI INDUSTRI DAN RAMALAN

Pada tahun 2023, Malaysia mencatatkan **85.0 juta trafik penumpang udara** dengan **pertumbuhan** yang luar biasa sebanyak **54.9** peratus tahun-ke-tahun (YoY). Peningkatan selaras dengan ramalan Suruhanjaya, iaitu antara 54.0 peratus YoY hingga 58.0 peratus YoY. Trafik penumpang tahun 2023 telah pulih secara ketara kepada 77.8 peratus daripada tahap pra-pandemik pada tahun 2019, menunjukkan pemulihan yang kukuh dalam industri.

Pertumbuhan ini disokong terutamanya oleh permintaan tinggi untuk perjalanan pasca pandemik, terutamanya dalam sektor antarabangsa. Trafik antarabangsa meningkat sebanyak 134.3 peratus YoY, dipacu oleh sektor perjalanan Persatuan Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN) dan sektor perjalanan bukan ASEAN, yang masing-masing mencatatkan pertumbuhan YoY sebanyak 114.1 peratus dan 163.9 peratus. Selain itu, sektor perjalanan domestik turut meningkat sebanyak 19.9 peratus YoY.

Jumlah kapasiti tempat duduk Malaysia meningkat dengan ketara sebanyak 61.1 peratus YoY apabila syarikat penerbangan memberi tumpuan kepada pengembangan kapasiti untuk

destinasi antarabangsa. Walaupun dengan tambang purata yang lebih tinggi dan kapasiti tempat duduk yang lebih banyak, purata faktor muatan meningkat daripada 64.9 peratus pada tahun 2022 kepada 69.3 peratus pada tahun 2023 berikutan permintaan yang kukuh untuk perjalanan udara sepanjang tahun. Prestasi yang kukuh ini juga dapat dilihat pada pendapatan syarikat penerbangan Malaysia yang melonjak daripada RM14.8 bilion pada tahun 2022 kepada RM30.0 bilion pada tahun 2023 dengan peningkatan sebanyak 102.5 peratus, melebihi pendapatan tahun 2019 sebanyak RM25.2 bilion.

Untuk tahun 2024, Suruhanjaya menjangkakan trafik penumpang akan mencapai antara 93.9 juta hingga 107.1 juta penumpang dengan pertumbuhan YoY sebanyak 10.0 peratus hingga 25.0 peratus. Ramalan trafik penumpang ini merupakan pemulihan sehingga 91.5 peratus daripada tahap 2019 pada tahun 2024. Momentum pemulihan ini dijangka dipengaruhi secara signifikan oleh pengecualian visa selama 30 hari kepada pelancong dari China dan India, serta perjalanan antarabangsa ke China dan rantau ASEAN.

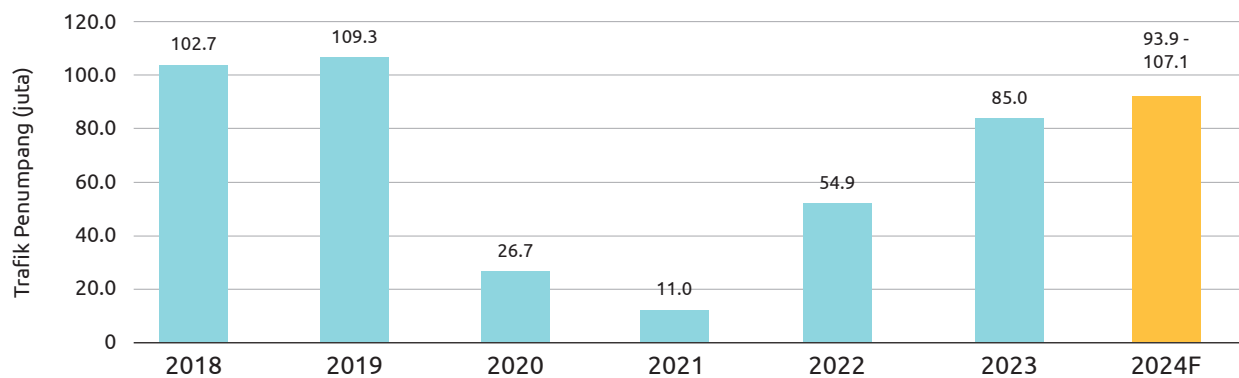
Meskipun ramalan trafik penumpang pada tahun 2024 adalah optimistik, potensi risiko penurunan wajar diberikan perhatian. Ini termasuklah peningkatan harga bahan api jet, nilai Ringgit, kelewatan penghantaran pesawat, dan isu berkaitan tenaga kerja.

Pada tahun 2023, Suruhanjaya turut menyertai *IATA Air Cargo Day 2023* dan membentangkan prestasi industri dan unjuran industri kargo. Pada tahun 2023, industri kargo mencatatkan 18.9 bilion Tan Kargo per Kilometer (FTK), menurun sebanyak 13.3 peratus YoY disebabkan oleh permintaan luar yang lemah,

pertumbuhan global yang perlahan, dan krisis geopolitik. Namun demikian, potensi pemulihan dijangka pada tahun 2024, di mana Suruhanjaya meramalkan pertumbuhan antara 6.0 peratus hingga 6.6 peratus YoY, iaitu sebanyak 19.8 bilion hingga 20.0 bilion FTK.

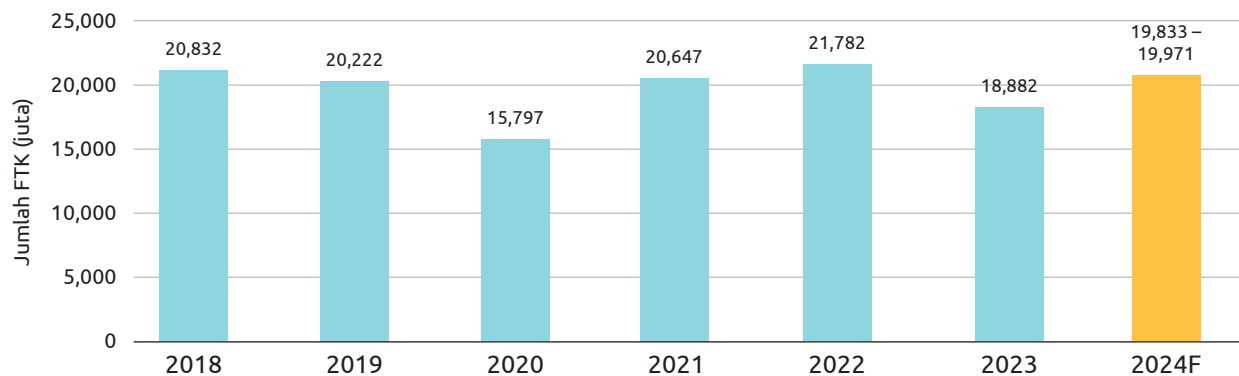
Jangkaan pertumbuhan ini adalah disebabkan oleh faktor-faktor seperti asas rendah pada tahun 2023, potensi peningkatan dalam kitaran teknologi global, pemulihan berterusan di China, dan kestabilan ekonomi yang disokong oleh pengakhiran dasar monetari ketat yang diambil oleh bank-bank pusat utama, sekali gus menyokong perbelanjaan pengguna yang berdaya tahan.

Rajah 4.1 Trafik Penumpang Malaysia, 2018 - 2023



Sumber: Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL)

Rajah 4.2 Trafik Kargo Malaysia, 2018 - 2023



Sumber: IATA, CargoIS

Industri penerbangan di Malaysia dan di rantau ini menghadapi beberapa cabaran yang bersangkut-paut. Gangguan rantaian bekalan, yang pada asalnya dicetuskan oleh pandemik COVID-19 dan diperburuk oleh peristiwa global yang berlaku selepasnya, terus memberi kesan yang meluas terhadap industri penerbangan. Walaupun kesan langsung pandemik sebahagian besarnya telah reda, sektor ini masih bergelut dengan kesan-kesan selepasnya dan sedang dalam proses penyesuaian ke arah norma baharu. Gangguan semasa ini mempengaruhi ketersediaan alat ganti untuk operasi penyelenggaraan, pembaikan, dan baik pulih (MRO) pesawat seterusnya menjejaskan keupayaan industri untuk mengekalkan dan mengembangkan kapasiti pesawatnya.

Gangguan ini juga telah menyebabkan kelewatan penghantaran pesawat, yang bukan sahaja meningkatkan kos tetapi juga

menghalang syarikat penerbangan daripada menggunakan pesawat baru dan meningkatkan kapasiti operasi. Akibatnya, kekangan kapasiti penerbangan menjadi kebimbangan utama, terutamanya semasa musim puncak di mana permintaan meningkat biasanya melebihi kapasiti yang sedia ada.

Kekurangan tenaga kerja juga menambah cabaran dalam operasi penerbangan, dengan industri menghadapi kekurangan tenaga mahir, terutamanya jurutera, juruteknik penyelenggaraan pesawat, dan pekerja pengendalian darat. Kekurangan ini boleh membawa kepada ketidakcekapan operasi dan berpotensi menjejaskan kualiti perkhidmatan. Selain itu, kekuatan Dolar Amerika Syarikat (USD) pada tahun 2023 telah memberi tekanan kepada kos operasi syarikat penerbangan.

4.3 HARGA TAMBANG PENERBANGAN DOMESTIK

Suruhanjaya memantau tambang penerbangan bagi semua laluan domestik sepanjang tahun 2023 dan memberikan laporan kemas kini kepada MOT secara mingguan. Pada tahun 2023, Suruhanjaya mendapati perubahan trend dalam perjalanan udara domestik, di mana tambang purata meningkat sebanyak 3.7 peratus YoY, mencapai RM151.30 berbanding RM145.90 pada tahun 2022. Peningkatan tambang purata ini disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk kos operasi yang lebih tinggi bagi syarikat penerbangan dan peningkatan permintaan untuk perjalanan domestik, terutamanya semasa tempoh perjalanan sangat puncak.

Keadaan ekonomi juga memainkan peranan penting dalam peningkatan tambang purata. Walaupun Ringgit menyusut nilai berbanding USD, dengan purata RM4.56/USD pada tahun 2023 berbanding RM4.40/USD pada tahun 2022, kesan terhadap tambang penerbangan telah diimbangi oleh penurunan harga purata minyak mentah daripada USD 141 setong (bbl) pada tahun 2022 kepada USD 114 bbl pada tahun 2023.

Pada tahun 2023, MOT telah memperkenalkan FlySiswa, iaitu subsidi tambang penerbangan sebanyak RM300 untuk pelajar universiti awam. Subsidi ini bertujuan menangani isu kos sara hidup dan mengukuhkan hubungan antara Semenanjung Malaysia dan Sabah, Sarawak, serta Wilayah Persekutuan Labuan. Inisiatif ini disokong oleh Suruhanjaya dan dirancang untuk memberi manfaat kepada lebih daripada 56,000 pelajar

di seluruh negara. Berikutan kejayaan program ini, kelayakan FlySiswa diperluaskan kepada pelajar politeknik dan kolej komuniti di bawah Kementerian Pengajian Tinggi (MoHE), serta matrikulasi dan Institut Pendidikan Guru di bawah Kementerian Pendidikan (MOE).

Selain itu, MOT melaksanakan subsidi untuk pembelian tiket penerbangan kelas ekonomi sehala pada tempoh perjalanan Pesta Kaamatan dan Hari Gawai iaitu dari 27 hingga 29 Mei 2023 bagi penerbangan dari Semenanjung Malaysia ke Sabah dan Wilayah Persekutuan Labuan serta dari 29 hingga 31 Mei 2023 bagi penerbangan dari Semenanjung Malaysia ke Sarawak. MOT telah membeli semua baki tiket penerbangan kelas ekonomi sehala dari Semenanjung Malaysia ke Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan bagi tempoh perjalanan tersebut dan menetapkan harga maksimum sebanyak RM300 (tidak termasuk cukai dan fi) kepada pengguna. Inisiatif subsidi ini disemak semula bagi tempoh perjalanan perayaan Krismas antara 22 hingga 24 Disember 2023, di mana Kerajaan menetapkan harga maksimum sebanyak RM599 (tidak termasuk cukai dan fi) dan menanggung perbezaan harga bagi tiket penerbangan yang melebihi RM599 dengan harga maksimum tersebut bagi tiket yang telah dijual sahaja. Dasar subsidi ini akan diteruskan pada tahun 2024, meliputi perayaan utama lain seperti Tahun Baru Cina, Hari Raya Aidilfitri, Pesta Kaamatan, Hari Gawai, dan Krismas untuk mengurangkan beban kewangan para pengguna dari Sabah, Sarawak, dan Wilayah Persekutuan Labuan semasa musim perayaan.

4.4 PERSAINGAN

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

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

Pada tahun 2023, Suruhanjaya telah mengeluarkan beberapa keputusan mengenai usaha sama dan pengecualian. Pada 13 Jun 2023, perintah pengecualian individu bagi usaha sama antara All Nippon Airways Co., Ltd. dan United Airlines, Inc. telah diwartakan oleh Jabatan Peguam Negara, berikutan keputusan Suruhanjaya untuk memberikan pembaharuan pengecualian individu pada 19 Oktober 2022 bagi tempoh 5 tahun. Sebelum ini usaha sama tersebut telah diberikan pengecualian individu pada 11 Mei 2017. Usaha sama ini

meliputi perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan benua Amerika. Perintah pengecualian individu bagi usaha sama antara Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG telah diwartakan juga pada 13 Jun 2023 berikutan keputusan Suruhanjaya untuk memberikan pengecualian individu bagi tempoh 3 tahun pada 5 Disember 2022. Pengecualian ini juga merupakan pembaharuan pengecualian yang diberikan kepada usaha sama tersebut, di mana pengecualian awal telah diberikan pada 3 September 2019. Usaha sama ini meliputi perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan Eropah. Suruhanjaya juga telah memberikan pengecualian individu selama 5 tahun bagi usaha sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Japan Airlines Co., Ltd. yang berkaitan dengan perkhidmatan penumpang udara berjadual antara Malaysia dan Jepun. Pengecualian ini yang dibuat pada 2 Mei 2023 juga merupakan pembaharuan pengecualian yang diberikan kepada usaha sama tersebut, di mana pengecualian awal telah diberikan pada 9 Disember 2019.

Suruhanjaya telah menilai permohonan pengecualian individu bagi usaha sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Cathay Pacific Airways Limited. Setelah semakan terperinci dibuat, Suruhanjaya mendapati bahawa usaha sama ini akan mengurangkan persaingan dengan ketara, terutamanya dalam pasaran Kuala Lumpur-Hong Kong dan Pulau Pinang-Hong Kong, dan kebimbangan ini telah

disuarakan kepada pihak-pihak yang terlibat dalam usaha sama tersebut. Akhirnya, pihak-pihak yang terlibat telah menarik balik permohonan mereka, dan Suruhanjaya mengumumkan penutupan penilaiannya di laman webnya pada 15 September 2023.

Pada 19 Jun 2023, Suruhanjaya telah memberikan kelulusan kepada percantuman yang dijangkakan antara SIA Engineering Company Limited dan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd. Ini merupakan penilaian percantuman pertama dalam sektor pengendalian darat, khususnya berkaitan pasaran untuk perkhidmatan penyelenggaraan pesawat. Pengeluaran keputusan Suruhanjaya ini merupakan keputusan penuh kedua yang berdasarkan penilaian kesan percantuman terhadap persaingan di Malaysia, selepas keputusan percantuman pertama yang dikeluarkan oleh Suruhanjaya untuk percantuman antara Korean Air Lines Co., Ltd. dan Asiana Airlines, Inc. pada tahun 2021. Suruhanjaya mendapati bahawa percantuman ini, yang melibatkan SIA Engineering Company Limited memperoleh 49 peratus pegangan dalam Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd., tidak akan mengakibatkan pengurangan persaingan yang ketara (SLC) dan berkemungkinan berpotensi membawa manfaat serta kecekapan ekonomi.

Suruhanjaya juga turut menilai permohonan pengecualian individu bagi usaha sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Singapore Airlines Limited. Permohonan ini, yang pada asalnya dikemukakan pada 30 Oktober 2019, ditutup akibat kesan COVID-19 dan keperluan pihak-pihak untuk mengemukakan sejumlah besar data yang berkaitan dengan perubahan dalam pasaran. Pihak-pihak tersebut kemudian mengemukakan semula permohonan mereka pada 12 Julai 2022, tetapi permohonan ini juga ditutup pada 24 November 2023 kerana pihak-pihak terlibat bercadang untuk mengurangkan skop usaha sama tersebut. Pihak-pihak tersebut telah mengemukakan semula permohonan untuk usaha sama mereka pada 22 Februari 2024.

Untuk menyokong proses penilaiannya, Suruhanjaya telah menjalankan tinjauan mengenai kesesuaian pengganti mod pengangkutan lain dengan pengangkutan udara untuk

perjalanan antara Kuala Lumpur dan Singapura, Tinjauan tersebut mendapati bahawa penumpang yang terbang antara Malaysia dan Singapura tidak akan beralih kepada mod pengangkutan lain apabila berhadapan dengan *small but significant non-transitory increase in price* (SSNIP) bagi penerbangan. Oleh itu, Suruhanjaya membuat kesimpulan bahawa mod pengangkutan lain tidak boleh menggantikan pengangkutan udara untuk laluan ini. Hasil kaji selidik ini digunakan untuk melengkapkan penilaian Suruhanjaya mengenai definisi pasaran, berkaitan dengan analisis kesan usaha sama tersebut terhadap persaingan dalam pasaran pengangkutan udara antara Kuala Lumpur dan Singapura.

Suruhanjaya mengambil bahagian dalam Mesyuarat Jawatankuasa Khas Persaingan (SCMC), iaitu mesyuarat dwitahunan yang dianjurkan oleh Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC). Sebagai ahli jawatankuasa, MAVCOM menggunakan platform ini untuk menyumbang kepakaran dalam sektor penerbangan dan bertukar pandangan mengenai peraturan dan penguatkuasaan dalam industri persaingan.

Selain itu, Suruhanjaya turut berinteraksi dengan ahli industri di Pameran Antarabangsa Maritim dan Aeroangkasa Langkawi 2023 (LIMA 2023) yang berlangsung dari 23 hingga 27 Mei 2023. Suruhanjaya telah membuat pembentangan bertajuk "*Aviation Sustainability: Competition and Future Outlook*," di mana Suruhanjaya telah memberikan pandangan mengenai keadaan semasa sektor penerbangan dan menekankan kepentingan persaingan dalam merencanakan semula industri pasca pandemik.

Suruhanjaya menjalankan analisis undang-undang dan ekonomi dengan teliti dan menerbitkan teks penuh keputusannya untuk memastikan tahap ketelusan yang tinggi, serta menggalakkan perkembangan perundangan persaingan di Malaysia. Keputusan persaingan Suruhanjaya boleh didapati di laman web MAVCOM di www.mavcom.my.



BAHAGIAN 5

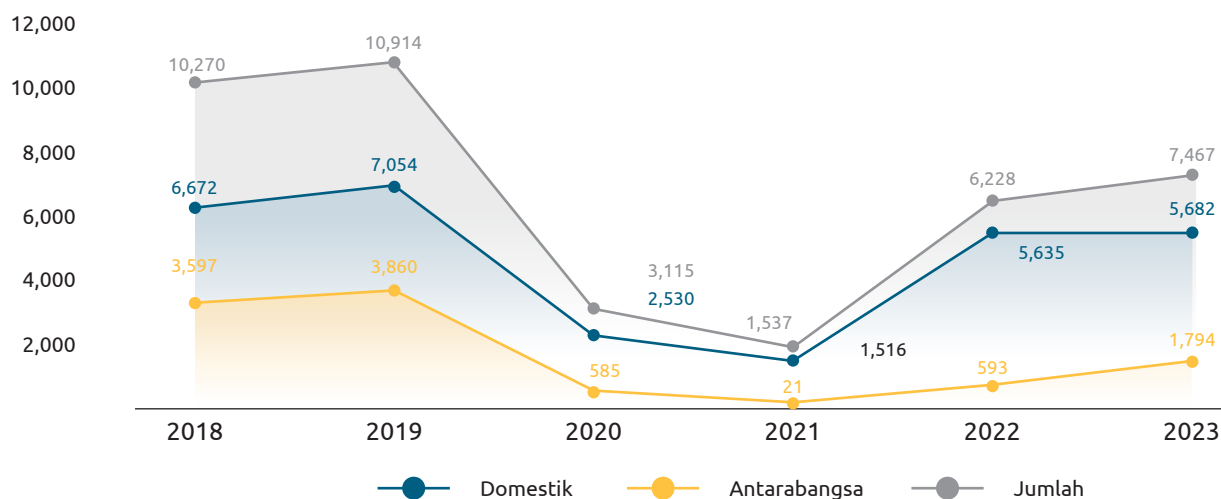
PERKHIDMATAN
PENERBANGAN
DI SABAH DAN
SARAWAK5.1 PETIKAN MENGENAI SABAH
DAN SARAWAK

Sektor penerbangan di Sabah dan Sarawak telah menunjukkan tanda-tanda pemulihan yang lebih ketara pada tahun 2023. Tempoh ini telah menyaksikan peningkatan trafik penumpang sebanyak 17 peratus berbanding tahun 2022, yang didorong oleh lonjakan permintaan perjalanan antarabangsa.

Sabah

Landskap penerbangan di Sabah pada tahun 2023 menunjukkan pemulihan yang ketara, seperti yang dibuktikan melalui peningkatan pergerakan penumpang berbanding tahun sebelumnya. Perjalanan domestik telah menunjukkan sedikit peningkatan, dengan jumlah penumpang meningkat kepada 5,682,000 daripada 5,635,000 pada tahun 2022. Walaupun perjalanan antarabangsa belum mencapai tahap era pra-pandemik pada tahun 2019, ia telah menunjukkan pertumbuhan yang memberangsangkan daripada 597,000 kepada 1,794,000 penumpang, mencatatkan pertumbuhan 3 kali ganda berbanding angka tahun sebelumnya.

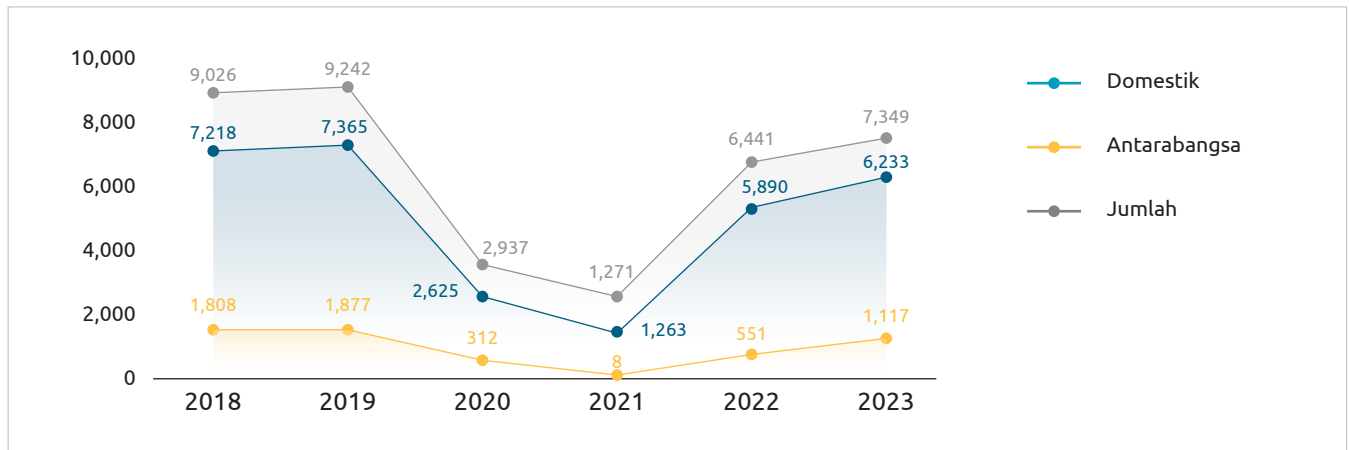
Rajah 5.1 Pergerakan Trafik Penumpang di Sabah dari 2018 hingga 2023 ('000)



Sarawak

Pasaran penerbangan domestik Sarawak telah menunjukkan trend yang serupa, dengan lonjakan ketara dalam bilangan penumpang. Peningkatan penumpang domestik daripada 5,890,000 pada tahun 2022 kepada 6,233,000 pada tahun 2023 menunjukkan pemulihan yang stabil ke arah tahap pra-pandemik sebanyak 7,365,000 penumpang pada tahun 2019. Sektor antarabangsa di Sarawak mencatatkan peningkatan trafik penumpang yang drastik daripada 551,000 pada tahun 2022 kepada 1,117,000 penumpang pada tahun 2023. Ini adalah pencatatan sebanyak 59.5 peratus daripada tahap trafik antarabangsa pra-pandemik pada tahun 2019. Sebagai perbandingan, Sabah mencatatkan 46.5 peratus daripada tahap trafik antarabangsa pra-pandemik pada tahun 2019.

Rajah 5.2 Pergerakan Trafik Penumpang di Sarawak dari 2018 hingga 2023 ('000)



Sabah and Sarawak

Jelas bahawa dari gabungan butiran kedua-dua negeri, jumlah trafik penumpang mengalami peningkatan tahun-ke-tahun (YoY) sebanyak 17 peratus dari tahun 2022 ke tahun 2023. Pertumbuhan ini dicerminkan bukan sahaja dalam bilangan penumpang, tetapi juga dalam Hak Trafik Udara (ATR), yang mencatatkan peningkatan ketara sebanyak 124 peratus bagi laluan yang melibatkan Sabah dan Sarawak dalam tempoh yang sama. Walau bagaimanapun, apabila membandingkan angka-angka ini dengan tahap pra-pandemik tahun 2019, perjalanan domestik menghampiri tahap pra-pandemik, manakala, perjalanan antarabangsa pula belum pulih sepenuhnya.

Walaupun terdapat trend positif dalam trafik penumpang dan peningkatan ATR, pemain industri penerbangan di Sabah dan Sarawak telah menghadapi beberapa cabaran pada tahun 2023. Ini termasuk kekurangan pesawat dan tenaga kerja yang tersedia. Tambahan pula, mereka terpaksa mengemudi kerumitan naik turun kos bahan api dan kadar pertukaran mata wang, yang terus memberi kesan kepada kecekapan operasi dan prestasi kewangan mereka.



Jadual 5.1 Hak Trafik Udara (ATRs) Diluluskan oleh Suruhanjaya kepada Syarikat Penerbangan Tempatan bagi Operasi di Sabah dan Sarawak dari Mac 2016 hingga Disember 2023

SYARIKAT PENERBANGAN	DOMESTIK	ANTARABANGSA
AirAsia Berhad	78	37
AirAsia X Berhad	8	2
FlyFirefly Sdn. Bhd.	8	4
Malaysia Airlines Berhad	34	30
Malindo Airways Sdn. Bhd. (Batik Air)	24	37
MASwings Sdn. Bhd.	11	–
Raya Airways Sdn. Bhd.	20	3
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	12	14
MYAirline Sdn. Bhd.	15	–
M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)	4	5
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	8	4
JUMLAH	222	136



Jadual 5.2 Senarai Pemegang Lesen dan Permit yang Beroperasi di Sabah dan Sarawak 2023 Berbanding 2022 – Kekal Tidak Berubah

	NO.	PEMEGANG LESEN	PANGKALAN	JENIS
SABAH	1	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	ASP
	2	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	GHL
	3	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Kota Kinabalu	ASP

	NO.	PEMEGANG LESEN	PANGKALAN	JENIS
SARAWAK	1	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Miri	ASP
	2	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Miri	GHL
	3	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Kuching	ASP
	4	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Kuching	GHL
	5	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.	Kuching	AOL

5.2 PERKHIDMATAN UDARA LUAR BANDAR (RAS)

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

Pada tahun 2023, MASwings Sdn. Bhd. (MASwings) telah membawa seramai 800,964 penumpang, penurunan sedikit sebanyak 1 peratus berbanding 805,269 penumpang yang dibawa pada tahun 2022, dan pengurangan sebanyak 5 peratus berbanding 845,192 penumpang pada tahun 2019. Pada S1 2023, MASwings mencatatkan pertumbuhan tertinggi, dengan jumlah penumpang mencecah 197,374, peningkatan sebanyak 17 peratus berbanding tempoh yang sama pada FY2022. Prestasi ini mengatasi tahap pra-pandemik, menunjukkan peningkatan 4 peratus berbanding 189,078 penumpang yang dicatatkan pada S1 2019. MASwings mencatatkan purata faktor tempat duduk sebanyak 54 peratus pada tahun 2023, konsisten dengan tahun sebelumnya dan mewakili peningkatan ketara sebanyak 9 peratus daripada 45 peratus yang dicatatkan pada tahun 2019.

2 laluan baharu diperkenalkan pada tahun 2023, perkhidmatan pesawat Twin Otter (DHC6-400) 2 kali seminggu, iaitu laluan antara Miri dan Long Banga (MYL-LBP) dan laluan antara Bario dan Long Banga (BBN-LBP), sebagai tindak balas kepada keperluan pasaran yang berubah. Perkhidmatan terus MYL-LBP telah beroperasi pada 31 Mac 2023, manakala perkhidmatan BBN-LBP bermula pada 29 Oktober 2023. Dwi operasi pada laluan permintaan tinggi Kuching-Mukah (KCH-MKM) dikekalkan pada tahun 2023 disebabkan permintaan yang tinggi, menawarkan 14 penerbangan mingguan menggunakan pesawat ATR72-500 dan 7 penerbangan mingguan menggunakan Twin Otter (DHC6-400). Walau bagaimanapun, laluan Kota Kinabalu-Kudat (BKI-KUD) dan Kudat-Sandakan (KUD-SDK), yang biasanya menyediakan perkhidmatan dua kali seminggu oleh pesawat Twin Otter (DHC6-400), kekal digantung sepanjang tahun 2023.

Berikutan pengumuman pengambilalihan operasi perkhidmatan RAS di kedua-dua Sabah dan Sarawak oleh Kerajaan Negeri Sarawak, satu Memorandum Persefahaman (MoU) telah ditandatangani antara Kementerian Pengangkutan persekutuan dan negeri pada 20 Julai 2023. Ini bagi memulakan perbincangan dan memudahkan pengambilalihan operasi RAS oleh Kerajaan Negeri Sarawak. Perjanjian RAS baharu dijadualkan berkuat kuasa pada 1 Januari 2025, menandakan peralihan utama dalam pengurusan perhubungan udara luar bandar di Sabah dan Sarawak.



**Jadual 5.3 Senarai Laluan RAS yang Dikendalikan oleh MASwings setakat Disember 2023**

Laluan	Sektor (Struktur Laluan)	2023 (Musim Rendah)		2023 (Musim Puncak)	
		Kekerapan Mingguan		Kekerapan Mingguan	
		ATR72	DHT	ATR72	DHT
SABAH (DALAMAN)					
Kota Kinabalu-Labuan	Kota Kinabalu-Labuan v.v.	21	–	28	–
Kota Kinabalu-Lahad Datu	Kota Kinabalu-Lahad Datu v.v.	21	–	28	–
Lahad Datu-Sandakan	Lahad Datu-Sandakan v.v.	7	–	7	–
Sandakan-Tawau	Sandakan-Tawau v.v.	7	–	7	–
Kota Kinabalu-Kudat	Kota Kinabalu-Kudat v.v.	–	0	–	0
Kudat-Sandakan	Kudat-Sandakan v.v.	–	0	–	0
SARAWAK (DALAMAN)					
Miri-Limbang	Miri-Limbang v.v.	14	–	21	–
Miri-Mulu	Miri-Mulu v.v.	14	–	14	–
Miri-Sibu	Miri-Sibu v.v.	21	–	28	–
Sibu-Bintulu	Sibu-Bintulu v.v.	7	–	7	–
Miri-Bintulu	Miri-Bintulu v.v.	7	–	7	–
Kuching-Mulu	Kuching-Mulu v.v.	7	–	7	–
Kuching-Limbang	Kuching-Limbang v.v.	3	–	3	–
Miri-Lawas	Miri-Lawas v.v.	–	35	–	35
	Lawas-Ba’kelalan v.v.	–	3	–	3
Miri-Ba’kelalan	Miri-Lawas-Ba’kelalan v.v.	–	3	–	3
Lawas-Ba’kelalan	Lawas-Ba’kelalan v.v.	–	3	–	3
Miri-Bario	Miri-Bario v.v.	–	14	–	14
Marudi-Bario	Marudi-Bario v.v.	–	7	–	7
Miri-Marudi	Miri-Marudi v.v.	–	16	–	16
Miri-Long Lellang	Miri-Long Lellang v.v.	–	1	–	1
	Miri-Marudi-Long Lellang v.v.	–	2	–	2
Miri-Long Akah	Miri-Long Akah v.v.	–	1	–	1
	Miri-Marudi-Long Akah v.v.	–	1	–	1
Marudi-Long Akah	Marudi-Long Akah v.v.	–	1	–	1
	Miri-Marudi-Long Akah v.v.	–	2	–	2
Miri-Long Seridan	Miri-Long Seridan v.v.	–	2	–	2
	Miri-Marudi-Long Seridan v.v.	–	2	–	2

SARAWAK (DALAMAN)

Miri-Long Banga	Miri-Long Banga v.v.	–	2	–	2
	Miri-Marudi-Long Banga v.v.	–	1	–	1
Limbang-Lawas	Limbang-Lawas v.v.	–	2	–	2
Mukah-Kuching	Mukah-Kuching v.v.	7	14	7	14
Mukah-Miri	Mukah-Miri v.v.	–	7	–	7
Mukah-Sibu	Sibu-Mukah v.v.	–	3	–	3
Mukah-Bintulu	Mukah-Bintulu	–	2	–	2
Bario-Ba'kelalan	Bario-Ba'kelalan v.v.	–	1	–	1
Bario-Long Seridan	Bario-Long Seridan v.v.	–	1	–	1
Bario-Long Lellang	Bario-Long Lellang v.v.	–	1	–	1
Kuching-Tanjung Manis	Kuching-Tanjung Manis v.v.	–	7	–	7
Bario – Long Banga	Bario – Long Banga v.v.	–	2	–	2

SARAWAK (ANTARA NEGERI)

Miri-Labuan	Miri-Labuan v.v.	28	–	32	–
Kota Kinabalu-Mulu	Kota Kinabalu-Mulu v.v.	7	–	7	–
Kota Kinabalu-Limbang	Kota Kinabalu-Limbang v.v.	–	3	–	3
Kota Kinabalu-Lawas	Kota Kinabalu-Lawas v.v.	–	2	–	2



5.3 PENJADUALAN MASA HADAPAN

RAS ditetapkan untuk meneruskan operasinya berdasarkan pendekatan 'Fleksibiliti Bermusim' melepasi tahun 2024. Kaedah penjadualan strategik ini mencerminkan komitmen terhadap pengurusan kapasiti yang berhemat, direka untuk mengoptimalkan faktor muatan penumpang dan mengurangkan kerugian operasi semasa tempoh puncak dan bukan puncak.

Dengan mengguna pakai kaedah fleksibel ini, RAS memastikan komuniti yang bergantung kepada perjalanan udara untuk perniagaan, kesihatan, dan perhubungan ke pusat bandar akan terus menerima perkhidmatan penting ini sambil mengekalkan kecekapan operasi. Strategi ini membolehkan pelarasan dalam kekerapan perkhidmatan dan kapasiti sebagai tindak balas kepada corak permintaan yang berubah-ubah sepanjang tahun.

Pendekatan ini juga menyediakan rangka kerja untuk pemantauan dan penilaian berterusan bagi corak perjalanan dan permintaan. Data yang dikumpulkan adalah amat berharga untuk perancangan laluan masa hadapan dan sebarang pengubahsuaian selepas tahun 2024, memastikan RAS terus memenuhi keperluan komuniti luar bandar.



SURUHANJAYA DAN TADBIR URUS

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

KUASA SURUHANJAYA

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

pakar atau perunding; untuk mengenakan fi, kos atau caj bagi pemberian perkhidmatannya; untuk merumuskan dan melaksanakan pembangunan sumber manusia dan membiayai program kerjasama; untuk memberikan pinjaman dan biasiswa kepada pekerja Suruhanjaya; dan untuk mengurus penyebaran maklumat mengenai fungsi Suruhanjaya.

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

KEANGGOTAAN SURUHANJAYA

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

Pengerusi Eksekutif disokong oleh 2 orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT), dan Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi (EPU)¹, Jabatan Perdana Menteri (PMD).

Anggota Suruhanjaya selebihnya merangkumi tidak kurang daripada 4 tetapi lebih daripada 6 orang Anggota lain yang mana adalah dilantik oleh Menteri selepas berunding dengan Perdana Menteri. Anggota Suruhanjaya merupakan individu yang dipilih berdasarkan kemahiran dan kepakaran mereka, atau keupayaan dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan ekonomi, kewangan, penerbangan, perniagaan, pentadbiran, undang-undang dan apa-apa perkara lain yang mungkin berkaitan dengan peranan dan tanggungjawab Suruhanjaya.

KOD KELAKUAN

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

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

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

¹Fungsi Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi (EPU) Jabatan Perdana Menteri (PMD) adalah dijalankan oleh Ketua Setiausaha Kementerian Ekonomi.

MESYUARAT SURUHANJAYA

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

Pada tahun 2023, Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak 10 kali dan butirannya adalah seperti berikut:

No.	Tarikh	Mesyuarat
1	12 Januari 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2023
2	16 Februari 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 02/2023
3	9 Mac 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 03/2023
4	13 April 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 04/2023
5	13 Jun 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 05/2023
6	17 Julai 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 06/2023
7	10 Ogos 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 07/2023
8	11 September 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 08/2023
9	12 Oktober 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 09/2023
10	1 November 2023	Mesyuarat Suruhanjaya 10/2023

Anggota Suruhanjaya dan kehadiran mereka di 10 Mesyuarat Suruhanjaya pada tahun 2023 disenaraikan di bawah:

Anggota Suruhanjaya pada tahun 2023	Jumlah Kehadiran
Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim	10/10
Dato' Jana Santhiran Muniayan	10/10
Datuk Seri Long See Wool	10/10
Datuk Roger Tan Kor Mee	10/10
Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad	10/10
Dato Ir. Alice Jawan Empaling	07/07

JAWATANKUASA-JAWATANKUASA SURUHANJAYA

Merujuk kepada seksyen 12(1) Akta 771, Suruhanjaya boleh menubuhkan Jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau suai manfaat untuk membantu melaksanakan fungsi Suruhanjaya. Suruhanjaya juga boleh melantik mana-mana anggotanya untuk menjadi Pengerusi sesuatu Jawatankuasa dan melantik mana-mana orang untuk menjadi Anggota mana-mana Jawatankuasa yang ditubuhkan.

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

Jadual-jadual berikut menggariskan Jawatankuasa-jawatankuasa yang ditubuhkan oleh Suruhanjaya setakat ini dan gambaran keseluruhan fungsi setiap Jawatankuasa bagi tahun 2023:

Jawatankuasa Audit & Risiko (ARC)			
	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Mengawasi pelaporan kewangan, pengurusan kewangan, perbelanjaan, kawalan dalaman, pengurusan risiko, kepatuhan kawal selia, audit dalaman dan audit luar Suruhanjaya.	
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	4	
	Anggota & Kehadiran	Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad	04/04
		Tan Sri Mohd Nasir Ahmad	03/04
		Encik Mohd Rashid Mohd Yusof	04/04

Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi (CEC)			
	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan dan cadangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai hal-hal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam, ulasan pasaran perkhidmatan penerbangan dan garis panduan persaingan. Jawatankuasa juga mengawasi dan menilai cadangan pihak Pengurusan tentang apa-apa perkara yang dijalankan menurut fungsi yang diperuntukkan di bawah Bahagian VII Akta 771 mengenai Persaingan, terutamanya yang berkaitan dengan penyiasatan atau keputusan mengenai pelanggaran larangan yang disyaki, permohonan untuk pengecualian individu dan blok serta permohonan berkenaan dengan percantuman atau percantuman yang dijangkakan.	
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	7	
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool	07/07
		Dr. Cassey Lee Hong Kim	07/07
		Dato' Normah Osman	07/07
		Associate Professor Dr. Haniff Ahamat	07/07

Jawatankuasa Perlindungan Pengguna (CPC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan strategik berhubung dengan perlindungan pengguna dalam industri penerbangan dan memantau serta mengkaji semula jenis aduan yang diterima oleh Suruhanjaya melalui laporan berkala yang diberikan kepada Jawatankuasa. Jawatankuasa juga: • mengkaji semula, mempertimbangkan dan mencadangkan pindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC); dan • memberikan cadangan kepada Suruhanjaya mengenai penalti kewangan yang sesuai untuk dikenakan ke atas pemberi perkhidmatan penerbangan kerana tidak mematuhi MACPC menurut seksyen 69 Akta 771.	
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	10	
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool	10/10
		Professor Emeritus Dato’ Dr. Sothi Rachagan	10/10
		Datuk Roger Tan Kor Mee	10/10
		Dato Ir. Alice Jawan Empaling	02/04

Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara (LATRC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Menilai cadangan pihak Pengurusan yang berkaitan dengan: • sebarang permohonan untuk lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendalian darat dan lesen pengendali aerodrom sebelum mengesyorkan kepada Suruhanjaya untuk kelulusan muktamad; dan • penguntukan hak trafik udara yang baharu dan sedia ada jika hak tidak mencukupi dan/atau bida kompetitif tidak mencukupi untuk hak tersebut.	
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	13	
	Anggota & Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool	13/13
		Encik Wee Hock Kee	13/13
		Encik Mohamad Radzuan Mazlan	13/13
		Dato’ Wan Kamaruzaman Wan Ahmad	13/13

Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian (LRDC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Memberikan panduan dan cadangan perundangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai apa-apa hal perundangan. Selain itu, Jawatankuasa juga mengkaji semula, mempertimbangkan, menyumbangkan dan/atau memberikan panduan mengenai mana-mana draf cadangan undang-undang, peraturan, kod dan garis panduan baharu atau apa-apa bentuk undang-undang subsidiari yang lain. Jawatankuasa juga mengawasi pengendalian dan penyelesaian semua litigasi material serta apa-apa pertanyaan atau prosiding pengawalseliaan yang melibatkan Suruhanjaya.	
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	10	
	Anggota & Kehadiran	Datuk Roger Tan Kor Mee	10/10
		Encik Ragunath Kesavan	09/10
		Encik Goh Keng Tat	10/10
		Datuk Ng Kong Peng	10/10

Jawatankuasa Pencalonan & Saraan (NRC)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Membuat penilaian terhadap calon-calon untuk pelantikan Anggota-anggota Jawatankuasa dan Pengurusan Tertinggi dengan mengambil kira pengalaman, kelayakan dan sifat mereka. NRC merumus dan menilai pakej imbuhan dan emolumen untuk Pengurusan Tertinggi dan menentukan kuantum bonus untuk semua pekerja termasuk Pengurusan Tertinggi.							
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	3							
	Anggota & Kehadiran	<table><tr><td>Dato’ Wan Kamaruzaman Wan Ahmad</td><td>03/03</td></tr><tr><td>Dato’ Razali Mohamad</td><td>02/03</td></tr><tr><td>Puan Hj Badariah Abdul Jalil</td><td>03/03</td></tr></table> <i>Nota: Dato’ Razali Mohamad mengosongkan jawatannya sebagai Anggota NRC pada 6 Oktober 2023, dan Dr. Nor Fuad Abdul Hamid, Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan), MOT, telah dilantik sebagai Anggota NRC pada 20 Disember 2023</i>		Dato’ Wan Kamaruzaman Wan Ahmad	03/03	Dato’ Razali Mohamad	02/03	Puan Hj Badariah Abdul Jalil	03/03
Dato’ Wan Kamaruzaman Wan Ahmad	03/03								
Dato’ Razali Mohamad	02/03								
Puan Hj Badariah Abdul Jalil	03/03								

Pasukan Petugas Penggantungan Operasi MYAirline (TF-Z9)

	Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Fungsi TF-Z9 adalah seperti berikut: • Menangani isu bayaran balik penumpang berikutan penggantungan operasi MYAirline. • Memberikan cadangan mengenai langkah-langkah yang mungkin diambil oleh Suruhanjaya dalam meningkatkan proses pelesenan, penilaian, syarat-syarat dan perkara-perkara berkaitan yang lain. • Membincangkan representasi bertulis MYAirline dan sebarang perkara lain yang berkaitan dengan penggantungan operasi MYAirline													
	Bil. Mesyuarat yang Diadakan pada Tahun 2023	2													
	Anggota & Kehadiran	<table><tr><td>Datuk Roger Tan Kor Mee</td><td>02/02</td></tr><tr><td>Datuk Ng Kong Peng</td><td>02/02</td></tr><tr><td>Encik Ragunath Kesavan</td><td>02/02</td></tr><tr><td>Encik Goh Keng Tat</td><td>02/02</td></tr><tr><td>Professor Emeritus Dato’ Dr. Sothi Rachagan</td><td>02/02</td></tr><tr><td>Encik Wee Hock Kee</td><td>02/02</td></tr></table> <i>Nota: Suruhanjaya meluluskan penubuhan TF-Z9 pada 26 Oktober 2023, dan TF-Z9 menyelesaikan tugasnya pada 26 Januari 2024</i>		Datuk Roger Tan Kor Mee	02/02	Datuk Ng Kong Peng	02/02	Encik Ragunath Kesavan	02/02	Encik Goh Keng Tat	02/02	Professor Emeritus Dato’ Dr. Sothi Rachagan	02/02	Encik Wee Hock Kee	02/02
Datuk Roger Tan Kor Mee	02/02														
Datuk Ng Kong Peng	02/02														
Encik Ragunath Kesavan	02/02														
Encik Goh Keng Tat	02/02														
Professor Emeritus Dato’ Dr. Sothi Rachagan	02/02														
Encik Wee Hock Kee	02/02														

Anggota Suruhanjaya



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

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

Dari atas, kiri ke kanan: Dato Ir. Alice Jawan Empaling, Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad, Datuk Roger Tan Kor Mee, Dato' Nor Azmie Diron, Datuk Seri Long See Wool



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

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

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



Dato' Jana Santhiran Muniayan

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

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

Dato' Jana Santhiran kemudiannya menyertai Bahagian Dasar dan Perancangan Strategik, Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) sebagai Ketua Penolong Setiausaha di mana beliau telah dinaikkan pangkat sebagai Setiausaha Tribunal Tuntutan Pembeli Rumah, pada September 2007. Pada tahun berikutnya, beliau dilantik sebagai Pengarah Bahagian Pemulihan Projek Terbengkalai di KPKT. Pada Disember 2014, beliau telah dinaikkan pangkat sebagai Timbalan Setiausaha, Bahagian Pentadbiran dan Kewangan di MOT. Kemudiannya, beliau berkhidmat di Kementerian Kewangan (MOF) sebagai Timbalan Pengarah Kanan, Unit Strategik Negara dari Mei 2016 hingga September 2018. Beliau kemudiannya dinaikkan pangkat sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan) di MOT sehingga Disember 2020. Seterusnya, beliau bertugas sebagai Ketua Sekretariat Jawatankuasa Siasatan Tadbir Urus, Perolehan dan Kewangan Kerajaan di bawah Jabatan Perdana Menteri (PMD) sehingga Ogos 2021. Kemudian, beliau dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Alam Sekitar) di Kementerian Alam Sekitar dan Air.

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



Dato' Nor Azmie Diron

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

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

Dato' Nor Azmie Diron (sambungan)

Dato' Nor Azmie turut berpengalaman dalam sektor korporat atas kapasitinya sebagai Pengerusi dan Ahli Lembaga Pengarah di beberapa Syarikat Senarai Awam dan Syarikat berkaitan Kerajaan seperti Kumpulan Perangsang Selangor (KPS), Worldwide Holdings Berhad, Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor (PKNS), Air Selangor, dan Kumpulan Darul Ehsan Berhad (KDEB), yang mana perniagaan terasnya merangkumi pelbagai sektor seperti pembangunan hartanah, pengurusan utiliti awam, pelaburan serta pembangunan industri pembuatan. Kini, beliau turut menganggotai beberapa buah majlis dan lembaga seperti Majlis Amanah Rakyat (MARA), Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECERDC), Pihak Berkuasa Koridor Utara (NCIA), Pihak Berkuasa Pembangunan Wilayah Iskandar (IRDA), Pihak Berkuasa Pembangunan Ekonomi dan Pelaburan Koridor Wilayah Sabah (SEDIA), Lembaga Pembangunan Koridor Wilayah (RECODA), dan Johor Corporation (JCORP).

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



Datuk Seri Long See Wool

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

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



Datuk Roger Tan Kor Mee

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

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

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

Datuk Roger juga tidak asing dalam perkhidmatan awam. Beliau telah berkhidmat sebagai perunding undang-undang luar kepada kerajaan Johor dan beberapa badan berkanun

Datuk Roger Tan Kor Mee (sambungan)

persekutuan. Pada tahun 2000-an, beliau telah membantu Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) secara pro bono untuk merombak undang-undang pembangunan perumahan serta undang-undang berkaitan pengurusan sisa pepejal dan pembersihan awam.

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

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

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

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

Datuk Roger juga merupakan salah seorang pemegang amanah Yayasan Pendidikan Tunku Abdul Rahman College (TARC) dan *Life Fellow* di Institut Pengarah Korporat Malaysia.



Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad

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

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

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

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



Dato Ir. Alice Jawan Empaling

(Berkuatkuasa dari 28 Mac 2023 hingga 13 Jun 2024)

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

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

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

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

Pengurusan Kanan



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

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

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



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Pengerusi Eksekutif

Profil Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim boleh didapati di halaman 46 Laporan Tahunan ini.



Raja Azmi Raja Nazuddin

Ketua Pegawai Operasi

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

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

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

Nota: Raja Azmi telah menamatkan perkhidmatannya sebagai COO Suruhanjaya pada 14 September 2024.



Pushpalatha Subramaniam

Pengarah, Hal Ehwal Pengguna dan Perhubungan Awam

Pushpalatha Subramaniam mengetuai Jabatan Hal Ehwal Pengguna dan Perhubungan Awam di MAVCOM. Pada tahun 2015, Pushpa adalah sebahagian daripada individu yang terlibat dalam penubuhan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Beliau telah memainkan peranan penting dalam mewujudkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC) yang pertama pada tahun 2016 di Malaysia, suatu peraturan untuk melindungi para pengguna yang membuat perjalanan melalui industri penerbangan awam. Sejak pewartaan MACPC, Pushpa telah menerajui usaha untuk terus meningkatkan perlindungan pengguna dalam industri penerbangan awam di Malaysia, dengan mengambil kira evolusi dalam perlindungan pengguna di peringkat tempatan dan antarabangsa.

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

Pushpa juga mengetuai pengembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang dan mengawasi pelaksanaan Rangka Kerja tersebut dengan tujuan untuk mempertingkatkan kemudahan dan keselesaan penumpang, dan yang lebih penting, memastikan keefisienan dan keberkesanan pekhidmatan di lapangan terbang di Malaysia. Di bawah kepimpinan beliau, rangka kerja ini telah dilaksanakan di kedua-dua terminal di KUL, Kota Kinabalu, dan Langkawi, manakala lapangan terbang di Kuching, Miri, dan Senai berada dalam fasa pembangunan dan dijangka akan dilaksanakan menjelang S3 2024. Lapangan terbang yang dirancang untuk pembangunan pada S4 tahun 2024 termasuk Subang, Pulau Pinang, Kota Bharu, Sibu, dan Bintulu. Sementara itu, lapangan terbang yang selebihnya akan dilaksanakan secara berperingkat sehingga tahun 2027.

Pushpalatha Subramaniam (sambungan)

Sebelum peranannya di MAVCOM, beliau adalah Naib Presiden Kanan yang bertanggungjawab ke atas pengalaman pelanggan di Malaysia Airlines (MAS) dan kemudian, Ketua Pengalaman Pelanggan di Standard Chartered Bank, Malaysia.

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



Jaffar Derus Ahmad

Pengarah, Pembangunan Penerbangan

Jaffar Derus Ahmad mengetuai Jabatan Pembangunan Penerbangan di MAVCOM.

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

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

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



Abdul Kadir Mohamed Abd Salam

Pengarah, Hal Ehwal Korporat dan Strategi

Kadir mengetuai Jabatan Hal Ehwal Korporat dan Strategi di MAVCOM, yang merangkumi bidang kewangan, pengurusan modal insan, strategi dan risiko, serta pembangunan undang-undang, kesetiausahaan dan pengawalseliaan, penguatkuasaan dan ICT.

Kadir menyertai MAVCOM pada tahun 2015 sebagai Pengurus Kanan Kewangan, di mana beliau merupakan sebahagian daripada pasukan perintis MAVCOM. Beliau memainkan peranan penting dalam penubuhan infrastruktur operasi, dasar dan prosedur Suruhanjaya semasa peringkat sebelum permulaan MAVCOM. Semasa memegang jawatan tersebut, Kadir telah mengetuai bidang pengurusan kewangan harian, termasuk pelaporan kewangan, perancangan strategik dan tadbir urus. Beliau turut diamanahkan untuk menjalankan semakan operasi Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) di kawasan pedalaman Malaysia Timur. Lantaran pengetahuannya yang luas dan kepakaran dalam bahagian kewangan, beliau telah dilantik sebagai Timbalan Pengarah, Kewangan dan Perkhidmatan Korporat pada tahun 2020.

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

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





Penyata Kewangan

SIJIL KETUA AUDIT NEGARA

PENYATA Pengerusi Eksekutif dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Pengakuan oleh Pegawai Utama yang Bertanggungjawab ke Atas Pengurusan Kewangan

PENYATA Kedudukan Kewangan

PENYATA Prestasi Kewangan

PENYATA Perubahan Aset Bersih

PENYATA Aliran Tunai

PENYATA Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar

NOTA-NOTA kepada Penyata Kewangan



**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [Akta 62] untuk mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2023 Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 4 hingga 23.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2023 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559].

Asas Kepada Pendapat

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

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

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

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

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

Tanggungjawab Anggota Suruhanjaya Terhadap Penyata Kewangan

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

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

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

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

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

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

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

Hal-hal Lain

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



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

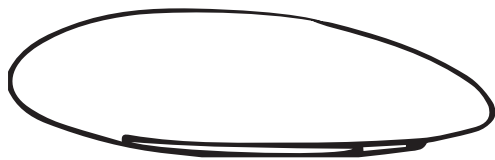
PUTRAJAYA
9 OGOS 2024



PENYATA Pengerusi Eksekutif dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Kami, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim dan Dato' Wan Kamaruzaman Bin Wan Ahmad, yang merupakan Pengerusi Eksekutif dan salah seorang Anggota **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Anggota Suruhanjaya, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA** pada **31 DISEMBER 2023** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



.....
DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM

Pengerusi Eksekutif

Tarikh: 5 Mac 2024

Kuala Lumpur



.....
DATO' WAN KAMARUZAMAN BIN WAN AHMAD

Anggota Suruhanjaya

Tarikh: 5 Mac 2024

Kuala Lumpur

PERAKUAN BERKANUN

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

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

Sebenarnya dan sesungguhnya)
diakui oleh penama di atas)
di Kuala Lumpur)
pada 5 MAC 2024)



ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Di hadapan saya:



PESURUHJAYA SUMPAH

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN PADA 31 DISEMBER 2023

	Nota	2023 RM	2022 RM
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	5	73,488	98,191
Aset tak ketara	6	202,128	295,137
Jumlah aset bukan semasa		275,616	393,328
ASET SEMASA			
Tunai dan kesetaraan tunai	7	68,022,807	40,762,681
Caj belum terima	8	7,690,330	5,926,520
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	9	1,026,697	960,889
Jumlah aset semasa		76,739,834	47,650,090
JUMLAH ASET		77,015,450	48,043,418
RIZAB			
Lebihan terkumpul		59,216,487	45,304,021
		59,216,487	45,304,021
LIABILITI SEMASA			
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	10	17,715,820	2,681,824
Peruntukan cukai		83,143	57,573
Jumlah liabiliti semasa		17,798,963	2,739,397
JUMLAH LIABILITI		17,798,963	2,739,397
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		77,015,450	48,043,418

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

PENYATA PRESTASI KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023

	Nota	2023 RM	2022 RM
PENDAPATAN			
<u>Urus niaga bukan pertukaran:</u>			
Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan		36,868,069	24,295,863
Penalti		40,000	666,000
<u>Urus niaga pertukaran:</u>			
Pendapatan faedah		1,902,353	925,858
Keuntungan pelupusan aset		62,999	218
Perbelanjaan lain		3,446	1,530
Jumlah pendapatan		38,876,867	25,889,469
Pelunasan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	11	205,432,591	182,092,496
		244,309,458	207,981,965
PERBELANJAAN			
Perbelanjaan kakitangan	12	(11,964,742)	(10,729,818)
Perbelanjaan operasi lain	13	(12,542,268)	(9,880,767)
Jumlah perbelanjaan		(24,507,010)	(20,610,585)
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	11	(205,432,591)	(182,092,496)
Lebihan sebelum cukai		14,369,857	5,278,884
Perbelanjaan cukai	14	(457,392)	(222,573)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		13,912,465	5,056,311

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

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023

	Lebihan terkumpul RM
Pada 1 Januari 2023	45,304,021
Lebihan selepas cukai tahun semasa	13,912,465
Pada 31 Disember 2023	59,216,486
Pada 1 Januari 2022	40,247,710
Kurangan selepas cukai tahun semasa	5,056,311
Pada 31 Disember 2022	45,304,021

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

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023

	2023 RM	2022 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Lebihan sebelum cukai	14,369,857	5,278,884
<u>Pelarasan bagi:</u>		
Peruntukan hutang ragu	849,644	(130,860)
Susut nilai hartanah dan peralatan	64,452	73,377
Pelunasan aset tak ketara	93,009	183,669
Keuntungan pelupusan aset	(62,999)	(218)
Lebihan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja	15,313,963	5,404,852
<u>Perubahan dalam modal kerja:</u>		
Caj belum terima	(2,613,454)	(3,022,778)
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	(65,808)	982,571
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	15,033,996	1,904,825
Pendapatan tertunda	-	(666,000)
Tunai daripada/(digunakan dalam) aktiviti operasi	27,668,697	(4,603,470)
Bayaran cukai	(431,821)	(195,477)
Tunai bersih daripada aktiviti operasi	27,236,876	4,407,993
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Pembelian hartanah dan peralatan	(39,750)	(64,500)
Pembelian aset tak ketara	-	(193,344)
Hasil pelupusan aset	63,000	220
Tunai bersih daripada/(digunakan dalam) aktiviti pelaburan	23,250	(257,624)
PENINGKATAN BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI	27,260,126	4,150,369
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN	40,762,681	36,612,312
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN	68,022,807	40,762,681

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

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN AMAUN SEBENAR BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023

	Amaun Bajet			
	Asal RM	Akhir RM	Amaun Sebenar RM	Perbezaan RM
2023				
Pendapatan				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	205,432,591	205,432,591	205,432,591	-
Jumlah	205,432,591	205,432,591	205,432,591	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	205,432,591	205,432,591	205,432,591	-
Jumlah	205,432,591	205,432,591	205,432,591	-
2022				
Pendapatan				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Jumlah	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-
Jumlah	182,092,496	182,092,496	182,092,496	-

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

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023

1. MAKLUMAT UMUM

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ("Suruhanjaya") telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 (Akta A1559) 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 26 FEB 2024.

2. ASAS PENYEDIAAN

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

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

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

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING

3.1 Hartanah dan peralatan

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

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.1 Hartanah dan peralatan (sambungan)

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

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

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

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

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

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

3.2 Aset tak ketara

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

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

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

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.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.7 Pengiktirafan pendapatan

Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran

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

(a) Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan

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

(b) Penalti

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

Hasil daripada urus niaga pertukaran

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

(a) Pendapatan faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kadar faedah efektif.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

3. DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

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 Pajakan - Perakaunan oleh penerima pajak

(a) Pajakan operasi

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

(b) Pajakan kewangan

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

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

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

3.10 Kos peminjaman

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

3.11 Pertukaran Mata Wang Asing

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

4. PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN

4.1 Pertimbangan dan andaian digunakan

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

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

4.2 Ketidakpastian anggaran

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

Susut nilai hartanah dan peralatan

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

Pengukuran peruntukan

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

5. HARTANAH DAN PERALATAN

	Pengubahsuaian RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat RM	Peralatan komputer RM	Jumlah RM
2023					
Kos					
Pada 1 Januari 2023	395,937	311,447	2,388,451	225,463	3,321,298
Tambahan	-	-	-	39,750	39,750
Pelupusan	-	(143,250)	-	(4,398)	(147,648)
Pada 31 Disember 2023	395,937	168,197	2,388,451	260,815	3,213,400
 Susut nilai terkumpul					
Pada 1 Januari 2023	395,924	292,399	2,375,594	159,190	3,223,107
Susut nilai semasa	-	19,044	8,313	37,095	64,452
Pelupusan	-	(143,249)	-	(4,398)	(147,647)
Pada 31 Disember 2023	395,924	168,194	2,383,907	191,887	3,139,912
 Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2023	13	3	4,544	68,928	73,488

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

5. HARTANAH DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

6. ASET TAK KETARA

	Perisian komputer RM	Kerja dalam pelaksanaan RM	Jumlah RM
2023			
Kos			
Pada 1 Januari 2023	1,892,945	149,460	2,042,405
Tambahan	-	-	-
Dipindahkan ke perisian komputer	149,460	(149,460)	-
Pada 31 Disember 2023	2,042,405	-	2,042,405
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2023	1,747,268	-	1,747,268
Pelunasan semasa	93,009	-	93,009
Pada 31 Disember 2023	1,840,277	-	1,840,277
Nilai buku bersih			
Pada 31 Disember 2023	202,128	-	202,128
2022			
Kos			
Pada 1 Januari 2022	1,849,061	-	1,849,061
Tambahan	43,884	149,460	193,344
Pada 31 Disember 2022	1,892,945	149,460	2,042,405
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2022	1,563,599	-	1,563,599
Pelunasan semasa	183,669	-	183,669
Pada 31 Disember 2022	1,747,268	-	1,747,268
Nilai buku bersih			
Pada 31 Disember 2022	145,677	149,460	295,137

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

7. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2023 RM	2022 RM
Tunai dan baki bank	10,387,074	1,740,017
Deposit dengan bank berlesen	57,635,733	39,022,664
	68,022,807	40,762,681

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2023 dan Disember 2023 (2022: antara Januari 2022 dan Disember 2022) dan kadar faedah antara 2.40 peratus ke 3.95 peratus (2022: antara 2.75 peratus ke 4.05 peratus).

Termasuk dalam tunai dan setara tunai adalah dana daripada Kementerian Pengangkutan (MOT) berjumlah RM14,927,480 bagi tujuan pembayaran kepada syarikat penerbangan untuk inisiatif subsidi FlySiswa dan tambang penerbangan musim perayaan oleh Kerajaan untuk perjalanan laluan domestik antara Semenanjung Malaysia, Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan.

8. CAJ BELUM TERIMA

	2023 RM	2022 RM
Caj belum terima	8,519,964	5,951,431
Peruntukan hutang ragu	(849,644)	(4,901)
Hutang lapuk dipulihkan/(dihapus kira)	20,010	(20,010)
	7,690,330	5,926,520

Caj belum terima merangkumi Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan yang dikenakan dan terakru pada 31 Disember 2023. Peruntukan hutang ragu ditentukan berdasarkan trend kutipan bulan terdahulu dan juga mengambil kira keadaan ekonomi semasa.

9. DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2023 RM	2022 RM
Deposit	517,458	509,273
Bayaran terdahulu	449,551	407,253
Faedah belum terima	59,688	44,363
	1,026,697	960,889

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.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

10. PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2023 RM	2022 RM
Perbelanjaan terakru	1,965,858	2,414,486
Pemiutang lain	822,482	267,338
Dana dari Kementerian Pengangkutan	14,927,480	-
	17,715,820	2,681,824

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

Dana daripada Kementerian Pengangkutan (MOT) adalah bagi tujuan pembayaran kepada syarikat penerbangan untuk inisiatif subsidi FlySiswa dan tambang penerbangan musim perayaan oleh Kerajaan untuk perjalanan laluan domestik antara Semenanjung Malaysia, Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan.

11. PELUNASAN DAN PERBELANJAAN KUMPULAN WANG PERKHIDMATAN AWAM

Sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2023, MAVCOM telah menerima peruntukan sebanyak RM205,432,591 daripada Kementerian Pengangkutan (MOT) bagi tujuan pembiayaan Perkhidmatan Udara Luar Bandar di bawah Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam mengikut Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771). Peruntukan tersebut telah dibayar sepenuhnya kepada pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2023 sebagai pembayaran balik bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam.

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

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

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

12. PERBELANJAAN KAKITANGAN

	2023 RM	2022 RM
Gaji dan elaun	9,108,609	8,733,369
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,263,450	1,048,703
Manfaat kakitangan	1,205,013	842,622
Latihan kepada kakitangan	387,670	105,124
	11,964,742	10,729,818

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

13. PERBELANJAAN OPERASI LAIN

	2023 RM	2022 RM
Kos penubuhan		
Sewa premis	1,309,303	1,297,764
Pelunasan aset tak ketara	93,009	183,669
Susut nilai hartanah dan peralatan	64,453	73,377
Perbelanjaan utiliti	83,968	86,828
	1,550,733	1,641,638
	2023 RM	2022 RM
Perbelanjaan pentadbiran dan umum		
Fi profesional	4,512,048	4,114,725
Buku dan langganan	609,276	771,609
Lesen dan caj	1,467,757	1,157,717
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	1,000,538	666,782
Perbelanjaan komunikasi	151,541	136,445
Penyelenggaraan dan sokongan IT	262,579	248,906
Percetakan dan alat tulis	114,334	147,815
Perjalanan dan penginapan	1,108,578	447,828
Kempen promosi dan kesedaran	309,096	242,764
Cukai perkhidmatan	79,350	70,933
Kerugian pertukaran mata wang asing yang direalisasikan	-	11,302
Peruntukan hutang ragu		
- Peruntukan tahun semasa	849,644	4,901
- Pembalikan peruntukan hutang ragu	(4,901)	(135,761)
Hutang lapuk (dipulihkan)/dihapus kira	(20,010)	20,010
Sumbangan bagi inisiatif Kementerian Pengangkutan (MOT)	220,684	54,422
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	331,021	278,731
	10,991,535	8,239,129
Jumlah perbelanjaan operasi lain	12,542,268	9,880,767

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

14. PERBELANJAAN CUKAI

	2023 RM	2022 RM
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun semasa	457,392	222,573
Jumlah perbelanjaan cukai pendapatan	457,392	222,573
Perbezaan yang signifikan di antara perbelanjaan cukai dan keuntungan perakaunan didarab dengan kadar cukai berkanun adalah disebabkan oleh kesan cukai yang timbul daripada perkara-perkara berikut:		
Kurangan sebelum cukai	14,369,857	5,278,884
Cukai pada kadar berkanun sebanyak 24 peratus	3,448,766	1,266,932
Kesan cukai bagi:		
Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(8,873,057)	(5,990,899)
Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	5,881,683	4,946,540
Perbelanjaan cukai	457,392	222,573

15. KOMITMEN LIABILITI

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

	2023 RM	2022 RM
Bayaran pajakan minimum masa hadapan		
- Tidak lebih daripada satu tahun	1,364,316	1,365,654
- Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	1,364,316	2,728,632
Jumlah komitmen pajakan perlu dibayar	2,728,632	4,094,286
Pembayaran pajakan diambilkira sebagai perbelanjaan	1,311,532	1,307,601

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2023 (SAMBUNGAN)

16. 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:

	2023 RM	2022 RM
Jumlah ganjaran	955,623	597,290
Bilangan anggota pengurusan utama	7	6

17. RASIONALISASI BADAN-BADAN BERKANUN DI DALAM INDUSTRI PENERBANGAN

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

INDEKS: PENCAPAIAN UTAMA UNTUK MAVCOM PADA TAHUN 2023

JANUARI	FEBRUARI	MAR
6 Menerbitkan Buletin ATR Disember 2022 10 Ketua Pegawai Operasi MAVCOM membentangkan kepada media mengenai topik Pengawasan Pengawalseliaan Ekonomi dan Komersial semasa Program Airline 101 anjuran MAG Mengeluarkan siaran berita bertajuk Industri Penerbangan Digesa Bersedia Menghadapi Perayaan Tahun Baru Cina 12 Pembaharuan GHL Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd. Pembaharuan GHL AeroHandlers Sdn. Bhd. Pembaharuan GHL Mas Awana Services Sdn. Bhd. 13 Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Melaporkan Maklumat Terkini Tentang Penyiasatan Gangguan Penerbangan AirAsia X dan Batik Air 17 Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Menjalankan Pemeriksaan Lapangan Terbang Menjelang Tahun Baharu Cina 31 Mengeluarkan siaran berita bertajuk Permohonan Hak Trafik Udara pada S4 2022 Melempi Tahap Pra-Pandemik	3 Menerima lawatan rasmi oleh Timbalan Menteri MOT, YB Datuk Haji Hasbi bin Habibollah ke MAVCOM 8 Menerbitkan Buletin ATR Januari 2023 13 Menerima lawatan kerja oleh Ketua Setiausaha MOT, YBhg. Dato' Jana Santhiran Muniayan ke MAVCOM 16 Pembaharuan GHL Petronas Dagangan Berhad Pembaharuan GHL Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. Pembaharuan GHL MAB Kargo Sdn. Bhd. Pembaharuan ASL dan GHL Malindo Airways Sdn. Bhd. [berniaga sebagai Batik Air Malaysia] Pembaharuan ASL FlyFirefly Sdn. Bhd. [berniaga sebagai Firefly] Pembaharuan ASP HAS International Sdn. Bhd. Pengeluaran CA kepada MTR Express Sdn. Bhd. untuk ASP Pembaharuan GHL AeroDarat Services Sdn. Bhd. Pembaharuan GHL Execujet Handling Services Sdn. Bhd.	6 Pengerusi Eksekutif MAVCOM mengetuai sesi libat urus dengan barisan media utama di Kuala Lumpur untuk menjawab pertanyaan media mengenai peranan, inisiatif, dan rancangan masa hadapan Suruhanjaya 7 Menerbitkan Buletin ATR Februari 2023 9 Pembaharuan ASL World Cargo Airline Sdn. Bhd. Pembaharuan ASP Prima Air Sdn. Bhd. Pelanjutan CA bagi GHL M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.) Pengeluaran CA bagi ASP ATAS Aero Engineering Sdn. Bhd. 10 Pengeluaran kertas rundingan kedua mengenai Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan Caj Perkhidmatan Penerbangan 21 Ketua Pegawai Operasi MAVCOM mengetuai sesi perundingan bersama penganalisis dan pihak berkepentingan industri mengenai konsep serta pertimbangan dalam pembangunan Rangka Kerja Jangka Panjang untuk Penyeliaan ASC 22 Melaksanakan liputan khas mengenai pemerkasaan dan penglibatan wanita dalam industri penerbangan, yang diterbitkan oleh Harian Metro 27 Pengeluaran dan penerbitan Keputusan Cadangan bagi Permohonan Pengecualian Individu bagi Usaha Sama di antara Malaysia Airlines Berhad dan Japan Airlines Co., Ltd. untuk rundingan awam



APRIL

- 11** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Mengalukan Pelantikan Anggota Suruhanjaya Terbaharu
- 12** Menerbitkan Laporan Pengguna (Julai – Disember 2022)
Menerbitkan Buletin ATR Mac 2023
- 13** Pembaharuan ASP Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
Pengeluaran CA bagi GHL MYMenzies Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai Menzies Aviation (Malaysia) Sdn. Bhd.)
- 19** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Melaksanakan Pemeriksaan Lapangan Terbang Mengejut untuk Memastikan Penerbangan Lancar Menjelang Sambutan Hari Raya Aidilfitri
- 27** Melaksanakan Kaji Selidik Dalam Talian mengenai Kebolehgantian Mod Pengangkutan Lain berbanding Pengangkutan Udara antara Kuala Lumpur dan Singapura



MEI

- 2** Pembaharuan GHL Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL Dviation Technics Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL Smooth Route Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad
Pembaharuan GHL Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL Shell Timur Sdn. Bhd.
- 5** Menerbitkan Buletin ATR April 2023
- 23** Menyertai Pameran Antarabangsa Maritim dan Aeroangkasa Langkawi 2023 (LIMA 2023)

JUN

- 9** Menjenamakan semula laman media sosial MAVCOM daripada FlySmart kepada MAVCOM
Menerbitkan Buletin ATR Mei 2023
- 13** Pembaharuan ASP MHS Aviation Berhad
Pengeluaran GHL TransAsia Services Sdn. Bhd.
Pelanjutan CA bagi ASP Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.
Pewartaan Perintah Pengecualian Individu bagi Permohonan Pengecualian Individu bagi Perjanjian Usaha Sama Transpasifik antara All Nippon Airways Co., Ltd. dengan United Airlines, Inc.
Pewartaan Perintah Pengecualian Individu bagi Permohonan Pengecualian Individu bagi Perjanjian Usaha Sama antara Singapore Airlines Limited dengan Deutsche Lufthansa AG
- 19** Mengeluarkan siaran berita bertajuk Pemulihan Industri Penerbangan Malaysia: Trafik Penumpang Udara Meningkatkan Sebanyak 123.6 peratus Tahun-Ke-Tahun Pada S1 2023
Mengeluarkan siaran berita bertajuk Penjelasan MAVCOM mengenai Tambang Kuala Lumpur ke Sandakan
Menerbitkan Laporan *Waypoint* ke-13
Mengeluarkan Keputusan Akhir bagi Permohonan Percantuman yang Dijangkakan antara SIA Engineering Company Limited dan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
- 20** Melaksanakan tinjauan mengenai Kebolehgantian Mod Pengangkutan Lain berbanding Pengangkutan Udara antara Kuala Lumpur dan Singapura di KUL T1, T2, Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah, dan Terminal Bersepadu Selatan
- 28** Melaksanakan kertas rundingan kedua mengenai Cadangan Pindaan kepada MACPC

INDEKS: PENCAPAIAN UTAMA UNTUK MAVCOM PADA TAHUN 2023

JULAI

- 12** Menerbitkan Buletin ATR Jun 2023
- 17** Pembaharuan ASP MyBalloon Adventure Sdn. Bhd.

OGOS

- 7** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Memberikan Hak Trafik Udara untuk Memangkin Peningkatan Kesalinghubungan Udara ke ASEAN dan Seterusnya
- 10** Pembaharuan GHL Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
Pembaharuan GHL Ground Team Red Sdn. Bhd.
- 11** Menerbitkan Buletin ATR Julai 2023

SEPTEMBER

- 6** Ketua Pegawai Operasi MAVCOM membentangkan mengenai penambahbaikan Kesalinghubungan Udara di Rantau EAGA semasa Persidangan Transport Sector Accelerating Trade and Investment in BIMP-EAGA Region Conference yang berlangsung di Kuching, Sarawak
- 11** Menerbitkan Buletin ATR Ogos 2023
Pembaharuan ASL AirAsia X Berhad
Pembaharuan ASL AirAsia Berhad
- 12** Mengadakan sesi libat urus dengan anggota media di Kuching, Sarawak
- 15** Mengeluarkan kenyataan bertajuk MAVCOM Menamatkan Penilaian Permohonan Pengecualian Individu bagi Perjanjian Usaha Sama antara Malaysia Airlines Berhad dan Cathay Pacific Airways Limited



OKTOBER

- 9** Mengadakan sesi libat urus dengan ahli media di Kota Kinabalu, Sabah
- Mengeluarkan siaran berita bertajuk Inisiatif-inisiatif MAVCOM Menambah Baik Perlindungan Pengguna Penerbangan dan Mempertingkatkan Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang di Sabah
- 12** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MYAirline Mengumumkan Penggantungan Operasi
- Pembaharuan ASL dan GHL M Jets International Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai MJets Air Sdn. Bhd.)
- Pembaharuan GHL Ibrahim's Food Services Sdn. Bhd.
- Pengeluaran GHL MAB Engineering Services Sdn. Bhd.
- Pengeluaran GHL MAZ Gerbang Sdn. Bhd.
- Pelanjutan CA bagi ASP Gading Air Services Sdn. Bhd.

- 16** Menerbitkan Buletin ATR September 2023

- 26** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MYAirline Diarahkan untuk Memberikan Penjelasan Bertulis

NOVEMBER

- 1** Mengeluarkan siaran berita bertajuk MAVCOM Menggantungi ASL MYAirline
- Penggantungan ASL MYAirline Sdn. Bhd.
- Penggantungan ASL My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.
- 2** Penganjur bersama Majlis Makan Malam Anugerah Kecemerlangan Kelestarian Alam Sekitar CAPA 2023
- 3** Pembaharuan ASP Helistar Resources Sdn. Bhd.
- 6** Menerbitkan Laporan Pengguna (Januari – Jun 2023)
- 7** Ketua Pegawai Operasi MAVCOM membentangkan kepada pihak berkepentingan antarabangsa dalam industri penerbangan di GAD World 2023 di Barcelona, Sepanyol mengenai topik Mengawal Selia Sektor Lapangan Terbang Malaysia Semasa dan Selepas Pandemik COVID-19: Inisiatif yang Dilaksanakan dan Dicadangkan oleh Pengawal Selia
- 10** Menerbitkan Buletin ATR Oktober 2023
- 21** Pelanjutan CA bagi ASP Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.
- Pengeluaran GHL Prosky Services Sdn. Bhd.
- Pengeluaran GHL Safeair Technical Sdn. Bhd.
- Pengeluaran CA bagi GHL Foursquare Diversified Sdn. Bhd.

DISEMBER

- 4** Menerbitkan Soalan Lazim/ Lembaran Fakta mengenai Pemulangan Wang Pengguna MYAirline melalui Proses "Chargeback"
- 5** Menerbitkan Buletin ATR November 2023
- 26** Mengekalkan pensijilan ISO 10002:2018 'Pengurusan Kualiti – Kepuasan Pelanggan – Garis Panduan untuk Pengendalian Aduan dalam Organisasi' semasa Audit Pengawasan tahun ke-2
- 27** Mengeluarkan siaran berita bertajuk Malaysia Mencatatkan 69.9 Juta Penumpang Penerbangan dalam Tempoh 10 Bulan, Melebihi Jangkaan
- Menerbitkan Laporan Waypoint ke-14

SENARAI LAPORAN YANG DITERBITKAN OLEH MAVCOM PADA TAHUN 2023

Laporan Industri

- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan di Malaysia (Jun 2023)
- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan di Malaysia (Disember 2023)

Laporan Pengguna

- Laporan Pengguna (Januari 2023 – Jun 2023)
- Laporan Pengguna (Julai 2023 – Disember 2023)

Semua penerbitan yang disenaraikan untuk rujukan boleh didapati di www.mavcom.my.

MAVCOM DALAM MEDIA

[illegible]

MAVCOM DALAM MEDIA

Trafik penumpang udara cecah 19.4 juta orang

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Jumlah trafik penerbangan catat lonjakan

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Jumlah trafik penumpang naik 123.6% suku pertama 2023

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Air passenger traffic up sharply in first quarter

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Trafik penumpang udara meningkat 123.4 peratus

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Mavcom approves 57 ATR applications

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Rise in ATR awards reflects invigorated aviation sector

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Mavcom suspends MYAirline's flying licence 13 days before expiry

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

MYAirline's licence suspended by Mavcom effective immediately

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Fail tuntutan di pejabat JTK

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

'NO SIGNS OF FINANCIAL DISTRESS'

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Malaysia catat 69.9 juta penumpang penerbangan dalam 10 bulan 2023

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

Penumpang udara capai 100 juta 2024

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

客運首季狂飆123.6%

Malaysia's air passenger traffic rises 123.6% in first quarter

AKRONIM DAN SINGKATAN

ACCA	Association of Chartered Certified Accountants
ACTK	Tan-Kilometer Kargo Tersedia
Akta 771	Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015
AMO	Organisasi Penyelenggaraan yang Diluluskan
AOL	Lesen Pengendali Aerodrom
ARC	Jawatankuasa Audit & Risiko
ASA	Perjanjian Perkhidmatan Udara
ASC	Caj Perkhidmatan Penerbangan
ASEAN	Persatuan Negara-negara Asia Tenggara
ASL	Lesen Perkhidmatan Udara
ASP	Permit Perkhidmatan Udara
ATR	Hak Trafik Udara
BA	Sarjana Muda Seni
BBA	Sarjana Muda dalam Pentadbiran Perniagaan
bbl	Unit simbol <i>barrel</i>
BIMP-EAGA	Kawasan Pertumbuhan ASEAN Timur - Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Filipina
BSc	Sarjana Muda Sains
CA	Kelulusan Bersyarat
CAAM	Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia
CEC	Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi
CEO	Ketua Pegawai Eksekutif
CMS	Sistem Pengurusan Aduan
COO	Ketua Pegawai Operasi
CORSIA	Skim Pengimbangan & Pengurangan Karbon bagi Penerbangan Antarabangsa
CPC	Jawatankuasa Perlindungan Pengguna
CTK	Tan-Kilometer Kargo
ECERDC	Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur
EPU	Unit Perancang Ekonomi
FAQ	Soalan Lazim
FTK	Tan Kargo per Kilometer
GHL	Lesen Pengendalian Darat
IATA	Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa
IAWA	International Aviation Women's Association
ICAEW	Institute of Chartered Accountants in England and Wales
INTAN	Institut Tadbiran Awam Negara
IRDA	Pihak Berkuasa Pembangunan Wilayah Iskandar
JCORP	Johor Corporation
KBS	Kementerian Belia dan Sukan Malaysia
KDEB	Kumpulan Darul Ehsan Berhad
KKLW	Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah

KLCE	Bursa Komoditi Kuala Lumpur
KPI	Petunjuk Prestasi Utama
KPKT	Kementerian Perumahan & Kerajaan Tempatan
KPLB	Kementerian Pembangunan Luar Bandar
KPS	Kumpulan Perangsang Selangor
KUL T1	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur Terminal 1
KUL T2	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur Terminal 2
KUSKOP	Kementerian Pembangunan Usahawan & Koperasi
KWSP	Kumpulan Wang Simpanan Pekerja
LATRC	Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara
LIMA	Pameran Maritim & Aeroangkasa Antarabangsa Langkawi
LPPKN	Lembaga Penduduk & Pembangunan Keluarga Negara
LRDC	Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian
LTAG	Matlamat Aspirasi Jangka Panjang
L TSAAS	Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah
LTSIP	Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra
MA Sepang	Malaysia Airport (Sepang) Sdn. Bhd.
MAB	Malaysia Airlines Berhad
MACPC	Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016
MAHB	Malaysia Airports Holdings Berhad
MARA	Majlis Amanah Rakyat
MAS	Malaysia Airline System Berhad
MASwings	MASwings Sdn. Bhd.
MAVCOM	Suruhanjaya Penerbangan Malaysia
MBA	Sarjana Pentadbiran Perniagaan
MCKK	Kolej Melayu Kuala Kangsar
MIA	Institut Akauntan Malaysia
MIFIL	Mudarabah Innovation Fund Investment Ltd.
MOE	Kementerian Pendidikan
MOF	Kementerian Kewangan
MoHE	Kementerian Pengajian Tinggi
MOT	Kementerian Pengangkutan
MOTS	Kementerian Pengangkutan Sarawak
MoU	Memorandum Persefahaman
MRCB	Malaysian Resources Corporation Berhad
MRO	Penyelenggaraan, Pembaikan, & Baik Pulih
MSWG	Minority Shareholders Watchdog Group
MYAirline	MYAirline Sdn. Bhd.
MyCC	Suruhanjaya Persaingan Malaysia
NCIA	Pihak Berkuasa Koridor Utara
NRC	Jawatankuasa Pencalonan & Saraan
OEM	Pengeluar Peralatan Asal
OKU	Orang Kurang Upaya
OTP	Prestasi Ketepatan Masa
PERKESO	Pertubuhan Keselamatan Sosial
PIA	Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang

PKNS	Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor
PMD	Jabatan Perdana Menteri
PSC	Caj Perkhidmatan Penumpang
PSO	Obligasi Perkhidmatan Awam
PwC	Pricewaterhouse Coopers
Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang	Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang
RAS	Perkhidmatan Udara Luar Bandar
RECODA	Lembaga Pembangunan Koridor Wilayah
RMIT	Royal Melbourne Institute of Technology
S1, S2, S3, S4	Suku pertama, kedua, ketiga, & keempat
SAF	Bahan Api Penerbangan Mampan
SARP	Pelan Penjanaan Semula Lapangan Terbang Subang
SATS	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
SCMC	Mesyuarat Jawatankuasa Khas Persaingan
SEDIA	Pelaburan Koridor Wilayah Sabah
SLC	Pengurangan Persaingan Yang Ketara
SPAN	Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara
SSNIP	<i>Small but significant non-transitory increase in price</i>
STOLports	Lapangan Terbang Perlepasan & Pendaratan Pendek
SWCorp	Perbadanan Pengurusan Sisa Pepejal & Pembersihan Awam
TARC	Tunku Abdul Rahman College
TF-Z9	Pasukan Petugas Penggantungan Operasi MYAirline
TRI	Technology Resources Industries Berhad
UKM	Universiti Kebangsaan Malaysia
UM	Universiti Malaya
UMBC	United Malayan Banking Corporation Berhad
UNIMAS	University Malaysia Sarawak
UPEN	Unit Perancang Ekonomi Negeri
WACRA	<i>Worldwide Airline Customer Relations Association</i>
YOY	Tahun-ke-Tahun

SINGKATAN LAPANGAN TERBANG

AOR	Lapangan Terbang Sultan Abdul Halim
BBN	Lapangan Terbang Bario
BKI	Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu
BKM	Lapangan Terbang Ba'kelalan
BLG	Lapangan Terbang Belaga
BTU	Lapangan Terbang Bintulu
GSA	Lapangan Terbang Long Pasia
IPH	Lapangan Terbang Sultan Azlan Shah
JHB	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai
KBR	Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra
KCH	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching
KPI	Lapangan Terbang Kapit

KTE	Lapangan Terbang Kerteh
KUA	Lapangan Terbang Sultan Ahmad Shah
KUD	Lapangan Terbang Kudat
KUL	Lapangan Terbang Antarabangsa KL
LBP	Lapangan Terbang Long Banga
LBU	Lapangan Terbang Labuan
LDU	Lapangan Terbang Lahad Datu
LGK	Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi
LGL	Lapangan Terbang Long Lellang
LKH	Lapangan Terbang Long Akah
LMN	Lapangan Terbang Limbang
LSM	Lapangan Terbang Long Semado
LWY	Lapangan Terbang Lawas
MKM	Lapangan Terbang Mukah
MKZ	Lapangan Terbang Melaka
MUR	Lapangan Terbang Marudi
MYY	Lapangan Terbang Miri Airport
MZV	Lapangan Terbang Mulu
ODN	Lapangan Terbang Long Seridan
PEN	Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang
PKG	Lapangan Terbang Pangkor
RDN	Lapangan Terbang Redang
SBW	Lapangan Terbang Sibul
SDK	Lapangan Terbang Sandakan
SZB	Lapangan Terbang Sultan Abdul Aziz Shah
TGC	Lapangan Terbang Tanjung Manis
TGG	Lapangan Terbang Sultan Mahmud
TWU	Lapangan Terbang Tawau

Muka surat ini sengaja dibiarkan kosong.

SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA

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

☎ +603 2772 0600
📠 +603 2772 0601