



2019 ANNUAL REPORT



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

A solid dark blue vertical bar is positioned to the left of the 'Mission Statement' heading.

Mission Statement

To promote a commercially viable, consumer-oriented and resilient aviation industry which supports the nation's economic growth

MAVCOM's Functions

The Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] is an Act to establish the Malaysian Aviation Commission to regulate economic matters relating to the civil aviation industry and to provide for its functions and powers and related matters. MAVCOM's functions as envisaged in Act 771 include, but are not limited to the following:

MAVCOM's functions as stipulated in Act 771

ESTABLISH A COMPETITIVE FRAMEWORK WHICH PROMOTES A HEALTHY, STABLE AND SUSTAINABLE COMMERCIAL ENVIRONMENT

Oversee and encourage effective competition matters in the aviation industry

Promote timely investments in the civil aviation industry

Maximise the economic value of any financial support by the Federal Government to the civil aviation industry

Provide a mechanism for dispute resolution between aviation service providers

DRIVE AWARENESS OF CONSUMER RIGHTS AND PROVIDE A PLATFORM FOR COMPLAINTS RESOLUTION

Provide a mechanism for the resolution of consumer complaints

Consult the industry, government and other consumer groups on matters of interest to consumers

Promote an environment which allows aviation consumers to have access and information in a transparent manner to choices of products and services of high quality and at fair prices

Receive and disseminate information on matters of interest to consumers or services provided by licencees and permit holders

TO PROMOTE DOMESTIC AND INTERNATIONAL CONNECTIVITY TO DRIVE ECONOMIC GROWTH AND NATION BUILDING

Improve Malaysia's connectivity, both globally and locally as well as to promote economic ties, integration, growth, trade, investment and tourism

Facilitate and coordinate matters of interest to the Malaysian civil aviation industry between the providers of aviation services and government agencies, locally and internationally

Advise the government, administer and manage routes under public service obligations (such as the Rural Air Services in East Malaysia)

Administer, allocate and manage Air Traffic Rights

Monitor slot allocation for airlines or other aircraft operators

To perform any other functions that are incidental or consequential to the functions under Act 771

The role of MAVCOM differs from those of the Ministry of Transport (MOT) and the Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM). The MOT is responsible for industry policy-making and government-to-government discussions (including to spearhead bilateral or multilateral negotiations on Air Traffic Rights), while the CAAM regulates technical and safety matters for Malaysia's civil aviation industry.

Table of Contents

01	Mission Statement
02	MAVCOM's Functions
04	Executive Chairman's Message
04	Macro Overview of the Industry, National Aspirations and Concerns
04	Economic Review
05	2019 - A Year in Review
06	Outlook of the Aviation Industry in 2020
07	Operational Review 2019
08	PART 1 Air Traffic Rights & Licensing
13	PART 2 Consumer-Focused Initiatives
19	PART 3 Snapshot on Airports
21	PART 4 Aviation Services in Sabah & Sarawak
27	The Commission
27	Governance - Membership of the Commission
27	The Commission and its Committees
29	Commissioners
33	Senior Management
36	Index
36	Key Milestones for MAVCOM in 2019
38	Financial Statements

Executive Chairman's Message

Macro Overview of the Industry, National Aspirations and Concerns

2019 was a year full of unprecedented challenges for the Commission. The Ministry of Transport (MOT) had announced on 11 December 2019 on the proposed rationalisation of the aviation regulatory bodies. Aside from that, there was the emergence of the COVID-19 pandemic at the beginning of year 2020, which impacted all industries and sectors with devastating economic and financial losses and significant uncertainties. Cognisant of all these obstacles and uncertainties that have played out during a turbulent period, I started my journey to lead the Commission forward from 4 May 2020.

As Executive Chairman of the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM), I am humbled and pleased to present MAVCOM's Annual Report and provide a review of the Commission's undertakings for 2019 as well as a perspective on the aviation industry over the past year and its future prospects. I would like to take this opportunity to show my heartfelt appreciation and deepest gratitude to my predecessor, Nungsari Ahmad Radhi, for his distinguished contributions to MAVCOM. Being entrusted with this role as Executive Chairman, I will continue to ensure the Commission upholds its responsibilities towards the industry and to the people.

The Commission was established in March of 2016 under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] as an independent regulator of economic and commercial matters pertinent to civil aviation in Malaysia. The Commission was founded with the purpose to promote a commercially viable, consumer-oriented and resilient civil aviation industry.

In undertaking its duties, the Commission is conscious of the need to balance between championing the rights of aviation consumers nationwide, and nurturing an environment that facilitates the growth of the aviation sector. For the improvement of the sector, the Commission also ensured that economic and commercial decisions made by industry players are aligned with the crucial goal of supporting the nation's growth.

In 2019, the aviation sector faced headwinds and as the sector's economic and commercial regulator, MAVCOM encountered a fair amount of these

challenges. Through it all, the Commission was steadfast in performing its role to strengthen the competitiveness of the aviation sector in relation to the international aviation community.

The rationalisation initiative of the aviation regulatory bodies under one entity will not only streamline and optimise human assets, but it will also improve administrative efficiency and the quality of delivery as well.

Following the announcement on the Ministry of Transport's proposed rationalisation of the aviation regulatory bodies, the Commission will continue to perform its tasks entrusted until the rationalisation exercise is completed and the Malaysian Aviation Commission Act 2015 is repealed.

Economic Review

The lacklustre global economy where major economies worldwide grew at a relatively slower pace, had a substantial impact on the performance of the aviation sector both domestically and internationally. On the global scale, economic growth was recorded at 2.9 per cent year-on-year (y-o-y), as compared with the 3.6 per cent growth reported in 2018.

The slower growth was due to a number of factors, namely, the prolonged trade dispute between US and China, as well as increasing uncertainties as a result of Brexit. Consequently, global trade slowed to 1.4 per cent, as compared to 3.0 per cent in 2018.

Domestically, the economy grew by 3.6 per cent in 2019 on the back of private sector expenditure and production activities in the service and manufacturing sectors. The former was driven by supportive labour market conditions in addition to government measures, amidst a modest inflating environment.

In terms of currency performance, the ringgit depreciated slightly against the US Dollar in 2019, with an average of RM4.12/USD as compared with RM4.04/USD in 2018. This was largely due to trade tensions and uncertainties in relation to global growth outlook, which then led to mounting risk aversions in global financial markets.

In the commodities market, crude oil prices were affected by escalating tensions between Russia and Saudi Arabia, arising from oil production cuts by Russia and members of the Organisation of Petroleum Exporting Countries. This resulted in lower crude oil prices to USD64 per barrel as compared to USD72 per barrel in the previous year. Correspondingly, jet fuel prices saw a marginal decrease from USD85 per barrel to USD78.12 per barrel, hence affecting the margins of aviation industry players.

2019 – A Year in Review

In line with the Commission's aim to nurture a robust and healthy aviation sector, proactive efforts were undertaken to conduct comprehensive studies on areas of concern for the sector.

As a result, the Commission was able to deepen its understanding of the state of the sector and propose solutions intended to rectify issues while taking into consideration existing limitations. A key initiative the Commission carried out during the year was monitoring airfare pricing patterns for domestic flights, particularly during peak periods.

MAVCOM is cognisant of the concerns surrounding high ticket prices during festive seasons and received recommendations to introduce a ceiling price for airfares. Pursuant to an in-depth study of the matter at hand, the Commission determined that introducing a ceiling price for airfares would be detrimental in the long-term. Although imposing a ceiling price would reduce airfares during peak periods, this could potentially enable higher airfares during non-peak periods.

MAVCOM worked together with the Ministry of Transport as well as aviation industry players to address this concern. As a result, rather than increasing airfares, local carriers were agreeable to expand domestic flight capacity to accommodate the higher demand during peak travel periods.

Demonstrating its function to provide a mechanism for the protection of aviation consumers, MAVCOM executed a wide range of initiatives to enhance consumer rights. The year under review signified an important period for the Commission, with the implementation of various consumer-centric

initiatives that were in line with its position as the champion of consumer rights.

Leveraging on the Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC) which the Commission first introduced in 2016 as a framework that defines the rights of consumers, MAVCOM was able to successfully enhance the Code in 2019. As a result of meticulously defined amendments, the Commission is now able to better safeguard travellers' welfare while also raising overall service levels in the industry.

Apart from this, following on the heels of the introduction of FlySmart back in 2018, the Commission subsequently launched the FlySmart mobile application, where consumers can obtain information of their travel rights through various platforms such as Instagram and Facebook, in addition to the FlySmart website. Through the mobile application, consumers are privy to a convenient platform which also enables them to lodge complaints on-the-go from their mobile devices.

Protecting the interests of consumers is an integral component of MAVCOM's establishment. The Commission takes pride in its track record of ensuring that complaints are addressed, resolved and closed expeditiously. Through MAVCOM's bi-annual Consumer Reports, an analysis of consumer complaints received is provided, along with an outline of consumer feedback as a means for service providers to improve their service quality levels.

To present the Commission's perspective on matters related to the local aviation sector, MAVCOM released two Position Papers throughout the year, focused on the Commission's position pertaining to "Malaysia's Airports Industry Structure" and "Sequencing Liberalisation for the Malaysian Aviation Services Sector".

Further to this, the Commission also released a publication entitled, "Benefits of Integrated Terminals", which showcased key considerations pertaining to Malaysia's airside connectivity. Through this, the Commission aimed to address the current state of connectivity between Terminals One and Two of the Kuala Lumpur International Airport (KLIA) as well as heighten awareness of the need and benefits of integrated terminals.

Transparency represents a key aspect of the Commission's operations. MAVCOM values feedback from members of the public as well as industry stakeholders prior to the implementation of any policy. This is evidenced in MAVCOM's consultation processes. During the year, MAVCOM published numerous Consultation Papers, which were aimed at improving the Malaysian civil aviation

industry. This includes MAVCOM's Consultation Paper on "Draft Guidelines on Fit and Proper Person" as well as the second Consultation Paper on the "Aeronautical Charges Framework".

The Commission continued to publish its Industry Report, **Waypoint**, to provide stakeholders an outlook on the industry's prospects as well as an analysis and overview of the sector's performance. The reports were released in May and December of 2019.

On top of releasing the Air Traffic Rights (ATR) allocation details on a monthly basis on the MAVCOM website, the Commission also consolidates an analysis of these allocations on a quarterly basis, which has been circulated to stakeholders.

The Commission also released a Technical Paper on managing airport demand – where current slot allocation rules were highlighted, surmising that it may entrench incumbency, promote slot stockpiling and incentivise inefficient slot utilisation. As such, the Commission elaborated on the need to ensure that slot allocation practices do not lead to anti-competitive effects. Ultimately, the intention was to reinforce the importance of efficient slot allocation practices as a temporary measure to address airport congestion.

Outlook of the Aviation Industry in 2020

In the coming year, the global economy is expected to contract by 3 per cent, a sharp decline from the previously forecasted growth of 3.3 per cent. The International Monetary Fund attributes this downward revision to the global COVID-19 pandemic. The outbreak which escalated since January 2020, has led to rising human costs worldwide, and protection measures required to mitigate the outbreak would continue to severely impact economic activity.

On a national scale, gross domestic growth is expected to be between -2.0 per cent and 0.5 per cent. This is in line with expectations of a slowdown in both external and domestic demand. At this juncture, the growth outlook remains uncertain.

The International Air Transport Association (IATA) expects the global airline industry to incur losses amounting to USD84 billion in 2020. Revenue passenger kilometres (RPKs) are estimated to drop by 54.7 per cent, leading to a 50 per cent loss of industry-wide revenue. Although there are indications that passenger traffic would slowly improve, IATA projects that passenger demand in Asia Pacific would decline by 34 per cent to 44 per cent in 2020.

In tandem, forecasts indicate that passenger revenues would fall to USD241 billion (2019: USD612 billion). The drop in passenger revenues is more severe than the decline in demand, reflecting an estimated 18 per cent reduction in passenger yields as airlines continue with attempts to boost air travel demand through price stimulation.

Further to this, even though carriers' expenses are projected to be 34.9 per cent lower in 2019, non-fuel unit costs are expected to surge by 14.1 per cent. This takes into account that fixed costs are spread over fewer passengers on board aircrafts.

Against this backdrop, the Commission estimates that the revenue-at-risk for 2020 by Malaysian and foreign carriers is estimated to be RM11.3 billion and RM4.6 billion respectively (previous estimates: RM6.8 billion and RM5.0 billion), which collectively represents 51.1 per cent of estimated total airfare revenue in 2019. As for aerodrome operators, MAVCOM estimates that revenue derived from Passenger Service Charges (PSC) that are at risk is approximately RM0.5 billion (previous estimate: RM0.4 billion). This amount represents 33.4 per cent of total PSC revenue in 2019. The Commission also forecasts a 35.2 per cent and 42.9 per cent seat reduction for domestic and international flights, respectively. As a result, 44.8 million seats of total seat capacity would be lost.

As a result of the COVID-19 pandemic, the Commission undertook a further review of its outlook for the Malaysian aviation sector, resulting in a revised passenger traffic forecast. In comparison to the Commission's March forecast of a reduction between 36.2 per cent and 38.1 per cent, the Commission's revised forecast indicates a contraction of between 48.7 per cent and 50.3 per cent in 2020. This translates to a total passenger traffic of 54.3 million to 56.0 million.

In view of the severity of the COVID-19 pandemic, recovery of airline seat capacity to pre-COVID-19 levels is estimated to take longer than that of SARS in 2003. While it took approximately seven months for Asia Pacific's carriers to recover to pre-outbreak levels following the SARS outbreak, passenger traffic growth in 2020 would take a longer time to rebound as recovery is expected to start in 4Q20 at the earliest.

MAVCOM will continue to monitor industry developments and will look to make necessary adjustments in due course.



Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim
Executive Chairman

Operational Review 2019

MAVCOM's core aim is to ensure that the civil aviation industry in Malaysia is commercially viable, consumer-oriented and resilient, in order to support the nation's economic growth.

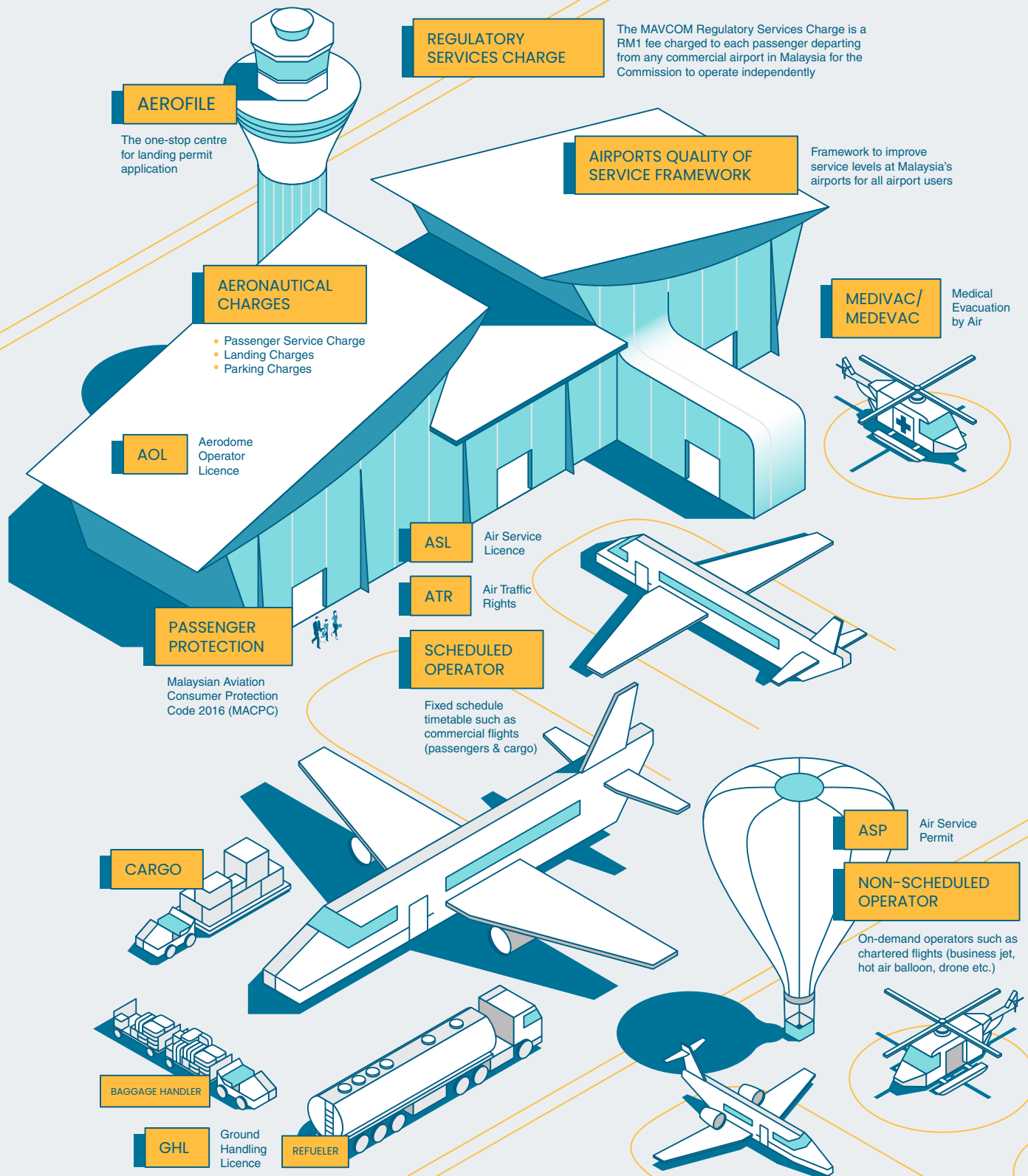
Since MAVCOM's establishment in 2016, the Commission has continuously endeavoured to ensure that the Malaysian civil aviation industry is on par with ever-evolving international aviation standards. To this end, MAVCOM published a multitude of research papers and reports including industry research papers, consumer reports and commentaries on a periodic basis. These publications are beneficial to consumers, industry players, investors as well as members of the public.

As part of the Commission's responsibility as the economic regulator of the Malaysian aviation sector, MAVCOM also developed an Economic Master Plan to provide long-term strategic direction for the local civil aviation industry. Having identified the maximisation of air connectivity to be a primary goal for Malaysia, the Plan encapsulates three Strategic Pillars to achieve that objective within the period of 2021 to 2030.

The Commission's undertakings have not been without challenges. In fact, MAVCOM has been taken to court multiple times due to dissatisfaction with its rulings and the Commission welcomes this, as it is in line with MAVCOM's firm commitment to transparency. Testament to the Commission's meticulousness in performing its responsibilities before any and all directives or rulings are issued, as well as the Commission's commitment to good governance, MAVCOM has demonstrated a 100 per cent win record in court.

Air Traffic Rights & Licensing

Malaysia has been progressively liberalising its skies. To facilitate this process and in line with the Commission's role to regulate economic matters pertinent to the aviation industry, MAVCOM is committed to do its part to enhance air connectivity, advocate healthy competition and promote efficient operations.



As stipulated in the Malaysian Aviation Commission Act 2015, it is within MAVCOM's mandate to administer, allocate and manage ATRs.

Since MAVCOM's establishment, the Commission has introduced a new ATR allocation process which not only takes into account demand and interest from air transport users for the said route, but also the economic viability of the proposed route. Further to this, the Commission identifies competition levels and potential impact on airports as well as the overall aviation industry. In allocating ATR, the Commission also looks at consumer choice over the long-term as well as the prevention of consumer inconvenience.

The Commission awarded a total of 173 ATRs to international and domestic destinations during the year. Of the 173 ATRs approved, 60 were for domestic routes while the remaining 113 ATRs were for international routes. In terms of the breakdown by region for the 113 international ATRs awarded, destinations domestically and in ASEAN received the highest number of approvals, with 60 rights each.

AirAsia was the recipient of the highest number of ATRs in 2019. The airline group was authorised to operate on 62 routes. This was followed by Malindo Air with 47 ATRs and Malaysia Airlines with 40 ATRs.



Figure 1.1

Number of ATR Approvals for Domestic and International Sectors from 1 January 2019 – 31 December 2019

Airlines	AirAsia	AirAsiaX	FireFly	*Malaysia Airlines	Malindo Air	MyJet Xpress	Raya Airways	MASwings	Total
Domestic	23	-	3	13	18	2	-	1	60
Americas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASEAN	31	3	1	10	10	1	4	-	60
Rest of Asia	1	5	-	3	3	-	-	-	12
China	5	4	-	5	12	-	-	-	26
India	2	-	-	3	1	-	-	-	6
Australasia	-	-	-	4	2	-	-	-	6
Europe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Middle East	-	-	-	2	1	-	-	-	3
TOTAL	62	12	4	40	47	3	4	1	173

Note* : Including MABkargo
Source : MAVCOM

In addition to ATRs, MAVCOM is also responsible for issuing commercial licences to entities that wish to operate as a Malaysian aviation service provider. These entities include scheduled carriers, non-scheduled carriers as well as airport operators and ground handlers.

The Commission meticulously assesses each application for a licence or permit based on criteria such as the ownership structure of the company, demand for air transport in the proposed areas of operation, experience and competency of the management team of the company, feasibility of the proposed business plan, financial viability of the business, existence of other similar services and efficiency and regularity in the industry.

Figure 1.2
List of Air Service Licence (ASL) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	ASL HOLDER
1	AirAsia Berhad
2	AirAsia X Berhad
3	FlyFirefly Sdn. Bhd.
4	Malaysia Airlines Berhad
5	Malindo Airways Sdn. Bhd.
6	MASwings Sdn. Bhd.
7	Raya Airways Sdn. Bhd.
8	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

Figure 1.4
List of Aerodrome Operator Licence (AOL) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

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

Source : MAVCOM

Figure 1.3
List of Air Service Permit (ASP) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	ASP HOLDER
1	Afjet Sdn. Bhd.
2	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.
3	Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.
4	Helistar Resources Sdn. Bhd.
5	Hevilift (M) Sdn. Bhd.
6	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
7	Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.
8	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
9	MHS Aviation Berhad
10	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
11	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.
12	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd.
13	Prima Air Sdn. Bhd.
14	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
15	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
16	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
17	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

Shortly after MAVCOM was established, a moratorium on issuances of Ground Handling Licences (GHL) to new applicants was imposed on 25 April 2016 as part of the Commission's rationalisation exercise for the ground handling industry, with the moratorium only lifted on 1 June 2019. The objective of this exercise was to ascertain legitimate ground handlers and facilitate a stronger ground handling sector in Malaysia. Pursuant to the review, as at 31 December 2019, there are 29 GHL holders approved by the Commission to provide ground handling services in Malaysia. The ground handling sector involves general ground handling, catering and refuelling, with catering being the most concentrated market.

Figure 1.5

List of Ground Handling Licence (GHL) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	GHL HOLDER
1	Aerohandlers Sdn. Bhd.
2	AeroDarat Services Sdn. Bhd.
3	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
4	Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.
5	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.
6	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.
7	D'viation Solutions Sdn. Bhd.
8	Elite Jets Sdn. Bhd.
9	Ground Team Red Sdn. Bhd.
10	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.
11	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.
12	Jet Fuels Sdn. Bhd.
13	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.
14	Malindo Airways Sdn. Bhd.
15	MAS Awana Services Sdn. Bhd.
16	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
17	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
18	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad
19	Petronas Dagangan Berhad
20	POS Aviation Sdn. Bhd.
21	Raya Airways Sdn. Bhd.
22	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
23	Safeair Technical Sdn. Bhd.
24	Select Fine Foods Sdn. Bhd.
25	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
26	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
27	Shell Timur Sdn. Bhd.
28	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
29	Smooth Route Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

Figure 1.6

List of Conditional Air Service Licence (ASL) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	CONDITIONAL ASL HOLDER
1	SKS Airways Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

Figure 1.7

List of Conditional Air Service Permit (ASP) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	CONDITIONAL ASP HOLDER
1	Admal Sdn. Bhd.
2	Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
3	Berjaya Air Sdn. Bhd.
4	Executive Jets Asia Sdn. Bhd.
5	M Jets International Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

Figure 1.8

List of Conditional Ground Handling Licence (GHL) Holders with MAVCOM as at 31 December 2019

NO	CONDITIONAL GHL HOLDER
1	Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.
2	Execujet Handling Services Sdn. Bhd.
3	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
4	MAB Kargo Sdn. Bhd.
5	Prosky Services Sdn. Bhd.

Source : MAVCOM

----- **TOTAL** -----

69

31 NEW LICENCE ISSUANCES
35 LICENCE RENEWALS



Enforcement

The Commission is also responsible to manage occurrences whereby a licence or permit holder fails to comply with any of the conditions imposed by MAVCOM. In accordance with existing laws and regulations, the Commission has the authority to either make variations to revoke or suspend the existing licence or permit on a case by case basis.

To safeguard the interests of the industry and consumers alike, MAVCOM keeps track of the financial health and feasibility of businesses within the sector. The Commission also monitors potential service providers without proper licences nor permits but that advertise their services as a commercial airline.

In keeping with the Commission's role, MAVCOM issued a warning letter to Scanda Sky PLT in November 2019. This was due to Scanda Sky misrepresenting itself as a commercial airline when it had in fact, not obtained either an Air Service Licence (ASL) nor an Air Service Permit (ASP) issued either by MAVCOM under Act 771 or issued under the Civil Aviation Act 1969 [Act 3].

The Commission is dedicated to upholding a rigorous process in determining licence and permit application approvals to ensure that only serious and well-equipped service providers are allowed to participate in the nation's aviation industry. MAVCOM is convinced that it is through such measures that competent industry players can be nurtured in hopes to amplify development of the sector, while ensuring that aviation consumers' rights are protected.



Competition

During the year, MAVCOM also conducted numerous assessments of joint business proposals, with the aim of promoting healthy competition levels among service providers. This includes proposals by Malaysia Airlines Berhad and Singapore Airlines Limited, Malaysia Airlines Berhad and Japan Airlines Co. Ltd., Singapore Airlines Limited and Deutsche Lufthansa AG, among others.

Enhancing Processes

The Commission has also spearheaded the AeroFile initiative to facilitate procedures surrounding landing permit applications for commercial flights operating to or from Malaysia. Established in 2018 as a result of extensive engagements with local and foreign airlines, AeroFile reduces the timeline for air filing applications from up to 28 days to a mere two days. Human error is also significantly reduced given that it is an automated filing system.

Testament to the Commission's efforts for enhanced processes in relation to commercial licencing, there has been a surge in investment in the industry by approximately RM2 billion since 2006.

Consumer-Focused Initiatives

The year 2019 marked an important milestone for MAVCOM in terms of its consumer-oriented work. Never in Malaysian history has there been a dedicated legal entity to champion the rights of travellers. As stipulated in the Malaysian Aviation Commission Act 2015, one of the Commission's key functions is to provide a mechanism for the protection of consumers.

In keeping with the Commission's mandate, MAVCOM is steadfast in doing its part to not only protect the rights of aviation consumers, but also educate and empower consumers to exercise their rights as air travellers. Testament to the Commission's goal of developing a consumer-oriented civil aviation industry in Malaysia, MAVCOM was able to introduce multiple initiatives for the benefit of aviation consumers nationwide.



Consumer Reports

The Commission continues to be guided by the need to be transparent in all that it does. This is evidenced in MAVCOM's publication of consumer reports that provide an overview as well as analysis on complaints received by MAVCOM.

With the exception of MAVCOM's first consumer report which encapsulated complaints received from March 2016 to February 2017, the Commission has since published consumer reports on a bi-annual basis. The breakdown of the complaints received was derived from data captured by MAVCOM's Complaints Management System (CMS), a platform enabling consumers to lodge complaints through MAVCOM.

In 2019, MAVCOM received a total of 1,592 complaints. The Commission had successfully resolved and closed 98.9 per cent of the 1,592 complaints. Compared to the previous year, the number of complaints decreased by 5.1 per cent. This reflects the Commission's ongoing efforts to improve service quality levels of aviation service providers.

Although the Commission is pleased with the reduction of complaints and consider it as a validation of the improvement in service quality levels, the intention is for aviation industry players to continue empathising with consumers and work towards contributing to a more positive travel experience.

Figure 2.1

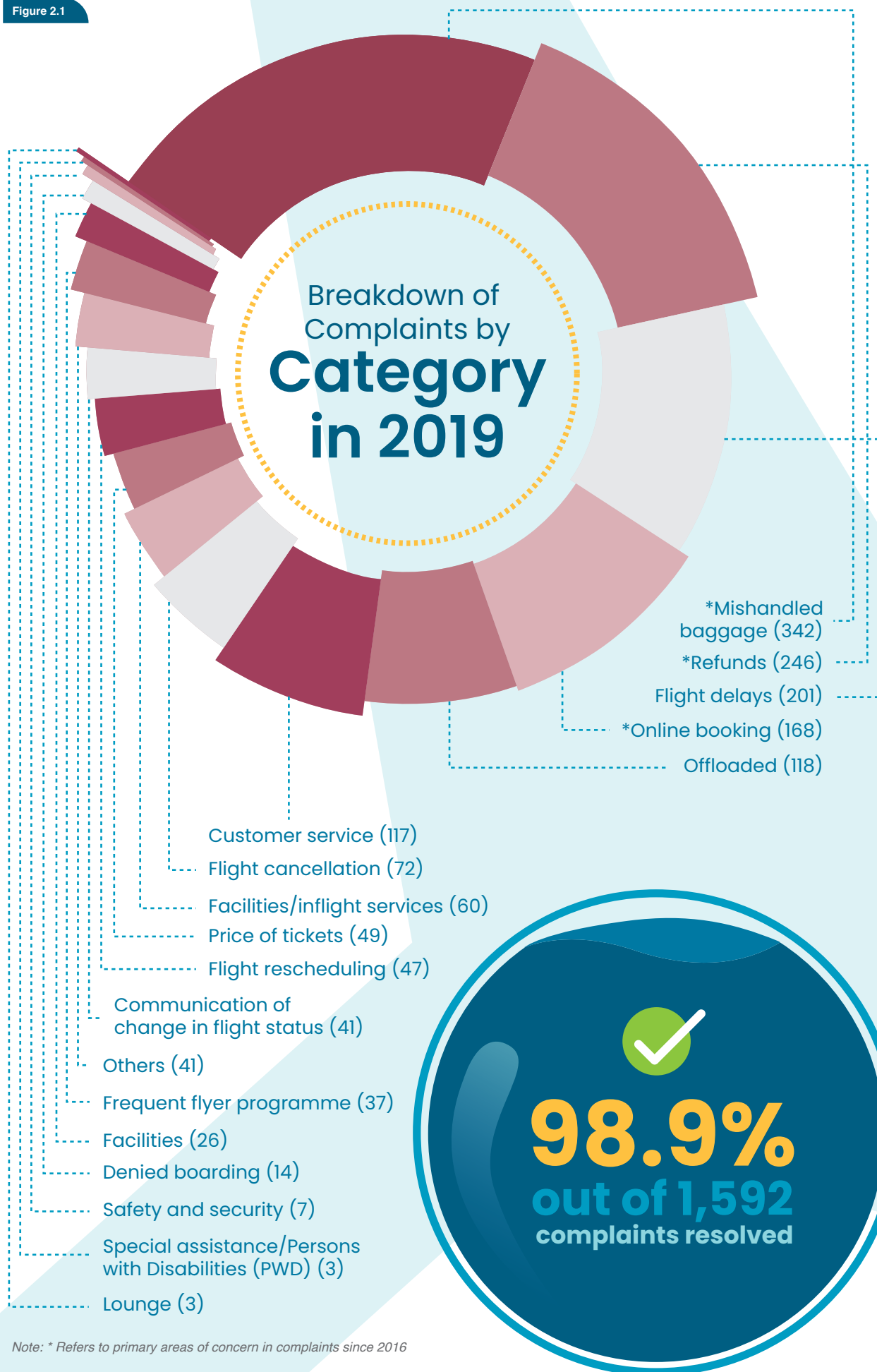


Figure 2.2

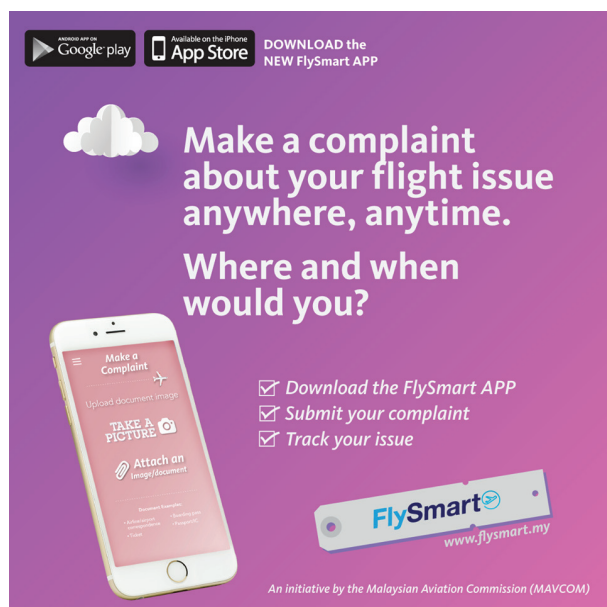


Source : MAVCOM

Apart from the 1,592 complaints registered with MAVCOM, there were 1,668 complaints that were received but not evaluated due to incomplete document submissions. The Commission also received an additional 311 complaints, but no further action was necessitated since the concerned airline or airport had fulfilled its obligations under the MACPC. Another 162 complaints were deemed irrelevant to the aviation industry or lodged more than a year from the date of the incident, hence falling beyond the scope of the MACPC.

To date, the Commission has received a total of 6,056 complaints since its inception on 1 March 2016. Throughout the years, MAVCOM has successfully maintained a consistently high rate of resolution of up to 99.8 per cent.

As part of its continuous efforts to empower consumers and champion consumer rights in the aviation sector, the Commission established FlySmart in 2018 to educate consumers on their air travel rights while serving as an avenue to lodge complaints involving airlines and airports. FlySmart is part of the Commission's efforts to enhance effectiveness of MAVCOM's consumer work through a digital platform. Launched in June 2018, the FlySmart website is available in dual languages – English and Bahasa Malaysia.



Source : FlySmart



The website provides quick access to essential information on consumer rights including tips, frequently asked questions and informative videos. Further to this, the website also serves as a platform for consumers to support one another through the sharing of real-life experiences on how consumers have exercised their rights as air travellers, and how MAVCOM played a part throughout this process.

In 2017, MAVCOM conducted its first Consumer Survey to identify consumer's preferred mode of communication in relation to consumer rights matters. Results of this survey showed a general consensus that social media is the preferred platform. Bearing this in mind, MAVCOM successfully launched the FlySmart mobile application during the year. The FlySmart mobile application is designed to be a convenient platform for consumers to lodge complaints and track the status of their complaints on-the-go.

On top of that, consumers have easy access to information on travel rights through the mobile application. On the social media front, consumers can also have easier access to tips and information on their rights through dedicated FlySmart Facebook and Instagram pages and share the information with their friends and family by the push of a button. The Commission's ultimate aim is to empower consumers to make the best of their air travel journeys.

MAVCOM was named '2019 Information Visionary for Malaysia' by International Data Corporation (IDC) at the 3rd Annual IDC Digital Transformation Awards (DXa) Malaysia ceremony. The award recognises the achievements of the FlySmart CMS, which is utilised to manage the consumer complaints resolution process on FlySmart's platform. Through this award, the Commission's contributions to upgrade business operations through the application of digital technologies were also acknowledged.

Cognisant of the importance of ensuring that consumers throughout the country are aware of their air travel rights, MAVCOM participated in Malaysian Association of Tour and Travel Agents (MATTA) Fairs and consumer-related fairs all over the nation. This is in line with the Commission's goal of promoting a consumer-oriented civil aviation industry in Malaysia.



MAVCOM Chief Operating Officer, Azmir Zain, accepting the '2019 Information Visionary for Malaysia' by the International Data Corporation (IDC) at the 3rd Annual IDC Digital Transformation Awards (DXa) Malaysia ceremony



FlySmart team at various MATTA Fairs

MAVCOM had introduced the Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC) since 2016, encapsulating definitions and procedures to protect the rights and interests of air passengers, including penalties on service providers for non-compliance.

Figure 2.3

Key Compensation and Care Enlisted in the MACPC

Full Disclosure of Air Fare



When buying flight tickets, consumers should be informed of full cost of ticket, details of the airlines operating the flight and full Terms and Conditions (T&C). Please read the T&C of your tickets.

Claims and Compensation



Baggage or mobility equipment does not arrive on the same flight or is lost or damaged, passengers may claim compensation from the airline.

Flight Delay and Cancellation



Passengers should be provided care and compensation for a delay of more than 2 hours or if their flight is cancelled.

Denied Boarding



Passengers are entitled to receive compensation if they are denied from boarding their flight.

Person with Disability



The airline must provide assistance from the time passengers arrive at the airport to departure.

Source : MAVCOM

Following its implementation, MAVCOM obtained various feedback from stakeholders on the code. Taking into consideration consumer feedback and consultations with aviation players, the Commission implemented amendments to the MACPC to enhance consumer rights.

Effective June 2019, the enhanced MACPC included provisions such as the requirement for airlines to disclose the final price of airfare for flight tickets. This is applicable, both at the point of advertisement as well as when purchasing flight tickets. The final price must include the base fare and all charges to be paid to the airline, government-imposed taxes and fees, fees and charges prescribed under any written law, as well as fuel surcharge. Charges for optional services purchased on an opt-in basis should also be displayed and included as part of the final price.

By doing this, we were able to successfully eliminate hidden charges in airfares and thereby reduce costs incurred by consumers. At the same time, MAVCOM abolished misrepresenting advertisements by airlines.

The amended Code also stipulates that refunds on flight tickets must be reimbursed to passengers within 30 days from the date the refund is requested. Similarly, if the ticket is purchased through a travel agent, the airline should reimburse the travel agent within the same period of time.

In addition, the enhanced MACPC ensures the refund of Passenger Service Charges (PSC), taxes, fees, and charges prescribed under any written law for both refundable and non-refundable tickets, should a passenger decide not to travel. On top of this, airlines are only allowed to charge a maximum of 5 per cent processing fee if the ticket is non-refundable.

Both airport operators and carriers are also required to take a conscious effort to ensure that consumers are aware of their rights. Airport operators should display the MACPC clearly for consumers' reference, while airlines should inform travellers on their travel rights through all possible platforms.

The amended MACPC also addresses provisions on wheelchair service for persons with disability, disclosure of terms and conditions at the point of purchase, as well as obligations among airlines to ensure its staff or handling agents have adequate knowledge of the MACPC.

The Commission is confident that these amendments to the MACPC would not only better safeguard the rights of aviation consumers, but also enhance industry players' service levels.

Snapshot on Airports

In executing its duty as the economic regulator of the civil aviation sector, the Commission oversees local regulation of aerodromes, otherwise known as airports. Therefore, in accordance with the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771], the Commission has the statutory role to determine the methodology and charges for airports. This includes Passenger Service Charges (PSC) as well as landing and parking fees. Moreover, MAVCOM was tasked to advise the Government of Malaysia (GoM) on economic matters pertinent to airports in Malaysia.

Aeronautical Charges Framework

In keeping with international best practices while ensuring that MAVCOM's PSC rates remain one of the lowest regionally and globally, the Commission undertook a review of the PSC. As a result of the review conducted in 2016, MAVCOM introduced an ASEAN tier of RM35 from the previous PSC which ranged from RM26 to RM65, making Malaysia the first ASEAN country to introduce such a tier.

In addition, the Commission equalised domestic PSC rates between Kuala Lumpur International Airport (KLIA) and Kuala Lumpur International Airport 2 (klia2) at RM11. Following a subsequent review in 2017, MAVCOM announced the equalisation of PSC among all airports in Malaysia. As a result, a fixed long-haul rate of RM73 was enforced in 2018.

Pursuant to the equalisation of rates, MAVCOM continued to seek feedback from industry players to enhance the Aeronautical Charges Framework. As a result of MAVCOM's consultation with various stakeholders, the Commission identified the Regulated Asset Base (RAB) methodology, a funding model where the base is the value of the assets that an airport operator is expected to make a fair return from. MAVCOM continued to engage with industry players on the Framework and ensured that the views of all parties involved in the Framework were taken into consideration.

The decision to implement a cost-based mechanism for the Framework in Malaysia is in accordance with principles outlined by International Civil Aviation Organisation (ICAO) as well as international best practices employed by major airports worldwide and other concession-based businesses including the utilities industry.

In 2018, MAVCOM released an Information Paper which served to update stakeholders on the progress and areas of concern pertaining to the development of the Framework. During the same

year, the Commission published a Consultation Paper, welcoming industry and public feedback on the long-term, incentive-based Framework.

In the paper, the Commission detailed that a structured framework is significant for the sustainable development of the country's airport network. Full benefits of the RAB methodology can only be realised when the airport operator has more control of its corporate strategy and capital investment plan. This in turn, would result in a more efficient and disciplined capital planning process, thus enhancing the service levels at airports in the country. On top of that, the continued adequacy of funding comes at no cost to the GoM, in fact reducing expenses by up to RM300 million per annum.

Subsequently, a second Consultation Paper was published in June 2019. This Consultation Paper laid out the first illustrative tariffs, demonstrating the new level of airport charges. MAVCOM invited public feedback and the general consensus was that stakeholders were in favour of the RAB methodology. Most airlines, airport operators and aviation groups were supportive of the RAB framework, particularly on its emphasis on cost linkage and consultation.

Airports QoS Framework

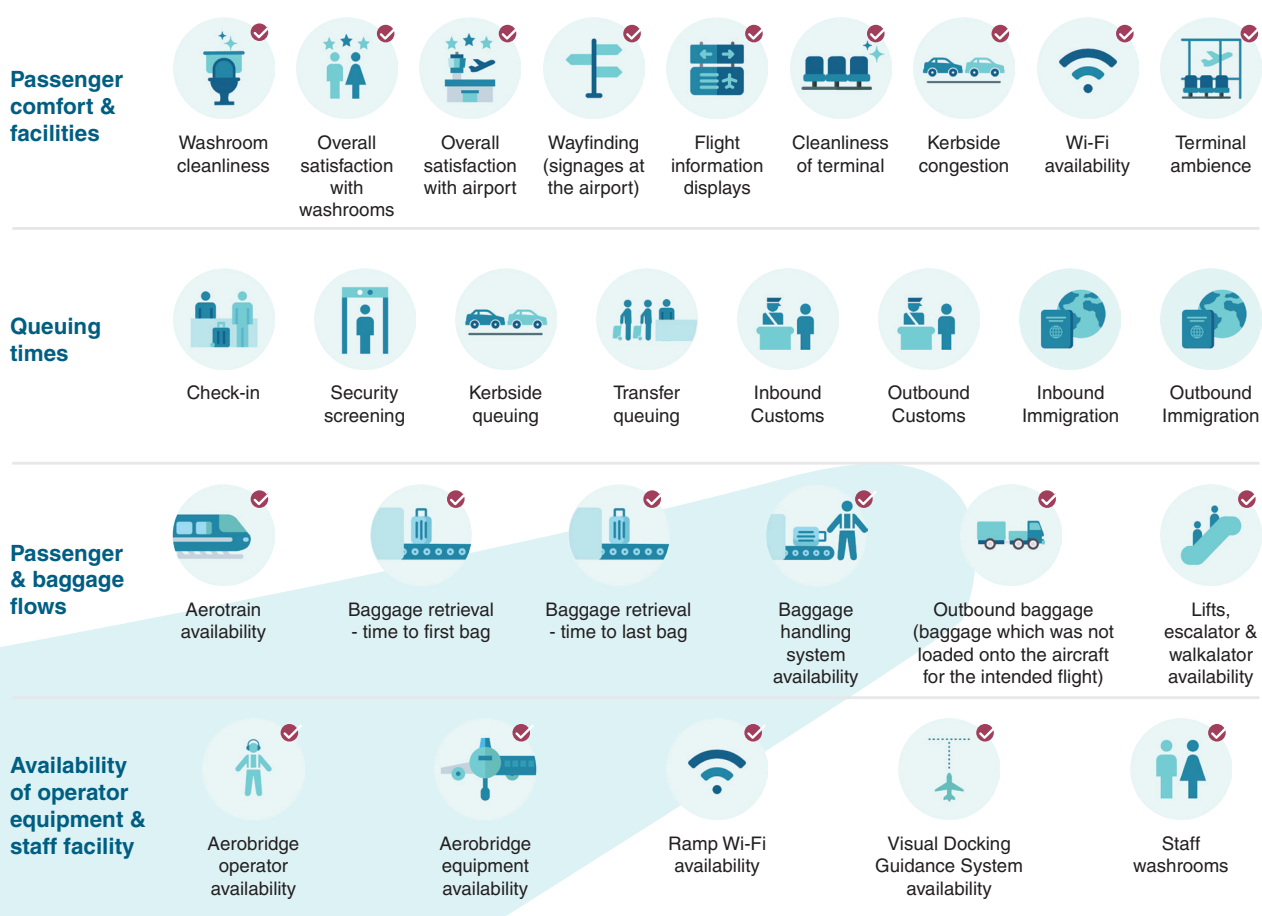
In October 2016, MAVCOM introduced the Airports Quality of Service (QoS) Framework as an ongoing initiative that aims to not only enhance passenger comfort at airports, but also facilitate improved airport user experience for airlines, ground handlers and all other users of airports in Malaysia.

The Airports QoS Framework is a mechanism that communicates the Commission's regulatory objectives by setting service standards and key performance indicators for various aspects of airport services. In tandem, airport operators would be held accountable for improving their standards.

In order to evaluate airport services, the Commission implements four key pillars of measures, which are passenger comfort and facilities, queuing times, passenger and baggage flows, and availability of operator equipment and staff facility. These four pillars are further broken down to 28 service quality elements, namely cleanliness of washrooms, wayfinding and timeliness of baggage handling.

Figure 3.1

Airports QoS Framework in KUL Terminals (KLIA and klia2)



✓ Indicates the operationalised service quality elements in 2019

Note: The Airports QoS Framework is only applicable at airports within Malaysia and does not include short take-off and landing ports (STOLports)

Source : MAVCOM

Aerobridges are timed according to how long it takes to be available for use by the airline's passengers. For Wi-Fi, bandwidth and accessibility will be assessed, while toilets will be judged mainly on maintenance and cleanliness.

Each service quality element holds a particular weightage and if an airport scores below 90 for a particular month, the airport operator could be imposed a financial penalty of up to five per cent of the airport's annual aeronautical revenue. In June 2019, the Commission imposed a financial penalty of RM2.03 million on MA Sepang, a subsidiary of Malaysia Airports Holding Berhad (MAHB) for failing to meet several requirements of the Airports QoS Framework between January to June 2019.

Ultimately, the purpose of the Framework is to foster a shared understanding of the service standards and performance measures critical for the continuous development of Malaysia's aviation industry.

The implementation of the Airports QoS Framework begun at KLIA and klia2 from September 2018. Of the total 28 service quality elements, the Commission has implemented 20 service quality elements as at 31 December 2019. Implementation of the remaining eight service quality elements at both terminals are in the pipeline. These remaining elements are in relation to queueing time.

Apart from KLIA and klia2, MAVCOM commenced the development of the Airports QoS Framework for three other airports. They are the Subang (SZB), Langkawi (LGK) and Kota Kinabalu (BKI) airports. Development works which had begun in Q4 2018 was completed in December 2019.

It is the Commission's hope that both the Aeronautical Charges Framework and the Airports QoS Framework, which are intended to cultivate a robust and healthier airport sector in Malaysia, will continue to function as the backbone of a civil aviation industry which supports the nation's economic growth.

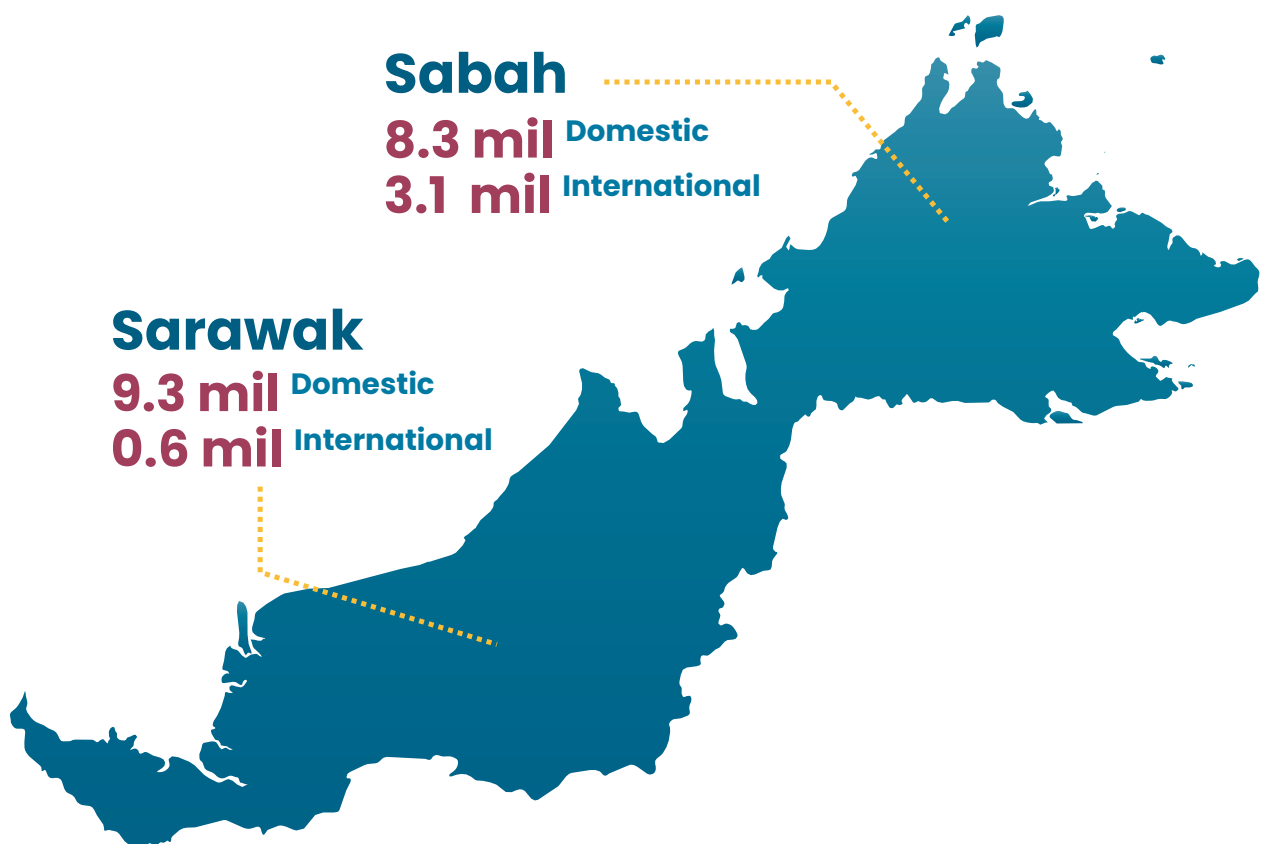
Aviation Services in Sabah & Sarawak

Air travel within Malaysia is a critical means of transportation between East Malaysia and Peninsular Malaysia. The landscape of East Malaysia is mostly lowland rainforests with areas of montane rainforests. Air transport is important for Sabah and Sarawak, if not essential, particularly as communication systems are still being developed and roads are poor and non-existent in some areas.

The 2,333km Pan-Borneo Highway linking Tawau to Kuching (end-to-end) passing through major towns and cities within Sabah and Sarawak as well as Brunei, is expected to be used by 3.4 million people when it is completed in 2023. The highway, however, will bypass the highland areas especially in Sarawak where majority of the rural communities are sparsely residing.

Figure 4.1

Total Passenger Traffic in Sabah and Sarawak in 2019



Source : MAVCOM

East Malaysia alone has 27 airports. Two are international airports, one each in Kota Kinabalu in Sabah and Kuching in Sarawak.

Out of the 27 airports in East Malaysia, 11 are STOLports consisting of 10 STOLports which are in Sarawak, and one in Sabah. Sarawak has highest number of STOLports in the country due to its rough geographical terrain.

In addition, Sabah has 22 scheduled services for international destinations in 2019 ranging from Southeast Asia to the Asia-Pacific region. With regards to the number of international carriers operating in Sabah from 2017-2019, there has been 20 in 2017, 18 in 2018 and 17 in 2019.

In contrast, Sarawak has three scheduled services for international destinations in 2019 which are Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam, Pontianak, Indonesia, and Singapore. Furthermore, Sarawak has had four international carriers operating in 2017, four in 2018 and three in 2019.

Figure 4.2



NUMBER OF INTERNATIONAL CARRIERS OPERATING IN SABAH, 2017-2019

2017	2018	2019
20	18	17
CARRIERS	CARRIERS	CARRIERS

Source : AirportIS, MAVCOM Analysis

LIST OF SCHEDULED SERVICES FOR INTERNATIONAL DESTINATIONS IN 2019

BWN : BANDAR SERI BEGAWAN, BN	PER : PERTH, WA, AU
CAN : GUANGZHOU, CN	PUS : BUSAN, KR
CTU : CHENGOU, CN	PVG : SHANGHAI, CN
DMK : BANGKOK, TH	SIN : SINGAPORE, SG
HGH : HANGZHOU, CN	SZX : SHENZHEN, CN
ICN : INCHEON, KR	TAE : DAEGU, KR
KMG : KUNMING, CN	TPE : TAIPEI, TW
MFM : MACAU, MO	TRK : TARAKAN, ID
MNL : MANILA, PH	WUH : WUHAN, CN
MWX : MUAN, KR	ZMN : XIAMEN, CN
NRT : TOKYO-NARITA, JP	

Source : AirportIS, MAVCOM Analysis

LIST OF SCHEDULED SERVICES FOR INTERNATIONAL DESTINATIONS IN 2019

BWN : BANDAR SERI BEGAWAN, BN
PNK : PONTIANAK, ID
SIN : SINGAPORE, SG

Source : AirportIS, MAVCOM Analysis

NUMBER OF INTERNATIONAL CARRIERS OPERATING IN SARAWAK, 2017-2019

2017	2018	2019
4	4	3
CARRIERS	CARRIERS	CARRIERS

Source : AirportIS, MAVCOM Analysis

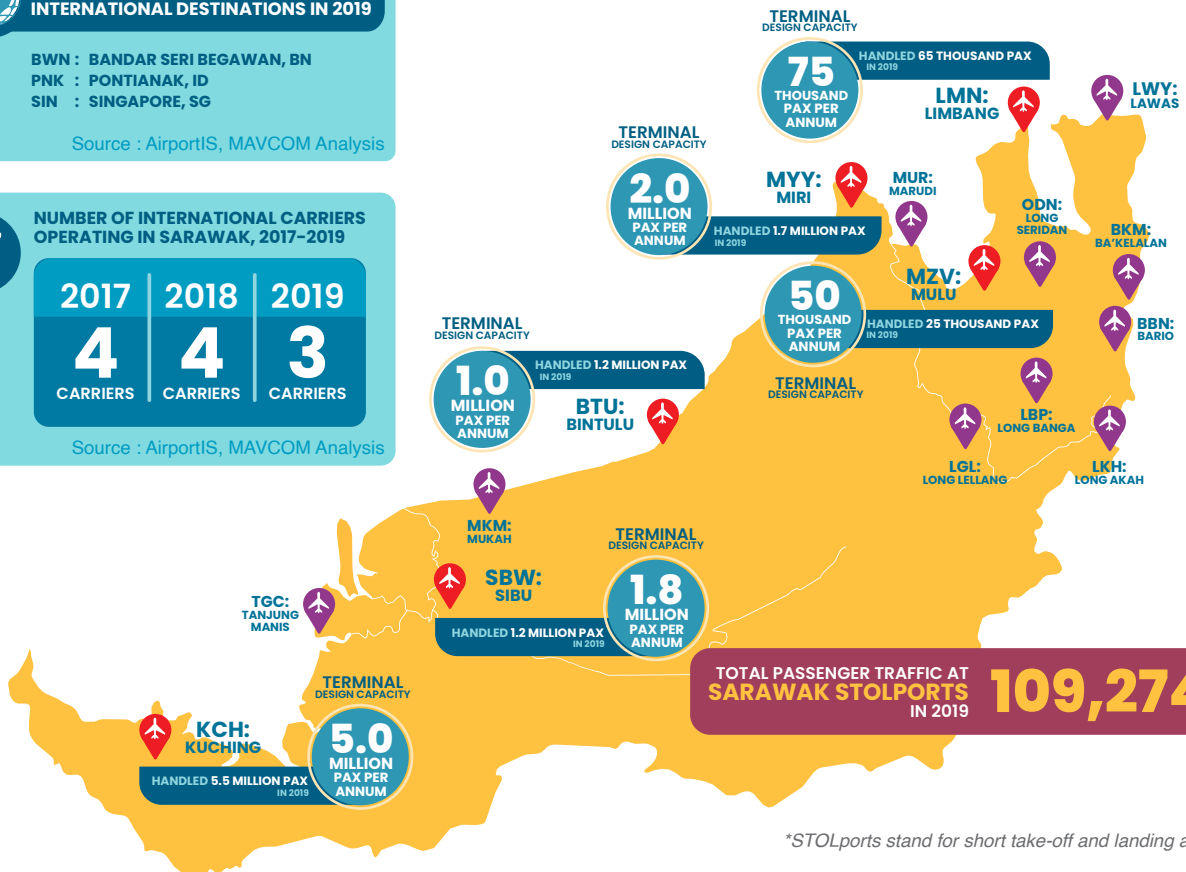


Figure 4.3

ATRs Awarded by MAVCOM in 2019

Airlines	Sabah		Sarawak	
	Domestic	International	Domestic	International
AirAsia	8	4	4	2
*Malaysia Airlines	4	3	6	1
Malindo Air	4	3	2	1
Raya Airways	0	1	0	0
MASwings	1	0	0	0
My Jet Xpress	1	0	1	0
TOTAL	18	11	13	4

*Including MABkargo

Source : MAVCOM

From September 2018 to September 2019, MAVCOM had carried out active engagements with stakeholders including various Members of Parliament and media headquartered in Sabah and Sarawak. The key objective of the engagement was to brief the roles and functions of MAVCOM, including to obtain feedback on Rural Air Services (RAS) and issues related to the travel industry.

Rural Air Services (RAS)

To enhance connectivity for East Malaysia, the Commission is also in charge of Public Service Obligation (PSO) routes, through RAS operation, as stipulated by Section 68 of Act 771. The RAS programme is important for the economic growth of both states, particularly given that the programme provides a key service to the communities to not only obtain basic necessities, but also empower small businesses to grow and allow children from these communities to have access to better education. MAVCOM conducted a study in 2016 to identify opportunities to improve RAS in terms of efficiency and effectiveness in order to better serve the people of Sabah and Sarawak. As a result, the Commission successfully restructured the

distribution of government subsidies to rightly focus on rural connectivity.

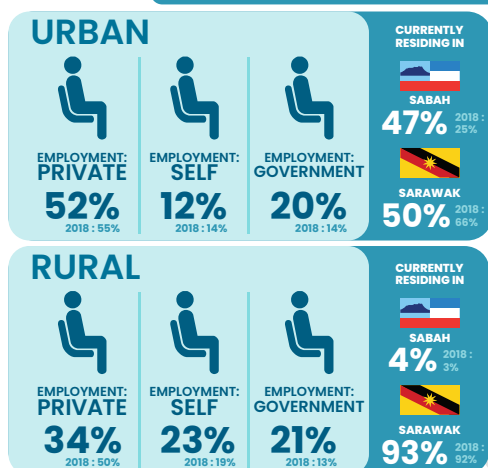
The new PSO agreement was officially signed between the GoM and MASwings on 4 January 2019 to operate 39 RAS routes in Sabah and Sarawak, effective 1 January 2019 to 31 December 2024. With the new PSO agreement, eight RAS routes namely Kota Kinabalu – Sandakan (BKI – SDK), Kota Kinabalu – Tawau (BKI – TWU), Kota Kinabalu – Miri (BKI – MYY), Kuching – Miri (KCH – MYY), Kuching – Bintulu (KCH – BTU), Kuching – Sibu (KCH – SBW), Kota Kinabalu – Sibu (BKI – SBW) and Kota Kinabalu – Bintulu (BKI – BTU) were reclassified as fully commercial routes effective 1 January 2019. As these routes were jointly operated by MASwings and other commercial airlines, they no longer fulfil the PSO definition under Act 771 and cannot be categorised as RAS.

Under the new PSO agreement, new RAS services were introduced, namely Kuching – Limbang (KCH – LMN), Long Lellang – Bario (LGL – BBN) and Long Seridan – Bario (ODN – BBN) as well as cargo services (once weekly per route) between Miri (MYY) and Bario (BBN), Ba'kelalan (BKM), Long Seridan (ODN), Long Lellang (LGL), Long Akah (LKH) and Long Banga (LBP).

However, the cargo services from Miri (MYY) has not commenced as MASwings have not received any firm requests from stakeholders in Sarawak for freighter service. It would also require additional DHC6 aircrafts with freighter capability to operate, as currently, the six DHC6 aircrafts are heavily used for the RAS operations. In order to have an aircraft positioned in Sandakan (SDK) to operate the Sandakan – Tawau (SDK – TWU) route, the Lahad Datu – Sandakan (LDU – SDK) route was designated as a new RAS route and had commenced operations 14 times weekly on 1 May 2019.

Figure 4.4

RAS PASSENGER PROFILE 2019



Source : RAS Passenger Satisfaction Survey
(Administered by an independent party appointed by MAVCOM)

Figure 4.5

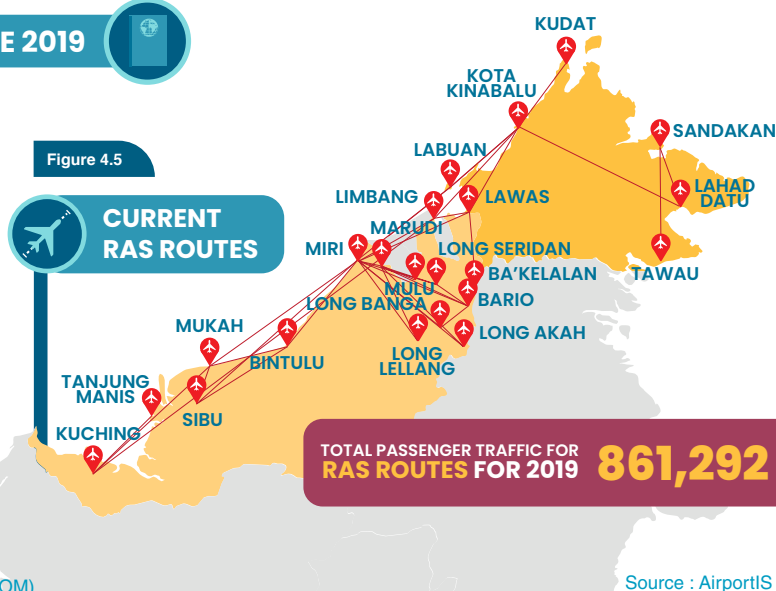


Figure 4.6

Routes Under New RAS Agreement (1 January 2019 to 31 December 2024)

Routes	Aircraft	Frequency/week	Routes	Aircraft	Frequency/week
SARAWAK (Internal)			SARAWAK (Internal)		
Miri – Mulu	ATR 72-500	14	Miri – Long Seridan	Twin Otter	2
Miri – Limbang	ATR 72-500	21	Marudi – Long Seridan	Twin Otter	2
Miri – Bintulu	ATR 72-500	14	Miri – Long Banga	Twin Otter	2
Miri – Sibü	ATR 72-500	28	Marudi – Long Banga	Twin Otter	2
Bintulu – Sibü	ATR 72-500	14	Kuching – Tanjong Manis	Twin Otter	7
Kuching – Mulu	ATR 72-500	7	*Bario – Long Seridan	Twin Otter	1
*Kuching – Limbang	ATR 72-500	3	*Bario – Long Lellang	Twin Otter	1
Miri – Lawas	Twin Otter	38	Additional service for cargo between Miri and Bario, Ba'kelalan, Long Seridan, Long Lellang, Long Akah and Long Banga	One per week for each route or as per demand by DHC	
Limbang – Lawas	Twin Otter	2			
Miri – Ba'kelalan	Twin Otter	3			
Lawas – Ba'kelalan	Twin Otter	3			
Miri – Bario	Twin Otter	14	SABAH (Internal)		
Marudi – Bario	Twin Otter	7	Kota Kinabalu – Lahad Datu	ATR 72-500	35
Miri – Marudi	Twin Otter	24	Sandakan – Tawau	ATR 72-500	14
Miri – Long Lellang	Twin Otter	3	Kota Kinabalu – Labuan	ATR 72-500	28
Marudi – Long Lellang	Twin Otter	2	Kota Kinabalu – Kudat	Twin Otter	2
Miri – Long Akah	Twin Otter	2	Kudat – Sandakan	Twin Otter	2
Marudi – Long Akah	Twin Otter	2	Lahad Datu – Sandakan (Effective 1 May 2019)	ATR 72-500	14
Bario – Ba'kelalan	Twin Otter	1	SABAH/SARAWAK (Interstate)		
Sibü – Mukah	Twin Otter	3	Miri – Labuan	ATR 72-500	35
Mukah – Miri	Twin Otter	7	Kota Kinabalu – Mulu	ATR 72-500	7
Mukah – Bintulu	Twin Otter	2	Kota Kinabalu – Limbang	Twin Otter	3
Mukah – Kuching	Twin Otter	28	Kota Kinabalu – Lawas	Twin Otter	2
*New routes as at 1 January 2019					

*New routes as at 1 January 2019

In addition to the routes shown in the above table, there are plans for new destinations once the infrastructure has been developed. These destinations include Long Pasia, Kapit, Bukit Mabong, Belaga and Long Silat. The Ministry of Transport (MOT) had officially informed Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) on 2 December 2019 to prioritise Long Pasia and Tunoh (replacing Bukit Mabong/Kapit) for the airport rehabilitation and new construction works, and to identify a suitable site and prepare the estimate cost of airport development for Belaga and Long Silat.

Subsequent to this agreement, MAVCOM had embarked on a RAS roadshow to update the local stakeholders and media in Sabah and Sarawak. The RAS briefing sessions were held in Kota Kinabalu, Miri, Sibü and Kuching and attended by key government officials, state tourism boards, travel industry representatives and media.

In conjunction with the Commission offsite meeting held in July 2019 in Miri, Commissioners took the opportunity to visit RAS destinations, namely Bario and Marudi. It was the first engagement organised for the Commissioners with Bario community leaders, including officials from the Miri Resident office and District office.



MAVCOM team with officials from the Miri Resident and Marudi District Office including the Penghulu of Long Lellang



MAVCOM team with Bario community leaders led by Penghulu Robertson Bala

MAVCOM aims to develop a long-term strategic network and fleet optimisation plan for RAS. The plan was to dominate the RAS network with the Twin Otter operations due to lower operating cost and suitability to operate in rural and remote areas in Sabah and Sarawak. As such, MAVCOM had carried out a more detailed study to assess the performance and profile of each RAS route in 2019.

MAVCOM continued with the RAS Passenger Satisfaction Survey in 2019. The satisfaction survey result for 2019 was 64 per cent (2018 : 59 per cent). Passengers highlighted areas that required improvements included comparative fares and attractive discounts or promotions, reduction in cancellations and delays, as well as increase in flight frequencies, improvement on aircraft conditions and airport facilities and services.

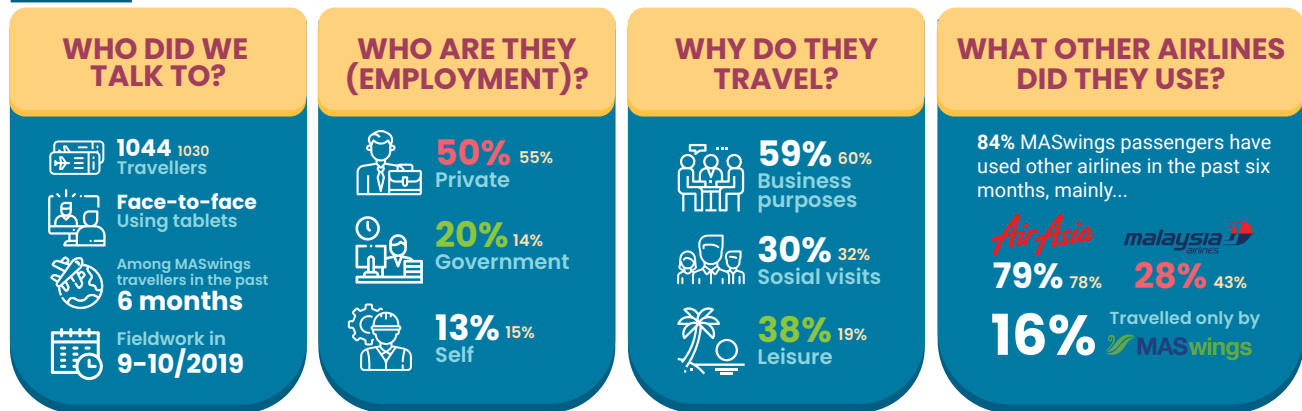
The 64 per cent overall satisfaction was due to the increase in the satisfaction on airports at 68 per cent (2018 : 61 per cent), customer service at 66 per cent (2018 : 62 per cent) and ticketing process at 61 per cent (2018 : 59 per cent).

The 2019 survey interviewed 1,044 travellers using MASwings between September to October of that year. Half of the travellers were privately employed, 20 per cent were in the government service and 13 per cent were self-employed. On reasons why travellers chose to travel on RAS routes, 59 per cent of them answered for business purposes, 30 per cent for social visits and 38 per cent for leisure visits. 84 per cent of the respondents have used other airlines in the past six months mainly AirAsia (79 per cent) and Malaysia Airlines (28 per cent), but 16 per cent of them travel exclusively on MASwings, which indicates the importance of the connectivity in rural areas.



RURAL AIR SERVICES (RAS) PASSENGER SATISFACTION SURVEY WAVE 2019

Figure 4.7



(Figure in 2018)

GREEN font denotes significantly higher than 2018 in 95% confidence level
RED font denotes significantly lower than 2018 in 95% confidence level

Figure 4.8

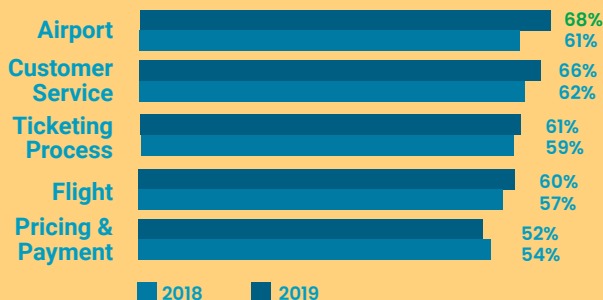
OVERALL SATISFACTION



Top 3 Box
Based on 10 point rating scale (Very satisfied)



SATISFACTION ON...



2018 2019

FREQUENCY OF TRAVEL IN EAST MALAYSIA

33% (25%) fly more than five times in past six months and travelled...

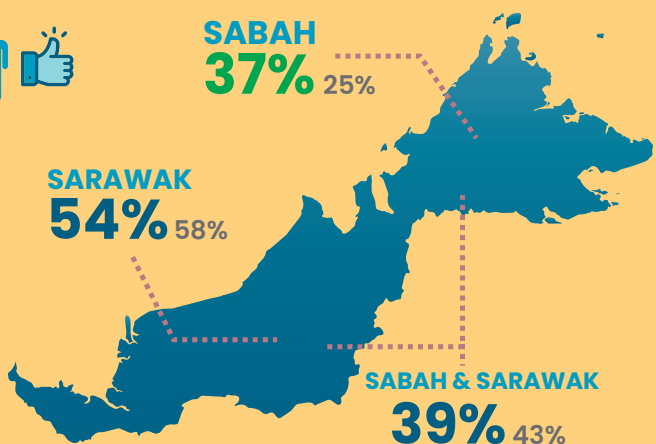


Figure 4.9

KEY IMPROVEMENT AREAS

Comparable fares & attractive discount or promotions

1

Reduce cancellations and delays & increase flight frequencies

2

Improve aircraft conditions & airport facilities and services

3

The Commission

Governance – Membership of the Commission

The Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] provides that the membership of the Commission shall consist of the Executive Chairman who shall be appointed by the Prime Minister, two representatives of the Federal Government comprising of the Secretary General of the Ministry of Transport and the Director General of the Economic Planning Unit of the Prime Minister's Department, and not less than four but not more than six other members who shall be appointed by the Minister of Transport upon consultation with the Prime Minister.

Members of the Commission are those, who in the opinion of the Minister of Transport, have experience or shown capacity and professionalism in matters relating to economics, finance, aviation, business, administration, law, and any other areas deemed relevant to the functions of MAVCOM.

The Commission and its Committees

Act 771 requires a minimum of three Commission meetings to be held annually.

In 2019, the Commission convened a total of 9 meetings, the details of which are as follows:

Date	Meetings	Date	Meetings
14 February 2019	Commission Meeting 01/2019	11 July 2019	Commission Meeting 06/2019
18 March 2019	Commission Meeting 02/2019	8 August 2019	Commission Meeting 07/2019
16 April 2019	Commission Meeting 03/2019	3 September 2019	Commission Meeting 08/2019
9 May 2019	Commission Meeting 04/2019	9 December 2019	Commission Meeting 09/2019
31 May 2019	Commission Meeting 05/2019		

Details of the attendance of Commissioners at the 9 Commission meetings are listed below:

Commissioners	Total Attendance	Commissioners	Total Attendance
YBrs. Nungsari Ahmad Radhi	9/9	YBhg. Datuk Seri Long See Wool	9/9
YBhg. Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman ¹	8/8	YBhg. Dato' Fauziah Yaacob	9/9
YBhg. Dato' Mah Weng Kwai	9/9	YBhg. Datuk Isham Ishak	1/1

In reference to Section 12(1) of Act 771, the Malaysian Aviation Commission may establish committees it considers necessary and expedient to assist in executing the Commission's functions. Section 20(1) of Act 771 authorises the Commission to delegate its functions and powers to a Commissioner or a Committee, and such delegated functions and powers shall be performed and exercised in the name and on behalf of the Commission.

¹ YBhg. Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman resigned as MAVCOM's Commissioner on 30 September 2019 and was replaced by YBhg. Datuk Isham Ishak effective 25 November 2019.

The following table outlines the Committees formed by MAVCOM to-date and an overview of each Committee's functions:

Audit & Risk Committee (ARC)	
Overview of the Committee's Functions	Oversees the Commission's financial reporting, financial management, budgeting, internal controls, risk management, regulatory compliance, internal audits and external audits on the Commission.
No. Meetings Held in 2019	4
Members and Attendance	● YBhg. Dato' Fauziah Yaacob (Chairman) - 4/4 ● YBhg. Datuk Mohd Nasir Bin Ahmad - 4/4

Licensing & Air Traffic Rights Committee (LATRC)	
Overview of the Committee's Functions	Evaluates the Management's proposals pertaining to: (i) any application for air service licences, air service permits, ground handling licences and aerodrome operator licences prior to recommending to the Commission for final approval; and (ii) the allocation of new and existing air traffic rights where there are insufficient rights and/or competitive bids for the said rights.
No. Meetings Held in 2019	13
Members and Attendance	● YBhg. Datuk Seri Long See Wool (Chairman) - 13/13 ● YBhg. Dato' Fauziah Yaacob - 13/13

Competition & Economics Committee (CEC)	
Overview of the Committee's Functions	Provides strategic guidance and recommendation to the Commission on any economic matters related to the civil aviation industry, aviation service market reviews and competition guidelines. The Committee also oversees and evaluates the Management's recommendations on any matters carried out pursuant to the functions provided under Part VII (Competition) of Act 771, particularly those relating to investigations of or decisions on suspected infringement of prohibitions, applications for individual and block exemptions and applications regarding mergers or anticipated mergers.
No. Meetings Held in 2019	8
Members and Attendance	● YBrs. Nungsari Ahmad Radhi (Chairman) - 8/8 ● YBhg. Dato' Mah Weng Kwai - 8/8 ● YBhg. Datuk Seri Long See Wool - 8/8 ● YBrs. Dr. Cassey Lee Hong Kim - 7/8

Legal, Regulatory & Dispute Resolution Committee (LRDC)	
Overview of the Committee's Functions	Provides strategic legal guidance and recommendations to the Commission on any legal matter. Apart from that, the Committee also reviews, deliberates, contributes and/or provides guidance on any proposed drafts of new laws, regulations, codes and guidelines or any other forms of subsidiary legislations. The Committee oversees the conduct and disposition of all material litigation and regulatory inquiries or proceedings involving the Commission.
No. Meetings Held in 2019	11
Members and Attendance	● YBhg. Dato' Mah Weng Kwai (Chairman) - 11/11 ● Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim - 9/11 ● Encik Ragunath Kesavan - 11/11



Nungsari Ahmad Radhi

(Resigned on 10 April 2020)

Nungsari Ahmad Radhi was first appointed as Commissioner on 1 March 2016 and was the Executive Chairman from 1 July 2018 to 10 April 2020. He is an economist by training and in a career spanning over 30 years, he has been in academia, corporate advisory, economic research, a Member of parliament and policy advocate.

He holds a PhD in Economics from Purdue University and is a contributing columnist for The Edge since 2000. He was also a member of Majlis Amanah Rakyat (MARA) Council, the Public Sector Housing Financing Board and a trustee of the Khazanah Research Institute.

Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim

(Effective from 4 May 2020)

Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim is MAVCOM's new Executive Chairman and was appointed on 4 May 2020. He was previously appointed as Commissioner of MAVCOM on 1 March 2016, while serving in his capacity as the Secretary-General of the Ministry of Transport (MOT). He had also served as the Director-General of Legal Affairs in the Prime Minister's Department, Secretary-General of the Ministry of Domestic Trade and Consumers Affairs and Secretary-General of the Ministry of Human Resources. Prior to his retirement from the Malaysian Civil Service in November 2019, he served as the Secretary-General of the Ministry of Federal Territories.

Datuk Seri Hj Saripuddin holds a Bachelor of Economics (Hons.) from the University of Malaya, Advanced Diploma in Public Management from the National Institute of Public Administration (INTAN) and a Masters of Business Administration (Corporate Finance) from the University of Hartford, Connecticut, USA.



Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman

(Resigned on 30 September 2019)

Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman was previously the Secretary-General of the MOT. He has served the Ministry of Entrepreneur Development, Ministry of Science, Technology and the Environment (MOSTE), Embassy of Malaysia in Japan and the High Commission of Malaysia in London.

Upon his return, he served at the Ministry of Science, Technology and Innovation (MOSTI) followed by the Ministry of Education, as well as the Malaysia National Commission for the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO) and the Malaysia National Point of Contact for the Islamic Educational, Scientific and Cultural Organisation (ISESCO) Malaysia.

Tan Sri Mohd Khairul Adib graduated with a Bachelor of Science (Hons.) and has a Postgraduate Diploma in Public Management. He also holds a Masters in Public Policy from Saitama University, Japan.

Tan Sri Mohd Khairul Adib stepped down as MAVCOM Commissioner on 30 September 2019 and is currently the Director-General of the Public Service Department (PSD).



Datuk Isham Ishak

(Effective from 25 November 2019)

Datuk Isham Ishak is the current Secretary-General of the MOT. He was previously the Secretary-General of the Ministry of Tourism, Arts and Culture (MOTAC) and the Secretary-General [and prior to this, the Deputy Secretary-General (Trade)] of the Ministry of International Trade and Industry (MITI).

Datuk Isham's career in the government sector started in 1994 in MITI, where he served in a number of divisions related to international and regional aspects of trade and industry such as the World Trade Organisation (WTO), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) and Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). He also

served as the Minister Counselor at the MITI Washington D.C. Office for five years. Datuk Isham has also previously held the position of Deputy Chief Executive Officer (CEO) [and prior to this, the Chief Operating Officer (COO)] of the Small and Medium Enterprise Corporation Malaysia (SME Corp. Malaysia).

Datuk Isham holds a Master of Arts in Strategic Management from Claremont Graduate University, USA and has also attended the Oxford Advanced Management and Leadership Programme at the Oxford University, United Kingdom, and Harvard Advanced Management Programme at the Harvard Business School, USA.





Dato' Saiful Anuar Lebai Hussen

(Effective from 11 June 2020)

Dato' Saiful Anuar Lebai Hussen was appointed the Director General of the Economic Planning Unit (EPU) from the Prime Minister's Department (PMD) on 14 February 2020. Prior to this role, he served as the Secretary-General for the Ministry of Economic Affairs (MEA) on 22 October 2018, before the change in the Government administration and restructuring of ministries and agencies. Before his appointment as Secretary-General, he served as Deputy Director General (Policy) of the EPU, under the PMD from 21 August 2017 to 21 October 2018, before the EPU was dissolved following the establishment of the MEA. Dato' Saiful was also responsible for preparing the Mid-Term Review of the Eleventh Malaysia Plan, namely on the inclusive development and wellbeing, regional development and human capital.

Previously, Dato' Saiful served as the Deputy Secretary-General (Management) for the Ministry of Health from January 2015 to August 2017. He oversaw administrative, human resource and training matters related to public health service throughout Malaysia. He also was in the Public-Private Partnership Unit (UKAS), under the PMD as the Senior Director of the Policy and Development Section (April-December 2010) and the Director of the Corridor Development Section (2009-2010). Throughout his tenure in UKAS, he was responsible for formulating, implementing and monitoring implementation policies, strategies, programmers/projects of the Public-Private Partnership and the development of the five economic development regions/corridors.

Dato' Saiful graduated with a Bachelor's Degree in Economics from the University of Malaya and a Masters Degree in Economics from the National University of Malaysia. He also holds a Diploma in Public Management from the INTAN. Furthermore, he sits on several Boards such as Unit Peneraju Agenda Bumiputera (TERAJU), Ekuiti Nasional Berhad (EKUINAS), Putrajaya Corporation (PPJ), Johor Corporation (JCorp) and Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP).

Datuk Seri Long See Wool

Datuk Seri Long See Wool has spent more than 34 years serving in the MOT where he specialised in aviation. During his time with the Ministry he served as an Assistant Secretary (Air Transport) and Principal Assistant Secretary (Airport Development) of the Aviation Division. He was subsequently appointed as Under Secretary (Aviation) of the Aviation Division from 16 May 2002 to 1 November 2006 and was then appointed as the Deputy Secretary-General (Planning).

His most recent position was Secretary-General of the MOT, which he held just prior to his retirement in 2014. Datuk Seri Long holds degrees and diplomas from the University of Malaya and INTAN.



Dato' Mah Weng Kwai

Dato' Mah Weng Kwai was a former judge of the High Court of Malaya and the Court of Appeal. He is currently a member of the Human Rights Commission of Malaysia (SUHAKAM). He was a member of the Judicial Appointments Commission and has also served as a Deputy Public Prosecutor and Senior Federal Counsel in the Attorney General's Chambers, as well as being a former member of Malaysia's Legal Profession Qualifying Board and the Advocates and Solicitors Disciplinary Board.

Dato' Mah was the President of the Malaysian Bar (2001-2003) and President of Law Association for Asia and the Pacific (LAWASIA) (2006-2008) and is presently a consultant in the law firm of MahWengKwai & Associates and an Arbitrator on the panel of the Asian International Arbitration Centre (AIAC). Dato' Mah was called to the English Bar as Barrister-at-Law in 1971 and to the Malaysian Bar as Advocate and Solicitor in 1972. He also holds a Masters of Law from the University of Sydney where he is a Fellow of the Senate.



Dato' Fauziah Yaacob

Dato' Fauziah Yaacob currently sits on the Board of Directors of Prokhas Sdn. Bhd. and has served the Federal Investment Manager's Malaysia (FIMM). Her time with the civil service has seen her take up several roles in the Ministry of Finance, Ministry of Education, and MOT. Her most recent role prior to her retirement from the civil service in 2015 was as Deputy Secretary-General of Treasury (Investment).

Dato' Fauziah also spent time as a Senior Manager of Kuala Lumpur International Airport Berhad from 1993 to 1996. She holds degrees and diplomas from a range of institutions including the University of Liverpool, University of Malaya and INTAN.





Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim
Executive Chairman *(Effective from 4 May 2020)*

Profile on Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim can be found on page 29 of this Annual Report.

Azmir Zain
Chief Operating Officer *(Resigned on 14 August 2020)*

Azmir Zain led MAVCOM's management team in its industry development and regulatory effort pursuant to his role as Chief Operating Officer. Prior to joining MAVCOM, he was a Director of Investments at Khazanah Nasional Berhad, where he oversaw their investments in the aviation sector.

Azmir holds a Bachelor of Arts in Law from the University of Oxford and an MBA from INSEAD. He is also an Associate Chartered Accountant with the Institute of Chartered Accountants in England and Wales (ICAEW) and a member of the MIA.





Pushpalatha Subramaniam
Director, Consumer Affairs

Pushpalatha Subramaniam heads the Consumer Affairs Department in MAVCOM. She spearheads the resolution mechanism for consumer complaints and directs initiatives related to raising awareness amongst consumers of their rights as a traveller in the aviation services sector. Pushpa also leads the development of the Airports Quality of Service Framework and oversees the implementation of the Framework to ensure passenger comfort at airports is improved. Prior to this, she was the Senior Vice President in charge of customer experience in Malaysia Airlines and later Head of Customer Experience with Standard Chartered Malaysia.

Pushpa has more than 25 years of experience in the airline industry with niche expertise in managing consumer affairs. Pushpa holds a Bachelor Degree in Management from the Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. She also spent five years on the Board of the Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA).

Wan Khatina Nawawi
Director, Economics

Wan Khatina Nawawi joins the MAVCOM team as the Director of Economics. Previously the Director of Research at the Khazanah Research Institute, Khatina has a strong background in research and economics and has held various notable senior positions, being a former Economic Advisor to the MyCC, a Director of Research and Investment Strategy at Khazanah Nasional Berhad and a Senior Regional Economist at the National Economic Action Council (NEAC) of the Prime Minister's Department. She was also a Regional Economist at SG Research, part of the Société Générale Banking Group.



Khatina graduated with a Bachelor of Commerce in Asian Economies and Economics History from the University of Melbourne, possesses an MBA specialising in Strategy and Public Sector Management from Melbourne Business School; an MPA from Harvard University; MA in Economics for Competition Law and PhD in Competition Law from King's College London.



Germal Singh Khera
Director, Aviation Development *(Resigned on 20 February 2020)*

Germal Singh Khera led the Aviation development team in MAVCOM as a Director until 20 February 2020. He was then appointed by the Commission as an Advisory Consultant, effective 1 March 2020. His time in the aviation industry includes 34 years with Malaysia Airlines, with his last position as the Senior Vice President of International and Government Affairs. Germal joined AirAsia Berhad in 2014 as Head of Regulatory and Airport Relations.

Germal has also served on a range of aviation committees and agency boards, including as a committee member of the International Air Transport Association (IATA), Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) Aeropolitical Committees, Oneworld Management Committee and the Chairman of the Board of Airline Representatives in Malaysia. He holds a

Bachelor of Arts (Economics) from the University of Malaya and a Masters of Business Administration (Marketing) from the University of London.

Wizan Wan Nawang
Director, Finance and Corporate Services *(Resigned on 31 July 2020)*

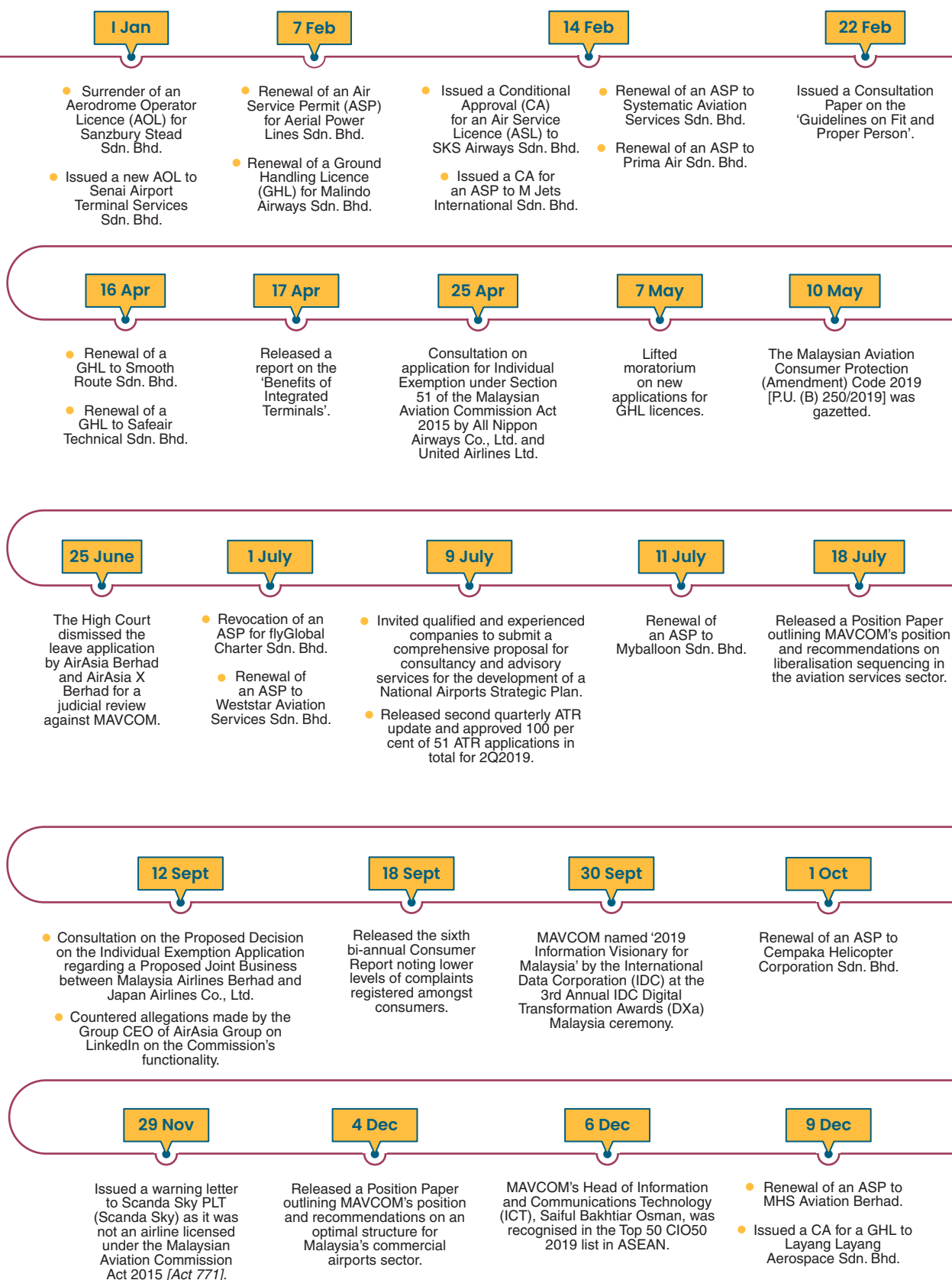
Wizan Wan Nawang headed the Finance and Corporate Services Department, and oversaw MAVCOM's financial operations and corporate service functions inclusive of human resource management. Prior to joining MAVCOM, Wizan was formally the Senior Manager of Business Excellence and Nestlé Continuous Excellence (NCE) in Nestlé Products Sdn. Bhd., where he was responsible for sustaining and aligning Nestlé's NCE strategy and initiatives within its Finance and Control Division. Wizan was attached with Nestlé for over 20 years, providing his financial and managerial expertise in Internal Audit and Ice Cream and Chilled Business Units. He was subsequently transferred to the Philippines, where he managed Financial Services for Nestlé's Zone Asia, Oceania, Africa and the Middle East at Nestlé Business Services AOA, Manila, for over four years.

Wizan holds a Bachelor of Commerce Degree from Murdoch University and a Post Graduate Diploma in Business Computing from the Edith Cowan University in Perth, Australia.



Index

Key Milestones for MAVCOM in 2019



28 Feb

- Issued a CA for an ASP to Admal Sdn. Bhd.
- Issued a CA extension for an ASP to Executive Jets Asia Sdn. Bhd.
- Issued a CA for an ASP to Berjaya Air Sdn. Bhd.

4 Mar

Minister of Transport reappointed Dato' Mah Weng Kwai, Datuk Seri Long See Wool and Dato' Fauziah Yaacob as MAVCOM's Commissioners for an additional term of three years.

20 Mar

Released the fifth edition of the Consumer Report, which provides an in-depth look into common complaints on airlines and airports.

1 Apr

Revocation of an ASP for Airod Sdn. Bhd.

3 Apr

Allocated 53 Air Traffic Rights (ATR) to Malaysia's local carriers.

14 May

- Renewal of a GHL to MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
- Renewal of a GHL to D'viation Technics Sdn. Bhd.
- Renewal of a GHL to Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.

- Renewal of a GHL to Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
- Responded to the judicial review application against the Commission filed by AirAsia Berhad and AirAsia X Berhad.

15 May

Released the fourth edition of bi-annual Industry Report called **Waypoint**, on the outlook of the aviation industry and also an analysis on industry structure and performance.

24 May

Eliminated hidden charges for air travel in new amendments to the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC).

18 June

Released a second Consultation Paper on the 'Aeronautical Charges Framework'.

19 July

Consultation on the Proposed Decision for the Individual Exemption Application by Singapore Airlines Limited and Deutsche Lufthansa AG.

- Issued a CA for a GHL to Execujet Handling Services Sdn. Bhd.
- Renewal of an ASL to AirAsia X Berhad.
- Issued a CA extension for an ASP to Executive Jets Asia Sdn. Bhd.

1 Sept

- Renewal of an ASL to FlyFirefly Sdn. Bhd.
- Issued a CA extension for a GHL to MAB Kargo Sdn. Bhd.
- Renewal of an ASL to Malindo Airways Sdn. Bhd.

10 Sept

Imposed financial penalties on AirAsia, AirAsia X and MA Sepang, on charging credit card, debit card and online banking processing fees separate from their base fares, in contravention of the MACPC.

3 Oct

Released the third quarterly ATR update, capturing the Commission's ATR allocations for the Malaysian civil aviation sector for 3Q2019.

21 Oct

Addressed AirAsia's letter pertaining to frequent long queues at the immigration counters at klia2.

23 Oct

- Issued a CA extension for an ASP to Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
- Issued a CA for a GHL to Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.

8 Nov

Consultation on the Application for an Individual Exemption in Relation to a Proposed Joint Business between Malaysia Airlines Berhad and Singapore Airlines Limited.

28 Nov

Renewal of an ASL to Raya Airways Berhad.

10 Dec

Published the fifth edition of bi-annual Industry Report, **Waypoint**, offering performance overview of the Malaysian aviation sector for the first half of 2019 (1H19) as well as prospects for 2020.

11 Dec

The Ministry of Transport (MOT) had announced the proposed rationalisation initiative of the aviation regulatory bodies under one entity.

17 Dec

Renewal of an ASL to MASwings Sdn. Bhd.



Financial Statements

CERTIFICATE OF THE AUDITOR GENERAL



CERTIFICATE OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS OF MALAYSIAN AVIATION COMMISSION FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

Certificate on the Audit of the Financial Statements

Opinion

The Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission which comprise the Statement of Financial Position as at 31 December 2019 and the Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual for the year then ended, and notes to the financial statements, including a summary of significant accounting policies, as set out on pages 4 to 23 have been audited by my representative.

In my opinion, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Malaysian Aviation Commission as at 31 December 2019 and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with the Malaysia Public Sector Accounting Standard (MPSAS), Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 (Act 1559).

Basis for Opinion

The audit was conducted in accordance with the Audit Act 1957 and the International Standards of Supreme Audit Institutions. My responsibilities under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of my certificate. I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion.

Independence and Other Ethical Responsibilities

I am independent of the Malaysian Aviation Commission and I have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions.

Information Other than the Financial Statements and Auditor's Certificate Thereon

The Commissioners of the Malaysian Aviation Commission are responsible for the other information in the Annual Report. My opinion on the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission does not cover other Information than the Financial Statements and Auditor's Certificate thereon and I do not express any form of assurance conclusion thereon.

Responsibilities of the Commissioners for the Financial Statements

The Commissioners are responsible for the preparation of Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission that give a true and fair view in accordance with Malaysia Public Sector Accounting Standard (MPSAS), Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 (Act A1559). The Commissioners are also responsible for such internal control as it is necessary to enable the preparation of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the Financial Statements of Malaysian Aviation Commission, the Commissioners are responsible for assessing the Malaysian Aviation Commission's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

My objectives are to obtain reasonable assurance about whether the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue Auditor's Certificate that includes my opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions, I exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the audit. I also:

- a. Identify and assess the risks of material misstatement of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- b. Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of Malaysian Aviation Commission's internal control.
- c. Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by the Commissioners.
- d. Conclude on the appropriateness of the Commissioners use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Malaysian Aviation Commission's ability to continue as a going concern. If I conclude that a material uncertainty exists, I have to draw attention in my Auditor's Certificate to the related disclosures in the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission or, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of Auditor's Certificate.
- e. Evaluate the overall presentation of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, including the disclosures, and whether the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission represents the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

I communicate with the Commissioners regarding among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control identified during my audit.

Other Matters

This certificate is made solely to the Commissioners in accordance with Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 (Act A1559) and for no other purpose. I do not assume responsibility to any other person for the content of this certificate.



(MOHD NASRI BIN MOHD NASIR)
ON BEHALF OF AUDITOR GENERAL

PUTRAJAYA
14 AUGUST 2020



STATEMENT BY THE EXECUTIVE CHAIRMAN AND A COMMISSIONER

We, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim and Dato' Fauziah binti Yaacob, being the Executive Chairman and a Commissioner of the **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** respectively, do hereby state that in the opinion of the Commissioners, the accompanying Financial Statements which comprises the Statement of Financial Position, Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual together with the notes to the Financial Statements, are drawn up so as to give true and fair view of the state of affairs of the **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** as at **31 DECEMBER 2019** and of the results of its operations as well as changes to its financial position for the period ended on that date.

On behalf of the Malaysian Aviation Commission,



DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM
Executive Chairman

Date: 14 AUGUST 2020
Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Commissioner

Date: 14 AUGUST 2020
Kuala Lumpur

STATUTORY DECLARATION

STATUTORY DECLARATION BY THE OFFICER PRIMARILY RESPONSIBLE FOR THE FINANCIAL MANAGEMENT OF THE MALAYSIAN AVIATION COMMISSION

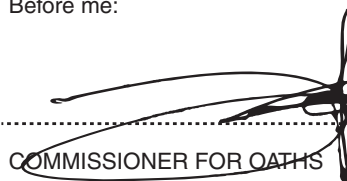
I, Abdul Kadir Bin Mohamed Abd Salam, the officer primarily responsible for the accounting records and financial management of **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** do solemnly and sincerely declare that the Financial Statements comprises of Statement of Financial Position, Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual together with the notes to the Financial Statements are, to the best of my knowledge and belief, correct and I make this solemn declaration conscientiously believing the same to be true, and by virtue of the provisions of the Statutory Declaration Act, 1960.



ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Subscribed and solemnly declared by the above named at Kuala Lumpur before me, on 14 AUGUST 2020.

Before me:



COMMISSIONER FOR OATHS



A-1-6B, Jalan 12/144A
Taman Bukit Cheras
56000 Cheras, Kuala Lumpur

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

AS AT 31 DECEMBER 2019

	Note	2019 RM	2018 RM
NON-CURRENT ASSETS			
Property and equipment	5	703,487	1,344,916
Intangible assets	6	476,928	400,403
Total non-current assets		1,180,415	1,745,319
CURRENT ASSETS			
Cash and cash equivalents	7	44,327,300	23,766,454
Fees receivable		8,799,028	8,456,402
Deposits, prepayments and other receivables	8	1,835,005	1,260,613
Total current assets		54,961,333	33,483,469
TOTAL ASSETS		56,141,748	35,228,788
RESERVE			
Accumulated surplus		55,241,432	33,470,161
		55,241,432	33,470,161
CURRENT LIABILITIES			
Lease liability	9	-	25,264
Other payables and accruals	10	864,529	1,692,338
Provision for taxation		35,787	41,025
Total current liabilities		900,316	1,758,627
TOTAL LIABILITIES		900,316	1,758,627
TOTAL RESERVE AND LIABILITIES		56,141,748	35,228,788

STATEMENT OF FINANCIAL PERFORMANCE FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

		Note	2019 RM	2018 RM
INCOME				
Non-exchange transactions	Regulatory Services Charge		46,747,851	24,768,760
	Penalties		1,579,889	320,000
Exchange transactions	Interest income		1,332,130	1,130,181
	Goods and services tax ("GST") refund from Customs		1,339,365	-
	Gain on disposal of assets		5,162	7,998
	Other income		2,988	3,257
Total income			51,007,385	26,230,196
Amortisation of Public Service Fund		11	240,135,278	185,265,411
			291,142,663	211,495,607
OPERATING EXPENDITURES				
Staff cost		12	(13,435,837)	(14,344,369)
Other expenditures		13	(15,511,664)	(11,393,251)
Total operating expenditures			(28,947,501)	(25,737,620)
Public Service Fund expenditure		11	(240,135,278)	(185,256,411)
Finance cost			(1,946)	(9,182)
Surplus before tax			22,057,938	483,394
Tax expense		14	(286,667)	(243,200)
SURPLUS AFTER TAX			21,771,271	240,194

STATEMENT OF CHANGES IN NET ASSETS FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

		2019 RM	2018 RM
ACCUMULATED SURPLUS			
As at 1 January		33,470,161	33,229,967
Surplus after tax for the year		21,771,271	240,194
As at 31 December		55,241,432	33,470,161

STATEMENT OF CASH FLOWS

FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

	2019 RM	2018 RM
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Surplus before taxation	22,057,938	483,394
Depreciation of property and equipment	687,378	770,990
Amortisation of intangible assets	228,924	357,585
Adjustments for		
Finance cost	1,946	9,182
Gain on disposal of assets	(5,162)	(7,998)
Property and equipment expensed off	-	2,715
Operating profits before working capital changes	22,971,024	1,615,868
Changes in working capital		
Fees receivables	(342,626)	(8,456,402)
Deposits, prepayments and other receivables	(574,392)	588,823
Other payables and accruals	(827,809)	(888,103)
Cash flows from operation	21,226,197	(7,139,814)
Tax paid	(291,905)	(525,175)
Net cash flows generated from/(used in) operating activities	20,934,292	(7,664,989)
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES		
Purchase of property and equipment	(46,798)	(280,882)
Purchase of intangible assets	(305,449)	(226,632)
Proceeds from disposal of assets	6,011	110,000
Net cash flows used in investing activities	(346,236)	(397,514)
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Interest paid on lease liability	(1,946)	(9,182)
Repayment of lease liability	(25,264)	(127,768)
Net cash flows used in financing activities	(27,210)	(136,950)
NET INCREASE/(DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS	20,560,846	(8,199,453)
CASH AND CASH EQUIVALENTS BROUGHT FORWARD	23,766,454	31,965,907
CASH AND CASH EQUIVALENTS CARRIED FORWARD	44,327,300	23,766,454

STATEMENT OF COMPARISON OF BUDGET AND ACTUAL FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

	----- Budget Amount -----			
2019	Original RM	Final RM	Actual Amount RM	Variance RM
INCOME				
Public Service Fund	240,135,278	240,135,278	240,135,278	-
Total	240,135,278	240,135,278	240,135,278	
EXPENDITURE				
Public Service Fund Expenditure	240,135,278	240,135,278	240,135,278	-
Total	240,135,278	240,135,278	240,135,278	

	----- Budget Amount -----			
2018	Original RM	Final RM	Actual Amount RM	Variance RM
INCOME				
Public Service Fund	185,265,411	185,265,411	185,265,411	-
Total	185,265,411	185,265,411	185,265,411	
EXPENDITURE				
Public Service Fund Expenditure	185,265,411	185,265,411	185,265,411	-
Total	185,265,411	185,265,411	185,265,411	

MAVCOM has commenced the management of Public Service Fund from 1 January 2018 as stipulated in Section 27 of the Malaysia Aviation Commission Act 2015 (Act 771).

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENT

FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2019

1 GENERAL INFORMATION

The Malaysian Aviation Commission (“MAVCOM” or “Commission”) was established on 1 March 2016 under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and the Malaysian Aviation Commission Act 2018 (Amendment) (Act A1559) to act as an independent entity to regulate economic and commercial matters related to civil aviation in Malaysia.

The registered office of MAVCOM is located at Level 19, Menara 1 Sentrum, 201 Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur.

The financial statement of MAVCOM are presented in Ringgit Malaysia (RM). The financial statements were authorised for issue by the Commissioners on 13 August 2020.

2 BASIS OF PREPARATION

The financial statements have been prepared in accordance with accrual basis Malaysian Public Sector Accounting Standards (MPSAS).

The financial statements have been prepared in accordance with accrual basis under the historical cost convention except as disclosed in the summary of significant accounting policies. The cash flows statement is prepared using the indirect method.

The preparation of financial statements in conformity with the MPSAS requires the use of certain critical accounting estimates. It is also required for the management to exercise its judgement in the process of applying MAVCOM's accounting policies. Areas involving a higher degree of judgement or complexity are disclosed in Note 4.

3 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

3.1 Property and equipment

Property and equipment are initially stated at cost. The cost of an item of property and equipment initially recognised comprises its purchase price and any cost that is directly attributable to bringing the asset to the location and condition necessary for it to be capable of operating in the manner intended by management.

The cost of an item of property and equipment valued at more than RM2,000 is recognised as an asset when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to MAVCOM and the cost of the item can be measured reliably. After initial recognition, property and equipment are stated at cost less accumulated depreciation and accumulated impairment losses, if any.

MAVCOM adds to the carrying amount of an item of property and equipment the cost of replacing parts of such an item when that cost is incurred if the replacement part is expected to provide incremental future benefits to MAVCOM. The carrying amount of the replaced part is derecognised. All other repairs and maintenance are charged to statement of income during the period in which they are incurred.

All property and equipment are depreciated using the straight line method to allocate the cost of assets less their residual values over their estimated useful lives. The estimated useful lives range as follows:

• Renovations	3 years
• Motor vehicles	5 years
• Furniture, fixtures and office equipment	5 years
• Computer equipment	3 years

The assets' residual values, useful lives and depreciation methods are reviewed, and adjusted prospectively if appropriate, if there is an indication of a significant change since the last annual reporting date.

Property and equipment are impaired whenever there are indicators that it may be impaired. The policy for recognition and measurement of impairment is in accordance with Note 3.3.

Gain or loss on disposal of an item of property and equipment is determined by comparing the proceeds from the disposal with the carrying amount of property and equipment and is recognised in the statement of income.

3.2 Intangible assets

Acquired computer software are capitalised as intangible assets and stated at cost. The cost of computer software initially recognised comprises its purchase price and related cost that bring the specific software to its intended use by management. Intangible assets under development are classified as work-in-progress and will be transferred to computer software upon completion.

After the initial recognition, the costs are amortised over the estimated useful lives of three (3) years and are recorded at cost less accumulated amortisation and accumulated impairment, if any.

Cost associated with computer software licences are recognised as expenditures, when incurred.

The intangible assets' residual values, useful lives and amortisation methods are reviewed, and adjusted prospectively if appropriate, if there is an indication of a significant change since the last annual reporting date.

Intangible assets are impaired whenever there are indicators that it may be impaired. The policy for recognition and measurement of impairment is in accordance with Note 3.3.

Gain and loss on disposal of an item of intangible assets is determined by comparing the proceeds from the disposal with the carrying amount of intangible asset and is recognised in the statement of income.

3.3 Impairment of non-financial assets

An impairment loss arises when the carrying amount of MAVCOM's asset exceeds its recoverable amount. If any such indication exists, MAVCOM estimates the recoverable amount of the asset.

The recoverable amount of an asset is the higher of its fair value less costs to sell and the value in use. MAVCOM determines the fair value less cost to sell of an asset in hierarchy based on: (i) price in a binding sale agreement; (ii) market price traded in active market; and (iii) estimate of market price using the best available information. The value in use is estimated by discounting the net cash inflows (by an appropriate discount rate) of the asset, using reasonable and supportable management's budget and forecasts of five years and extrapolation of cash inflows for period beyond the five-year forecast or budget.

The impairment loss is recognised to statement of income. Non-financial assets that suffered an impairment are reviewed for possible reversal of the impairment at each reporting date and any subsequent increase in recoverable amount is recognised in statement of income, subject to the limit that the revised carrying amount does not exceed the amount that would have been determined had no impairment loss been recognised previously.

3.4 Cash and cash equivalents

Cash equivalents are held for the purpose of meeting short-term cash commitments rather than for investment or other purposes. Cash and cash equivalents comprise cash on hand and deposits held at call with financial institutions which are readily convertible to a known amount of cash and subject to an insignificant risk of changes in value.

3.5 Income tax

A current tax for current period and prior periods, to the extent unpaid, is recognised as a current tax liability. If the amount is already paid in respect of current and prior periods exceeds the amount due for those periods, the excess is recognised as a current tax asset. A current tax liability/(asset) is measured at the amount MAVCOM expects to pay/(recover) using tax rates and laws that have been enacted or substantially enacted by the reporting date.

3.6 Provisions

Provisions are recognised when MAVCOM has a present legal or constructive obligation as a result of past events, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and a reliable estimate of the amount can be made.

3.7 Income recognition

- Income from non-exchange transactions

Non-exchange transactions are recognised as an asset when there is a future economic benefit or service potential expected to flow in an entity, it is due to past events and the fair value of the assets can be measured reliably. Non-exchange transaction recognised as assets shall be recognised as income, except to the extent that liabilities are also recognised in respect of the same inflows as deferred in the Statement of Financial Position. When the obligation of a liability has been met, the entity shall reduce the carrying amount of the recognised liability and recognise the amount of income equivalent to the deduction. Income from non-exchange transactions are as follows:

(a) Regulatory Services Charge

Regulatory Services Charge are collected from every departing passenger on an aircraft from any aerodrome within Malaysia as stipulated by the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and is recognised when MAVCOM has an enforceable right to receive the charges.

(b) Penalties

Penalties are imposed on entities for breach of the conditions set out in the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and is recognised when the payment is received.

- Income from exchange transaction

Income from exchange transaction is recognised when it is probable that future economic benefits or service potential associated with the asset will flow to these entities and these benefits can be measured reliably. Income from exchange transaction is as follows:

(a) Interest income

Interest income is recognised using the effective interest method.

3.8 Employee benefit obligations

(a) Short term employee benefits

Wages and salaries are accrued and paid on a monthly basis and are recognised as an expense in the year in which the services are rendered by employees of the Commission.

(b) Post-employment benefits — Defined contribution plan

The Commission makes statutory contributions to approved provident funds and the contributions made are charged to statement of income in the period to which they relate. When the contributions have been paid, the Commission has no further obligations.

3.9 Leases - accounting by lessee

(a) Operating lease

Leases of assets in which substantially all the risks and rewards of ownership are retained by the lessor are classified as operating leases. Payments made under operating leases (net of any incentives received from the lessor) are charged to statement of income on a straight-line basis over the period of the lease.

(b) Finance leases

Leases of assets where MAVCOM has substantially all the risks and rewards of ownership are classified as finance leases. Finance leases are capitalised as asset and liability at the commencement of the lease at an amount equals to the lower of the fair value of the leased asset and the present value of the minimum lease payments.

Initial direct costs incurred by MAVCOM in negotiating and arranging finance leases are added to the carrying amount of the leased assets and recognised as an expense in statement of income over the lease term on the same basis as the lease expense.

Each lease payment is apportioned between the liability and finance charges using the effective interest method. The assets acquired under finance leases is depreciated over the shorter of the useful life of the asset and the lease term if there is no reasonable certainty that MAVCOM will obtain ownership by the end of the lease term.

3.10 Borrowing costs

The borrowing costs of MAVCOM are finance lease liabilities calculated using the effective interest method. All borrowing costs are recognised as an expense when incurred.

3.11 Foreign Currency Exchange

Transactions in foreign currency are translated to Ringgit Malaysia at the rates of exchange ruling on the dates of the transaction.

4 CRITICAL JUDGEMENTS AND ESTIMATION UNCERTAINTY

4.1 Judgements and assumptions applied

In the selection of accounting policies for MAVCOM, the area that require significant judgements and assumptions is in the classification of finance and operating leases.

MAVCOM classifies a lease as a finance lease or an operating lease based on the criterion of the extent to which significant risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset lie. As the lessee, MAVCOM recognises a lease as a financial lease if it is exposed to significant risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset. In applying judgement, MAVCOM considers whether there is significant economic incentive to exercise purchase options and any optional renewal periods. A lease is classified as a finance lease if the lease term is for at least 75% of the economic life of the underlying asset, the present value of lease payment is at least 90% of the fair value of the underlying asset, or the identified asset in the lease is a specialised asset which only can be used substantially by the lessee. All other leases that do not result in a significant transfer of risks and rewards are classified as operating leases.

4.2 Estimation uncertainty

The measurement of some assets and liabilities requires management to use estimates based on various observable inputs and other assumptions. The areas or items that are subject to significant estimation uncertainties are in depreciation of property and equipment and measurement of a provision.

- Depreciation of property and equipment

The cost of an item of property and equipment is depreciated on the straight line method. Estimates are applied in the selection of the depreciation method, the useful lives and the residual values. The actual consumption of the economic benefits of the property and equipment may differ from the estimates applied and this may lead to a gain or loss upon disposal of an item of property and equipment.

- Measurement of a provision

MAVCOM uses a best estimate as the basis for measuring a provision. Management evaluates the estimates based on historical experiences and other inputs or assumptions, current developments and future events that are reasonably possible under the particular circumstances.

5 PROPERTY AND EQUIPMENT

2019	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	TOTAL
	RM	RM	RM	RM	RM
COST					
At 1 January 2019	362,057	311,447	2,369,013	323,210	3,365,727
Additions	33,880	-	12,918	-	46,798
Disposal	-	-	-	(150,555)	(150,555)
At 31 December 2019	395,937	311,447	2,381,931	172,655	3,261,970
ACCUMULATED DEPRECIATION					
At 1 January 2019	296,043	90,169	1,386,153	248,446	2,020,811
Charge for the year	54,536	62,289	514,927	55,626	687,378
Disposal	-	-	-	(149,706)	(149,709)
At 31 December 2019	350,579	152,458	1,901,080	154,366	2,558,483
NET BOOK VALUE					
At 31 December 2019	45,358	158,989	480,851	18,289	703,487

2018	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	TOTAL
	RM	RM	RM	RM	RM
COST					
At 1 January 2018	318,530	328,188	2,318,817	357,029	3,322,564
Additions	43,528	163,259	51,618	22,477	280,882
Reclassification / expense off	-	-	(1,422)	(1,293)	(2,715)
Disposal	-	(180,000)	-	(55,003)	(235,003)
At 31 December 2018	362,058	311,447	2,369,013	323,210	3,365,728
ACCUMULATED DEPRECIATION					
At 1 January 2018	177,789	103,926	917,020	184,088	1,382,823
Charge for the year	118,255	64,243	469,133	119,359	770,990
Disposal	-	(78,000)	-	(55,001)	(133,001)
At 31 December 2018	296,044	90,169	1,386,153	248,446	2,020,812
NET BOOK VALUE					
At 31 December 2018	66,014	221,278	982,860	74,764	1,344,916

The motor vehicle with a net carrying amount of RM69,237 has been pledged as security for the hire purchase loans obtained from the Commission's banker.

6 INTANGIBLE ASSETS

2019	Computer software RM	Work-in-progress RM	TOTAL RM
COST			
At 1 January 2019	1,160,028	149,213	1,309,241
Additions	96,036	209,413	305,449
Transferred to computer software	173,423	(173,423)	-
At 31 December 2019	1,429,487	185,203	1,614,690
ACCUMULATED AMORTISATION			
At 1 January 2019	908,838	-	908,838
Amortisation charge for the year	228,924	-	228,924
At 31 December 2019	1,137,762	-	1,137,762
NET BOOK VALUE			
At 31 December 2019	291,725	185,203	476,928

2018	Computer software RM	Work-in-progress RM	TOTAL RM
COST			
At 1 January 2018	1,082,609	-	1,082,609
Additions	77,419	149,213	226,632
At 31 December 2018	1,160,028	149,213	1,309,241
ACCUMULATED AMORTISATION			
At 1 January 2018	551,253	-	551,253
Amortisation charge for the year	357,585	-	357,585
At 31 December 2018	908,838	-	908,838
NET BOOK VALUE			
At 31 December 2018	251,190	149,213	400,403

7 CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2019 RM	2018 RM
Cash and bank balances	1,442,901	2,923,051
Fixed deposits with licensed bank	42,884,399	20,843,403
	<u>44,327,300</u>	<u>23,766,454</u>

The fixed deposits presented as cash equivalents are with maturity dates between February 2020 and August 2020 (2018: between January 2019 and June 2019) and interest rates ranging from 3.40% to 4.00% (2018: ranging from 3.87% to 4.00%).

8 DEPOSITS, PREPAYMENTS AND OTHER RECEIVABLES

	2019 RM	2018 RM
Deposits	498,933	488,933
Prepayments	565,046	549,598
Interest receivables	771,026	222,082
	<u>1,835,005</u>	<u>1,260,613</u>

The carrying amount of deposits, prepayments and other receivables are reasonable approximation of the fair value at the date of the statement of financial position as they are short term in nature.

9 LEASE LIABILITY

	2019 RM	2018 RM
Net carrying amount included the class of property and equipment - Motor vehicles:	-	69,237
CURRENT LEASE LIABILITIES		
At 1 January	-	96,683
Disposal	-	(48,866)
Repayment	-	(78,902)
Transfer from non-current lease liabilities	-	56,349
Balance as at 31 December	-	25,264
FUTURE LEASE PAYMENTS PAYABLE:		
Not later than one year	-	27,303
More than one year to five years	-	-
TOTAL FUTURE MINIMUM LEASE PAYMENT	-	27,303
LESS: FUTURE FINANCE CHARGES	-	(2,039)
PRESENT VALUE OF LEASE PAYMENT	-	25,264

10 OTHER PAYABLES AND ACCRUALS

	2019 RM	2018 RM
Accrued expenditures	646,481	1,561,652
Other payables	218,048	130,686
	<u>864,529</u>	<u>1,692,338</u>

The carrying amount of other payables and accruals are reasonable approximation of the fair value at the date of the statement of financial position as they are short term in nature.

11 AMORTISATION AND EXPENDITURE OF PUBLIC SERVICE FUND

During the financial year ended 31 December 2019, MAVCOM received RM240,135,278 from the Ministry of Transport (MOT) for the purposes of funding Rural Air Services (RAS) under the Public Service Fund (PSF) pursuant to Section 27 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771). The same amount was fully paid out to the operator of the RAS during the financial year ended 31 December 2019 as reimbursement for their performance of the public service obligation.

Based on the current agreement between MOT and the RAS operator, MAVCOM will only act as an agent managing payment matters on behalf of MOT where the reimbursement fund will pass through MAVCOM to the RAS operator due to the requirement for MAVCOM to make payment to the RAS operator for their performance of public service obligation as stipulated in Section 68(e) of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771).

As such, MAVCOM will only recognise the liability and expenses for the above upon receiving the PSF from MOT and not at the point where the RAS invoices are submitted to MAVCOM by the RAS operator.

MAVCOM is not a party to the contract between MOT and the RAS operator and therefore, will not be held liable directly or indirectly, if there are any disputes with regards to the contract. In short, MAVCOM does not inherit the risk and reward for the RAS obligation.

12 STAFF COSTS

	2019 RM	2018 RM
Salaries and allowances	10,077,377	11,428,517
Contribution to EPF and Socso	1,556,471	1,694,090
Staff training	909,622	479,041
Staff benefits	892,367	742,721
	<u>13,435,837</u>	<u>14,344,369</u>

13 OTHER EXPENDITURES

	2019 RM	2018 RM
ESTABLISHMENT COSTS		
Depreciation of property and equipment	687,378	770,990
Amortisation of intangible assets	228,924	357,585
Rental of premises	1,364,316	1,330,208
Utilities expenditures	110,352	106,461
	<u>2,390,970</u>	<u>2,565,244</u>
ADMINISTRATIVE AND GENERAL EXPENDITURES		
Professional fees	7,143,735	4,161,258
Licenses and charges	1,925,966	700,125
Commissioners' allowances and expenses	522,548	895,374
Communication expenditures	253,813	197,631
Printing and stationary	208,467	199,608
Travelling and accommodation	1,106,640	1,109,070
Books and subscription	647,130	494,242

ADMINISTRATIVE AND GENERAL EXPENDITURES *(continued)*

	2019 RM	2018 RM
IT maintenance and support	230,717	146,218
Promotional and awareness campaign	355,867	452,820
Service tax	183,176	-
Withholding tax	84,436	107,694
Other administrative and general expenditures	458,199	363,967
	13,120,694	8,828,007
TOTAL OTHER EXPENDITURES	15,511,664	11,393,251

14 TAX EXPENSE

	2019 RM	2018 RM
CURRENT INCOME TAX EXPENSE	286,667	243,200
The significant differences between tax expense and accounting profit multiplied by the statutory tax rate are due to the tax effects arising from the following items:		
Surplus before tax	22,057,938	483,394
Tax at the statutory rate of 24%	5,293,905	116,015
Income not subjected to tax	(11,920,105)	(6,023,222)
Expense not deductible for tax purpose	6,947,867	6,179,232
Tax effect of Income subject to lower tax rate	(35,000)	(30,000)
Under provision in prior year	-	1,175
TAX EXPENSE	286,667	243,200

15 LEASE COMMITMENTS

MAVCOM has lease commitments in respect of its office space and notebooks, all of which are classified as operating leases. Summary of the non-cancellable lease commitments are as follows:

	2019 RM	2018 RM
FUTURE MINIMUM LEASE PAYMENTS		
Not later than one year	1,463,227	1,392,612
More than one year to five years	1,453,691	2,771,076
TOTAL LEASE COMMITMENTS PAYABLE	2,916,918	4,163,688
THE LEASE PAYMENT RECOGNISED AS EXPENSE	1,472,610	1,345,061

16 CAPITAL COMMITMENT

	2019 RM	2018 RM
Authorised and contracted for	119,373	50,670

17 KEY MANAGEMENT PERSONNEL

Key management personnel are those persons having authority and responsibility for planning, directing and controlling the activities of the Commission, either directly or indirectly. Payments for key management personnel are as follow:

	2019 RM	2018 RM
Total compensation	566,458	1,238,222
Number of key management personnel	5	5

18 RATIONALISATIONS OF REGULATORY BODIES IN AVIATION INDUSTRY

The Ministry of Transport has announced the Government's decision on 11 December 2019 for the regulatory bodies of the civil aviation industry in Malaysia to be rationalised and placed under one entity whereby MAVCOM would be dissolved and the Commission's key functions would be transferred to the Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM). Nevertheless, the Commission is expected to continue its operation as usual until the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) is repealed.

19 EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

In accordance with MPSAS 14, events after the reporting date are those events, both favourable and unfavourable, that occur between the reporting period date and the date when the financial statements are authorised for issue. The two types of events that can be identified as those that provide evidence of conditions that existed at the reporting date (adjusting events after the reporting date) or those that are indicative of conditions that arose after the reporting date (non-adjusting events after the reporting period).

On 16 March 2020, the Government of Malaysia announced the Movement Control Order (MCO) due to the Corona Virus (Covid-19) pandemic. The initial MCO period was from 18 March 2020 until 31 March 2020 which was extended up to 28 April 2020 and subsequent extension was made in several phases until 31 August 2020. This however is a non-adjusting event after the reporting period for MAVCOM and does not affect the figures reported up to the financial year ending 31 December 2019.



2019

LAPORAN TAHUNAN



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Penyataan Misi

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

Fungsi-fungsi MAVCOM

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

Fungsi MAVCOM seperti yang ditetapkan dalam Akta 771

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

Mengawasi dan menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan

Menggalakkan pelaburan yang tepat pada waktunya dalam industri penerbangan awam

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

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian pertikaian antara penyedia perkhidmatan

MEMUPUK KESEDARAN MENGENAI HAK PENGGUNA DAN MENYEDIAKAN PLATFORM BAGI PENYELESAIAN ADUAN

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian aduan pengguna

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

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

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

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

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

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

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

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

Memantau penguntukan slot bagi syarikat penerbangan atau pengendali pesawat udara lain

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

Isi Kandungan

61	Penyataan Misi
62	Fungsi-fungsi MAVCOM
64	Perutusan Pengerusi Eksekutif
64	▶ Tinjauan Makro Industri, Aspirasi Nasional dan Perkara yang Perlu Diambil Perhatian
64	▶ Tinjauan Ekonomi
65	▶ 2019 – Tahun dalam Tinjauan
66	▶ Pandangan Terhadap Industri Penerbangan pada Tahun 2020
68	Tinjauan Operasi Tahun 2019
69	▶ BAHAGIAN 1 Pelesenan dan Hak Trafik Udara
74	▶ BAHAGIAN 2 Inisiatif-inisiatif Berfokuskan Pengguna
80	▶ BAHAGIAN 3 Petikan Mengenai Lapangan Terbang
83	▶ BAHAGIAN 4 Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak
89	Suruhanjaya
89	▶ Tadbir Urus – Keanggotaan Suruhanjaya
89	▶ Suruhanjaya dan Jawatankuasanya
91	▶ Anggota Suruhanjaya
95	▶ Pengurusan Kanan
98	Indeks
98	▶ Pencapaian Utama MAVCOM pada tahun 2019
100	Penyata Kewangan

Perutusan Pengerusi Eksekutif

Tinjauan Makro Industri, Aspirasi Nasional dan Perkara yang Perlu Diambil Perhatian

Tahun 2019 penuh dengan pelbagai liku dan cabaran yang tidak pernah dilalui oleh Suruhanjaya sebelum ini. Kementerian Pengangkutan (MOT) telah mengumumkan cadangan rasionalisasi badan-badan kawal selia penerbangan pada 11 Disember 2019. Selain daripada itu, penularan pandemik COVID-19 pada awal tahun 2020 telah menimbulkan kesan ketara ke atas semua industri dan sektor yang telah mengakibatkan kerugian ekonomi dan kewangan yang besar selain mewujudkan pelbagai ketidakpastian. Menyedari segala halangan dan ketidakpastian yang muncul dalam tempoh yang mencabar ini, saya telah memulakan tugas saya menerajui Suruhanjaya ini pada tanggal 4 Mei 2020.

Sebagai Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM), saya dengan rendah hati dan sukacitanya membentangkan Laporan Tahunan MAVCOM serta memberikan liputan usaha Suruhanjaya pada tahun 2019 dan juga perspektif tentang industri sepanjang tahun yang dilaporkan dan juga prospek industri pada masa depan. Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk merakamkan setinggi-tinggi penghargaan dan mengucapkan ribuan terima kasih kepada mantan Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya, Nungsari Ahmad Radhi, atas perkhidmatan cemerlang dan sumbangannya kepada MAVCOM. Berpegangkan amanah yang ditugaskan sebagai Pengerusi Eksekutif, saya akan terus memastikan Suruhanjaya memenuhi tanggungjawabnya terhadap industri dan orang ramai.

Suruhanjaya telah ditubuhkan pada bulan Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 sebagai pengawal selia bebas bagi hal ehwal ekonomi dan komersial berkaitan penerbangan awam di Malaysia. Suruhanjaya ini diasaskan dengan matlamat membangunkan industri penerbangan yang berdaya maju, bertumpukan pengguna dan berdaya tahan.

Dalam melaksanakan tanggungjawabnya, Suruhanjaya prihatin terhadap keperluan untuk mengimbangi hak pengguna penerbangan di seluruh negara, sambil mewujudkan persekitaran yang mendorong pertumbuhan sektor penerbangan. Demi penambahbaikan sektor, Suruhanjaya turut memastikan keputusan ekonomi dan komersial yang dibuat oleh pemain industri

adalah sejajar dengan matlamat penting untuk menyokong pertumbuhan negara.

Pada tahun 2019, sektor penerbangan menghadapi pelbagai rintangan. Sebagai pengawal selia ekonomi dan komersial sektor ini, MAVCOM telah menyahut sebahagian besar cabaran tersebut. Suruhanjaya tetap berdiri teguh mengharungi segala halangan untuk memainkan peranannya mengukuhkan daya saing sektor penerbangan dalam konteks komuniti penerbangan antarabangsa.

Inisiatif rasionalisasi badan-badan kawal selia penerbangan di bawah satu entiti bukan sahaja akan memperkemarkan dan mengoptimumkan aset modal insan, tetapi juga meningkatkan kecekapan pentadbiran dan kualiti penyampaian.

Berikutan pengumuman cadangan rasionalisasi badan kawal selia penerbangan, Suruhanjaya akan terus melaksanakan tugas yang diamanahkan sehingga proses rasionalisasi disempurnakan dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dimansuhkan.

Tinjauan Ekonomi

Ekonomi global yang kurang memberangsangkan, di mana negara-negara utama di serata dunia berkembang pada kadar yang lebih perlahan, telah memberikan kesan ketara kepada prestasi sektor penerbangan di dalam negara dan peringkat antarabangsa. Ekonomi global telah berkembang pada kadar 2.9 peratus secara tahunan, berbanding pertumbuhan 3.6 peratus yang dilaporkan pada tahun 2018.

Pertumbuhan lebih perlahan disebabkan oleh beberapa faktor, iaitu ketegangan perdagangan berpanjangan antara Amerika Syarikat (AS) dan China, dan juga ketidakpastian yang memuncak akibat Brexit. Kesannya, perdagangan global berkembang pada kadar lebih rendah sebanyak 1.4 peratus, berbanding 3.0 peratus yang dilaporkan pada tahun 2018.

Di peringkat dalam negara, Malaysia mencatatkan pertumbuhan ekonomi 3.6 peratus pada tahun 2019 berasaskan perbelanjaan sektor swasta dan kegiatan

pengeluaran dalam sektor perkhidmatan dan pembuatan. Perkembangan ini dipacu oleh keadaan pasaran tenaga kerja yang positif, di samping langkah yang diambil kerajaan walaupun di sebalik suasana inflasi sederhana.

Dari segi prestasi mata wang, Ringgit menyusut sedikit berbanding Dolar AS pada tahun 2019, dengan nilai purata RM4.12/USD berbanding RM4.04/USD pada tahun 2018. Ini terutamanya disebabkan oleh ketegangan perdagangan dan ketidakpastian berhubung pertumbuhan global, yang menimbulkan kebimbangan yang semakin nyata terhadap pelaburan dalam aset berisiko di pasaran kewangan global.

Bagi pasaran komoditi, harga minyak mentah terjejas ekoran ketegangan perdagangan antara Rusia dan Arab Saudi, yang timbul daripada pertikaian perjanjian pengurangan pengeluaran minyak oleh Rusia dan anggota Pertubuhan Negara Pengeksport Petroleum. Ini menyebabkan harga minyak mentah yang lebih rendah kepada USD64 setong berbanding USD72 setong pada tahun sebelumnya. Dalam pada itu, harga bahan api jet menyusut sedikit daripada USD85 setong kepada USD78.12 setong, lantas menjejaskan margin pemain industri penerbangan.

2019 – Tahun dalam Tinjauan

Sejajar dengan matlamat Suruhanjaya untuk membina sektor penerbangan yang mantap dan sihat, usaha positif telah dilaksanakan untuk melaksanakan kajian komprehensif dalam bidang-bidang yang perlu diberi perhatian bagi sektor ini.

Hasilnya, Suruhanjaya dapat mendalami lagi kefahamannya tentang keadaan sektor dan membentuk cadangan penyelesaian yang mampu menangani isu sambil mengambil kira had dan batasan yang sedia ada. Satu inisiatif penting yang telah dilaksanakan oleh Suruhanjaya pada tahun yang dilaporkan ialah pemantauan pola penetapan harga tambang penerbangan bagi penerbangan domestik, terutamanya pada tempoh puncak.

MAVCOM menyedari kebimbangan tentang harga tiket yang mahal pada musim perayaan dan telah menerima cadangan untuk memperkenalkan harga siling bagi tambang penerbangan. Selepas membuat kajian mendalam tentang perkara ini, Suruhanjaya membuat keputusan bahawa langkah

memperkenalkan harga siling bagi tambang penerbangan akan menjejaskan industri dalam jangka panjang. Walaupun mengenakan harga siling akan mengurangkan tambang pada tempoh puncak, langkah sedemikian mungkin menyebabkan tambang penerbangan lebih tinggi dikenakan pada tempoh bukan puncak.

MAVCOM telah bekerjasama dengan Kementerian Pengangkutan dan juga pemain industri penerbangan untuk menangani isu ini. Hasilnya, daripada meningkatkan harga tambang, syarikat penerbangan tempatan bersetuju untuk meluaskan kapasiti penerbangan domestik untuk memenuhi permintaan yang lebih tinggi dalam tempoh perjalanan puncak.

Dalam memainkan peranan untuk menyediakan mekanisme bagi perlindungan pengguna penerbangan, MAVCOM telah melaksanakan pelbagai inisiatif untuk mengukuhkan hak pengguna. Tahun yang dilaporkan merupakan satu tempoh penting bagi Suruhanjaya, dengan pelaksanaan pelbagai inisiatif yang memberi tumpuan kepada pengguna, sejajar dengan peranan sebagai badan yang mempertahankan hak pengguna.

Berlandaskan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC) yang diperkenalkan oleh Suruhanjaya buat pertama kali pada tahun 2016 sebagai rangka kerja yang menggariskan hak pengguna, MAVCOM telah berjaya menambah baik Kod tersebut pada tahun 2019. Hasil daripada pindaan yang ditakrifkan dengan teliti, Suruhanjaya dapat melindungi kebajikan penumpang sambil menambah baik tahap perkhidmatan industri.

Di samping itu, selepas memperkenalkan FlySmart pada tahun 2018, Suruhanjaya kemudiannya melancarkan aplikasi mudah alih FlySmart yang membolehkan pengguna mendapatkan maklumat tentang hak penerbangan mereka melalui pelbagai platform seperti Instagram dan Facebook, di samping laman web FlySmart. Menerusi aplikasi mudah alih ini, pengguna boleh membuat aduan dari mana sahaja mereka berada menerusi peranti mudah alih masing-masing.

Perlindungan terhadap hak dan kepentingan pengguna ialah komponen penting penubuhan MAVCOM. Suruhanjaya berbangga dengan rekod pencapaiannya yang telah memastikan segala aduan ditangani, diselesaikan dan ditutup dengan pantas. Menerusi Laporan Pengguna dwitahunan MAVCOM, satu analisis aduan pengguna yang diterima disediakan bersama ringkasan maklum balas pengguna sebagai panduan untuk penyedia perkhidmatan meningkatkan tahap kualiti perkhidmatan masing-masing.

Untuk mengetengahkan perspektif Suruhanjaya dalam hal ehwal berkaitan sektor penerbangan tempatan, MAVCOM menerbitkan dua Kertas Pendirian sepanjang tahun, yang memberi tumpuan terhadap pendirian Suruhanjaya berkaitan “Struktur Industri Lapangan Terbang Malaysia” dan “Liberalisasi Berturutan bagi Sektor Perkhidmatan Penerbangan Malaysia”.

Sebagai lanjutan kepada usaha ini, Suruhanjaya juga melancarkan terbitan bertajuk, “Manfaat Terminal Bersepadu”, yang menekankan pertimbangan penting berkaitan kesalinghubungan udara Malaysia. Menerusi penerbitan ini, Suruhanjaya berhasrat untuk menangani kesalinghubungan semasa antara Terminal Satu dan Dua Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) dan juga meningkatkan kesedaran tentang keperluan dan manfaat terminal bersepadu.

Suruhanjaya terus berpegang pada prinsip ketelusan sebagai aspek penting dalam operasi Suruhanjaya. MAVCOM menghargai maklum balas daripada orang ramai dan juga pihak-pihak berkepentingan di dalam industri sebelum melaksanakan sebarang dasar. Ini diperlihatkan dalam proses rundingan MAVCOM. Pada tahun yang dilaporkan, MAVCOM menerbitkan pelbagai Kertas Rundingan yang bertujuan untuk menambah baik industri penerbangan awam Malaysia. Ini termasuk Kertas Rundingan MAVCOM mengenai “Draf Garis Panduan Kelayakan dan Kesesuaian” dan juga Kertas Rundingan kedua mengenai “Rangka Kerja Caj Penerbangan”.

Suruhanjaya meneruskan penerbitan Laporan Industri, iaitu **Waypoint**, untuk menyampaikan unjurannya tentang prospek industri kepada pihak-pihak berkepentingan dan juga analisis dan gambaran keseluruhan prestasi sektor. Laporan ini telah diterbitkan pada bulan Mei dan Disember 2019.

Selain daripada melaporkan butiran peruntukan Hak Trafik Udara (ATR) secara bulanan di laman web MAVCOM, Suruhanjaya juga menyatukan analisis peruntukan tersebut secara suku tahunan, yang kemudian diedarkan kepada pihak-pihak berkepentingan.

Suruhanjaya juga telah menerbitkan Kertas Teknikal berhubung usaha menguruskan permintaan lapangan terbang – yang mengetengahkan isu peraturan peruntukan slot semasa, dengan kesimpulan bahawa ia mengukuhkan syarikat sedia ada, menggalakkan pengumpulan slot dan mendorong penggunaan slot yang tidak cekap. Oleh yang demikian, Suruhanjaya menekankan tentang keperluan untuk memastikan amalan peruntukan slot tidak menimbulkan kesan anti-persaingan. Matlamatnya ialah untuk menekankan betapa pentingnya amalan peruntukan slot yang cekap

sebagai langkah sementara untuk mengurangkan kesesakan lapangan terbang.

Pandangan Terhadap Industri Penerbangan pada Tahun 2020

Untuk tahun yang mendatang, ekonomi global dijangka menyusut sebanyak 3 peratus, iaitu kemerosotan ketara daripada pertumbuhan 3.3 peratus yang diramalkan sebelum ini. Tabung Kewangan Antarabangsa berkata kemerosotan ini disebabkan kesan global pandemik COVID-19. Pandemik yang menular sejak Januari 2020, membawa kesan yang menjejaskan kehidupan manusia di serata dunia, dan langkah perlindungan untuk mengurangkan kesan pandemik akan terus memberi impak negatif kepada ekonomi.

Di dalam negara, pertumbuhan ekonomi tempatan dijangka berada pada paras antara -2.0 peratus dan 0.5 peratus. Ini adalah sejajar dengan jangkaan kemelesetan permintaan luar dan domestik. Setakat ini, unjuran pertumbuhan tidak dapat diramalkan dengan pasti.

Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA) meramalkan industri penerbangan global bakal menanggung kerugian mencecah USD84 bilion pada tahun 2020. Hasil kilometer penumpang (Revenue Passengers Kilometres) dianggarkan merosot sebanyak 54.7 peratus, menyebabkan kejatuhan hasil industri sebanyak 50 peratus di seluruh dunia. Walaupun terdapat tanda-tanda bahawa jumlah penumpang akan beransur-ansur pulih, IATA menjangkakan bahawa permintaan penumpang di Asia Pasifik akan menurun sebanyak 34 peratus hingga 44 peratus pada tahun 2020.

Dalam pada itu, hasil penumpang dijangka menyusut kepada USD241 bilion (2019: USD612 bilion). Kejatuhan hasil penumpang lebih teruk daripada pengurangan permintaan, mencerminkan penyusutan 18 peratus dalam kadar hasil penumpang. Pada masa yang sama, syarikat penerbangan masih meneruskan usaha mendorong permintaan perjalanan udara menerusi rangsangan harga.

Di samping itu, walaupun perbelanjaan syarikat penerbangan dijangka 34.9 peratus lebih rendah pada tahun 2019, kos unit bukan bahan api diramalkan melonjak sebanyak 14.1 peratus. Puncanya ialah kos tetap yang perlu ditampung dengan bilangan penumpang lebih rendah di dalam pesawat.

Berlatarbelakangkan keadaan ini, Suruhanjaya meramalkan bahawa hasil berisiko pada tahun 2020 oleh syarikat-syarikat penerbangan Malaysia dan asing dianggarkan berjumlah RM11.3 bilion dan

RM4.6 bilion masing-masing (anggaran terdahulu: RM6.8 bilion dan RM5.0 bilion), yang secara terkumpul mewakili 51.1 peratus daripada hasil tambang udara keseluruhan pada tahun 2019. Bagi pengendali aerodrom, MAVCOM meramalkan bahawa kehilangan hasil daripada Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) adalah kira-kira RM0.5 bilion (anggaran terdahulu: RM0.4 bilion). Jumlah ini mewakili 33.4 peratus daripada hasil keseluruhan PSC pada tahun 2019. Suruhanjaya juga meramalkan pengurangan tempat duduk sebanyak 35.2 peratus dan 42.9 peratus masing-masing bagi penerbangan domestik dan antarabangsa. Hasilnya, 44.8 juta tempat duduk daripada kapasiti keseluruhan akan lenyap.

Akibat kesan pandemik COVID-19, Suruhanjaya menjalankan tinjauan selanjutnya terhadap unjuran sektor penerbangan Malaysia, dan seterusnya menyemak semula ramalan trafik penumpang. Apabila dibandingkan dengan unjuran penyusutan antara 36.2 peratus dan 38.1 peratus yang dibuat oleh Suruhanjaya pada bulan Mac, anggaran Suruhanjaya yang disemak semula menunjukkan kejatuhan antara 48.7 peratus dan 50.3 peratus pada tahun 2020. Peratusan ini bersamaan bilangan penumpang keseluruhan antara 54.3 juta sehingga 56.0 juta orang.

Memandangkan kesan serius pandemik COVID-19, pemulihan kapasiti tempat duduk penerbangan kepada paras pra COVID-19 dijangka mengambil masa lebih lama daripada SARS pada tahun 2003. Syarikat-syarikat penerbangan Asia Pasifik mengambil masa kira-kira tujuh bulan untuk pulih kepada paras sebelum wabak berikutan penularan SARS. Tetapi pertumbuhan trafik penumpang pada tahun 2020 akan mengambil masa lebih lama untuk kembali seperti dahulu kerana pemulihan dijangka bermula paling awal pada Suku Keempat 2020.

MAVCOM akan terus memantau perkembangan industri dan membuat pelarasan yang sewajarnya.



Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim
Pengerusi Eksekutif

Tinjauan Operasi Tahun 2019

Matlamat utama MAVCOM ialah untuk memastikan industri penerbangan awam di Malaysia berdaya maju dari segi komersial, bertumpukan pengguna dan berdaya tahan demi menyokong pertumbuhan ekonomi negara.

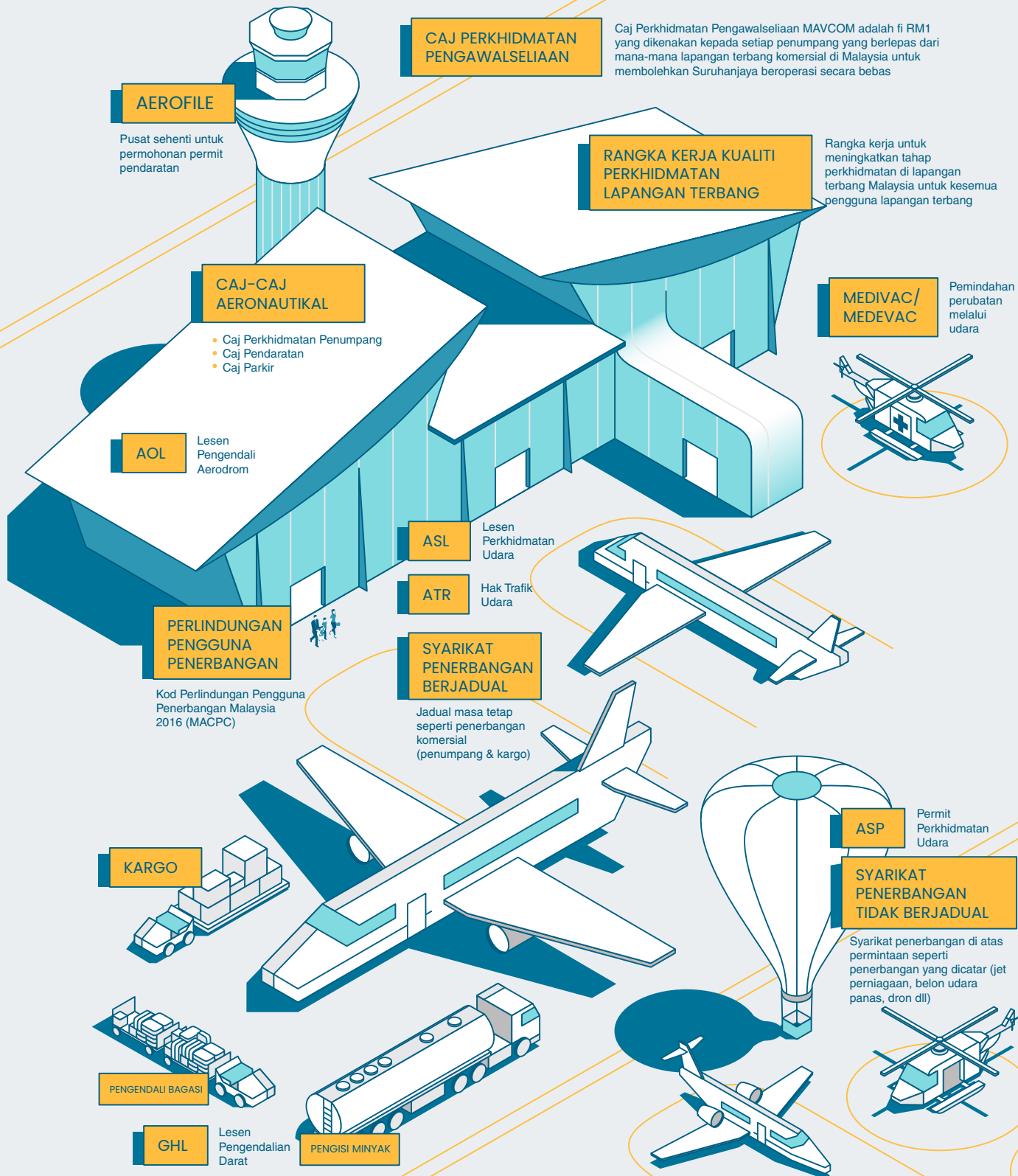
Sejak MAVCOM ditubuhkan pada tahun 2016, Suruhanjaya terus berusaha untuk memastikan industri penerbangan awam Malaysia adalah setaraf dan memenuhi piawaian penerbangan antarabangsa yang sentiasa berubah. Untuk tujuan ini, MAVCOM menerbitkan pelbagai kertas penyelidikan dan laporan termasuk kertas kajian industri, laporan pengguna dan ulasan secara berkala. Penerbitan tersebut membawa manfaat kepada pengguna, pemain industri, pelabur dan juga orang ramai.

Sebagai sebahagian daripada tanggungjawab Suruhanjaya selaku pengawal selia ekonomi sektor penerbangan Malaysia, MAVCOM juga menyusun Rancangan Induk Ekonomi untuk menyediakan hala tuju strategik jangka panjang bagi industri penerbangan awam tempatan. Selepas mendapati bahawa usaha memaksimumkan kesalinghubungan udara seharusnya menjadi matlamat utama untuk Malaysia, Rancangan ini menetapkan tiga Tunggak Strategik dengan matlamat mencapai objektif tersebut dalam tempoh antara 2021 hingga 2030.

Suruhanjaya telah menempuh pelbagai cabaran sepanjang melaksanakan tanggungjawabnya. Malah, keputusan MAVCOM telah dicabar dan MAVCOM di bawa ke mahkamah beberapa kali oleh pihak ketiga yang tidak berpuas hati. Suruhanjaya mengalu-alukan tindakan tersebut, kerana ia sejajar dengan komitmen tidak berbelah bagi MAVCOM terhadap ketelusan. Hasil ketelitian Suruhanjaya dalam melaksanakan tanggungjawab sebelum setiap satu arahan atau keputusan dibuat, dan juga komitmen Suruhanjaya terhadap tadbir urus yang baik, MAVCOM telah mencatatkan rekod kemenangan 100 peratus di mahkamah.

Pelesenan dan Hak Trafik Udara

Malaysia telah melaksanakan liberalisasi ruang udara secara berperingkat. Bagi menyelaraskan proses ini dan sejajar dengan tugas Suruhanjaya untuk mengawal selia hal ehwal ekonomi berkaitan dengan industri penerbangan, MAVCOM komited dalam memainkan peranan menambah baik kesalinghubungan udara, menyokong persaingan sihat dan menggalakkan operasi yang cekap.



Seperti yang dinyatakan dalam Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, MAVCOM diberi mandat untuk mentadbir, memperuntukkan dan menguruskan ATR.

Sejak penubuhan MAVCOM, Suruhanjaya telah memperkenalkan proses peruntukan ATR baharu yang bukan sahaja mengambil kira permintaan daripada pengguna pengangkutan udara bagi laluan berkenaan, tetapi juga daya maju ekonomi laluan yang dicadangkan. Lanjutan daripada usaha ini, Suruhanjaya mengenal pasti tahap persaingan dan kesan peruntukan ATR tersebut terhadap lapangan terbang dan juga industri penerbangan secara menyeluruh. Dalam memperuntukkan ATR, Suruhanjaya juga meninjau impak terhadap pilihan pengguna dalam jangka masa panjang dan juga mengelakkan sebarang kesulitan kepada pengguna.

Suruhanjaya telah memberikan sejumlah 173 ATR untuk destinasi antarabangsa dan tempatan pada tahun yang dilaporkan. Daripada 173 ATR yang diluluskan, 60 adalah untuk laluan domestik manakala baki 113 ATR adalah untuk laluan antarabangsa. Dari segi pecahan rantau bagi 113 ATR antarabangsa, destinasi domestik dan ASEAN menerima tahap kelulusan yang tertinggi, masing-masing dengan 60 hak.

AirAsia adalah penerima bilangan ATR tertinggi pada tahun 2019. Kumpulan penerbangan tersebut telah diberi kebenaran untuk menyediakan perkhidmatan ke 62 laluan. Ini diikuti oleh Malindo Air dengan 47 ATR dan Malaysia Airlines dengan 40 ATR.



Rajah 1.1

Bilangan Kelulusan Hak Trafik Udara Bagi Sektor Domestik dan Antarabangsa dari 1 Januari 2019 – 31 Disember 2019

Syarikat Penerbangan	AirAsia	AirAsiaX	FireFly	*Malaysia Airlines	Malindo Air	MyJet Xpress	Raya Airways	MASwings	Jumlah
Domestik	23	-	3	13	18	2	-	1	60
Benua Amerika	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASEAN	31	3	1	10	10	1	4	-	60
Asia (Selain ASEAN)	1	5	-	3	3	-	-	-	12
China	5	4	-	5	12	-	-	-	26
India	2	-	-	3	1	-	-	-	6
Australasia	-	-	-	4	2	-	-	-	6
Eropah	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Timur Tengah	-	-	-	2	1	-	-	-	3
JUMLAH	62	12	4	40	47	3	4	1	173

Nota* : Termasuk MABkargo

Sumber : MAVCOM

Selain daripada ATR, MAVCOM juga bertanggungjawab mengeluarkan lesen komersial kepada entiti yang ingin beroperasi sebagai penyedia perkhidmatan penerbangan Malaysia. Entiti ini termasuk syarikat penerbangan berjadual, syarikat penerbangan tidak berjadual serta pengendali lapangan terbang dan pengendali darat.

Suruhanjaya akan menilai setiap permohonan untuk lesen atau permit secara teliti berasaskan kriteria seperti struktur pemilikan syarikat, permintaan bagi pengangkutan udara dalam bidang operasi yang dicadangkan, pengalaman dan kewibawaan pasukan pengurusan syarikat, daya saing rancangan perniagaan yang dicadangkan, daya maju kedudukan kewangan perniagaan tersebut, kewujudan perkhidmatan lain sepertinya dan kecekapan dan ketetapan dalam industri.

Rajah 1.2

Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

BIL	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.
7	Raya Airways Sdn. Bhd.
8	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

Rajah 1.4

Senarai Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

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

Sumber : MAVCOM

Rajah 1.3

Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

BIL	PEMEGANG ASP
1	Afjet Sdn. Bhd.
2	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.
3	Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.
4	Helistar Resources Sdn. Bhd.
5	Hevillift (M) Sdn. Bhd.
6	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
7	Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.
8	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
9	MHS Aviation Berhad
10	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
11	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.
12	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd.
13	Prima Air Sdn. Bhd.
14	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
15	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
16	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
17	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

Sejurus selepas MAVCOM ditubuhkan, satu moratorium ke atas pengeluaran Lesen Pengendalian Darat (GHL) kepada pemohon baharu dilaksanakan pada 25 April 2016 sebagai sebahagian daripada proses rasionalisasi Suruhanjaya bagi industri pengendalian darat, di mana moratorium hanya berakhir pada 1 Jun 2019. Proses ini bertujuan untuk memastikan kesemua pengendali darat yang beroperasi di lapangan terbang di Malaysia adalah sah dan mampu membina sektor pengendalian darat yang lebih mantap di Malaysia. Selepas penilaian semula, sehingga 31 Disember 2019, 29 pemegang GHL telah diluluskan oleh Suruhanjaya untuk menyediakan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia. Sektor pengendalian darat melibatkan pengendalian darat am, penyajian makanan dan pengisian bahan api, dengan perkhidmatan penyajian makanan sebagai pasaran paling tertumpu.

Rajah 1.5

Senarai Pemegang Lesen Pengendali Darat (GHL) yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

BIL	PEMEGANG GHL
1	Aerohandlers Sdn. Bhd.
2	AeroDarat Services Sdn. Bhd.
3	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
4	Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.
5	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.
6	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.
7	D'viation Solutions Sdn. Bhd.
8	Elite Jets Sdn. Bhd.
9	Ground Team Red Sdn. Bhd.
10	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.
11	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.
12	Jet Fuels Sdn. Bhd.
13	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.
14	Malindo Airways Sdn. Bhd.
15	MAS Awana Services Sdn. Bhd.
16	MMN Aviation Services Sdn. Bhd.
17	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
18	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad
19	Petronas Dagangan Berhad
20	POS Aviation Sdn. Bhd.
21	Raya Airways Sdn. Bhd.
22	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
23	Safeair Technical Sdn. Bhd.
24	Select Fine Foods Sdn. Bhd.
25	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
26	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
27	Shell Timur Sdn. Bhd.
28	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
29	Smooth Route Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

Rajah 1.6

Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) Bersyarat yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 1 Disember 2019

BIL	PEMEGANG ASL BERSYARAT
1	SKS Airways Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

Rajah 1.7

Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) Bersyarat yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

BIL	PEMEGANG ASP BERSYARAT
1	Admal Sdn. Bhd.
2	Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
3	Berjaya Air Sdn. Bhd.
4	Executive Jets Asia Sdn. Bhd.
5	M Jets International Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

Rajah 1.8

Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) Bersyarat yang dikeluarkan oleh MAVCOM sehingga 31 Disember 2019

BIL	PEMEGANG GHL BERSYARAT
1	Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.
2	Execujet Handling Services Sdn. Bhd.
3	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
4	MAB Kargo Sdn. Bhd.
5	Prosky Services Sdn. Bhd.

Sumber : MAVCOM

JUMLAH

69

PENGELUARAN 31 LESEN BAHARU
PEMBAHARUAN 35 LESEN



Penguatkuasaan

Suruhanjaya juga bertanggungjawab untuk menangani keadaan di mana pemegang lesen atau permit gagal mematuhi mana-mana syarat yang ditetapkan oleh MAVCOM. Menurut undang-undang dan peruntukan yang sedia ada, Suruhanjaya mempunyai kuasa membuat perubahan untuk membatalkan atau menggantung lesen atau permit sedia ada mengikut kes.

Untuk melindungi kepentingan industri dan juga pengguna, MAVCOM memantau keadaan kewangan dan keupayaan perniagaan di dalam sektor ini. Suruhanjaya juga mengawasi penyedia perkhidmatan yang tidak mempunyai lesen mahupun permit sewajarnya, tetapi mengiklankan perkhidmatan mereka sebagai syarikat penerbangan komersial.

Dalam menjalankan tugas yang diamanahkan, MAVCOM telah mengeluarkan surat amaran kepada Scanda Sky PLT pada bulan November 2019, ekoran dakwaan palsu oleh Scanda Sky yang mengakui operasinya sebagai syarikat penerbangan komersial sedangkan ia belum menerima Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) mahupun Permit Perkhidmatan Udara (ASP) yang dikeluarkan sama ada oleh MAVCOM di bawah Akta 771 atau dikeluarkan di bawah Akta Penerbangan Awam 1969 [Akta 3].

Suruhanjaya bertekad untuk mengamalkan proses penilaian yang ketat dalam menentukan kelulusan permohonan lesen dan permit bagi memastikan hanya penyedia perkhidmatan yang serius dan mempunyai kelengkapan sewajarnya dibenarkan melibatkan diri dalam industri penerbangan negara. MAVCOM yakin bahawa hanya menerusi langkah-langkah ini pemain industri yang berwibawa boleh dipupuk untuk mengukuhkan pembangunan sektor, di samping memastikan hak pengguna penerbangan dilindungi.



Persaingan

Pada tahun yang dilaporkan, MAVCOM juga menjalankan pelbagai penilaian terhadap cadangan perniagaan bersama, dengan matlamat menggalakkan tahap persaingan sihat antara penyedia perkhidmatan. Ini termasuk cadangan oleh Malaysia Airlines Berhad dan Singapore Airlines Limited, Malaysia Airlines Berhad dan Japan Airlines Co. Ltd., serta Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG.

Proses Penambahbaikan

Suruhanjaya juga telah menerajui inisiatif AeroFile untuk menyelaraskan prosedur berkaitan permohonan permit pendaratan bagi penerbangan komersial yang beroperasi untuk masuk atau keluar daripada Malaysia. Ditubuhkan pada tahun 2018 hasil daripada perhubungan luas dengan syarikat penerbangan tempatan dan asing, AeroFile telah mengurangkan masa bagi pemfailan permohonan udara daripada sehingga 28 hari kepada hanya dua hari. Kesilapan manusia juga telah dikurangkan dengan ketara memandangkan ia merupakan sistem pemfailan automatik.

Inisiatif Suruhanjaya menambah baik proses berkaitan pelesenan komersial membuahkan hasil dengan peningkatan pelaburan dalam industri dengan kira-kira RM2 bilion sejak tahun 2006.

Inisiatif-inisiatif Berfokuskan Pengguna

Pada tahun 2019 menandakan satu pencapaian penting bagi MAVCOM dari segi kerja-kerja yang berteraskan pengguna. Dalam sejarah Malaysia, belum pernah wujud sebuah badan sah yang khusus untuk mempertahankan hak pengguna di dalam industri penerbangan. Seperti yang dinyatakan dalam Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, salah satu daripada fungsi utama Suruhanjaya ialah menyediakan mekanisme untuk melindungi pengguna.

Sejajar dengan mandat Suruhanjaya, MAVCOM kekal teguh memainkan peranan bukan sahaja untuk melindungi hak pengguna penerbangan, tetapi juga mendidik dan memperkasakan pengguna untuk menuntut hak masing-masing sebagai penumpang udara. Dalam usaha Suruhanjaya membangunkan industri penerbangan awam berorientasikan pengguna di Malaysia, MAVCOM berjaya memperkenalkan pelbagai inisiatif demi manfaat mereka di seluruh negara.



Laporan Pengguna

Suruhanjaya terus berpegang pada prinsip ketelusan dalam segala yang dilakukannya. Ini terbukti daripada penerbitan laporan-laporan pengguna yang memberikan gambaran keseluruhan dan juga analisis aduan yang diterima oleh MAVCOM.

Selain laporan pengguna pertama MAVCOM yang memaparkan aduan yang diterima dari Mac 2016 hingga Februari 2017, Suruhanjaya sejak itu telah menerbitkan laporan pengguna secara dwitahunan. Aduan-aduan yang diterima diperolehi daripada data yang dikumpul di dalam Sistem Pengurusan Aduan (CMS) MAVCOM iaitu platform yang membolehkan pengguna membuat aduan terus kepada Suruhanjaya.

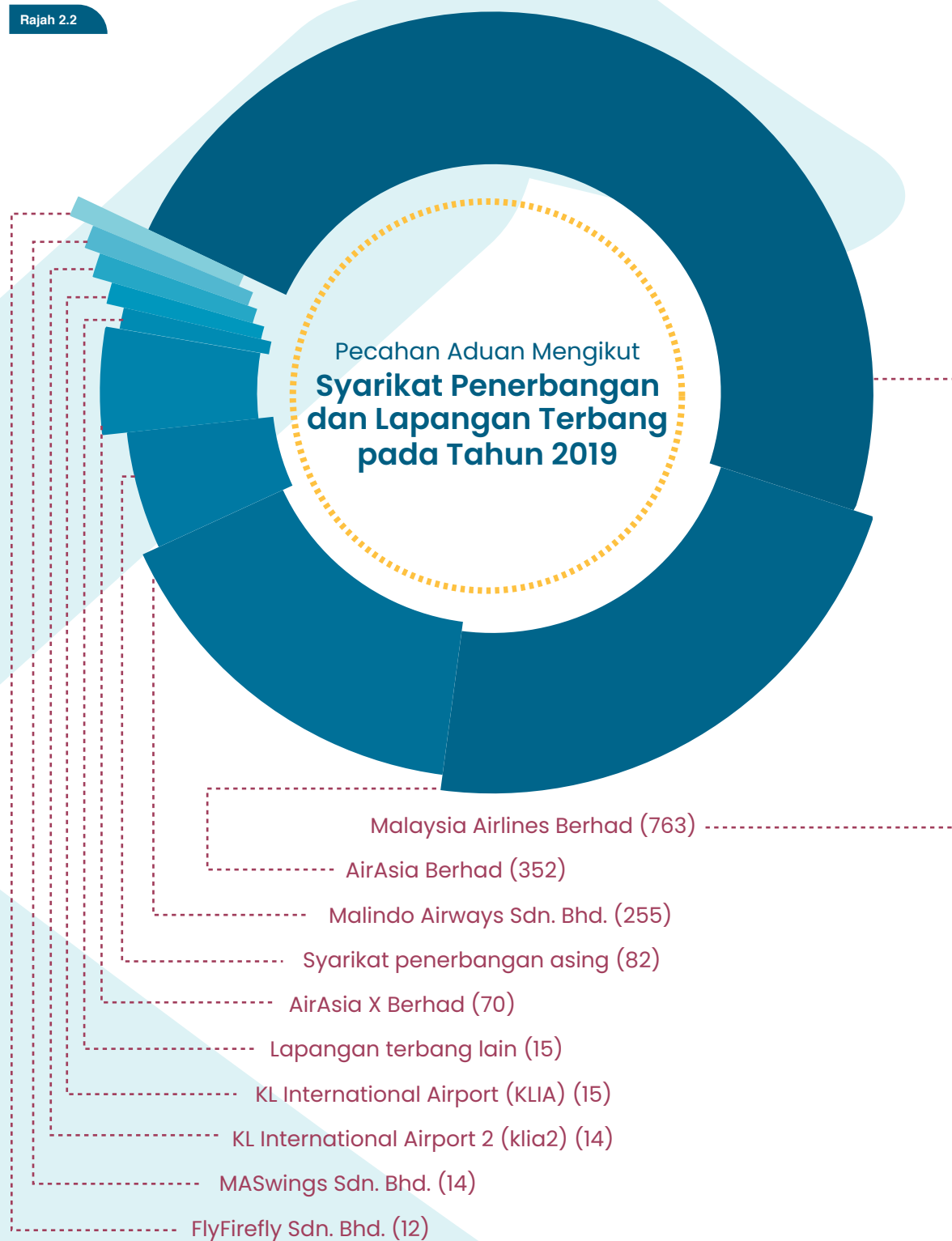
Pada tahun 2019, MAVCOM menerima sejumlah 1,592 aduan. Suruhanjaya telah berjaya menyelesaikan dan menutup 98.9 peratus daripada 1,592 kes aduan. Berbanding tahun sebelumnya, bilangan aduan berkurangan sebanyak 5.1 peratus. Penurunan ini mencerminkan usaha berterusan Suruhanjaya untuk menambah baik tahap kualiti perkhidmatan syarikat-syarikat penerbangan.

Walaupun Suruhanjaya berpuas hati dengan bilangan aduan lebih rendah dan menganggap angka ini sebagai bukti peningkatan tahap kualiti perkhidmatan, sesungguhnya Suruhanjaya tetap mahu memastikan pemain industri penerbangan memahami keperluan pengguna dan berusaha mewujudkan pengalaman yang lebih positif secara berterusan.



Nota : * Merujuk kepada perkara utama yang menjadi punca aduan sejak tahun 2016

Sumber : MAVCOM

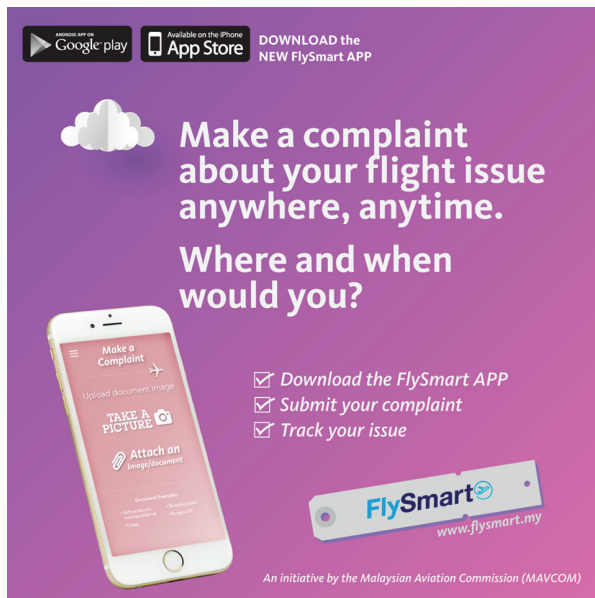


Sumber : MAVCOM

Selain daripada 1,592 aduan yang didaftarkan dengan MAVCOM, terdapat 1,668 aduan yang diterima tetapi tidak dinilai kerana penghantaran dokumen yang tidak lengkap. Suruhanjaya juga menerima 311 lagi aduan, tetapi tiada tindakan lanjut diperlukan kerana syarikat penerbangan dan lapangan terbang yang terbabit telah mematuhi kewajipan di bawah MACPC. Sebanyak 162 aduan dianggap tidak relevan kepada industri penerbangan atau dikemukakan lebih setahun daripada tarikh insiden, yang berada di luar skop MACPC.

Setakat ini, Suruhanjaya telah menerima sejumlah 6,056 aduan sejak penubuhannya pada 1 Mac 2016. MAVCOM telah mengekalkan tahap penyelesaian konsisten selama ini pada kadar sehingga 99.8 peratus.

Sebagai usaha untuk memperkasakan pengguna dan menyokong hak pengguna dalam sektor penerbangan, Suruhanjaya telah menubuhkan FlySmart pada tahun 2018 untuk mendidik pengguna tentang hak perjalanan udara mereka di samping berfungsi sebagai saluran untuk mengemukakan aduan yang membabitkan syarikat penerbangan dan lapangan terbang. FlySmart adalah sebahagian daripada usaha Suruhanjaya untuk meningkatkan keberkesanan MAVCOM kepada pengguna menerusi platform digital. Dilancarkan pada bulan Jun 2018, laman web FlySmart memuatkan kandungan dalam dwibahasa – Bahasa Malaysia dan Bahasa Inggeris.



Sumber : FlySmart

Laman web ini menyediakan capaian pantas kepada maklumat penting mengenai hak pengguna termasuk tip-tip, soalan lazim dan video bermaklumat. Di samping itu, laman web ini juga bertindak sebagai platform untuk pengguna memberi sokongan antara satu sama lain menerusi perkongsian pengalaman dunia sebenar tentang bagaimana pengguna telah menuntut hak mereka, dan bagaimana MAVCOM memainkan peranan sepanjang proses ini.

Pada tahun 2017, MAVCOM melaksanakan Tinjau Selidik Pengguna pertama untuk mengenal pasti pilihan kaedah komunikasi berhubung dengan hal ehwal berkaitan hak pengguna. Hasil tinjau selidik menunjukkan kesepakatan umum bahawa media sosial adalah platform pilihan utama. Menyedari hakikat ini, MAVCOM berjaya melancarkan aplikasi mudah alih FlySmart pada tahun yang dilaporkan. Aplikasi mudah alih FlySmart dirancang untuk menyediakan platform ringkas yang memudahkan pengguna mengemukakan aduan dan menjejak status aduan mereka di mana-mana sahaja.

Di samping itu, pengguna mudah mendapat maklumat tentang hak perjalanan menerusi aplikasi mudah alih. Dari sudut media sosial, pengguna juga boleh mencari tip-tip dan maklumat tentang hak mereka menerusi halaman Facebook and Instagram FlySmart selain berkongsi maklumat dengan rakan-rakan serta keluarga dengan sentuhan satu butang. Pada hakikatnya Suruhanjaya ingin memperkasakan pengguna untuk memanfaatkan sepenuhnya perjalanan udara mereka.

MAVCOM telah dipilih sebagai 'Pelopor Maklumat Berwawasan Malaysia 2019' oleh International Data Corporation (IDC) di majlis Anugerah Transformasi Digital IDC (DXa) Tahunan Ke-3 Malaysia. Anugerah ini mengiktiraf pencapaian Sistem CMS FlySmart, yang digunakan untuk menguruskan proses penyelesaian aduan pelanggan di platform FlySmart. Menerusi anugerah ini, sumbangan Suruhanjaya untuk menaik taraf operasi perniagaan menerusi teknologi digital juga telah diiktiraf.

Menyedari betapa pentingnya bagi memastikan pengguna di seluruh negara sedar akan hak perjalanan udara, MAVCOM mengambil bahagian dalam Pameran Persatuan Ejen-ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA) dan pameran berkaitan pengguna di seluruh negara. Langkah ini sejajar dengan matlamat Suruhanjaya mempromosi industri penerbangan awam yang bertumpukan kepada pengguna di Malaysia.



Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Azmir Zain, menerima anugerah Pelopor Maklumat Berwawasan Malaysia 2019 daripada International Data Corporation di majlis Anugerah Transformasi Digital (DXa) Malaysia Tahunan Ke-3



Pasukan FlySmart di pameran MATTA

Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC)

MAVCOM telah memperkenalkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC) sejak 2016, merangkumi definisi dan prosedur untuk melindungi hak dan kepentingan penumpang udara, termasuk penalti ke atas penyedia perkhidmatan yang tidak mematuhi peraturan.

Rajah 2.3

Pampasan dan Penjagaan Utama yang Didaftarkan di dalam MACPC

Pendedahan Penuh Harga Tambang Penerbangan



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

Penundaan dan Pembatalan Penerbangan



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

Larangan Menaiki Pesawat



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

Tuntutan dan Pampasan



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

Orang Kurang Upaya



Syarikat penerbangan mesti memberi bantuan dari waktu pengguna tiba di lapangan terbang sehingga waktu pelepasan.

Sumber : MAVCOM

Berikutan pelaksanaannya, MAVCOM telah menerima pelbagai maklumbalas daripada pihak berkepentingan mengenai kod tersebut. Mengambil kira maklum balas pengguna dan rundingan dengan pemain-pemain industri penerbangan, Suruhanjaya telah melaksanakan pindaan kepada MACPC untuk menambahbaik hak-hak pengguna.

Berkuat kuasa pada bulan Jun 2019, kod MACPC yang telah ditambahbaik ini merangkumi peruntukan seperti keperluan syarikat penerbangan untuk mendedahkan harga akhir tambang penerbangan bagi tiket penerbangan. Ini diguna pakai baik semasa pengiklanan dan juga semasa pembelian tiket. Harga akhir mestilah termasuk tambang asas dan semua caj yang harus dibayar kepada syarikat penerbangan, cukai dan yuran yang dikenakan oleh kerajaan, yuran dan caj yang ditetapkan di bawah mana-mana undang-undang bertulis, serta surcaj bahan bakar. Bayaran untuk perkhidmatan pilihan yang dibeli secara tambahan juga harus dipaparkan dan disertakan sebagai sebahagian daripada harga akhir.

Dengan melaksanakan perkara ini, MAVCOM berjaya menyingkirkan caj-caj tersembunyi dalam tambang penerbangan dan sekaligus dapat mengurangkan kos yang perlu ditanggung oleh pengguna. Pada masa yang sama, MAVCOM telah menghapuskan pengiklanan yang memberikan gambaran yang tidak tepat oleh syarikat penerbangan.

Kod yang telah ditambahbaik ini juga turut menetapkan bahawa pengembalian wang tiket penerbangan harus dikembalikan kepada penumpang dalam tempoh 30 hari dari tarikh permohonan pengembalian wang dikemukakan. Hal ini juga terpakai sekiranya tiket dibeli melalui ejen pelancongan di mana syarikat penerbangan perlu memulangkan wang kepada ejen pelancongan tersebut dalam tempoh masa yang sama.

Tambahan lagi, MACPC yang telah ditambahbaik ini memastikan pemulangan caj perkhidmatan penumpang, cukai, yuran, dan caj-caj yang ditetapkan di bawah sebarang undang-undang bertulis bagi kedua-dua tiket boleh dikembalikan dan tidak boleh dikembalikan, sekiranya penumpang memutuskan untuk tidak meneruskan perjalanan. Selain itu, syarikat penerbangan hanya dibenarkan untuk mengenakan bayaran maksimum untuk pemprosesan sebanyak 5 peratus sekiranya tiket tidak dapat dikembalikan.

Kedua-dua pengendali lapangan terbang dan penyedia penerbangan juga perlu berusaha untuk memastikan pengguna mengetahui akan hak mereka. Pengendali lapangan terbang harus memaparkan MACPC dengan jelas bagi rujukan pengguna, manakala syarikat penerbangan perlu memaklumkan kepada pengguna tentang hak perjalanan mereka melalui platform yang bersesuaian.

MACPC yang telah ditambahbaik ini turut meneliti perkhidmatan kerusi roda untuk orang kelainan upaya, pendedahan terma dan syarat sewaktu pembelian, serta kewajipan di antara syarikat penerbangan untuk memastikan kakitangan atau ejen pengendaliannya memiliki pengetahuan yang mencukupi tentang MACPC.

Suruhanjaya yakin bahawa pindaan terhadap MACPC ini bukan hanya akan melindungi hak pengguna penerbangan dengan lebih baik, tetapi juga dapat meningkatkan tahap perkhidmatan pemain-pemain di dalam industri penerbangan.

Petikan Mengenai Lapangan Terbang

Dalam melaksanakan tanggungjawab sebagai pengawal selia ekonomi sektor penerbangan awam, Suruhanjaya mengawasi peraturan tempatan aerodrom, atau lebih dikenali sebagai lapangan terbang. Oleh itu, bersesuaian dengan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], Suruhanjaya mempunyai peranan berkanun untuk menentukan metodologi dan bayaran untuk lapangan terbang. Ini termasuklah Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) serta bayaran pendaratan dan tempat letak kenderaan. Selain itu, MAVCOM dipertanggungjawab menasihati Kerajaan Malaysia mengenai hal-hal ekonomi yang berkaitan dengan lapangan terbang di Malaysia.

Rangka Kerja Caj Aeronautik

Selaras dengan amalan terbaik antarabangsa di samping memastikan bahawa kadar PSC MAVCOM kekal sebagai antara yang terendah di peringkat serantau dan global, Suruhanjaya telah menjalankan kajian semula terhadap PSC. Hasil daripada tinjauan yang dilakukan pada tahun 2016, MAVCOM memperkenalkan caj peringkat ASEAN berharga RM35 berbanding PSC sebelumnya yang berharga antara RM26 hingga RM65, menjadikan Malaysia sebagai negara ASEAN pertama yang memperkenalkan peringkat tersebut.

Di samping itu, Suruhanjaya menyamaratakan kadar PSC domestik antara Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur 2 (klia2) pada harga RM11. Berikutan kajian semula pada tahun 2017, MAVCOM mengumumkan penyamaan PSC antara semua lapangan terbang di Malaysia. Hasilnya, kadar tetap jarak jauh berharga RM73 telah dikuatkuasakan pada tahun 2018.

Berikutan pelaksanaan penyamaan kadar, MAVCOM sentiasa mendapatkan maklum balas daripada pemain industri untuk menambahbaik Rangka Kerja Caj Aeronautik. Hasil daripada rundingan MAVCOM dengan pelbagai pihak berkepentingan, Suruhanjaya telah mengenalpasti metodologi Rangka Kerja Asas Aset Terkawal Selia (RAB), sebuah model pendanaan berdasarkan nilai aset yang dijangka dapat dicapai oleh pengendali lapangan terbang. MAVCOM sentiasa berinteraksi dengan pemain industri berkenaan rangka kerja tersebut untuk memastikan bahawa pandangan semua pihak yang terlibat dalam rangka kerja ini dipertimbangkan.

Keputusan untuk melaksanakan mekanisme berdasarkan kos bagi Rangka Kerja di Malaysia adalah selari dengan prinsip yang digariskan oleh Organisasi Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) serta amalan terbaik antarabangsa yang digunakan oleh lapangan terbang utama di seluruh dunia dan perniagaan berasaskan konsesi lain termasuk industri utiliti.

Pada tahun 2018, MAVCOM mengeluarkan Kertas Informasi yang berfungsi untuk memberikan maklumat yang dikemaskini kepada pihak berkepentingan berkenaan perkembangan dan bidang-bidang yang berkaitan dengan pembangunan Rangka Kerja. Pada tahun yang sama, Suruhanjaya menerbitkan Kertas Rundingan yang disambut baik melalui maklum balas daripada industri dan orang ramai mengenai Rangka Kerja berasaskan insentif jangka panjang.

Di dalam kertas tersebut, Suruhanjaya memperincikan bahawa rangka kerja berstruktur adalah penting bagi pembangunan rangkaian lapangan terbang negara yang lestari. Manfaat penuh dari metodologi RAB hanya akan dapat direalisasikan apabila pengendali lapangan terbang mempunyai lebih kawalan terhadap strategi korporat dan rancangan pelaburan modal. Ini seterusnya, akan menghasilkan proses perancangan modal yang lebih berkesan dan berdisiplin, lantas meningkatkan tahap perkhidmatan di lapangan-lapangan terbang di negara ini. Di samping itu, dengan dana mencukupi dan berterusan kerajaan tidak lagi menanggung sebarang kos, malahan mengurangkan lagi perbelanjaan sehingga RM300 juta setahun.

Berikutan itu, Kertas Rundingan kedua pula telah diterbitkan pada bulan Jun 2019. Kertas Rundingan ini menetapkan tarif ilustrasi yang menunjukkan tahap baru caj-caj lapangan terbang. Metodologi RAB disokong oleh masyarakat umum serta pihak-pihak berkepentingan berdasarkan maklum balas yang diterima oleh MAVCOM melalui konsultasi awam yang dijalankan. Sebilangan besar syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang dan kumpulan penerbangan turut menyokong rangka kerja RAB, terutamanya penekanan terhadap kos dan perundingan.

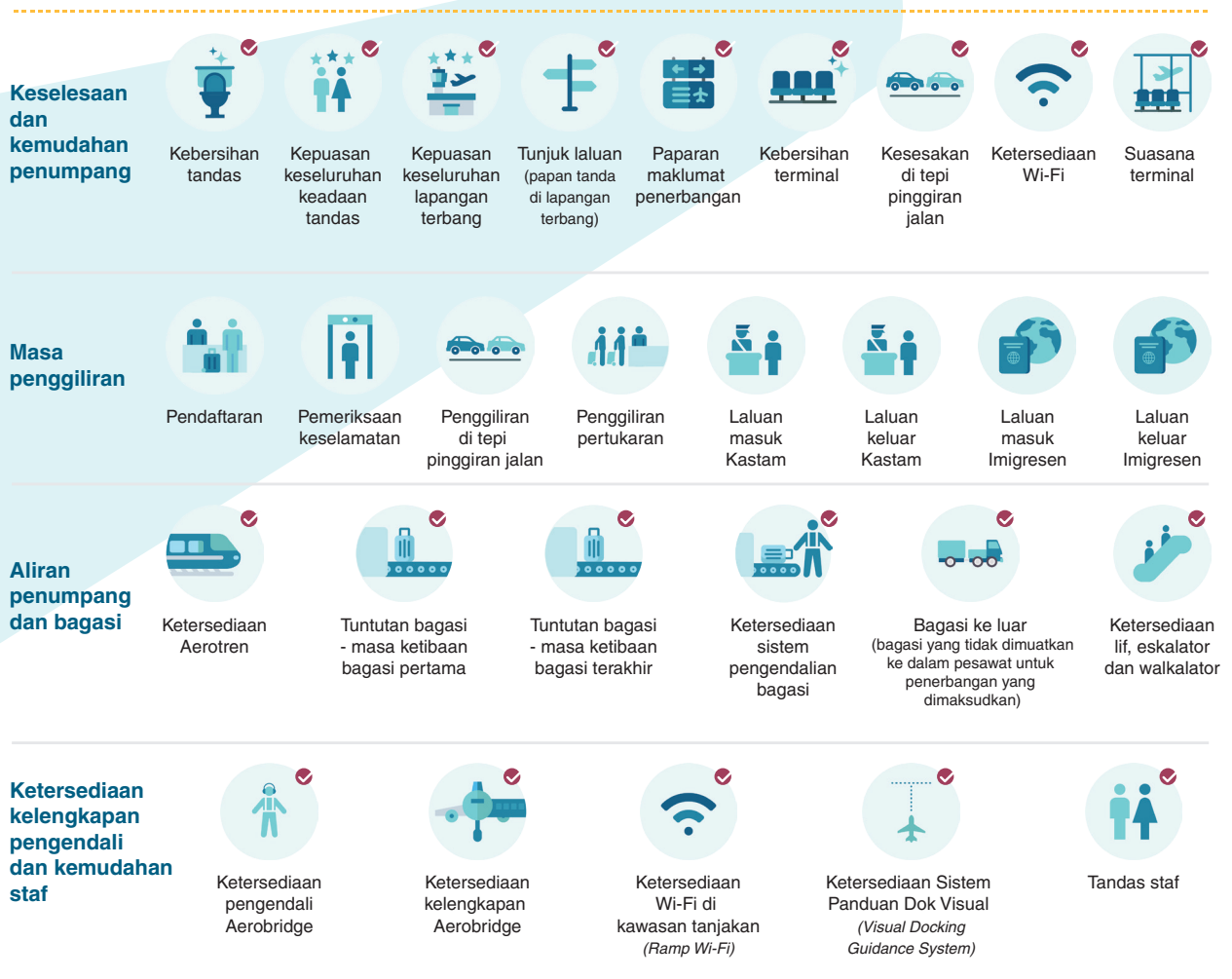
Pada bulan Oktober 2016, MAVCOM telah memperkenalkan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang (Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang) sebagai satu inisiatif berterusan yang bertujuan bukan sahaja untuk meningkatkan keselesaan penumpang di lapangan terbang, tetapi juga untuk membolehkan penambahbaikan pengalaman pengguna bagi syarikat penerbangan, pengendali darat dan semua pengguna lapangan terbang di Malaysia.

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang ini adalah merupakan mekanisme yang menyampaikan objektif pengawalseliaan Suruhanjaya dengan menetapkan standard perkhidmatan dan penunjuk prestasi utama bagi pelbagai aspek perkhidmatan lapangan terbang. Pada masa yang sama, pengendali lapangan terbang akan dipertanggungjawabkan untuk meningkatkan piawaian mereka.

Bagi menilai perkhidmatan lapangan terbang, Suruhanjaya telah melaksanakan empat tunggak ukuran utama, iaitu keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi, serta kewujudan peralatan pengendalian dan kemudahan fasiliti staf. Empat tunggak utama ini kemudiannya dipecahkan kepada 28 elemen kualiti perkhidmatan, iaitu kebersihan tandas, penunjuk arah dan ketepatan masa pengendalian bagasi.

Rajah 3.1

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di KUL (KLIA dan klia2)



✓ Menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang telah beroperasi pada tahun 2019

Nota : Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang adalah hanya terpakai di lapangan terbang di dalam Malaysia dan tidak termasuk lapangan terbang pelepasan dan pendaratan pendek (STOLport)

Sumber : MAVCOM

Ketersediaan Aerobridge dinilai berdasarkan masa yang diperlukan bagi kegunaan para penumpang syarikat penerbangan. Bagi Wi-Fi, jalur lebar dan kebolehcapaian turut dinilai, sementara tandas pula akan ditentukan berdasarkan penyelenggaraan dan kebersihan.

Setiap elemen kualiti perkhidmatan mempunyai pemarkahan tertentu dan sekiranya sebuah lapangan terbang mendapat markah di bawah 90 bagi bulan tertentu, pengendali lapangan terbang boleh dikenakan denda kewangan sehingga 5 peratus daripada pendapatan aeronautik tahunan lapangan terbang. Pada bulan Jun 2019, Suruhanjaya telah mengenakan penalti sebanyak RM2.03 juta kepada MA Sepang, subsidiari Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) kerana gagal mematuhi beberapa syarat Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang antara Januari hingga Jun 2019.

Tujuan Rangka Kerja ini adalah untuk memupuk persefahaman bersama terhadap standard perkhidmatan dan ukuran prestasi yang kritikal untuk perkembangan berterusan industri penerbangan Malaysia.

Pelaksanaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang bermula di KLIA dan klia2 dari September 2018. Suruhanjaya telah melaksanakan 20 daripada 28 elemen kualiti perkhidmatan pada 31 Disember 2019. Manakala lapan elemen selebihnya adalah masih di dalam proses dan ianya adalah berkaitan dengan masa penggiliran.

Selain daripada KLIA dan klia2, MAVCOM telah memulakan pembangunan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang bagi tiga lapangan terbang yang lain, iaitu lapangan terbang Subang (SZB), Langkawi (LGK) dan Kota Kinabalu (BKI). Kerja-kerja pembangunan yang bermula pada Q4 2018 telah selesai pada bulan Disember 2019.

Agar kedua-dua Rangka Kerja Caj Aeronautik dan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, yang bertujuan untuk mengembangkan sektor lapangan terbang yang mampan dan sihat di Malaysia, akan terus berfungsi sebagai tulang belakang industri penerbangan awam yang menyokong pertumbuhan ekonomi negara.

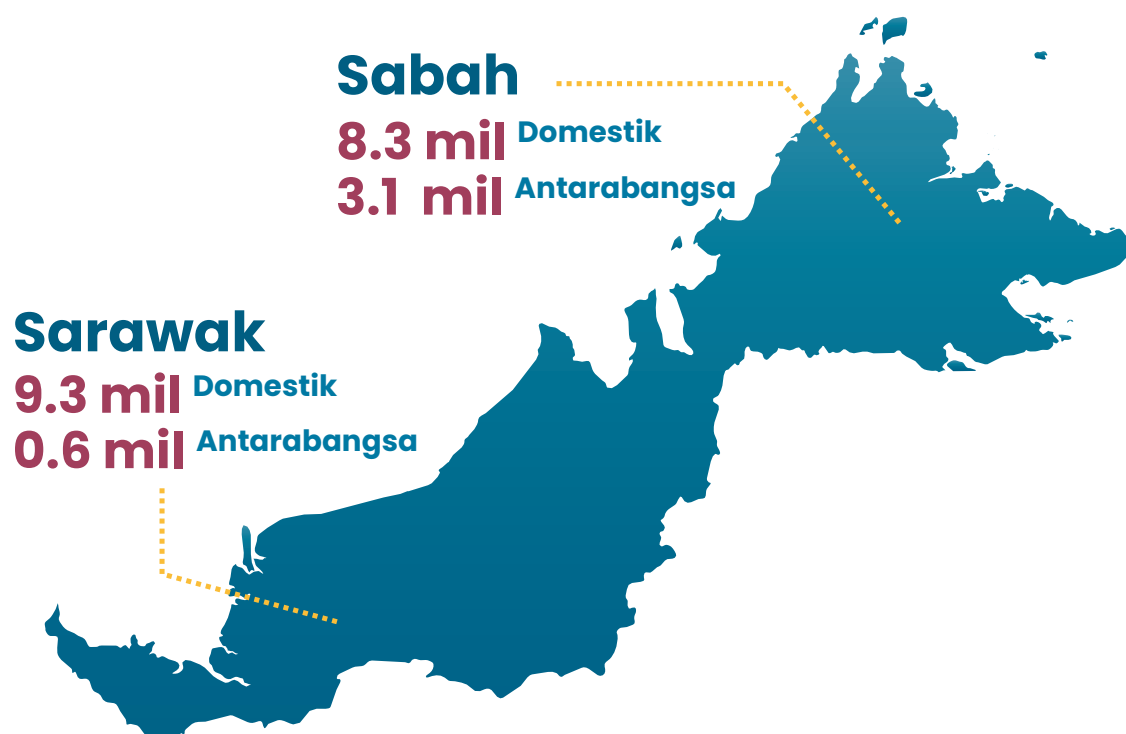
Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak

Perjalanan udara dalam Malaysia merupakan medium pengangkutan yang penting antara Timur Malaysia dan Semenanjung Malaysia. Landskap Timur Malaysia kebanyakannya terdiri daripada hutan hujan berdataran rendah dengan kawasan hutan hujan bergunung-ganang. Pengangkutan udara begitu penting bagi Sabah dan Sarawak, terutamanya memandangkan sistem komunikasi masih lagi dalam proses pembangunan dan jalan raya juga berada dalam keadaan yang kurang baik malah tidak wujud di beberapa kawasan.

Lebuhraya Pan-Borneo sepanjang 2,333km yang menghubungkan Tawau ke Kuching (hujung-ke-hujung) melintasi bandar-bandar utama antara Sabah dan Sarawak serta Brunei, dijangka bakal digunakan oleh 3.4 juta orang apabila siap pada tahun 2023. Walau bagaimanapun, lebuhraya ini tidak melalui kawasan tanah tinggi terutamanya di Sarawak di mana majoriti komuniti luar bandar menetap.

Rajah 4.1

Jumlah Trafik Penumpang di Sabah dan Sarawak pada tahun 2019



Sumber : MAVCOM

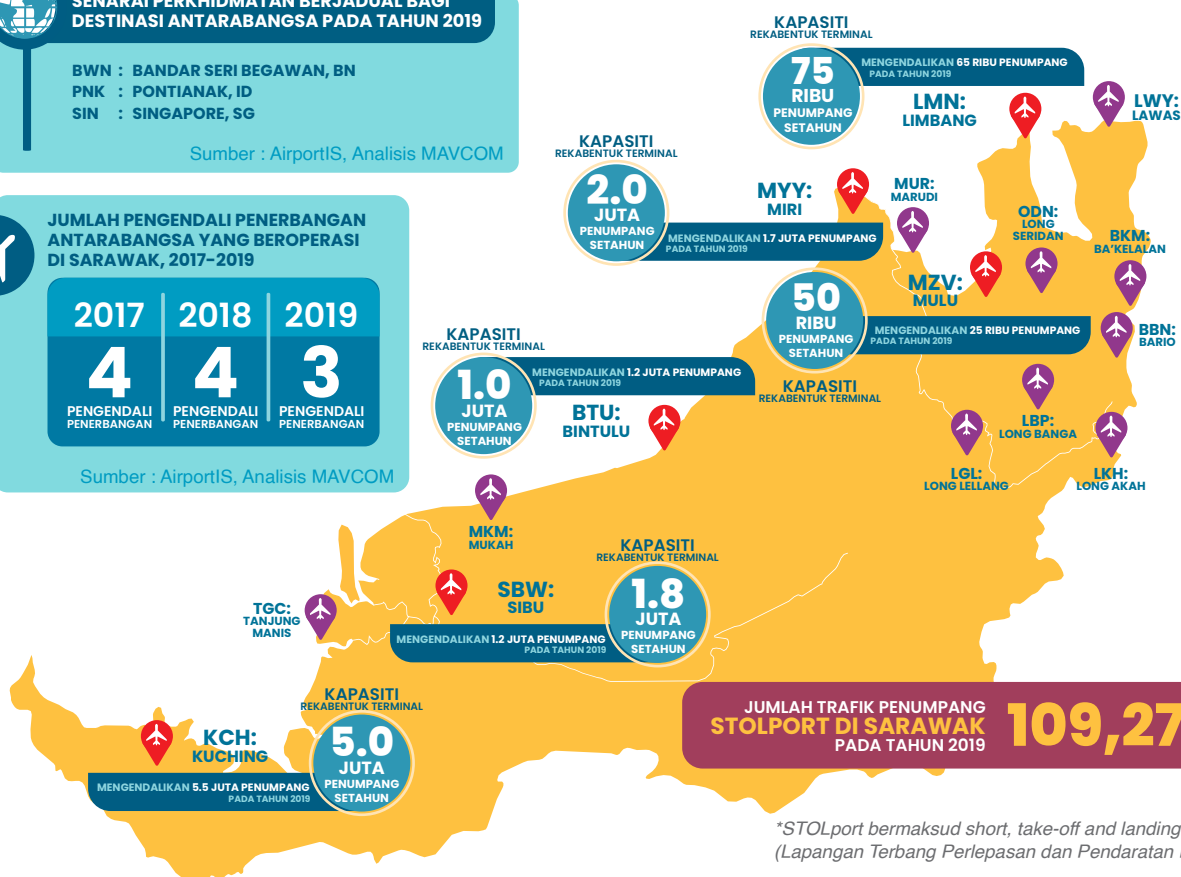
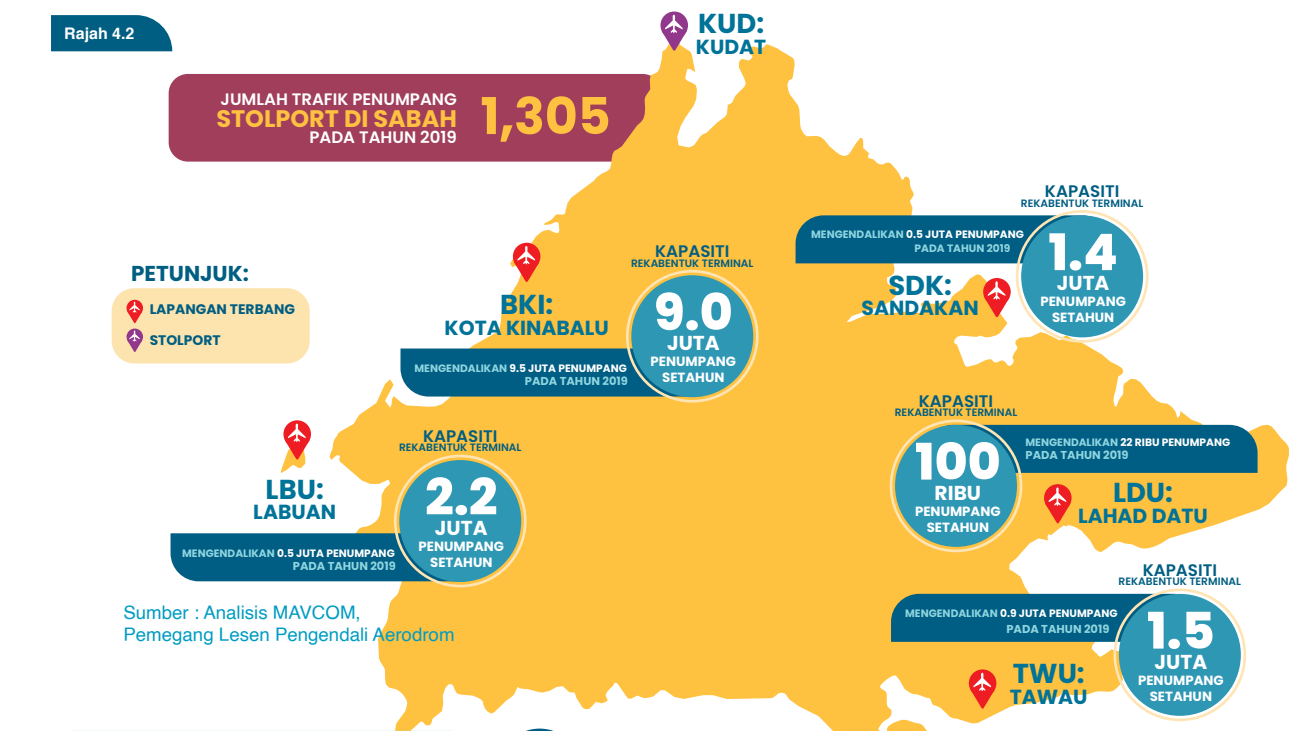
Malaysia Timur mempunyai 27 lapangan terbang. Dua daripadanya adalah merupakan lapangan terbang antarabangsa, setiap satunya terletak di Kota Kinabalu di Sabah dan Kuching di Sarawak.

Daripada 27 lapangan terbang di Timur Malaysia, 11 adalah STOLport di mana sebanyak 10 STOLport di Sarawak, dan satu di Sabah. Sarawak mempunyai jumlah STOLport tertinggi di negara ini berikutan keadaan geografinya yang bergunung-ganang.

Di Sabah, terdapat sebanyak 22 perkhidmatan berjadual untuk destinasi antarabangsa pada tahun 2019 yang meliputi Asia Tenggara hingga ke rantau Asia-Pasifik. Jumlah syarikat penerbangan antarabangsa yang telah beroperasi di Sabah dari 2017-2019 adalah sebanyak 20 syarikat penerbangan pada tahun 2017, 18 yang telah beroperasi pada tahun 2018 dan 17 yang telah beroperasi pada tahun 2019.

Manakala di Sarawak pula, terdapat tiga perkhidmatan berjadual untuk destinasi antarabangsa pada tahun 2019, iaitu Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam, Pontianak, Indonesia, dan Singapura. Di samping itu, Sarawak mempunyai empat syarikat penerbangan antarabangsa yang telah beroperasi pada tahun 2017, empat yang telah beroperasi pada tahun 2018 dan tiga yang telah beroperasi pada tahun 2019.

Rajah 4.2



*STOLport bermaksud short, take-off and landing airports (Lapangan Terbang Perlepasan dan Pendaratan Pendek)

Sumber : Analisis MAVCOM, Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom

Rajah 4.3

Jumlah ATR dianugerahkan oleh MAVCOM pada tahun 2019

Syarikat-syarikat Penerbangan	Sabah		Sarawak	
	Domestik	Antarabangsa	Domestik	Antarabangsa
AirAsia	8	4	4	2
*Malaysia Airlines	4	3	6	1
Malindo Air	4	3	2	1
Raya Airways	0	1	0	0
MASwings	1	0	0	0
My Jet Xpress	1	0	1	0
JUMLAH	18	11	13	4

*Termasuk MABkargo

Sumber : MAVCOM

Dari September 2018 hingga September 2019, MAVCOM telah melibatkan diri secara aktif dengan pihak-pihak berkepentingan termasuk Anggota-anggota Parlimen dan pihak media di Sabah dan Sarawak. Objektif utama penglibatan ini adalah untuk memberi penerangan mengenai peranan dan fungsi MAVCOM, termasuk untuk mendapatkan maklum balas mengenai Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) dan isu-isu yang berkaitan dengan industri pelancongan.

Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS)

Untuk meningkatkan kesalinghubungan di Malaysia Timur, Suruhanjaya juga bertanggungjawab ke atas laluan-laluan Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO), melalui operasi Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS), seperti yang ditetapkan oleh Seksyen 68 Akta 771. Program RAS adalah penting bagi perkembangan ekonomi untuk kedua-dua negeri memandangkan program ini menyediakan perkhidmatan penting untuk komuniti mendapatkan keperluan-keperluan asas. Ia juga turut memperkasakan perniagaan kecil untuk berkembang dan membolehkan kanak-kanak daripada komuniti ini untuk mendapatkan akses kepada pendidikan yang lebih baik. MAVCOM telah menjalankan satu kajian pada tahun 2016 untuk mengenalpasti peluang-peluang bagi menambah baik RAS dari aspek kecekapan dan keberkesanan untuk memberikan perkhidmatan yang lebih baik kepada warga Sabah dan Sarawak. Hasilnya,

Suruhanjaya telah berjaya menstrukturkan semula pengagihan subsidi kerajaan untuk lebih fokus terhadap kesalinghubungan luar bandar.

Perjanjian PSO yang baru telah secara rasminya ditandatangani di antara Kerajaan Malaysia dan MASwings pada 4 Januari 2019 bagi mengendalikan 39 laluan RAS di Sabah dan Sarawak, berkuatkuasa 1 Januari 2019 hingga 31 Disember 2024. Dengan perjanjian PSO yang baru ini, lapan laluan RAS iaitu Kota Kinabalu – Sandakan (BKI – SDK), Kota Kinabalu – Tawau (BKI – TWU), Kota Kinabalu – Miri (BKI – MYY), Kuching – Miri (KCH – MYY), Kuching – Bintulu (KCH – BTU), Kuching – Sibu (KCH – SBW), Kota Kinabalu – Sibu (BKI – SBW) dan Kota Kinabalu – Bintulu (BKI – BTU) telah diklasifikasikan sebagai laluan komersial penuh berkuatkuasa 1 Januari 2019. Memandangkan laluan-laluan ini dikendalikan bersama oleh MASwings dan syarikat-syarikat penerbangan lain, ianya tidak lagi memenuhi definisi PSO di bawah Akta 771 dan tidak boleh dikategorikan sebagai RAS.

Di bawah perjanjian PSO yang baru, perkhidmatan RAS yang baru telah diperkenalkan, iaitu Kuching – Limbang (KCH – LMN), Long Lellang – Bario (LGL – BBN) dan Long Seridan – Bario (ODN – BBN) serta perkhidmatan kargo (sekali seminggu bagi setiap laluan) antara Miri (MYY) dan Bario (BBN), Ba'kelalan (BKM), Long Seridan (ODN), Long Lellang (LGL), Long Akah (LKH) dan Long Banga (LBP).

Walau bagaimanapun, perkhidmatan kargo dari Miri (MYY) masih belum dimulakan kerana MASwings belum menerima sebarang permintaan daripada pihak-pihak berkepentingan di Sarawak untuk perkhidmatan penghantaran barang. Pada masa yang sama, pesawat DHC6 tambahan diperlukan dengan kebolehan mengangkut barangan untuk beroperasi, kerana keenam-enam pesawat DHC6 yang sedia ada sedang giat digunakan bagi operasi RAS. Bagi menggerakkan pesawat yang terletak di Sandakan (SDK) untuk menjalankan operasi laluan Sandakan – Tawau (SDK – TWU), laluan Lahad Datu – Sandakan (LDU – SDK) telah diiktiraf sebagai laluan RAS yang baru dan telah memulakan operasi dengan kekerapan 14 kali seminggu bermula 1 Mei 2019.

Rajah 4.4

PROFIL PENUMPANG RAS 2019



Sumber : Kaji Selidik Kepuasan Penumpang RAS
(Ditadbir oleh badan bebas yang dilantik oleh MAVCOM)

Rajah 4.5

LALUAN SEMASA RAS



Sumber : AirportIS

Rajah 4.6

Laluan di Bawah Perjanjian Baru RAS (1 Januari 2019 hingga 31 Disember 2024)

Laluan	Pesawat	Kekerapan/minggu
SARAWAK (Dalam Negeri)		
Miri – Mulu	ATR 72-500	14
Miri – Limbang	ATR 72-500	21
Miri – Bintulu	ATR 72-500	14
Miri – Sibu	ATR 72-500	28
Bintulu – Sibu	ATR 72-500	14
Kuching – Mulu	ATR 72-500	7
*Kuching – Limbang	ATR 72-500	3
Miri – Lawas	Twin Otter	38
Limbang – Lawas	Twin Otter	2
Miri – Ba'kelalan	Twin Otter	3
Lawas – Ba'kelalan	Twin Otter	3
Miri – Bario	Twin Otter	14
Marudi – Bario	Twin Otter	7
Miri – Marudi	Twin Otter	24
Miri – Long Lellang	Twin Otter	3
Marudi – Long Lellang	Twin Otter	2
Miri – Long Akah	Twin Otter	2
Marudi – Long Akah	Twin Otter	2
Bario – Ba'kelalan	Twin Otter	1
Sibu – Mukah	Twin Otter	3
Mukah – Miri	Twin Otter	7
Mukah – Bintulu	Twin Otter	2
Mukah – Kuching	Twin Otter	28

Laluan	Pesawat	Kekerapan/minggu
SARAWAK (Dalam Negeri)		
Miri – Long Seridan	Twin Otter	2
Marudi – Long Seridan	Twin Otter	2
Miri – Long Baga	Twin Otter	2
Marudi – Long Baga	Twin Otter	2
Kuching – Tanjong Manis	Twin Otter	7
*Bario – Long Seridan	Twin Otter	1
*Bario – Long Lellang	Twin Otter	1
Perkhidmatan tambahan bagi kargo antara Miri dan Bario, Ba'kelalan, Long Seridan, Long Lellang, Long Akah dan Long Baga		
Satu setiap minggu bagi setiap laluan atau seperti yang diminta oleh DHC		
SABAH (Dalam Negeri)		
Kota Kinabalu – Lahad Datu	ATR 72-500	35
Sandakan – Tawau	ATR 72-500	14
Kota Kinabalu – Labuan	ATR 72-500	28
Kota Kinabalu – Kudat	Twin Otter	2
Kudat – Sandakan	Twin Otter	2
Lahad Datu – Sandakan (Berkuatkuasa dari 1 Mei 2019)	ATR 72-500	14
SABAH/SARAWAK (Antara Negeri)		
Miri – Labuan	ATR 72-500	35
Kota Kinabalu – Mulu	ATR 72-500	7
Kota Kinabalu – Limbang	Twin Otter	3
Kota Kinabalu – Lawas	Twin Otter	2

*Laluan-laluan baharu sehingga 1 Januari 2019

Sebagai tambahan kepada laluan-laluan di dalam jadual di atas, terdapat rancangan untuk destinasi baharu setelah infrastruktur selesai dibangunkan. Destinasi-destinasi ini termasuklah Long Pasia, Kapit, Bukit Mabong, Belaga dan Long Silat. Pada 2 Disember 2019, MOT secara rasminya telah memaklumkan kepada MAHB untuk mengutamakan Long Pasia dan Tunoh (menggantikan Bukit Mabong/Kapit) bagi kerja-kerja pemulihan lapangan terbang dan kerja-kerja pembangunan baru, dan untuk mengenalpasti tapak yang sesuai serta menyediakan kos anggaran pembangunan lapangan terbang bagi Belaga dan Long Silat.

Berikutan perjanjian ini, MAVCOM telah memulakan *roadshow* untuk mengemaskinikan pihak berkepentingan tempatan dan media di Sabah dan Sarawak. Sesi taklimat RAS telah diadakan di Kota Kinabalu, Miri, Sibuan dan Kuching yang telah dihadiri oleh para pegawai utama kerajaan, lembaga pelancongan negeri, serta wakil-wakil dari industri pelancongan dan media.

Bersempena dengan mesyuarat Suruhanjaya pada bulan Julai 2019 di Miri, anggota-anggota Suruhanjaya telah mengambil peluang untuk melawat destinasi-destinasi RAS, iaitu Bario dan Marudi. Ianya merupakan pertemuan pertama yang telah diaturkan bagi Suruhanjaya dengan ketua-ketua masyarakat Bario, termasuklah para pegawai dari pejabat Residen Miri dan Pejabat Daerah.



Pasukan MAVCOM bersama para pegawai dari Residen Miri dan Pejabat Daerah Marudi termasuk Penghulu Long Lellang



Pasukan MAVCOM bersama ketua masyarakat Bario diketuai oleh Penghulu Robertson Bala

MAVCOM bertujuan untuk mengembangkan rangkaian strategik jangka panjang dan rancangan pengoptimuman barisan pesawat RAS. Rancangannya adalah untuk mendominasi rangkaian RAS melalui operasi Twin Otter kerana kos operasinya yang lebih rendah dan lebih sesuai digunakan di kawasan luar bandar dan pedalaman Sabah dan Sarawak. Oleh itu, MAVCOM telah menjalankan lebih banyak kajian terperinci bagi menilai prestasi dan profil setiap laluan RAS pada tahun 2019.

MAVCOM meneruskan Kaji Selidik Kepuasan Penumpang RAS pada tahun 2019. Hasil kaji selidik kepuasan bagi tahun ini adalah sebanyak 64 peratus (2018 : 59 peratus). Penumpang menekankan elemen-elemen yang memerlukan penambahbaikan termasuk tambang dan diskaun menarik atau promosi, pengurangan pembatalan dan penangguhan, peningkatan kekerapan penerbangan, penambahbaikan keadaan pesawat serta kemudahan dan perkhidmatan lapangan terbang.

Kepuasan keseluruhan sebanyak 64 peratus adalah hasil dari peningkatan kepuasan di lapangan terbang pada 68 peratus (2018 : 61 peratus), perkhidmatan pelanggan pada 66 peratus (2018 : 62 peratus) dan proses tiket pada 61 peratus (2018 : 59 peratus).

Tinjauan 2019 menemui ramah 1,044 pelancong yang telah menggunakan MASwings antara September hingga Oktober tahun itu. Separuh daripada pelancong bekerja dalam sektor swasta, 20 peratus berada di dalam perkhidmatan Kerajaan dan 13 peratus bekerja sendiri. Antara sebab-sebab mengapa pelancong memilih perjalanan di laluan RAS adalah 59 peratus untuk tujuan perniagaan, 30 peratus untuk lawatan sosial dan 38 peratus untuk percutian. 84 peratus daripada responden telah menggunakan syarikat penerbangan yang berlainan dalam tempoh enam bulan terutamanya AirAsia (79 peratus), pengguna khusus Malaysia Airlines (28 peratus), dan hanya 16 peratus adalah MASwings. Justeru, penekanan terhadap kesalinghubungan di kawasan luar bandar adalah amat penting untuk memberi pilihan kepada pengguna.



GELOMBANG KAJI SELIDIK KEPUASAN PENUMPANG PERKHIDMATAN UDARA LUAR BANDAR (RAS) 2019

Rajah 4.7

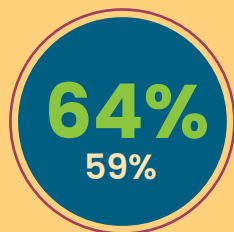


(Angka pada tahun 2018)

Font HIJAU menandakan peningkatan signifikan berbanding tahun 2018 bagi 95% tahap keyakinan
Font MERAH menandakan penurunan signifikan berbanding tahun 2018 bagi 95% tahap keyakinan

Rajah 4.8

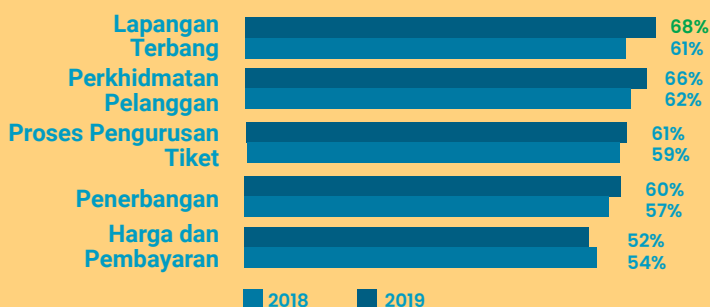
KEPUASAN KESELURUHAN



Tiga kotak teratas
Berdasarkan skala penilaian 10 markah (sangat berpuas hati)

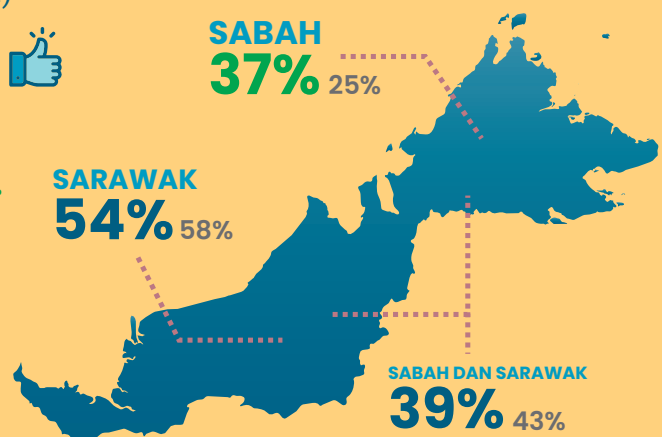


TAHAP KEPUASAN...



KEKERAPAN PERJALANAN DI MALAYSIA TIMUR

33% (25%) terbang lebih daripada lima kali dalam masa enam bulan dan telah melibatkan perjalanan ke...



Rajah 4.9

BIDANG-BIDANG UTAMA UNTUK PENAMBAHBAIKAN

Tambah kompetitif dan diskaun menarik atau promosi

1

Pengurangan pembatalan dan penangguhan & peningkatan kekerapan penerbangan

2

Menambah baik keadaan pesawat & kemudahan dan perkhidmatan lapangan terbang

3

Suruhanjaya

Tadbir Urus – Keanggotaan Suruhanjaya

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

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

Suruhanjaya dan Jawatankuasanya

Akta 771 menghendaki bahawa mesyuarat Suruhanjaya perlu diadakan tidak kurang daripada tiga kali setahun.

Pada tahun 2019, Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak sembilan kali dan butirannya adalah seperti berikut:

Tarikh	Mesyuarat
14 Februari 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2019
18 Mac 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 02/2019
16 April 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 03/2019
9 Mei 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 04/2019
31 Mei 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 05/2019

Tarikh	Mesyuarat
11 Julai 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 06/2019
8 Ogos 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 07/2019
3 September 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 08/2019
9 Disember 2019	Mesyuarat Suruhanjaya 09/2019

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

Anggota Suruhanjaya	Jumlah Kehadiran
YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi	9/9
YBhg. Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman ¹	8/8
YBhg. Dato' Mah Weng Kwai	9/9

Anggota Suruhanjaya	Jumlah Kehadiran
YBhg. Datuk Seri Long See Wool	9/9
YBhg. Dato' Fauziah Yaacob	9/9
YBhg. Datuk Isham Ishak	1/1

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

¹ YBhg. Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman meletakkan jawatan sebagai anggota Jawatankuasa MAVCOM pada 30 September 2019 dan digantikan oleh YBhg. Datuk Isham Ishak berkuatkuasa pada 25 November 2019.

Jadual berikut menggariskan Jawatankuasa yang telah ditubuhkan oleh Suruhanjaya dan gambaran keseluruhan bagi fungsi setiap Jawatankuasa:

Jawatankuasa Audit dan Risiko (ARC)	
Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Mengawasi dan mengkaji semula keberkesanan kawalan dalaman Suruhanjaya, pengurusan risiko serta sistem pematuhan pengawalseliaan, dan mengkaji semula penyata kewangan Suruhanjaya.
Bilangan Mesyuarat pada tahun 2019	4
Anggota dan Kehadiran	● YBhg. Dato' Fauziah Yaacob (Pengerusi) - 4/4 ● YBhg. Datuk Mohd Nasir Bin Ahmad - 4/4
Jawatankuasa Pelesenan dan Hak Trafik Udara (LATRC)	
Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	Menilai cadangan pihak Pengurusan yang berkaitan dengan: (i) Sebarang permohonan untuk Lesen Perkhidmatan Udara, Permit Perkhidmatan Udara, Lesen Pengendalian Darat dan Lesen Pengendali Aerodrom sebelum mengesyorkan kepada Suruhanjaya untuk kelulusan muktamad; dan (ii) Peruntukan Hak Trafik Udara yang baharu dan sedia ada jika hak tidak mencukupi dan/atau bida kompetitif tidak mencukupi untuk hak tersebut.
Bilangan Mesyuarat pada tahun 2019	13
Anggota dan Kehadiran	● YBhg. Datuk Seri Long See Wool (Pengerusi) - 13/13 ● YBhg. Dato' Fauziah Yaacob - 13/13
Jawatankuasa Persaingan dan 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 penggabungan atau penggabungan yang dijangkakan.
Bilangan Mesyuarat pada tahun 2019	8
Anggota dan Kehadiran	● YBrs. Nungsari Ahmad Radhi (Pengerusi) - 8/8 ● YBhg. Dato' Mah Weng Kwai - 8/8 ● YBhg. Datuk Seri Long See Wool - 8/8 ● YBrs. Dr. Cassey Lee Hong Kim - 7/8
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 pengaturan material litigasi serta apa-apa persoalan pertanyaan dan prosiding yang melibatkan Suruhanjaya.
Bilangan Mesyuarat pada tahun 2019	11
Anggota dan Kehadiran	● YBhg. Dato' Mah Weng Kwai (Pengerusi) - 11/11 ● Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim - 9/11 ● Encik Ragunath Kesavan - 11/11



Nungsari Ahmad Radhi

(Meletakkan jawatan pada 10 April 2020)

Nungsari Ahmad Radhi telah dilantik sebagai anggota Suruhanjaya pada 1 Mac 2016 dan merupakan Pengerusi Eksekutif dari 1 Julai 2018 hingga 10 April 2020. Beliau merupakan seorang ahli ekonomi terlatih dan sepanjang kerjaya beliau lebih daripada 30 tahun, beliau telah berkhidmat sebagai ahli akademik, perunding korporat, penyelidik ekonomi, Ahli Parlimen dan bertindak sebagai penasihat dasar.

Beliau memegang Ijazah Doktor Falsafah dalam bidang Ekonomi dari Purdue University dan turut menyumbang hasil penulisan beliau bagi akhbar The Edge sejak tahun 2000. Sebelum ini, Nungsari juga merupakan Ahli Majlis Amanah Rakyat (MARA), Ahli Lembaga Pembiayaan Perumahan Sektor Awam dan pemegang amanah Institut Penyelidikan Khazanah.

Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim

(Berkuatkuasa dari 4 Mei 2020)

Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim merupakan Pengerusi Eksekutif MAVCOM yang baharu dan dilantik pada 4 Mei 2020. Beliau sebelum ini telah berkhidmat sebagai anggota Suruhanjaya MAVCOM pada 1 Mac 2016, semasa beliau berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha di Kementerian Pengangkutan (MOT). Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Ketua Pengarah Hal Ehwal Undang-Undang di Jabatan Perdana Menteri, Ketua Setiausaha untuk Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna dan Ketua Setiausaha untuk Kementerian Sumber Manusia. Sebelum persaraan beliau dari Perkhidmatan Awam Malaysia pada bulan November 2019, beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha untuk Kementerian Wilayah Persekutuan.

Datuk Seri Hj Saripuddin berkelulusan Sarjana Muda Ekonomi (Kepujian) dari Universiti Malaya, Diploma Lanjutan dalam Pengurusan Awam dari Institut Pentadbiran Awam Negara (INTAN) dan Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Kewangan Korporat) dari University of Hartford, Connecticut, USA.



Tan Sri Mohd Khairul Adib Abd Rahman

(Meletakkan jawatan pada 30 September 2019)

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

Sekembalinya ke tanah air, beliau telah berkhidmat di Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi (MOSTI) dan kemudiannya di Kementerian Pendidikan serta di Suruhanjaya Kebangsaan Malaysia bagi Pertubuhan Pelajaran, Sains, dan Kebudayaan Bangsa-Bangsa Bersatu (UNESCO), dan sebagai Titik Hubungan Negara Malaysia (Malaysian National Point of Contact) bagi Pertubuhan Pendidikan, Saintifik dan Kebudayaan Islam (ISESCO).

Tan Sri Mohd Khairul Adib mempunyai Diploma Pascasiswazah dalam Pengurusan Awam dan juga memegang Ijazah Sarjana dalam Dasar Awam dari Saitama University di Jepun.

Tan Sri Mohd Khairul Adib meletakkan jawatan sebagai anggota Suruhanjaya pada 30 September 2019 dan kini berkhidmat sebagai Ketua Pengarah Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA).



Datuk Isham Ishak

(Berkuatkuasa dari 25 November 2019)

Datuk Isham Ishak kini merupakan Ketua Setiausaha bagi MOT. Beliau sebelum ini merupakan Ketua Setiausaha bagi Kementerian Pelancongan, Kesenian dan Kebudayaan (MOTAC). Sebelum itu, beliau telah memegang jawatan Ketua Setiausaha dan sebelumnya Timbalan Ketua Setiausaha (Perdagangan) di Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI).

Kerjaya Datuk Isham dalam sektor kerajaan bermula pada tahun 1994 di MITI, di mana beliau berkhidmat dalam beberapa bahagian perdagangan dan industri dari aspek antarabangsa dan serantau seperti Pertubuhan Perdagangan Dunia (WTO), Kerjasama Ekonomi Asia-Pasifik (APEC) dan Persatuan Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN). Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Penasihat Menteri di Pejabat MITI Washington D.C. selama lima tahun. Datuk Isham sebelum ini pernah memegang jawatan sebagai Timbalan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) [dan sebelum ini, Ketua Pegawai Operasi (COO)] Syarikat Perusahaan Kecil dan Sederhana (SME Corp. Malaysia).

Datuk Isham memegang Ijazah Sarjana Kesenian dalam Pengurusan Strategik dari Claremont Graduate University, United States of America (USA) dan pernah menghadiri Program Pengurusan dan Kepimpinan Lanjutan Oxford di Oxford University, United Kingdom, serta Program Pengurusan Lanjutan Harvard di Harvard Business School, USA.



Dato' Saiful Anuar Lebai Hussien

(Berkuatkuasa dari 11 Jun 2020)

Dato' Saiful Anuar Lebai Hussien telah dilantik sebagai Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi (EPU) di Jabatan Perdana Menteri (JPM) pada 14 Februari 2020. Beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Hal Ehwal Ekonomi (MEA) pada 22 Oktober 2018, sebelum perubahan pentadbiran Kerajaan dan penstrukturan semula kementerian dan agensi. Sebelum pelantikan beliau sebagai Ketua Setiausaha, beliau berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Dasar) EPU, di bawah Jabatan Perdana Menteri dari 21 Ogos 2017 sehingga 21 Oktober 2018, sebelum EPU dibubarkan berikutan penubuhan MEA. Dato' Saiful juga diamanahkan untuk menyediakan Kajian Separuh

Jangka Rancangan Malaysia Ke-sebelas, iaitu mengenai pembangunan dan kesejahteraan inklusif, pembangunan wilayah dan modal insan.

Dato' Saiful juga pernah berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Pengurusan) bagi Kementerian Kesihatan dari bulan Januari 2015 sehingga bulan Ogos 2017. Beliau mengawasi hal pentadbiran, sumber manusia dan latihan yang berkaitan dengan perkhidmatan kesihatan awam di seluruh Malaysia. Beliau juga terlibat dengan Unit Kerjasama Awam-Swasta (UKAS), di bawah Jabatan Perdana Menteri sebagai Pengarah Kanan Bahagian Dasar dan Pembangunan (April-Disember 2010) dan Pengarah Bahagian Pembangunan Koridor (2009-2010). Sepanjang tempoh beliau di UKAS, beliau bertanggungjawab untuk merumuskan, menerapkan dan memantau pelaksanaan, strategi, pengaturcaraan/projek Unit Kerjasama Publik-Swasta dan pengembangan lima wilayah/koridor pembangunan ekonomi.

Dato' Saiful berkelulusan Ijazah Sarjana Muda Ekonomi dari Universiti Malaya dan Ijazah Sarjana Ekonomi dari Universiti Kebangsaan Malaysia. Beliau juga pemegang Diploma dalam Pengurusan Awam dari INTAN. Selain itu, beliau menduduki beberapa Lembaga seperti Unit Peneraju Agenda Bumiputera (TERAJU), Ekuiti Nasional Berhad (EKUINAS), Putrajaya Corporation (PPJ), Johor Corporation (JCorp) dan Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP).

Datuk Seri Long See Wool

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat selama lebih 34 tahun di MOT, dengan pengkhususan dalam bidang penerbangan. Sepanjang 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 seterusnya dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan).

Jawatan terakhir beliau ialah sebagai Ketua Setiausaha MOT, yang dipegangnya tidak lama sebelum persaraannya pada tahun 2014. Datuk Seri Long memegang pelbagai ijazah dan diploma dari Universiti Malaya dan INTAN.



Dato' Mah Weng Kwai



Dato' Mah Weng Kwai merupakan bekas hakim Mahkamah Tinggi Malaya dan Mahkamah Rayuan. Beliau kini merupakan seorang anggota Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM). Dato' Mah juga adalah bekas ahli Suruhanjaya Pelantikan Kehakiman dan beliau juga telah berkhidmat sebagai Timbalan Pendakwaraya dan Peguam Kanan Persekutuan di Jabatan Peguam Negara. Beliau merupakan bekas Ahli Jawatankuasa Lembaga Kelayakan Profesion Undang-Undang Malaysia dan Lembaga Disiplin Peguambela dan Peguamcara.

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



Dato' Fauziah Yaacob

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

Dato' Fauziah juga pernah berkhidmat sebagai Pengurus Kanan di Kuala Lumpur International Airport Berhad dari tahun 1993 sehingga 1996. Beliau memegang beberapa ijazah sarjana muda dan diploma dari pelbagai institusi termasuk University of Liverpool, Universiti Malaya dan INTAN.



Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim
Pengerusi Eksekutif *(Berkuatkuasa dari 4 Mei 2020)*

Profil mengenai Datuk Seri Hj Saripuddin Hj Kasim boleh didapati di halaman 91 Laporan Tahunan ini.

Azmir Zain
Ketua Pegawai Operasi *(Meletakkan jawatan pada 14 Ogos 2020)*

Selaras dengan peranannya sebagai Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Azmir Zain telah mengetuai pihak pengurusan MAVCOM dalam usaha pembangunan dan pengawalseliaan industri penerbangan Malaysia. Sebelum menyertai MAVCOM, beliau merupakan Pengarah Pelaburan di Khazanah Nasional Berhad di mana beliau menguruskan pelaburan-pelaburan khususnya dalam sektor penerbangan.

Azmir memegang Ijazah Sarjana Muda Sastera Pengajian Undang-Undang dari Oxford dan Sarjana Pentadbiran Perniagaan dari INSEAD. Beliau juga merupakan seorang Akauntan Berkanun Bersekutu dengan Institut Akauntan Berkanun di England dan Wales (ICAEW) dan seorang ahli MIA.





Pushpalatha Subramaniam
Pengarah, Hal Ehwal Pengguna

Pushpalatha Subramaniam mengetuai Bahagian Hal Ehwal Pengguna di MAVCOM. Pushpa menerajui mekanisme penyelesaian bagi aduan pengguna serta inisiatif yang berkaitan dengan peningkatan kesedaran di kalangan pengguna terhadap hak mereka sebagai pengguna dalam sektor perkhidmatan penerbangan. Pushpa juga mengetuai perkembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang dan mengawasi pelaksanaan Rangka Kerja tersebut untuk memastikan bahawa keselesaan penumpang di lapangan terbang dipertingkatkan. Sebelum ini, Pushpa merupakan Naib Presiden Kanan yang bertanggungjawab terhadap pengalaman pelanggan di Malaysia Airlines dan kemudiannya Ketua Pengalaman Pengguna di Standard Chartered Malaysia.

Pushpa berpengalaman selama lebih daripada 25 tahun dalam industri penerbangan dengan kepakaran khusus dalam pengurusan hal-ehwal pengguna. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda dalam bidang Pengurusan dari Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. Beliau juga merupakan ahli lembaga Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) selama lima tahun.

Wan Khatina Nawawi
Pengarah, Ekonomi

Wan Khatina Nawawi menyertai MAVCOM sebagai Pengarah Ekonomi. Beliau merupakan bekas Pengarah Penyelidikan di Institut Penyelidikan Khazanah. Latar belakang Khatina menumpu kepada penyelidikan dan ekonomi dan beliau telah memegang pelbagai jawatan kanan penting seperti Penasihat Ekonomi di MyCC, Pengarah Penyelidikan dan Strategi Pelaburan di Khazanah Nasional Berhad dan Ahli Ekonomi Serantau Kanan Majlis Tindakan Ekonomi Negara (NEAC) di Jabatan Perdana Menteri. Beliau juga merupakan Ahli Ekonomi Serantau di SG Research, sebahagian daripada Kumpulan Perbankan Société Générale.



Khatina mendapat Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dalam Ekonomi Asia dan Sejarah Ekonomi dari Melbourne University, dan memiliki Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan dalam bidang Pentadbiran Awam dari Harvard University, Sarjana Sastera dalam bidang Ekonomi untuk Undang-Undang Persaingan, dan Doktor Falsafah dalam bidang Undang-Undang Persaingan dari King's College di London.



Germal Singh Khera

Pengarah, Pembangunan Penerbangan *(Meletakkan jawatan pada 20 Februari 2020)*

Germal Singh Khera telah mengetuai Unit Pembangunan Penerbangan di MAVCOM sebagai Pengarah sehingga 20 Februari 2020. Beliau dilantik oleh Suruhanjaya sebagai Perunding Penasihat, berkuatkuasa pada 1 Mac 2020. Pengalaman beliau dalam industri penerbangan telah mencecah 34 tahun bersama Malaysia Airlines, dengan jawatannya yang terakhir sebagai Naib Presiden Kanan Bahagian Hal-Ehwal Kerajaan dan Antarabangsa. Pada tahun 2014, Germal menyertai AirAsia Berhad sebagai Ketua Perhubungan Pengawalseliaan dan Lapangan Terbang. Germal juga telah berkhidmat dalam pelbagai jawatankuasa dan lembaga agensi penerbangan termasuk sebagai Ahli Jawatankuasa Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA), Jawatankuasa Aeropolitik Persatuan Syarikat Penerbangan Asia Pasifik (AAPA), Jawatankuasa Pengurusan Oneworld dan Pengerusi Lembaga Perwakilan Penerbangan (Board of Airline Representatives) di Malaysia. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda Sastera (Ekonomi) dari Universiti Malaya dan Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Pemasaran) dari London University.

Wizan Wan Nawang

Pengarah, Kewangan dan Perkhidmatan Korporat *(Meletakkan jawatan pada 31 Julai 2020)*

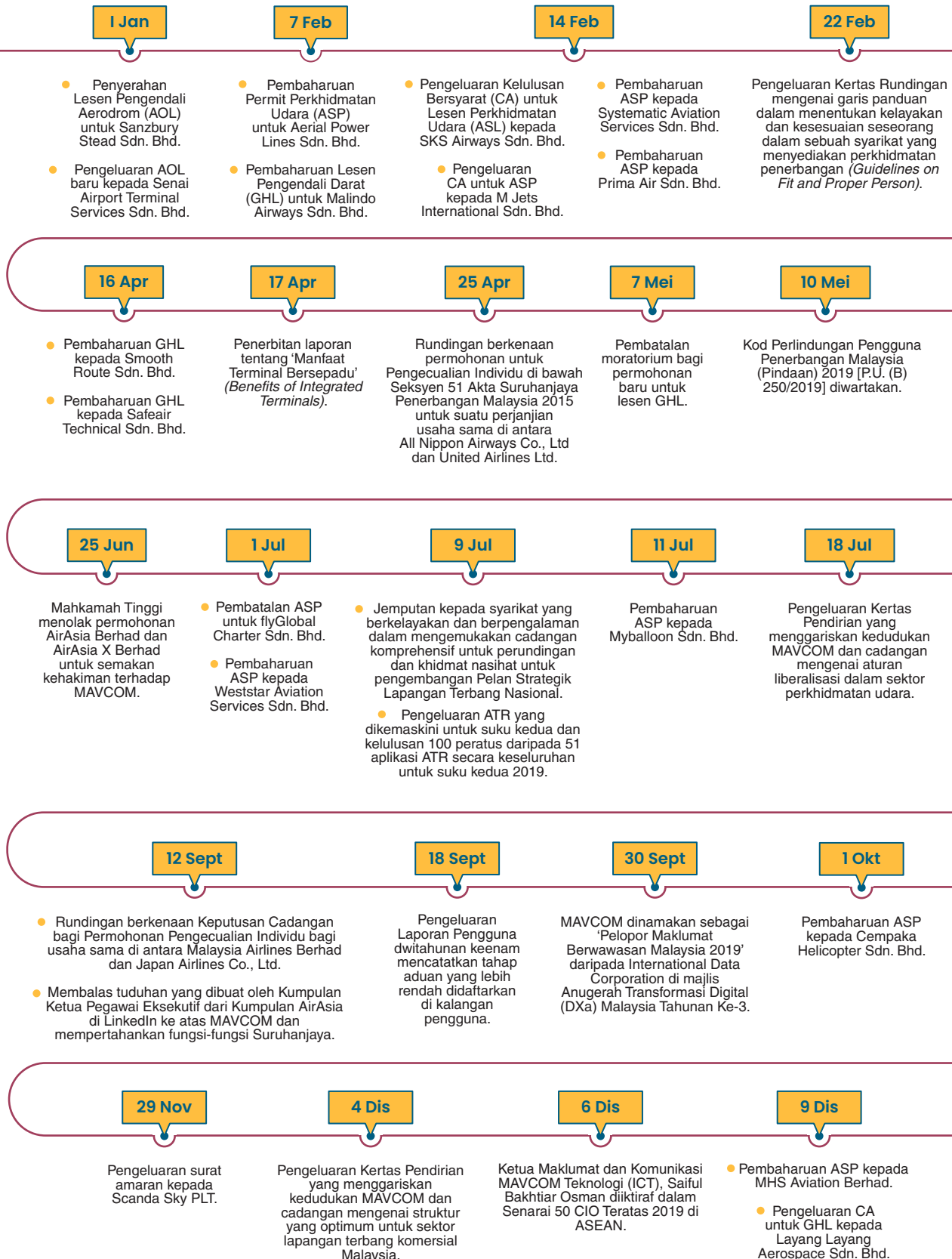
Wizan telah mengetuai Unit Kewangan dan Perkhidmatan Korporat MAVCOM, dan mengawasi urusan kewangan MAVCOM serta fungsi perkhidmatan Suruhanjaya termasuk bahagian pengurusan sumber manusia. Sebelum menyertai MAVCOM, Wizan merupakan Pengurus Kanan Kecemerlangan Perniagaan dan Kecemerlangan Berterusan Nestlé (NCE) di Nestlé Products Sdn. Bhd., di mana beliau bertanggungjawab untuk memaparkan dan menyelaraskan strategi dan inisiatif dalam Bahagian Kewangan dan Kawalan NCE Nestlé. Sepanjang perkhidmatan Wizan di syarikat Nestlé selama lebih daripada 20 tahun, beliau menyumbangkan kepakarannya dalam bidang kewangan dan pengurusan kepada Unit Audit Dalaman dan Unit Perniagaan Aiskrim dan Makanan Sejuk. Beliau seterusnya ditugaskan ke Manila, Filipina selama empat tahun, di mana beliau menguruskan Perkhidmatan Kewangan untuk zon Asia, Oceania, Afrika dan Timur Tengah Nestlé di AOA Perkhidmatan Perniagaan Nestlé, Manila.

Wizan memegang Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dari Murdoch University dan Diploma Pascasiswazah dalam bidang Pengkomputeran Perniagaan dari Edith Cowan University di Perth, Australia.



Indeks

Pencapaian Utama MAVCOM pada Tahun 2019



28 Feb

- Pengeluaran CA untuk ASP kepada Admal Sdn. Bhd.
- Pengeluaran tempoh lanjutan CA untuk ASP kepada Jets Asia Sdn. Bhd.
- Pengeluaran CA untuk ASP kepada Berjaya Air Sdn. Bhd.

4 Mac

Menteri Pengangkutan melantik semula Dato' Mah Weng Kwai, Datuk Seri Long See Wool dan Dato' Fauziah Yaacob sebagai anggota Suruhanjaya MAVCOM dengan tambahan jangka masa selama tiga tahun.

20 Mac

Menerbitkan Laporan Pengguna edisi kelima yang memberikan gambaran menyeluruh mengenai aduan ke atas syarikat penerbangan dan lapangan terbang.

1 Apr

Pembatalan ASP untuk Airod Sdn. Bhd.

3 Apr

Memperuntukan 53 Hak Trafik Udara (ATR) kepada syarikat penerbangan tempatan Malaysia.

14 Mei

- Pembaharuan GHL kepada MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
- Pembaharuan GHL kepada D'viation Technics Sdn. Bhd.
- Pembaharuan GHL kepada Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.

- Pembaharuan GHL kepada Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
- Maklum balas mengenai permohonan semakan kehakiman terhadap Suruhanjaya oleh AirAsia Berhad dan AirAsia X Berhad.

15 Mei

Penerbitan Laporan Industri dwitahunan edisi keempat dikenali sebagai **Waypoint** membincangkan prospek industri penerbangan dan juga analisis struktur dan prestasi industri.

24 Mei

Penghapusan caj tersembunyi untuk perjalanan udara melalui pindaan baharu bagi Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC).

18 Jun

Pengeluaran Kertas Rundingan Kedua berkenaan 'Rangka Kerja Caj Aeronautik'.

19 Jul

Rundingan berkenaan Keputusan Cadangan bagi Permohonan Pengecualian Individu di antara Singapore Airlines Limited dan Deutsche Lufthansa AG.

1 Sept

- Pengeluaran CA untuk GHL kepada ExecuJet Handling Services Sdn. Bhd.
- Pembaharuan ASL kepada AirAsia X Berhad.
- Pengeluaran CA lanjutan untuk ASP ke Executive Jets Asia Sdn. Bhd.
- Pembaharuan ASL kepada Flyfirefly Sdn. Bhd.
- Pengeluaran CA lanjutan untuk GHL kepada MAB Kargo Sdn. Bhd.
- Pembaharuan ASL kepada Malindo Airways Sdn. Bhd.

10 Sept

Bayaran penalti terhadap AirAsia, AirAsia X dan MA Sepang kerana mengenakan caj penggunaan kad kredit, kad debit dan fi pemrosesan perbankan dalam talian secara berasingan daripada tambang asas yang bertentangan dengan garis panduan MACPC.

3 Okt

Melancarkan ATR suku ketiga yang dikemaskini, merekodkan peruntukan ATR oleh Suruhanjaya untuk sektor penerbangan awam Malaysia.

21 Okt

Menjawab permasalahan dari surat AirAsia yang berkaitan dengan kekerapan penggiliran panjang di kaunter imigresen klia2.

23 Okt

- Pengeluaran CA lanjutan untuk ASP kepada Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
- Pengeluaran CA untuk GHL kepada Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.

8 Nov

Rundingan berkenaan Permohonan untuk Pengecualian Individu bagi usaha sama di antara Malaysia Airlines Berhad dan Singapore Airlines Limited.

28 Nov

Pembaharuan ASL kepada Raya Airways Berhad.

10 Dis

Penerbitan Laporan Industri dwitahunan edisi kelima, **Waypoint**. Laporan ini menjelaskan gambaran keseluruhan prestasi sektor penerbangan Malaysia untuk separuh pertama 2019 serta prospek untuk 2020.

11 Dis

Kementerian Pengangkutan (MOT) telah mengumumkan cadangan inisiatif rasionalisasi badan pengawalseliaan penerbangan di bawah satu entiti.

17 Dis

Pembaharuan ASL kepada MASwings Sdn. Bhd.



Penyata Kewangan



SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2019 dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut, ringkasan polisi perakaunan yang signifikan dan nota kepada penyata kewangan seperti dinyatakan pada muka surat 4 hingga 23 telah diaudit oleh wakil saya.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2019 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS), Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 (Akta A1559).

Asas Kepada Pendapat

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 Mengenalinya

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

Tanggungjawab Anggota Suruhanjaya Terhadap Penyata Kewangan

Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab terhadap penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS), Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 (Akta A1559). Anggota Suruhanjaya juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 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. Mengetahui dan menilai risiko salah nyata ketara dalam penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman.
- b. Memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Suruhanjaya Penerbangan Malaysia.
- c. Menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Anggota Suruhanjaya.
- d. Membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Anggota Suruhanjaya dan berdasarkan bukti audit yang diperolehi, 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 diperolehi sehingga tarikh Sijil Juruaudit.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia memberi gambaran yang saksama.

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

Hal-hal Lain

Sijil ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya berdasarkan 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.



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

PUTRAJAYA
14 OGOS 2020



PENYATA Pengerusi dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Kami, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim dan Dato' Fauziah binti Yaacob, yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Anggota **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Anggota Suruhanjaya, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA** pada **31 DISEMBER 2019** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM
Pengerusi Eksekutif

Date: 14 OGOS 2020
Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Anggota Suruhanjaya

Date: 14 OGOS 2020
Kuala Lumpur

PERAKUAN BERKANUN

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

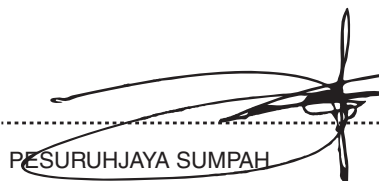
Saya, Abdul Kadir Bin Mohamed Abd Salam, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran 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 Akaun Berkanun, 1960.



ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Sebenarnya dan sesungguhnya diakui oleh penama di atas di Kuala Lumpur pada 14 Ogos 2020.

Di hadapan saya:


PESURUHJAYA SUMPAN


W 670
AZRIN BIN DARUS
1/1/2019 - 31/12/202

A-1-6B, Jalan 12/144A
Taman Bukit Cheras
56000 Cheras, Kuala Lumpur

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN PADA 31 DISEMBER 2019

	Nota	2019 RM	2018 RM
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	5	703,487	1,344,916
Aset tak ketara	6	476,928	400,403
Jumlah aset bukan semasa		1,180,415	1,745,319
ASET SEMASA			
Tunai dan kesetaraan tunai	7	44,327,300	23,766,454
Caj belum terima		8,799,028	8,456,402
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	8	1,835,005	1,260,613
Jumlah aset semasa		54,961,333	33,483,469
JUMLAH ASET		56,141,748	35,228,788
RIZAB			
Lebihan terkumpul		55,241,432	33,470,161
		55,241,432	33,470,161
LIABILITI SEMASA			
Liabiliti pajakan	9	-	25,264
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	10	864,529	1,692,338
Peruntukan cukai		35,787	41,025
Jumlah liabiliti semasa		900,316	1,758,627
JUMLAH SEMASA		900,316	1,758,627
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		56,141,748	35,228,788

PENYATA PRESTASI KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

		Nota	2019 RM	2018 RM
PENDAPATAN				
Urus niaga bukan pertukaran	Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan		46,747,851	24,768,760
	Penalti		1,579,889	320,000
Urus niaga pertukaran	Pendapatan faedah		1,332,130	1,130,181
	Pulangan Cukai Barang dan Perkhidmatan daripada Kastam		1,339,365	-
	Keuntungan pelupusan aset		5,162	7,998
	Perbelanjaan lain		2,988	3,257
Jumlah pendapatan			51,007,385	26,230,196
Pelunasan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam		11	240,135,278	185,265,411
			291,142,663	211,495,607
PERBELANJAAN				
Perbelanjaan kakitangan		12	(13,435,837)	(14,344,369)
Perbelanjaan operasi lain		13	(15,511,664)	(11,393,251)
Jumlah perbelanjaan			(28,947,501)	(25,737,620)
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam		11	(240,135,278)	(185,265,411)
Kos pembiayaan			(1,946)	(9,182)
Lebihan sebelum cukai			22,057,938	483,394
Perbelanjaan cukai		14	(286,667)	(243,200)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI			21,771,271	240,194

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

		2019 RM	2018 RM
LEBIHAN TERKUMPUL			
Pada 1 Januari		33,470,161	33,229,967
Lebihan selepas cukai tahun semasa		21,771,271	240,194
Pada 31 Disember		55,241,432	33,470,161

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

		2019 RM	2018 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI			
Lebihan sebelum cukai		22,057,938	483,394
	Susut nilai hartanah dan peralatan	687,378	770,990
	Pelunasan aset tak ketara	228,924	357,585
Pelarasan bagi	Kos pembiayaan	1,946	9,182
	Keuntungan pelupusan aset	(5,162)	(7,998)
	Perbelanjaan hartanah dan peralatan	-	2,715
Lebihan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja		22,971,024	1,615,868
	Caj belum terima	(342,626)	(8,456,402)
Perubahan dalam modal kerja	Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	(574,392)	588,823
	Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	(827,809)	(888,103)
Tunai bersih daripada aktiviti operasi		21,226,197	(7,139,814)
Bayaran cukai		(291,905)	(525,175)
Tunai bersih daripada aktiviti operasi		20,934,292	(7,664,989)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN			
Pembelian hartanah dan peralatan		(46,798)	(280,882)
Pembelian aset tak ketara		(305,449)	(226,632)
Hasil pelupusan aset		6,011	110,000
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan		(346,236)	(397,514)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN			
Faedah yang dibayar ke atas liabiliti pajakan		(1,946)	(9,182)
Pembayaran balik liabiliti pajakan		(25,264)	(127,768)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pembiayaan		(27,210)	(136,950)
PENINGKATAN/(PENURUNAN) BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI		20,560,846	(8,199,453)
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN		23,766,454	31,965,907
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN		44,327,300	23,766,454

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN AMAUN SEBENAR BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

	Amaun Bajet			
2019	Asal RM	Akhir RM	Amaun Sebenar RM	Perbezaan RM
PENDAPATAN				
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	240,135,278	240,135,278	240,135,278	-
Jumlah	240,135,278	240,135,278	240,135,278	
PERBELANJAAN				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	240,135,278	240,135,278	240,135,278	-
Jumlah	240,135,278	240,135,278	240,135,278	

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

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

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

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 13 Ogos 2020.

2 ASAS PENYEDIAAN

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

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

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

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING

3.1 Hartanah dan peralatan

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

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

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.

3.3 Rosotnilai aset bukan kewangan

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

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

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

3.4 Tunai dan kesetaraan tunai

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

3.5 Cukai pendapatan

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

3.6 Peruntukan

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

3.7 Pengiktirafan pendapatan

- Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran

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

(a) Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan

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

(b) Penalti

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

- Hasil daripada urus niaga pertukaran

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

(a) Pendapatan faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kadar faedah efektif.

3.8 Manfaat pekerja

(a) Manfaat pekerja jangka pendek

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

(b) Manfaat pasca-pekerjaan — Pelan caruman ditentukan

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

3.9 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.

4 PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN

4.1 Pertimbangan dan andaian digunakan

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

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

4.2 Ketidakpastian anggaran

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

- Susut nilai hartanah dan peralatan

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

- Pengukuran peruntukan

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

5 HARTANAH DAN PERALATAN

2019	Pengubahsuaian	Kenderaan bermotor	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	Peralatan komputer	JUMLAH
	RM	RM	RM	RM	RM
KOS					
Pada 1 Januari 2019	362,057	311,447	2,369,013	323,210	3,365,727
Tambahan	33,880	-	12,918	-	46,798
Pelupusan	-	-	-	(150,555)	(150,555)
Pada 31 Disember 2019	395,937	311,447	2,381,931	172,655	3,261,970
SUSUT NILAI TERKUMPUL					
Pada 1 Januari 2019	296,043	90,169	1,386,153	248,446	2,020,811
Susut nilai semasa	54,536	62,289	514,927	55,626	687,378
Pelupusan	-	-	-	(149,706)	(149,709)
Pada 31 Disember 2019	350,579	152,458	1,901,080	154,366	2,558,483
NILAI BUKU BERSIH					
Pada 31 Disember 2019	45,358	158,989	480,851	18,289	703,487

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

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

6 ASET TAK KETARA

2019

KOS

	Perisian komputer RM	Kerja dalam pelaksanaan RM	JUMLAH RM
Pada 1 Januari 2019	1,160,028	149,213	1,309,241
Tambahan	96,036	209,413	305,449
Dipindahkan ke perisian komputer	173,423	(173,423)	-
Pada 31 Disember 2019	1,429,487	185,203	1,614,690

PELUNASAN TERKUMPUL

Pada 1 Januari 2019	908,838	-	908,838
Pelunasan semasa	228,924	-	228,924
Pada 31 Disember 2019	1,137,762	-	1,137,762

NILAI BUKU BERSIH

Pada 31 Disember 2019	291,725	185,203	476,928
-----------------------	---------	---------	---------

2018

KOS

Pada 1 Januari 2018	1,082,609	-	1,082,609
Tambahan	77,419	149,213	226,632
Pada 31 Disember 2018	1,160,028	149,213	1,309,241

PELUNASAN TERKUMPUL

Pada 1 Januari 2018	551,253	-	551,253
Pelunasan semasa	357,585	-	357,585
Pada 31 Disember 2018	908,838	-	908,838

NILAI BUKU BERSIH

Pada 31 Disember 2018	251,190	149,213	400,403
-----------------------	---------	---------	---------

7 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2019 RM	2018 RM
Tunai dan baki bank	1,442,901	2,923,051
Deposit dengan bank berlesen	42,884,399	20,843,403
	44,327,300	23,766,454

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Februari 2020 dan Ogos 2020 (2018: antara Januari 2019 dan Jun 2019) dan kadar faedah antara 3.40% ke 4.00% (2018: antara 3.87% ke 4.00%).

8 DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2019 RM	2018 RM
Deposit	498,933	488,933
Bayaran terdahulu	565,046	549,598
Faedah belum terima	771,026	222,082
	<u>1,835,005</u>	<u>1,260,613</u>

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

9 LIABILITI PAJAKAN

	2019 RM	2018 RM
Amaun dibawa bersih termasuk kelas hartanah dan peralatan - Kenderaan bermotor:	-	69,237
LIABILITI PAJAKAN SEMASA		
Pada awal tempoh	-	96,683
Pelupusan	-	(48,866)
Pembayaran balik	-	(78,902)
Pindahan daripada liabiliti pajakan bukan semasa	-	56,349
Baki pada 31 Disember	-	25,264
BAYARAN PAJAKAN MASA HADAPAN YANG PERLU DIBAYAR:		
Tidak lewat daripada satu tahun	-	27,303
Lebih daripada satu tahun hingga lima tahun	-	-
JUMLAH BAYARAN PAJAKAN MINIMUM MASA HADAPAN	-	27,303
TOLAK: CAJ PEMBIAYAAN MASA HADAPAN	-	(2,039)
NILAI KINI BAYARAN PAJAKAN	-	25,264

10 PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2019 RM	2018 RM
Perbelanjaan terakru	646,481	1,561,652
Pemiutang lain	218,048	130,686
	<u>864,529</u>	<u>1,692,338</u>

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

11 PELUNASAN DAN PERBELANJAAN KUMPULAN WANG PERKHIDMATAN AWAM

Sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2019, MAVCOM telah menerima peruntukan sebanyak RM240,135,278 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 2019 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 inbois 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

	2019 RM	2018 RM
Gaji dan elaun	10,077,377	11,428,517
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,556,471	1,694,090
Latihan kepada kakitangan	909,622	479,041
Manfaat kakitangan	892,367	742,721
	<u>13,435,837</u>	<u>14,344,369</u>

13 PERBELANJAAN OPERASI LAIN

	2019 RM	2018 RM
KOS PENUBUHAN		
Susut nilai hartanah dan peralatan	687,378	770,990
Pelunasan aset tak ketara	228,924	357,585
Sewa premis	1,364,316	1,330,208
Perbelanjaan utiliti	110,352	106,461
	<u>2,390,970</u>	<u>2,565,244</u>
PERBELANJAAN PENTADBIRAN DAN UMUM		
Fi profesional	7,143,735	4,161,258
Lesen dan caj	1,925,966	700,125
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	522,548	895,374
Perbelanjaan komunikasi	253,813	197,631
Percetakan dan alat tulis	208,467	199,608

PERBELANJAAN PENTADBIRAN DAN UMUM (sambungan)

	2019 RM	2018 RM
Perjalanan dan penginapan	1,106,640	1,109,070
Buku dan langganan	647,130	494,242
Penyelenggaraan dan sokongan IT	230,717	146,218
Kempen promosi dan kesedaran	355,867	452,820
Cukai perkhidmatan	183,176	-
Cukai pegangan	84,436	107,694
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	458,199	363,967
	13,120,694	8,828,007
JUMLAH PERBELANJAAN OPERASI LAIN	15,511,664	11,393,251

14 PERBELANJAAN CUKAI

	2019 RM	2018 RM
PERBELANJAAN CUKAI PENDAPATAN SEMASA	286,667	243,200
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:		
Lebihan sebelum cukai	22,057,938	483,394
Cukai atas pendapatan berkanun pada kadar sebanyak 24%	5,293,905	116,015
Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(11,920,105)	(6,023,222)
Kesan cukai bagi		
Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	6,947,867	6,179,232
Pendapatan tertakluk pada kadar cukai rendah	(35,000)	(30,000)
Kurangan peruntukan pada tahun sebelum	-	1,175
PERBELANJAAN CUKAI	286,667	243,200

15 KOMITMEN LIABILITI

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

	2019 RM	2018 RM
BAYARAN PAJAKAN MINIMUM MASA HADAPAN		
Tidak lebih daripada satu tahun	1,463,227	1,392,612
Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	1,453,691	2,771,076
JUMLAH KOMITMEN PAJAKAN PERLU DIBAYAR	2,916,918	4,163,688
PEMBAYARAN PAJAKAN DIAMBILKIRA SEBAGAI PERBELANJAAN	1,472,610	1,345,061

16 KOMITMEN MODAL

	2019 RM	2018 RM
Diluluskan dan dikontrakkan	119,373	50,670

17 ANGGOTA PENGURUSAN UTAMA

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

	2019 RM	2018 RM
Jumlah ganjaran	566,458	1,238,222
Bilangan anggota pengurusan utama	5	5

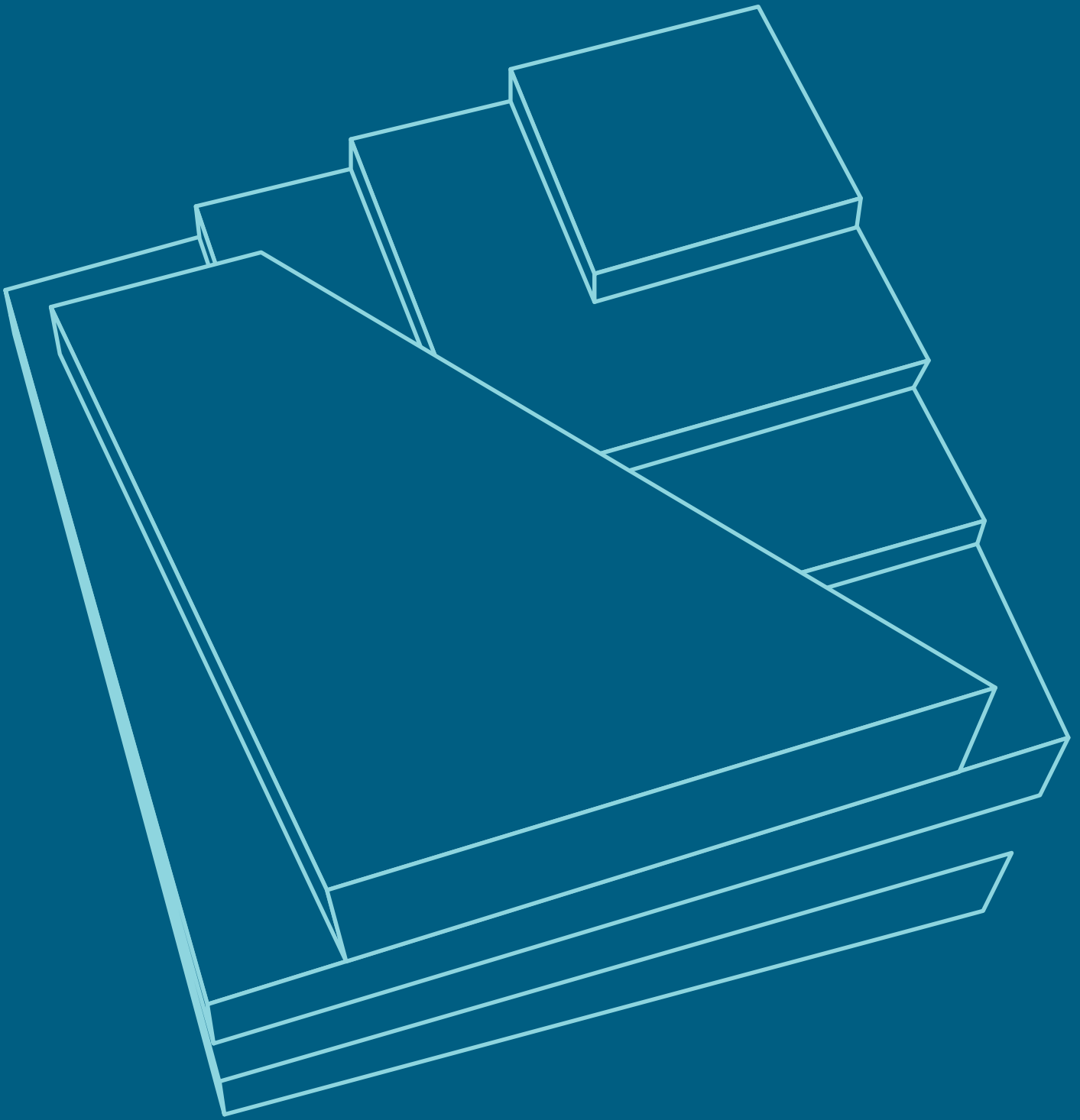
18 RASIONALISASI BADAN-BADAN BERKANUN DI DALAM INDUSTRI PENERBANGAN

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

19 PERISTIWA SELEPAS TARIKH PELAPORAN

Berdasarkan MPSAS 14, peristiwa selepas tarikh pelaporan ialah peristiwa yang memuaskan dan tidak memuaskan yang berlaku di antara tarikh pelaporan dan tarikh penyata kewangan disahkan untuk penerbitan. Antara dua jenis peristiwa yang boleh dikenalpasti adalah peristiwa yang membuktikan keadaan yang wujud pada tarikh pelaporan (peristiwa perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan) dan peristiwa yang menunjukkan keadaan yang wujud selepas tarikh pelaporan (peristiwa tidak perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan).

Pada 16 Mac 2020, Kerajaan Malaysia telah mengumumkan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) berikutan pandemik Corona Virus (Covid-19). Peringkat awal PKP adalah daripada 18 Mac 2020 sehingga 31 Mac 2020. Tempoh PKP telah dipanjangkan sehingga 28 April 2020 dan seterusnya dilaksanakan dalam beberapa fasa sehingga 31 Ogos 2020. Hal ini walau bagaimanapun adalah peristiwa tidak perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan MAVCOM kerana ia tidak memberi sebarang kesan terhadap angka yang telah dilaporkan sehingga tahun kewangan berakhir 31 Disember 2019.



Malaysian Aviation Commission

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

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