

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2017

Laporan Tahunan



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Isi Kandungan

2

*Pencapaian Utama
MAVCOM*

4

Mengenai Suruhanjaya

5

*Tugas dan Fungsi
Suruhanjaya*

6

*Misi dan Nilai-nilai
Suruhanjaya*

7

Keanggotaan Suruhanjaya

8

Jawatankuasa

10

*Perutusan Pengerusi
Eksekutif*

14

*Ulasan Berkenaan Operasi
oleh Ketua Pegawai Operasi*

29

Penyata Kewangan

55

Indeks

119

Anggota Suruhanjaya

129

Pengurusan Kanan

2 PENCAPAIAN UTAMA MAVCOM



9 Januari

Mahkamah Sesyen Sepang mendapati Suasa Airlines Sdn. Bhd. bersalah kerana beroperasi tanpa Permit Perkhidmatan Udara (ASP) yang sah dan dikenakan denda sebanyak RM380,000.



17 - 19 Mac

Menyertai Pameran Persatuan Ejen-Ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA Fair) peringkat kebangsaan dengan matlamat untuk mendidik para pengguna mengenai hak mereka sebagai pengguna penerbangan.

18 April

Penerbitan Laporan Pengguna MAVCOM yang pertama.

14 Julai

Menerbitkan Kertas Rundingan mengenai Pendekatan Pengawalseliaan terhadap Kualiti Perkhidmatan Lapangan-lapangan Terbang di Malaysia untuk maklum balas industri dan orang ramai.

23 Ogos

Melengkapkan kajian ke atas Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) dan dibentangkan kepada Kementerian Pengangkutan untuk cadangan dan maklum balas.



12 Januari

MAVCOM mengeluarkan kenyataan media mengenai pampasan bagi penumpang yang dilarang menaiki pesawat atau syarikat penerbangan yang mengambil tempahan berlebihan.

21 - 25 Mac

Menyertai Pameran Maritim dan Aeroangkasa Antarabangsa Langkawi 2017 (LIMA).

7 Jun

YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid (Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi di Jabatan Perdana Menteri) menggantikan YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff sebagai Anggota Suruhanjaya.



15 Ogos

Penerbitan Laporan Industri yang pertama iaitu *Waypoint* dan Laporan Teknikal mengenai Pegganda Sektor Penerbangan.

Sehingga 31 Disember 2017, Suruhanjaya telah meluluskan sejumlah:

- 3 Lesen Perkhidmatan Udara
- 10 Permit Perkhidmatan Udara
- 1 Lesen Pengendali Aerodrom
- 160 Pemberian hak trafik udara antarabangsa kepada syarikat penerbangan Malaysia
- 50 Pemberian hak trafik udara domestik kepada syarikat penerbangan Malaysia

24 Ogos

Menerbitkan Kertas Rundingan berkenaan Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) bagi lapangan-lapangan terbang di Malaysia bagi mendapatkan maklum balas industri dan orang ramai.

27 September

Memperbaharui Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) untuk Malindo Airways.

Memperbaharui Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) untuk MASwings.

30 November

Mengumumkan penyamarataan penuh bagi Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) di lapangan terbang di seluruh Malaysia.

Mengeluarkan Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) kepada Raya Airways.

**13 Disember**

Mengeluarkan Kertas Rundingan mengenai Draf Garis Panduan berkenaan Takrif Pasaran Perkhidmatan Penerbangan, Perjanjian Antipersaingan dan Penyalahgunaan Kedudukan Dominan untuk maklum balas industri dan orang ramai.

8 - 21 September

Menjalankan kaji selidik tahunan untuk mengenal pasti tahap kesedaran pengguna mengenai hak-hak penumpang perkhidmatan penerbangan dan tahap kepuasan penumpang terhadap perkhidmatan penerbangan di Malaysia.

16 Oktober

Menerbitkan Laporan Pengguna kedua dan mengumumkan perkembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang (QoS Lapangan Terbang) MAVCOM.

**5 Disember**

Pembentangan Laporan Tahunan MAVCOM 2016 di Parlimen.

18 Disember

Parlimen meluluskan Pindaan kepada Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

28 Disember

Pewartaan Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) (Pindaan) 2017.

Dari 1 Januari sehingga 31 Disember 2017, pihak Suruhanjaya telah:

- Menerima 1,356 aduan
- Berjaya menangani dan menyelesaikan 99.6 peratus aduan tersebut

4

MENGENAI SURUHANJAYA



Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM atau Suruhanjaya) merupakan sebuah badan bebas yang ditubuhkan di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. Setelah MAVCOM ditubuhkan pada 1 Mac 2016, kawalan selia dari aspek ekonomi industri penerbangan awam Malaysia dan perlindungan hak-hak pengguna penerbangan telah diletakkan di bawah bidang kuasa Suruhanjaya. Sebelum penubuhan MAVCOM, aspek ekonomi dikendalikan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia (MoT) dan Jabatan Penerbangan Awam (DCA).

Melalui Akta 771, Suruhanjaya diberikan kuasa untuk membuat keputusan secara bebas. Suruhanjaya juga berfungsi sebagai penasihat bebas kepada MoT berhubung perihal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam.

SIAPAKAH KAMI

Peranan MAVCOM adalah berlainan daripada peranan MoT dan DCA. MoT bertanggungjawab untuk menggubal dasar utama serta mengendalikan hubungan antara kerajaan dan kerajaan lain termasuklah menerajui rundingan dua hala atau pelbagai hala berhubung hak trafik udara, manakala DCA pula akan terus mengawal selia aspek teknikal dan keselamatan industri penerbangan awam di Malaysia.

**Nota: Berkuat kuasa 19 Februari 2018, DCA dikenali sebagai Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM).*

TUGAS DAN FUNGSI SURUHANJAYA

5

Fungsi MAVCOM seperti yang termaktub di dalam Akta 771 adalah meliputi tetapi tidak terhad kepada yang berikut:

Pengeluaran lesen komersial untuk perkhidmatan pengangkutan udara, operasi pengendalian darat dan lapangan terbang

MAVCOM bertanggungjawab untuk mengeluarkan Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) bagi perjalanan berjadual yang tetap seperti penerbangan komersial, dan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) untuk penerbangan yang tidak berjadual seperti penerbangan sewa khas. Suruhanjaya juga mengeluarkan Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) untuk pengendali-pengendali lapangan terbang dan Lesen Pengendalian Darat (GHL) untuk mereka yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia.

Menyelia hal-hal yang berkait dengan persaingan yang wujud dalam industri penerbangan

Mulai 1 Mac 2016, sebarang isu yang berkaitan dengan persaingan berhubung perkhidmatan penerbangan di Malaysia adalah terletak di bawah seliaan MAVCOM [ditadbir secara eksklusif di bawah Akta 771, khususnya Bahagian 7 – VII (Persaingan)].

Mentadbir, memperuntuk dan menguruskan hak-hak trafik udara

Hak trafik udara (ATR) yang diperuntukan oleh MAVCOM merupakan suatu bentuk kelulusan kepada syarikat syarikat penerbangan Malaysia yang menawarkan perkhidmatan penerbangan berjadual untuk membawa penumpang, mel atau kargo ke atau dari Malaysia. Penguntukan ATR adalah berdasarkan permohonan yang dibuat oleh syarikat penerbangan dengan mengambil kira pelbagai faktor termasuk hak trafik sedia ada.

Memantau penguntukan slot untuk pengendali perkhidmatan pengangkutan udara

MAVCOM bertanggungjawab untuk memantau dan menyelia proses penguntukan slot.

Mentadbir dan menguruskan obligasi perkhidmatan awam

MAVCOM diberi kuasa untuk mentadbir dan menguruskan obligasi perkhidmatan awam di Malaysia.

Contoh utama ialah Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) yang menyediakan jaringan hubungan melalui udara bagi kawasan-kawasan yang terpencil, kurang penduduk, atau bahagian-bahagian yang mempunyai isu perhubungan yang signifikan di Sabah dan Sarawak.

Menyediakan suatu mekanisme perlindungan bagi semua pengguna industri penerbangan awam di Malaysia

Salah satu objektif utama MAVCOM ialah perlindungan hak-hak dan kepentingan pengguna penerbangan untuk memastikan hak-hak tersebut sentiasa dilindungi dan berkembang. Selaras dengan penubuhan MAVCOM, peraturan-peraturan perlindungan pengguna yang baru telah dikeluarkan bagi memanfaatkan pengguna secara langsung, serta mewujudkan suatu platform eksklusif kepada mereka untuk menyalurkan sebarang aduan sekiranya mereka tidak berpuas hati terhadap tahap perkhidmatan penerbangan yang disediakan oleh pengendali perkhidmatan penerbangan.

Menyediakan mekanisme bagi penyelesaian pertikaian di antara pengendali perkhidmatan penerbangan

Sebagai suatu alternatif terhadap kaedah-kaedah penyelesaian pertikaian yang sedia ada, Akta 771 memberikan ruang kepada pengendali perkhidmatan penerbangan untuk merujuk sebarang isu pertikaian mereka kepada MAVCOM bagi tujuan penyelesaian.

Penetapan caj perkhidmatan penerbangan

MAVCOM mempunyai kuasa untuk mengkaji dan menetapkan caj bagi industri penerbangan awam yang turut merangkumi penetapan Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), yang merupakan salah satu caj penerbangan yang termaktub di bawah Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016.

Penasihat kepada Menteri Pengangkutan tentang perkara yang berkait dengan industri penerbangan awam daripada perspektif ekonomi

MAVCOM bertanggungjawab untuk memberi nasihat kepada Menteri Pengangkutan Malaysia mengenai perihal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia.

6

MISI DAN NILAI-NILAI SURUHANJAYA

MISI

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

NILAI-NILAI

Kewibawaan

Kami mematuhi tahap etika tertinggi dalam semua perkara yang kami laksanakan

Profesionalisme

Kami sentiasa menjalankan tanggungjawab kami secara profesional

Kesaksamaan

Kami melaksanakan tugas kami secara adil, bebas dan saksama tanpa berpihak kepada mana-mana pihak

KEANGGOTAAN SURUHANJAYA

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia [Akta 771] memperuntukkan bahawa keanggotaan Suruhanjaya hendaklah terdiri daripada:

- Pengerusi Eksekutif, yang dilantik oleh Perdana Menteri;
- dua orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi Jabatan Perdana Menteri (berdasarkan penjawatan mereka); dan
- tidak kurang daripada empat tetapi tidak lebih daripada enam orang anggota lain (dilantik oleh Menteri Pengangkutan selepas berunding dengan Perdana Menteri).

Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak 11 kali pada tahun 2017.

Kehadiran anggota Suruhanjaya ke mesyuarat-mesyuarat yang diadakan sepanjang tahun 2017 adalah seperti berikut:

YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara)	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim	Hadiri 7 mesyuarat
YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff*	Hadiri 4 daripada 5 mesyuarat
YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid*	Hadiri 2 daripada 6 mesyuarat
YBhg. Dato' Mah Weng Kwai	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung	Hadiri 9 mesyuarat
YBhg. Datuk Seri Long See Wool	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob	Hadiri 9 mesyuarat
YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin	Hadiri 10 mesyuarat
YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi	Hadiri 9 mesyuarat

**YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff bersara sebagai Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi dan telah diganti oleh YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid berkuat kuasa 7 Jun 2017.*

8

JAWATANKUASA

Seksyen 12(1) Akta 771 memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk menubuhkan apa-apa jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau suai manfaat untuk membantu Suruhanjaya dalam melaksanakan fungsinya. Suruhanjaya juga diberi kuasa untuk mewakilkan fungsi dan kuasanya kepada seorang anggota Suruhanjaya atau suatu Jawatankuasa (mengikut seksyen 20(1) Akta 771). Apa-apa fungsi atau kuasa yang diwakilkan hendaklah dijalankan dan dilaksanakan atas nama dan bagi pihak Suruhanjaya dan fungsi atau kuasa yang diwakilkan tersebut tidak menghalang Suruhanjaya daripada menjalankan fungsi atau kuasa tersebut pada bila-bila masa. Suruhanjaya boleh melantik mana-mana anggotanya untuk menjadi Pengerusi Jawatankuasa dan juga boleh melantik sesiapa untuk menjadi anggota kepada mana-mana Jawatankuasa yang telah ditubuhkan.

Jadual di bawah menunjukkan Jawatankuasa dan fungsi-fungsi setiap Jawatankuasa yang telah ditubuhkan oleh Suruhanjaya:

Jawatankuasa	Ringkasan Fungsi	Anggota Jawatankuasa
Jawatankuasa Audit & Risiko	Menyelia laporan kewangan, pengurusan kewangan, belanjawan, pengawasan dalaman, pengurusan risiko, pematuhan regulatori, audit dalaman dan luaran Suruhanjaya.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad*
Jawatankuasa Penamaan & Pampasan	Menilai calon untuk semua jawatan pengurusan atasan serta merangka dan menaksir pakej ganjaran dan emolumen untuk pihak Pengurusan.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob
Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara	<p>Menilai keputusan yang dicadangkan oleh pihak Pengurusan berkenaan dengan permohonan lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendalian darat dan lesen pengendali aerodrom sebelum memberikan saranan untuk kelulusan muktamad oleh Suruhanjaya.</p> <p>Menilai cadangan pihak Pengurusan berkaitan penguntukan hak trafik udara yang baru dan yang sedia ada untuk kelulusan muktamad oleh Suruhanjaya.</p>	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Long See Wool <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi • Azmir Zain

Jawatankuasa	Ringkasan Fungsi	Anggota Jawatankuasa
Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi	Menyelia dan menilai cadangan oleh pihak Pengurusan berkenaan perkara-perkara yang diperuntukan di bawah Bahagian VII (Persaingan) Akta 771 serta memberi nasihat, cadangan dan panduan mengenai hal ehwal ekonomi dan laporan semakan pasaran perkhidmatan penerbangan.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai • YBhg. Datuk Seri Long See Wool
Jawatankuasa Perlindungan Pengguna	<p>Menyediakan panduan strategik berhubung dengan perlindungan pengguna dalam industri penerbangan serta memantau dan menilai aduan-aduan yang diterima oleh Suruhanjaya melalui laporan suku tahunan yang diserahkan kepada Jawatankuasa.</p> <p>Jawatankuasa juga mengkaji, membincangkan dan mencadangkan pemindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) serta mengusulkan cadangan kepada Suruhanjaya berkenaan penalti kewangan yang akan dikenakan terhadap pengendali perkhidmatan penerbangan yang gagal mematuhi mana-mana peruntukan di bawah MACPC, menurut seksyen 69, Akta 771.</p>	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Long See Wool • YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin
Jawatankuasa Perundangan, Regulatori & Penyelesaian Pertikaian	Memberikan bimbingan dan cadangan perundangan strategik kepada Suruhanjaya di dalam apa-apa hal perundangan. Jawatankuasa juga mengkaji, mempertimbangkan, menyumbang dan/atau memberikan panduan terhadap draf undang-undang baru, peraturan, kod dan garis panduan atau undang-undang subsidiari yang lain. Jawatankuasa ini bertanggungjawab menyelia pengendalian kes-kes litigasi yang material serta inkuiri regulatori atau prosiding yang melibatkan Suruhanjaya.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai <p>Anggota Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim**

***Latar belakang YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad:**

YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad mempunyai pengalaman luas selama lebih 38 tahun dalam bidang kewangan, perakaunan dan pengurusan. Kini, beliau berkhidmat sebagai Pengarah Bukan Eksekutif Kanan Bebas di CIMB Group Holdings Berhad dan Media Prima Berhad. Beliau merupakan ahli Persatuan Akauntan Bertauliah (ACCA) dari United Kingdom dan merupakan seorang Akauntan Bertauliah dengan Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau memegang Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Kewangan) dari Universiti Kebangsaan Malaysia.

****Latar belakang Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim:**

Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim memegang Ijazah Sarjana Muda Undang-Undang (Kepujian) dari University of Singapore. Beliau merupakan Peguam Kanan di firma guaman Messrs Kadir, Andri & Partners. Dengan lebih daripada 50 tahun pengalaman dalam bidang undang-undang, Encik Kadir secara konsisten diiktiraf sebagai seseorang yang disegani dalam amalan undang-undang. Beliau adalah ahli Lembaga Pengarah Danajamin Nasional Berhad, TIME dotcom Berhad, UEM Group Berhad dan Cement Industries of Malaysia Berhad. Beliau juga adalah ahli Yayasan Datuk Yaw Teck Seng dan pemegang amanah Dana Amanah Biasiswa Kumpulan Renong. Beliau merupakan ahli Jawatankuasa Penyusunan Semula Hutang Korporat, yang ditaja oleh Bank Negara Malaysia dan Lembaga Profesional Perkhidmatan Kewangan (FSPB), sebuah lembaga yang ditaja oleh Bank Negara Malaysia dan Suruhanjaya Sekuriti.

10 PERUTUSAN PENGERUSI EKSEKUTIF



**YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah
bin Ahmad TUDM (Bersara)**

Selaku Pengerusi Eksekutif MAVCOM, saya mewakili Suruhanjaya ingin menyuarakan betapa bangganya kami dengan penerbitan Laporan Tahunan kedua MAVCOM. Sebagai Suruhanjaya bebas yang menyelia industri penerbangan Malaysia yang semakin pesat membangun, matlamat kami sentiasa tertumpu ke arah mewujudkan suatu persekitaran yang berdaya saing, kukuh dan mampan bagi kesemua pemain-pemain industri.

Menggalakkan pembangunan industri

Dalam masa dua tahun yang pertama, Suruhanjaya telah berjaya mencapai beberapa peristiwa yang penting – daripada pengukuhan industri yang menjadi landasan kepada tahap perkhidmatan yang lebih baik kepada memperkasakan hak-hak penumpang perkhidmatan penerbangan di Malaysia. Pelbagai usaha telah diambil oleh MAVCOM untuk memajukan industri ini seperti melaksanakan proses baru bagi pelesenan komersial yang direka khas untuk ketahanan komersial yang bergiat maju. Sejak penubuhan Suruhanjaya ini, sebanyak 65 lesen telah dikeluarkan dan diperbaharui oleh MAVCOM. Ini membawa kepada penambahan sebanyak RM597 juta dalam modal induk industri sejak dua tahun lepas. Suruhanjaya juga telah memperkenalkan proses penguntukan hak trafik udara (ATR) yang baru bagi menggalakkan persaingan sihat. Dalam masa dua tahun sahaja, MAVCOM telah menguntukan sebanyak 308 ATR kepada syarikat-syarikat penerbangan Malaysia.

Sejak 2016, Suruhanjaya telah menjalankan dua kali semakan semula ke atas Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) dan kadar PSC yang lebih adil telah diwartakan, di mana kita dapat melihat penurunan subsidi kerajaan kepada Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Semakan semula PSC yang kami jalankan ini telah mendapat pujian dan persetujuan daripada pemain-pemain utama industri, penganalisa, dan juga badan-badan antarabangsa, seperti International Air Transport Association (IATA).

Selain daripada syarikat penerbangan dan lapangan terbang, MAVCOM juga meletakkan kepentingan yang sama rata dalam memastikan kualiti optimum oleh semua pemain industri.

Kami serius dan proaktif dalam peranan kami untuk menyediakan satu pasaran penerbangan awam yang berdaya saing dan bertumpu kepada pengguna

Sepanjang dua tahun pertama, Suruhanjaya telah memperkenalkan langkah-langkah yang lebih ketat bagi memperbaiki sektor pengendalian darat.

MAVCOM juga telah memperkenalkan Rangka Kerja Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) yang baru dengan menjalankan kajian pengstrukturkan RAS. Suruhanjaya bakal mengambil alih pengurusan RAS daripada Kementerian Pengangkutan (MoT) bermula dari tahun 2018 dan telah mencadangkan peningkatan bilangan perkhidmatan udara yang sepatutnya bagi kawasan pedalaman.

Pengurusan RAS oleh MAVCOM membantu memudahkan pembangunan industri, memastikan kehendak pengguna dipenuhi di samping menyokong matlamat negara. Salah satu contoh yang kita boleh lihat ialah program Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO) yang dijalankan melalui RAS, di mana program ini menyediakan perhubungan udara di kawasan pedalaman Sabah dan Sarawak. RAS adalah penting bagi Sabah dan Sarawak kerana kedudukan geografi telah mempengaruhi mod pengangkutan di kedua-dua negeri tersebut. Kebanyakan kawasan di negeri-negeri ini hanya boleh dihubungkan melalui udara atau bot sahaja. Struktur kawasan darat yang tidak sesuai menjadikan pengangkutan udara satu-satunya pilihan realistik dan juga pilihan yang penting bagi penduduk yang tinggal di kawasan pedalaman ini. Hari ini, penduduk di kawasan pedalaman ini lebih serasi dengan perkhidmatan yang disediakan oleh RAS kerana inilah satu-satunya cara untuk mereka mendapatkan keperluan asas seperti telur, gula, susu dan surat khabar. Dengan pertolongan kecemasan dan perubatan, RAS juga dapat membantu kanak-kanak dari komuniti ini mendapat akses kepada pendidikan serta meningkatkan dan memperbaiki mutu kehidupan mereka.

Menguatkuasa hak-hak pengguna

Sejak penubuhan, Suruhanjaya telah menjelaskan peranannya dalam menguatkuasakan hak-hak pengguna. Kami telah membantu menyelesaikan aduan penumpang; dan juga memaklumkan pihak-pihak yang berkepentingan dalam industri penerbangan negara, termasuklah pihak awam mengenai segala usaha kami melalui Laporan-Laporan Pengguna dan kertas-kertas rundingan yang diterbitkan oleh Suruhanjaya. MAVCOM telah menjalankan pelbagai aktiviti pendidikan kepenggunaan (seperti melibatkan diri dalam pameran-pameran percutian dan penerbangan) bagi meningkatkan pengetahuan dan kesedaran umum mengenai hak penumpang dan hak perjalanan udara mereka. Suruhanjaya juga telah menjalankan kaji selidik pengguna untuk kali kedua bagi mengenal pasti tahap kesedaran penumpang mengenai hak-hak mereka dan kadar kepuasan penumpang terhadap tahap perkhidmatan udara di Malaysia.

Kami serius dan proaktif dalam peranan kami untuk menyediakan suatu pasaran penerbangan awam yang berdaya saing berfokuskan pengguna. Kami akui bahawa masih ada jurang di antara kesedaran penumpang dan kefahaman mereka mengenai hak-hak mereka, jadi kami akan memastikan usaha kami pada tahun 2018 lebih tertumpu kepada memperkenalkan dan menguatkuasakan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC).

Mempertingkatkan pengawalan industri

MAVCOM percaya bahawa persekitaran yang berdaya saing di antara pemain industri amat penting bagi menggalakkan sektor yang sihat, stabil dan mampan. Dengan itu, Suruhanjaya telah mengumumkan pelaksanaan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS Lapangan Terbang) bagi lapangan-lapangan terbang. QoS Lapangan Terbang ini akan memperjelaskan lagi objektif kawal selia kami dengan menetapkan piawai perkhidmatan dan penunjuk prestasi utama yang merangkumi pelbagai aspek perkhidmatan udara – antara lainnya termasuklah kebersihan, penanda arah, kualiti infrastruktur dan liputan internet di lapangan terbang. Bagi MAVCOM, mempunyai pemahaman yang sama mengenai tahap perkhidmatan dan cara untuk meningkatkan

Semua aktiviti MAVCOM dirangka dan dilaksanakan dengan berteraskan falsafah kami iaitu untuk menubuhkan dan meningkatkan persekitaran komersial yang adil dan berdaya saing

prestasi adalah sangat penting bagi industri penerbangan Malaysia.

MAVCOM berharap agar kami dapat mempertingkatkan keselesaan penumpang di lapangan terbang dan memastikan tahap perkhidmatan penumpang menjadi tumpuan utama. MAVCOM juga berharap untuk memastikan tahap servis yang diberikan oleh lapangan terbang kepada pengguna adalah pada tahap maksimum untuk kesemua pengguna lapangan terbang termasuklah syarikat penerbangan dan pengendalian darat serta pengguna di lapangan-lapangan terbang di Malaysia.

Antara usaha yang paling ketara dan amat penting bagi Suruhanjaya sepanjang tahun ini adalah semakan semula PSC. Semakan ini bertujuan untuk membawa Malaysia lebih dekat dengan amalan-amalan terbaik antarabangsa di samping memastikan kadar caj di Malaysia berada di tahap yang mampu dibiayai. Semakan penyamarataan kadar PSC ke semua lapangan terbang di Malaysia merupakan rancangan jangka panjang MAVCOM dalam mencapai pelaksanaan mekanisme berlandaskan kos yang sejajar dengan amalan terbaik antarabangsa.

Cadangan mekanisme berlandaskan kos ini merupakan satu langkah progresif bagi industri penerbangan Malaysia dalam mematuhi amalan yang digunakan di semua lapangan terbang utama antarabangsa dan juga perniagaan yang berlandaskan konsesi (seperti industri kemudahan utiliti). Prinsip-prinsip yang akan diterapkan dalam mekanisme ini adalah termasuk caj lapangan terbang yang hanya berlandaskan kos pembangunan dan pengurusan lapangan terbang; dan caj aeronautikal akan dimasukkan bersama

Caj Keselamatan, caj pendaratan kapal terbang, dan bayaran parkir. Secara keseluruhannya, inisiatif ini bertujuan untuk memastikan industri lapangan terbang Malaysia berdaya maju untuk jangka masa yang panjang.

Salah satu mandat Suruhanjaya adalah untuk mendukung objektif pembangunan negara. Justeru itu, semua aktiviti MAVCOM dirangka dan dilaksana dengan berteraskan falsafah kami iaitu untuk mewujudkan dan meningkatkan persekitaran komersial yang adil dan berdaya saing bagi sektor penerbangan awam Malaysia. Ini adalah penting bagi menerajui pembangunan negara ke arah ekonomi berpendapatan tinggi dan juga memanfaatkan pengguna. Kita boleh mencapai kesemua ini dengan:

- Liberalisasi yang berfasa dan teratur;
- Pelaksanaan prinsip-prinsip persaingan yang adil;
- Rejim kawal selia ekonomi yang optimum;
- Rejim perlindungan pengguna yang kukuh; dan
- Pengukuran dan pemantauan prestasi yang teguh dan didorong oleh penggunaan data.

Mengamalkan pendekatan-pendekatan kawal selia paling sesuai untuk objektif-objektif pembangunan negara, serta, menaikkan tahap kawal selia tempatan merupakan fungsi dan tanggungjawab penguatkuasaan yang sangat penting. MAVCOM telah mendapat maklum balas dan pandangan pelbagai pihak terhadap peraturan yang dicadangkan agar kami boleh menilai semula impak dan kesan daripada pelaksanaan peraturan-peraturan tersebut. Semua ini bertujuan untuk menilai sekiranya terdapat isu-isu operasi dan supaya segala pertimbangan telah diambil kira untuk industri penerbangan Malaysia.

Kami amat teruja untuk memasuki tahun 2018, di mana lebih banyak lagi matlamat yang ingin kami capai. Dalam soal perlindungan pengguna, sasaran kami adalah untuk mengukuhkan peruntukan perlindungan semasa pengguna penerbangan seperti yang tertera di dalam MACPC. Dalam matlamat kami untuk sentiasa maju ke hadapan, kami berhasrat untuk

meningkatkan pendidikan pengguna dan segala usaha penyebaran maklumat dengan menggunakan platform digital. Kami juga ingin menyiapkan rangka kerja pembangunan caj-caj penerbangan jangka panjang dan meneruskan pelancaran Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang merentasi semua lapangan terbang di Malaysia. Suruhanjaya ingin memastikan rancangan ekonomi utama industri penerbangan awam di Malaysia dapat dibangunkan dan dilaksanakan.

Kesemua usaha dan perancangan ini mungkin kelihatan seperti terlalu tinggi untuk dicapai namun saya percaya kami boleh mencapainya. Ini adalah kerana Suruhanjaya dianggotai oleh Anggota Suruhanjaya yang sangat tekad dan adil manakala kakitangan kami yang berdedikasi juga telah menyumbang kepada pencapaian MAVCOM yang sangat dibanggakan selama dua tahun penubuhan kami. Bagi pihak semua warga MAVCOM, kami ingin menyatakan bahawa kami amat berbangga dengan peluang yang diberikan untuk kami sama-sama berkhidmat dalam peningkatan dan pembangunan industri penerbangan Malaysia bagi tahun depan dan seterusnya.

YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara)
Pengerusi Eksekutif

14

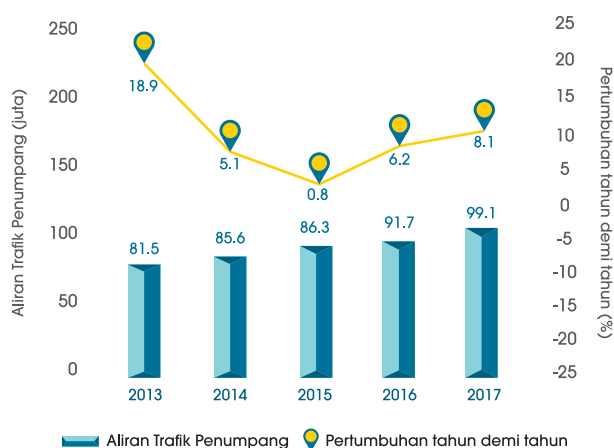
ULASAN BERKENAAN OPERASI OLEH KETUA PEGAWAI OPERASI - Azmir Zain

Industri penerbangan Malaysia telah menyaksikan suatu peningkatan prestasi yang memberangsangkan pada tahun 2017 berikutan dengan keadaan yang semakin pulih pada tahun 2016 yang turut menggambarkan bahawa industri kini telah bangkit semula daripada tragedi-tragedi yang berlaku pada tahun 2014.

Antara pencapaian yang diperoleh adalah pertumbuhan trafik penumpang yang lebih pesat pada tahun 2017 berbanding tahun 2016. Pendapatan industri semakin bertambah baik manakala tahap kerugian pula mencatatkan penurunan, purata faktor muatan juga semakin meningkat. Terdapat pelaburan yang lebih tinggi terhadap perkhidmatan penerbangan berjadual dan tidak berjadual yang seterusnya meletakkan kedua-duanya di kedudukan kewangan yang lebih stabil selain daripada peningkatan gabungan modal pasaran kesemua syarikat industri yang tersenarai di Bursa Malaysia pada tahun 2017. Semua ini dicapai meskipun persekitaran operasi yang mencabar terutama sekali akibat peningkatan harga minyak pada separuh kedua tahun tersebut.

Di samping itu, para pengguna juga mendapat lebih banyak manfaat pada tahun 2017. Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) yang telah diperkenalkan oleh Suruhanjaya pada tahun 2016 telah menambah baik perlindungan pengguna industri penerbangan awam, manakala purata tambang penerbangan telah menurun dan caj-caj lapangan terbang di Malaysia kekal di antara caj terendah di rantau ini.

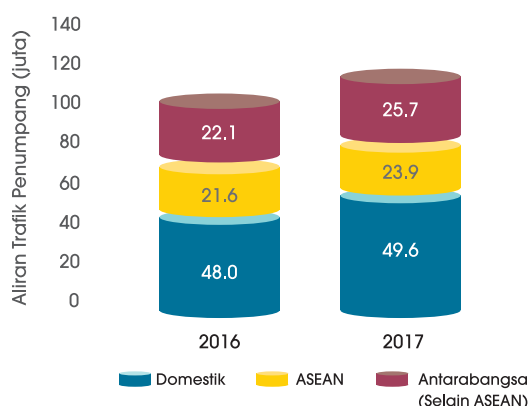
Gambar rajah 1: Aliran Tahunan Trafik Penumpang, 2013 - 2017



Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL)

Peningkatan trafik penumpang pada tahun 2017 didukung oleh perkembangan trafik penumpang antarabangsa dan domestik tahun demi tahun sebanyak 13.4 peratus (antarabangsa) dan 3.3 peratus (domestik). Bagi segmen antarabangsa, trafik penumpang yang melibatkan destinasi negara-negara ASEAN meningkat sebanyak 10.8 peratus tahun demi tahun kepada 23.9 juta (2016: 21.6 juta), sementara trafik yang melibatkan destinasi antarabangsa selain ASEAN telah berkembang sebanyak 16.0 peratus tahun demi tahun kepada 25.7 juta (2016: 22.1 juta) (rujuk Gambar rajah 2).

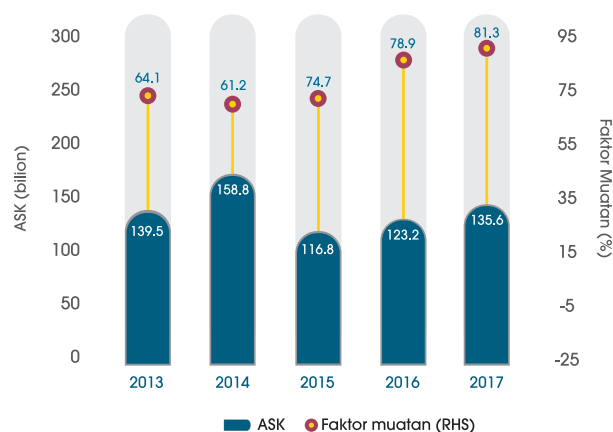
Gambar rajah 2: Trafik Penumpang Tahunan Mengikut Rantau, 2016 - 2017



Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang AOL

Tempat Duduk Kilometer Tersedia (ASK) bagi syarikat-syarikat penerbangan Malaysia bertambah sebanyak 10.1 peratus kepada 135.6 bilion, akibat daripada peningkatan bilangan tempat duduk sebanyak 5.8 peratus tahun demi tahun berbanding dengan pengurangan bilangan tempat duduk yang telah dilaporkan pada tahun 2016. Purata faktor muatan telah meningkat kepada 81.3 peratus daripada 78.9 peratus pada tahun sebelumnya. Ini menggambarkan jurang yang semakin mengecil di antara pertumbuhan bilangan tempat duduk dan permintaan penumpang di mana syarikat-syarikat penerbangan secara amnya lebih berdisiplin dalam menyediakan bilangan tempat duduk di samping permintaan pengangkutan udara yang semakin kukuh.

Gambar rajah 3: Faktor Muatan dan Kapasiti Syarikat-syarikat Penerbangan di Malaysia, 2013 - 2017

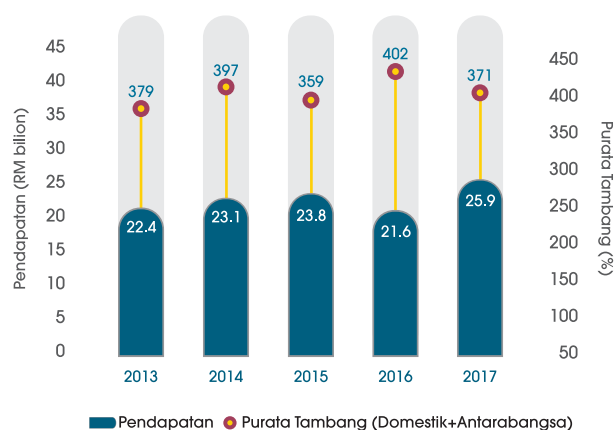


Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL)

Pendapatan syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia telah meningkat sebanyak 19.8 peratus tahun demi tahun kepada RM25.9 bilion pada tahun 2017 (2016: RM21.6 bilion) (Rujuk Gambar rajah 4), di mana peningkatannya lebih pesat berbanding peningkatan trafik penumpang tahun 2017 iaitu pada 8.1 peratus. Pendapatan ini telah dicapai meskipun kejatuhan purata tambang asas sebanyak 7.7 peratus tahun demi tahun kepada RM371 pada tahun 2017 (2016: RM402). Walaupun purata

tambang asas yang lebih rendah mungkin telah menyumbang kepada peningkatan faktor muatan pada tahun ini, pemerhatian mendapati bahawa peningkatan pendapatan adalah hasil pendapatan sampingan yang diperolehi oleh syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia.

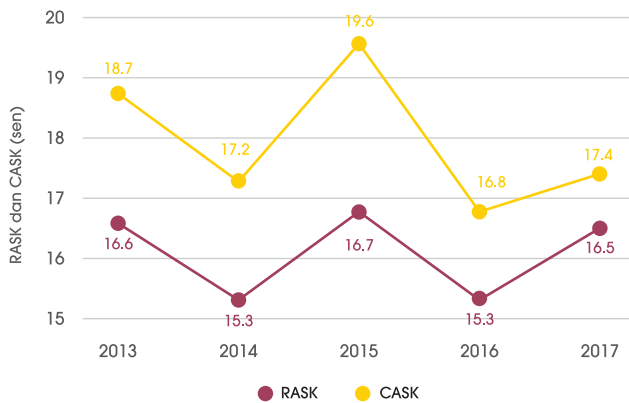
Gambar rajah 4: Pendapatan dan Purata Tambang Syarikat-syarikat Penerbangan di Malaysia, 2013 - 2017



Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang ASL

Perolehan Tempat Duduk Kilometer Tersedia (RASK) bagi syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia telah meningkat sebanyak 7.1 peratus tahun demi tahun pada tahun 2017 (rujuk Gambar rajah 5), manakala Kos Tempat Duduk Kilometer Tersedia (CASK) juga telah meningkat sebanyak 2.8 peratus tahun demi tahun disebabkan oleh peningkatan harga minyak jet. Keupayaan syarikat-syarikat penerbangan untuk menaikkan RASK mereka di dalam persekitaran CASK yang semakin meningkat telah merapatkan jurang RASK-CASK pada tahun 2017 dari (-1.5) sen pada tahun 2016 kepada (-0.9) sen pada tahun 2017 – ini telah mengurangkan tahap kerugian industri bagi segmen penerbangan berjadual Malaysia.

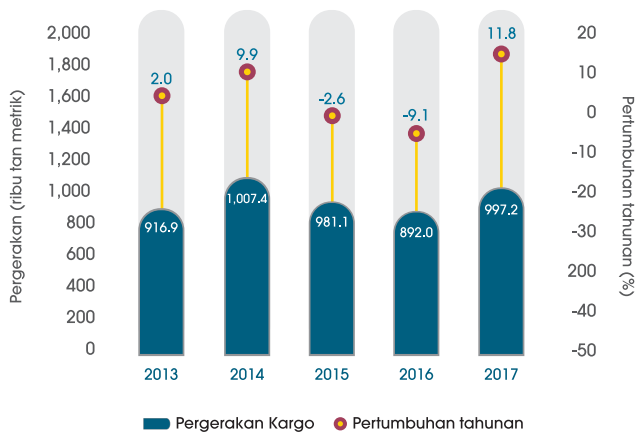
Gambar rajah 5: RASK dan CASK bagi Syarikat-syarikat Penerbangan di Malaysia, 2013 - 2017



Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang ASL

Pada tahun 2017, kira-kira 96.7 peratus daripada trafik kargo di Malaysia terdiri daripada muatan, dan selebihnya adalah merupakan penghantaran mel. Trafik kargo melonjak kepada 11.8 peratus tahun demi tahun pada tahun 2017 setelah merekodkan penurunan berturut-turut pada tahun 2015 dan 2016 (Rujuk Gambar rajah 6). Ini telah dicapai seiring dengan pertumbuhan muatan udara global yang meningkat sebanyak 9.3 peratus pada tahun 2017.

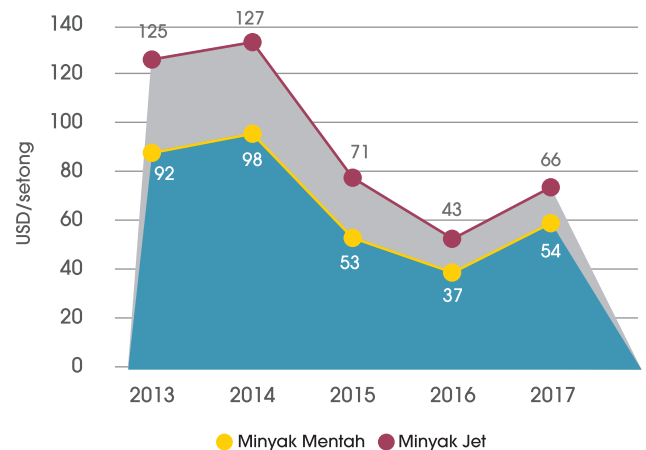
Gambar rajah 6: Peningkatan Kargo Udara Malaysia berbanding Peningkatan Kargo Udara Antarabangsa, 2013 - 2017



Sumber: Analisa MAVCOM, Pemegang-pemegang AOL

Purata harga minyak mentah telah naik sebanyak 45.9 peratus tahun demi tahun kepada USD54 setong (bbl) pada tahun 2017 (2016: USD37/bbl). Pada masa yang sama, harga minyak jet juga telah meningkat sebanyak 52.7 peratus tahun demi tahun kepada USD66 setong pada tahun 2017 (2016: USD43/bbl) (Rujuk Gambar rajah 7). Persekitaran operasi akan menjadi lebih mencabar pada masa hadapan berikutan peningkatan harga minyak mentah memandangkan minyak jet merupakan salah satu elemen utama kos operasi sesebuah syarikat penerbangan.

Gambar rajah 7: Aliran Minyak Mentah dan Minyak Jet



Sumber: Thomson Reuters

Banyak perkembangan positif yang telah dicapai industri penerbangan awam semenjak penubuhan MAVCOM dua tahun lalu. Meskipun masih banyak penambahbaikan yang perlu dilaksanakan termasuk dari aspek kesalinghubungan, tahap perkhidmatan dan kesedaran pengguna, namun demikian, industri penerbangan awam di Malaysia kini berada di tahap yang boleh dibanggakan. MAVCOM berhasrat untuk terus memastikan industri dibangunkan secara teratur, mewujudkan persaingan yang adil serta meningkatkan tahap kesedaran pengguna. Aktiviti-aktiviti Suruhanjaya pada tahun 2017 adalah selaras dengan objektif-objektif yang dinyatakan berikut.

Memperkukuhkan lagi industri

Fungsi-fungsi kawal selia dan pembangunan MAVCOM yang berkait langsung dengan industri dinyatakan di dalam Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] yang merangkumi pengeluaran lesen komersial kepada syarikat penerbangan berjadual, syarikat penerbangan tidak berjadual; lapangan terbang dan pengendali darat, penguntukan hak trafik udara, penetapan caj lapangan terbang, pengurusan dan pentadbiran obligasi sektor awam serta menasihati Menteri Pengangkutan dalam setiap aspek ekonomi berhubung industri penerbangan Malaysia.

Pada tahun 2017, MAVCOM telah mengeluarkan dan memperbaharui tiga Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) dan sepuluh Permit Perkhidmatan Udara (ASP) di mana enam daripadanya dikenakan syarat-syarat penambahbaikan kewangan dan ini bertujuan untuk memastikan pemohon-pemohon mempunyai kedudukan kewangan yang lebih kukuh seterusnya mengurangkan impak negatif terhadap perkhidmatan yang diberikan kepada pengguna. Sehubungan dengan itu, tugas pelesenan Suruhanjaya telah menghasilkan suntikan modal tambahan kepada industri penerbangan sebanyak RM597 juta setakat tahun 2017.

Selain daripada ASL dan ASP, Suruhanjaya juga telah mengeluarkan satu Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun 2017.

Walaupun moratorium terhadap pengeluaran lesen kepada pengendali-pengendali darat masih berkuat kuasa, Suruhanjaya juga telah menjalankan semakan ke atas sektor pengendalian darat di Malaysia dengan matlamat untuk memperbaiki kestabilan kewangan dan taraf perkhidmatan syarikat-syarikat dalam sektor ini. Hasil semakan ini, MAVCOM telah menyelaraskan sektor pengendalian darat di Malaysia di mana jumlah pengendali darat telah dikurangkan kepada 30 daripada 65 setakat 31 Disember 2017. MAVCOM terus meneroka peluang-peluang untuk mengukuhkan lagi sektor pengendalian darat di Malaysia.

Selain daripada pengeluaran lesen, Suruhanjaya juga bertanggungjawab untuk mentadbir, menguntukan dan menguruskan hak trafik udara yang diperoleh oleh Kementerian Pengangkutan (MoT). Justeru itu, Suruhanjaya mengambil kira prestasi syarikat penerbangan dalam menyediakan perkhidmatan pengangkutan udara serta impak perkhidmatan yang diberikan terhadap pengguna, industri dan juga kepentingan awam.

Dari 1 Januari 2017 sehingga 31 Disember 2017, MAVCOM telah memberikan hak trafik udara (ATR) kepada syarikat-syarikat penerbangan yang dinyatakan di dalam Jadual 1 dan Jadual 2 di bawah.

Jadual 1 – Senarai ATR Domestik dan Antarabangsa yang telah diperuntukan oleh MAVCOM dari 1 Januari 2017 sehingga 31 Disember 2017

Syarikat Penerbangan	ATR Domestik yang telah diperuntukan	ATR Antarabangsa yang telah diperuntukan
AirAsia	31	47
AirAsia X	-	15
Firefly	2	-
Malaysia Airlines*	3	29
Malindo Air	14	67
Raya Airways	-	2
JUMLAH	50	160

*Termasuk MABKargo
Sumber: MAVCOM

Jadual 2 – Senarai ATR Domestik dan Antarabangsa yang telah diperuntukan oleh MAVCOM dari 1 Januari 2017 sehingga 31 Disember 2017

Bilangan ATR yang telah diperuntukan							
Syarikat Penerbangan	AirAsia	AirAsia X	Firefly	Malaysia Airlines*	Malindo Air	Raya Airways	JUMLAH
Domestik	31	-	2	3	14	-	50
Afrika	-	-	-	-	-	-	-
Amerika	-	-	-	-	-	-	-
ASEAN	23	1	-	4	26	-	54
Asia dan lain-lain	6	7	-	6	4	-	23
China	8	3	-	11	28	-	50
India	10	1	-	6	3	2	22
Australia	-	1	-	2	4	-	7
Eropah	-	1	-	-	-	-	1
Timur Tengah	-	1	-	-	2	-	3
JUMLAH	78	15	2	32	81	2	210

*Termasuk MABKargo
Sumber: MAVCOM

Pada tahun 2017, Suruhanjaya telah menguntukan 160 ATR antarabangsa dan 50 ATR domestik, di mana 93.1 peratus daripada ATR Antarabangsa terdiri daripada destinasi di dalam Asia.

Penguntukan ATR antarabangsa adalah bertujuan untuk menghubungkan syarikat-syarikat penerbangan Malaysia ke destinasi baru atau meningkatkan kekerapan penerbangan ke destinasi yang sedia ada. Syarikat-syarikat penerbangan Malaysia kini menikmati hak untuk beroperasi ke 19 destinasi baru pada tahun 2017, termasuk Nha Trang, Brisbane, Pulau Jeju, Jaipur, Zhengzhou dan Fukuoka. Daripada hak trafik udara antarabangsa yang telah dikeluarkan, 54 atau 33.8 peratus adalah laluan yang melibatkan destinasi ASEAN dan 50 atau 31.3 peratus melibatkan destinasi di China. Ini meneruskan perkembangan sejak 2016 di mana syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia meningkatkan rangkaian udara ke ASEAN dan China. Pengeluaran ATR bagi destinasi luar dari Asia pada tahun 2017 hanya terhad kepada London-Gatwick, Brisbane, Melbourne, Karachi, Medina dan Christmas Island.

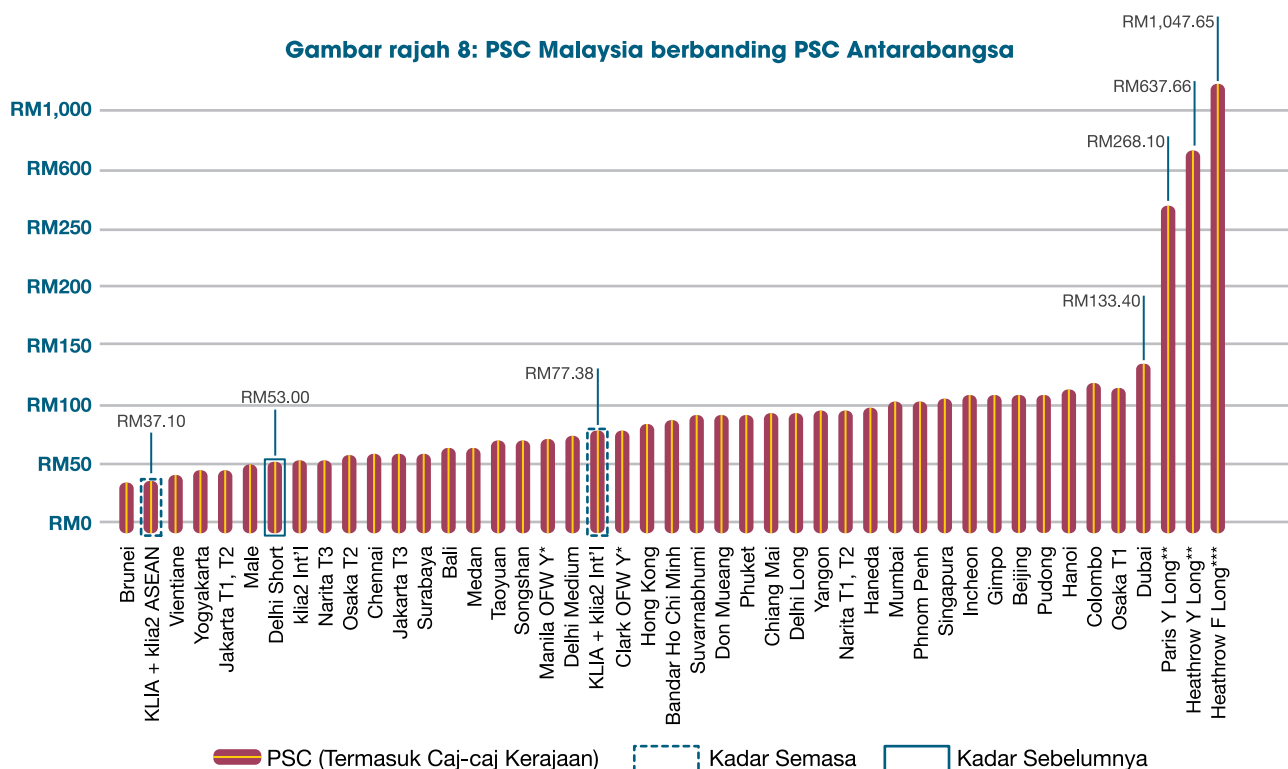
Lanjutan kepada tugas menguntukan ATR, Suruhanjaya telah mempercepatkan inisiatif untuk membangunkan satu sistem pemfailan elektronik atas talian pada tahun 2017. Sistem pemfailan elektronik atas talian ini bertujuan untuk memperbaiki proses pemfailan sedia ada bagi operasi syarikat penerbangan berjadual dan tidak berjadual. Sistem yang diberi nama *AeroFile* ini akan bertindak sebagai platform bersepadu yang mengintegrasikan proses-proses MAVCOM, Jabatan Penerbangan Awam (DCA) dan National Slot Coordination Malaysia (NSCM) – iaitu agensi-agensis yang bertanggungjawab untuk meluluskan permohonan penggunaan ruang udara dan permit pendaratan. Portal ini bertujuan untuk memudahkan operasi syarikat-syarikat penerbangan yang mendarat dan berlepas dari Malaysia dengan menyediakan satu sistem permohonan bersepadu yang boleh mengurangkan kertas kerja serta tempoh pemprosesan yang panjang.

Sistem *AeroFile* ini dijangka akan sedia untuk pelaksanaan penuh semasa Jadual Musim Sejuk Utara International Air Transport Association (IATA) 2018. Semua syarikat penerbangan Malaysia dan juga syarikat penerbangan asing yang berjadual dan tidak berjadual yang mendarat dan berlepas dari Malaysia akan dikehendaki untuk memfailkan permohonan mereka kepada Suruhanjaya menggunakan sistem baru ini. Sistem ini akan turut digunakan oleh Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia (MITI) sebagai inisiatif untuk memudahkan urusan perdagangan dan telah diterima dengan baik oleh semua pemain industri.

Pada bulan November 2017, MAVCOM juga telah mengumumkan penyamarataan penuh bagi Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) di Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA), Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2 (klia2) dan lapangan-lapangan terbang lain di serata Malaysia bermula dari tahun 2018. Ini merupakan lanjutan kepada semakan semula PSC pada bulan Oktober 2016 oleh Suruhanjaya di mana kadar PSC yang ditetapkan bagi klia2 untuk destinasi-destinasi antarabangsa selain daripada ASEAN adalah lebih rendah berbanding caj yang dikenakan oleh lapangan-lapangan terbang yang lain di Malaysia, dan suatu semakan semula juga akan dibuat pada tahun 2017.

Pihak Suruhanjaya telah menjalankan satu kajian yang menyeluruh sebelum keputusan ini dicapai di mana pihak Suruhanjaya percaya bahawa langkah ini adalah lebih adil. Selain daripada memastikan caj-caj lapangan terbang di Malaysia kekal antara yang terendah di rantau ini, langkah ini juga membolehkan kerajaan untuk menguntukan semula subsidi kepada keperluan-keperluan yang lebih penting. Namun begitu, kadar PSC bagi lapangan-lapangan terbang di Malaysia yang telah diumumkan pada bulan November 2017 merupakan langkah sementara sebelum MAVCOM memperkenalkan mekanisme *Regulated Asset Based* dalam menetapkan caj-caj lapangan terbang yang berdasarkan aset bagi jangka masa panjang dan langkah ini akan menyelaraskan penetapan caj lapangan terbang Malaysia dengan piawaian antarabangsa.

Gambar rajah 8: PSC Malaysia berbanding PSC Antarabangsa



Sumber: Analisa MAVCOM (setakat 31 Disember 2017)

Nota: PSC termasuk GST

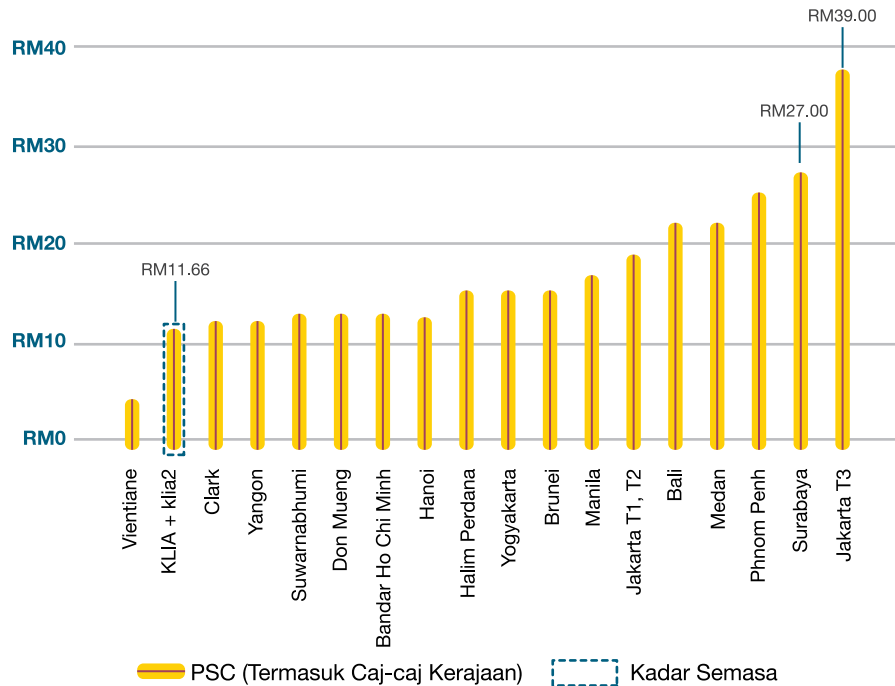
Caj-caj dan cukai kerajaan merupakan caj tambahan yang dibayar kepada pihak-pihak berkuasa negara tersebut

* OFW Y: Warganegara Filipina yang bekerja di luar negara (Ekonomi)

** Y Long: Destinasi Jarak Jauh (Ekonomi)

*** F Long: Destinasi Jarak Jauh (Perniagaan)

Gambar rajah 9: PSC Domestik Malaysia berbanding PSC Domestik Negara-negara Lain



Sumber: Analisa MAVCOM (setakat 31 Disember 2017)

Nota: PSC termasuk GST

Caj-caj dan cukai kerajaan merupakan caj tambahan yang dibayar kepada pihak-pihak berkuasa negara tersebut

Suruhanjaya juga telah mempercepatkan pembangunan sebuah rangka kerja penguatkuasaan untuk menambah baik tahap perkhidmatan lapangan-lapangan terbang di Malaysia. Ianya suatu petanda di mana pengendali-pengendali lapangan terbang di Malaysia perlu meningkatkan tahap perkhidmatan mereka. Objektif Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang (QoS Lapangan Terbang) ini ialah untuk meningkatkan tahap keselesaan penumpang di lapangan-lapangan terbang, memastikan pengendali lapangan terbang mengutamakan tahap perkhidmatan pelanggan, serta memperbaiki mutu perkhidmatan yang diberikan kepada para pengguna lapangan terbang yang terdiri daripada syarikat penerbangan, pengendali darat dan pengguna-pengguna lapangan terbang di Malaysia yang lain.

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang ini yang dibangunkan setelah mengambil kira proses rundingan bersama industri, akan menetapkan piawaian perkhidmatan dan penunjuk prestasi bagi

pelbagai aspek penggunaan lapangan terbang, termasuk kebersihan tandas, penanda arah, ketersediaan dan kualiti infrastruktur, serta masa yang diambil untuk beratur dan mengambil bagasi. Jika tahap perkhidmatan lapangan terbang ini tidak dijaga atau tidak mencapai piawaian yang ditetapkan, pengendali lapangan terbang boleh dikenakan penalti kewangan. Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang akan dilaksanakan secara berperingkat di lapangan-lapangan terbang di Malaysia bermula dengan KLIA dan klia2 dalam suku ketiga tahun 2018.

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang ialah satu mekanisme yang diperkenalkan oleh MAVCOM untuk memperkasakan pengguna dan memastikan pengalaman perjalanan yang lebih selesa. Secara keseluruhannya, ia bertujuan untuk memperbaiki tahap perkhidmatan di lapangan terbang di samping memastikan pengendali-pengendali lapangan terbang bertanggungjawab untuk memperbaiki taraf piawaian masing-masing.

Gambar rajah 10: Gambaran Keseluruhan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang



Perkhidmatan-perkhidmatan lapangan terbang yang akan dinilai



Salah satu aktiviti utama industri yang diterajui oleh MAVCOM pada tahun 2017 adalah berkaitan dengan Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS). RAS merupakan satu program Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO) yang diperkenalkan oleh Kerajaan Malaysia pada tahun 1957 untuk menghubungkan kawasan pedalaman Sabah dan Sarawak melalui pengangkutan udara. RAS kini ditadbir oleh MAVCOM menurut Akta 771.

Kajian semula ke atas program RAS oleh Suruhanjaya telah selesai pada tahun 2017 dan beberapa cadangan telah dikemukakan kepada MoT, yang mana cadangan-cadangan tersebut telah pun diluluskan oleh pihak Kabinet. Sehubungan dengan itu, perjanjian RAS di antara pihak Kerajaan dan MASwings Sdn. Bhd. telah dilanjutkan untuk tempoh interim selama 15 bulan sehingga 31 Disember 2018. Kedua-dua pihak juga telah bersetuju bahawa program ini akan dilanjutkan selama enam tahun (bermula daripada 1 Januari 2019) dan akan dilaksanakan melalui perjanjian PSO yang baru.

Perubahan paling utama yang diperkenalkan di dalam perjanjian PSO baru ini ialah penggubalan mekanisme subsidi dan insentif yang berdasarkan prestasi kewangan dan operasi yang akan diukur melalui penunjuk-penunjuk prestasi utama. Ini merupakan satu perubahan daripada mekanisme subsidi yang sedia ada yang hanya berdasarkan kepada prestasi kewangan tanpa mengira tahap perkhidmatan yang diberikan oleh pengendali RAS. Ketika ini, MAVCOM sedang membantu MoT dalam rundingan dan perangkaan perjanjian PSO yang baru di antara Kerajaan dan MASwings. Suruhanjaya telah memohon untuk memperkenalkan sistem imbuhan berdasarkan prestasi untuk menggalakkan MASwings bagi meningkatkan mutu perkhidmatannya.

Sumber: MAVCOM
Nota: Maklumat yang disenaraikan di atas adalah sementara dan boleh berubah



Gambar 1: Seorang lelaki dan motosikalnya di atas bot merentasi sungai di Bako. Kampung Bako merupakan satu masyarakat nelayan yang kecil di Sarawak.
Sumber: iStock



Gambar 2: Permukaan tidak rata di Sabah dan Sarawak menyukarkan sistem pengangkutan darat
Sumber: MAVCOM

Sebagai sebahagian daripada komitmen Suruhanjaya ke arah pembangunan industri penerbangan awam yang menyokong matlamat-matlamat negara yang lebih meluas, MAVCOM sedang merangka satu pelan induk ekonomi untuk industri penerbangan. Pelan induk ekonomi ini bertujuan untuk menangani perkara-perkara dengan lebih sistematik termasuk dalam perkara yang melibatkan kesalinghubungan domestik dan antarabangsa bagi Malaysia, infrastruktur dan rangkaian lapangan-lapangan terbang, persekitaran pengawalseliaan dan juga pembangunan modal insan. Pelan induk ini dijangka akan disiapkan sekitar hujung tahun 2018.

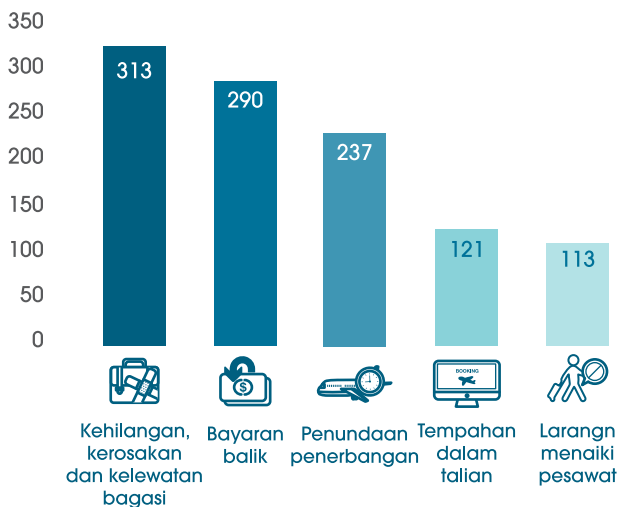
Mengutamakan Hak-hak Pengguna Penerbangan

Salah satu objektif utama MAVCOM seperti yang termaktub di dalam Akta 771 ialah perlindungan hak dan kepentingan pengguna. Walaupun secara dasarnya kesemua inisiatif yang dilaksanakan oleh MAVCOM mengambil kira perspektif pengguna di samping menjaga hak pihak berkepentingan yang lain, terdapat banyak usaha MAVCOM dibuat bagi tujuan melindungi kepentingan pengguna secara langsung.

Salah satu aktiviti teras Suruhanjaya adalah untuk membantu pengguna mendapatkan resolusi kepada aduan berkaitan dengan perkhidmatan penerbangan yang melibatkan aduan terhadap kedua-dua syarikat penerbangan dan lapangan terbang. Penyelesaian aduan dibuat melalui Sistem Pengurusan Aduan (CMS) MAVCOM, yang merupakan satu platform yang membolehkan pengguna membuat aduan menerusi laman web MAVCOM. Jenis aduan tertinggi bagi tahun 2017 (seperti yang ditunjukkan dalam Gambar rajah 11) adalah berkenaan pengendalian bagasi, di mana pengguna secara amnya tidak berpuas hati dengan jumlah pampasan yang ditawarkan atau kerja-kerja pembaikan yang dibuat. 37.4 peratus aduan mengenai kerosakan bagasi adalah untuk penerbangan yang berlepas dari Kuala Lumpur – 22.0 peratus dari KLIA dan 15.4 peratus dari klia2.

Aduan kedua tertinggi adalah berkenaan bayaran balik, termasuk oleh pengguna yang tidak menaiki pesawat, pembatalan penerbangan oleh syarikat penerbangan dan kelewatan dalam memproses bayaran balik tersebut. Aduan berkenaan bayaran balik diikuti oleh aduan mengenai pengendalian penerbangan tertunda yang merupakan aduan ketiga tertinggi. Ini termasuk aduan mengenai makanan yang disediakan ketika penerbangan tertunda yang tidak mencukupi, makanan yang diberikan sudah tamat tempoh, kesukaran untuk menggunakan baucar makanan yang diberikan, atau penjagaan yang berpatutan tidak diberikan apabila penerbangan ditunda.

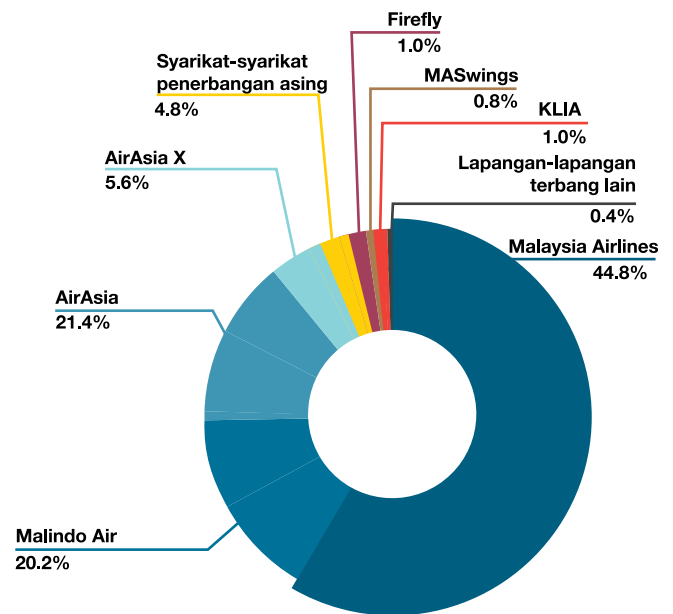
Gambar rajah 11: Lima Aduan Tertinggi Mengikut Kategori setakat 31 Disember 2017



Sumber: Analisa MAVCOM

Pada tahun 2017, Suruhanjaya telah menerima sebanyak 1,356 aduan – di mana 1,338 aduan adalah terhadap syarikat penerbangan dan 18 aduan adalah terhadap lapangan terbang (seperti yang ditunjukkan dalam Gambar rajah 12). Setakat 31 Disember 2017, 99.6 peratus daripada aduan yang diterima pada tahun 2017 telah diselesaikan oleh MAVCOM. MAVCOM telah memperkenalkan CMS pada tahun 2016 untuk memperkasakan pengguna dan menyediakan satu platform untuk pengguna menuntut hak-hak mereka seperti yang dinyatakan di dalam MACPC.















Gambar rajah 12: Lima Aduan Tertinggi Mengikut Syarikat-syarikat Penerbangan setakat 31 Disember 2017



Sumber: Analisa MAVCOM



Gambar Rajah 13: Aduan Pengguna Mengikut Syarikat Penerbangan dan Kategori setakat 31 Disember 2017

Kategori/ Syarikat penerbangan	AirAsia	AirAsia X	Firefly	Malaysia Airlines	MASwings	Malindo Air	Syarikat penerbangan asing	Jumlah
 Pengendalian aduan	6	-	-	10	-	1	-	17
 Khidmat pelanggan	14	2	1	28	-	11	2	58
 Larangan menaiki penerbangan	17	9	1	70	1	5	10	113
 Kemudahan/perkhidmatan dalam penerbangan	3	-	1	13	1	12	-	30
 Pembatalan penerbangan	8	7	3	51	2	31	2	104
 Penundaan penerbangan	51	11	2	101	3	60	9	237
 Makanan dan minuman	2	-	-	1	-	1	-	4
 Program pengguna kerap	1	1	-	13	-	1	-	16
 Kehilangan, kerosakan dan kelewatan bagasi	55	15	-	173	1	46	22	312
 Tempahan dalam talian	42	11	4	46	-	16	2	121
 Bayaran balik	80	20	2	82	3	87	16	290
 Keselamatan	2	-	-	3	-	-	-	5
 Kenaikan / penurunan tarf	1	-	-	4	-	-	1	6
 Lain-lain	8	-	-	13	-	3	1	25
Jumlah Keseluruhan	290	76	14	608	11	274	65	1,338

Sumber: Analisa MAVCOM

Lain-lain termasuk: Aduan mengenai kemudahan dan perkhidmatan dalam penerbangan, makanan dan minuman, program pengguna kerap, bantuan khas untuk orang kelainan upaya, kenaikan tarf / penurunan tarf dan kemudahan.

Nota: MAVCOM berjaya menguruskan dan menyelesaikan 99.6 peratus daripada aduan-aduan ini. 51 peratus keputusan ini berpihak kepada pengguna.

Pada tahun 2017, Suruhanjaya juga menjalankan kaji selidik pengguna kali kedua untuk menentukan tahap kesedaran pengguna mengenai hak pengguna penerbangan serta tahap kepuasan pengguna secara umum terhadap perkhidmatan penerbangan di Malaysia. Penemuan penting daripada kaji selidik ini menunjukkan bahawa 55 peratus responden sedar tentang hak perjalanan udara mereka dan didapati peratusan kesedaran adalah lebih rendah di Pulau Pinang, Kuching dan Kota Kinabalu. 85 peratus responden ingin mengetahui hak-hak mereka sebagai pengguna penerbangan dengan lebih lanjut melalui media sosial, e-mel dan laman web syarikat-syarikat penerbangan. Dua daripada setiap sepuluh responden pernah berhadapan isu-isu melibatkan penerbangan sepanjang tahun lepas, tetapi hanya 48 peratus responden sahaja yang memilih untuk membuat aduan terhadap syarikat penerbangan atau lapangan terbang. 80 peratus responden yang membuat aduan terhadap syarikat penerbangan atau lapangan terbang tersebut menyatakan bahawa mereka berpuas hati dengan penyelesaian yang diberikan.

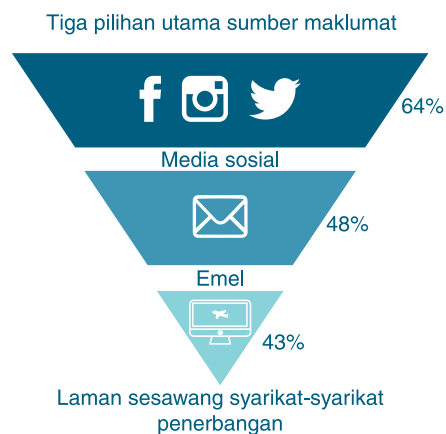
Gambar rajah 14: Penemuan Penting daripada Kaji Selidik Pengguna Tahun 2017



5 daripada 10 pengguna penerbangan sedar dan tahu mengenai hak-hak mereka

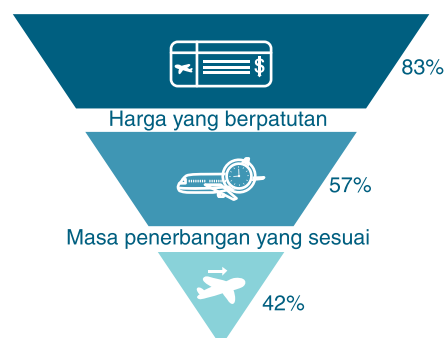


85 peratus daripada pengguna penerbangan berminat untuk mengetahui hak-hak mereka dengan lebih lanjut

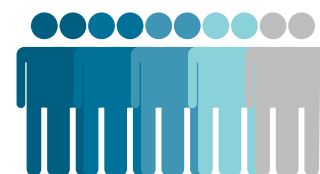


Nota: Responden dibenarkan memilih lebih daripada satu pilihan.

Tiga faktor tertinggi yang mempengaruhi pengguna penerbangan untuk membuat pembelian tiket penerbangan



Nota: Responden dibenarkan memilih lebih daripada satu pilihan.



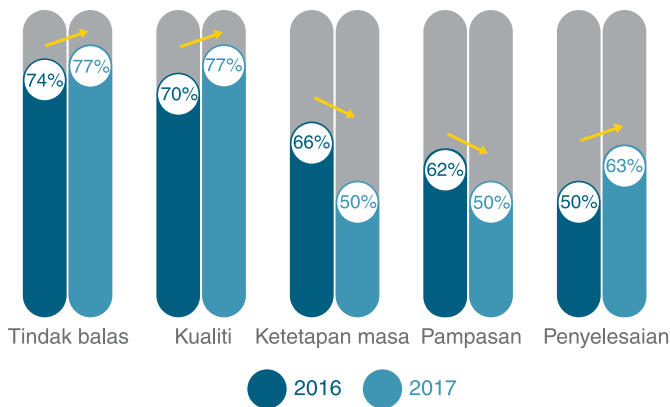
2/10 pengguna penerbangan mengalami isu berkaitan dengan penerbangan sewaktu perjalanan

Daripada mereka yang menghadapi masalah, hanya 48% yang membuat aduan

8/10 daripada mereka yang membuat aduan berpuas hati dengan penyelesaian yang diberi

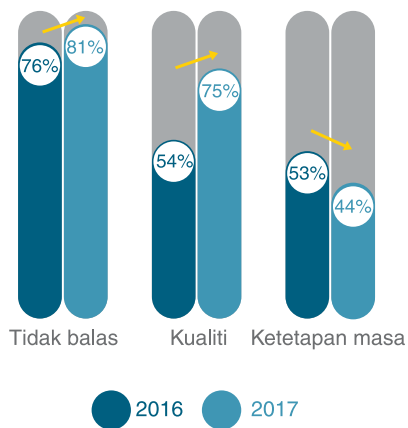
Perkhidmatan Pengguna oleh Syarikat-syarikat Penerbangan Bertambah Baik dari Segi Kualiti, Tindak balas dan Penyelesaian yang diberi

Kepuasan Keseluruhan dengan Perkhidmatan Pengguna oleh Syarikat-syarikat Penerbangan



Perkhidmatan Pengguna oleh Lapangan Terbang Bertambah Baik dari Segi Tindak balas dan Kualiti yang diberi

Kepuasan Keseluruhan dengan Perkhidmatan Pengguna oleh Lapangan Terbang



Sumber: MAVCOM

Suruhanjaya juga memberikan penekanan kepada usaha untuk mendidik pengguna dan telah mengadakan pelbagai program pada tahun 2017 melalui media tradisional dan digital; sesi interaksi dengan persatuan pengguna dan penulis blog percutian turut diadakan. Pada tahun 2017, MAVCOM telah mengambil bahagian dalam karnival-karnival percutian dan penerbangan seperti MATTA, MITA dan juga LIMA, di samping mengambil langkah menjalankan kempen berkenaan pendidikan pengguna melalui radio.

Interaksi dengan pihak-pihak berkepentingan dan media

Dalam usaha untuk meningkatkan pemahaman dan pengetahuan mengenai industri penerbangan Malaysia serta inisiatif MAVCOM, MAVCOM telah mengambil langkah untuk menerangkan tugas-tugasnya kepada pihak-pihak berkepentingan dalam industri penerbangan di Malaysia yang bukan sahaja terdiri daripada pemain industri seperti syarikat penerbangan, lapangan terbang dan pengendalian darat, malahan juga para pengguna, orang awam, media, pasaran modal, juruanalisa kewangan dan lain-lain.

Sebagai contoh, MAVCOM telah pada tahun 2017 menerbitkan Laporan Industri pertama yang dikenali sebagai *Waypoint* yang memberi gambaran tentang industri dengan ulasan berkenaan isu-isu semasa yang memberi impak terhadap sektor ini. Edisi pertama *Waypoint* memberi fokus kepada lima bahagian spesifik yang penting untuk memahami sektor penerbangan iaitu tinjauan industri, gambaran makro, struktur industri, prestasi industri, serta lapangan terbang dan infrastruktur. Pihak Suruhanjaya merancang untuk menerbitkan *Waypoint* secara dwitahunan bermula tahun 2018, dan pihak Suruhanjaya juga berharap agar penerbitan ini menjadi salah satu medium yang dapat digunakan oleh pihak berkepentingan untuk mendapatkan pengetahuan mendalam mengenai industri ini.

Penerbitan *Waypoint* ini disusuli dengan penerbitan dwitahunan Laporan Pengguna. Penerangan terperinci mengenai aduan pengguna yang dilaporkan kepada MAVCOM boleh didapati dalam Laporan Pengguna ini yang telah diterbitkan pada bulan April dan Oktober tahun 2017. Ini adalah salah satu usaha MAVCOM untuk menerapkan industri penerbangan yang berorientasikan pengguna di dalam negara ini. Kedua-dua laporan yang diterbitkan pada tahun 2017 memberikan maklumat penting dan statistik mengenai semua aduan yang telah dilaporkan serta memberikan perincian tentang jumlah aduan yang diterima dan diuruskan oleh MAVCOM sejak penubuhannya.

Di samping itu, pihak Suruhanjaya juga telah menerbitkan beberapa kertas rundingan untuk mendapatkan maklum balas daripada pihak awam dan industri. Pada tahun 2017, MAVCOM telah memohon maklum balas melalui kertas-kertas rundingan berkenaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, PSC, dan Garis Panduan Perjanjian-perjanjian Anti Persaingan. Kertas-kertas rundingan didapati berkesan dalam mengumpul maklum balas spesifik daripada pemain industri dan badan perdagangan penerbangan antarabangsa, yang telah menjadi satu intipati berguna untuk memperhalusi dan menambah baik idea serta inisiatif yang sedang diterajui oleh MAVCOM.

Interaksi dengan pihak media juga telah dijalankan secara aktif sepanjang tahun 2017 dan perbincangan meliputi pelbagai topik termasuk prestasi industri, hak pengguna, PSC, tahap perkhidmatan lapangan terbang dan hak trafik udara. Pertemuan turut diadakan dengan juruanalisa dan pengurus pelaburan untuk memastikan mereka sentiasa sedia maklum berkenaan perkembangan dalam pengawalseliaan industri penerbangan Malaysia, terutamanya mereka yang mempunyai kepentingan yang lebih besar terhadap pasaran modal industri ini.



MAVCOM di dalam media
Sumber: MAVCOM



Pindaan Akta 771

Sejak penubuhannya, MAVCOM telah mengambil maklum beberapa aspek di dalam Akta 771 yang perlu diperbaiki untuk memudahkan Suruhanjaya menjalankan fungsi dan tanggungjawabnya. Oleh itu, Rang Undang-undang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2017 telah diluluskan oleh Dewan Rakyat pada 24 Oktober 2017 dan oleh Dewan Negara pada 18 Disember 2017. Rang Undang-undang ini kemudiannya dipersembahkan kepada Yang di-Pertuan Agong pada 29 Disember 2017 untuk Perkenan DiRaja. Rang Undang-undang ini telah diwartakan dan akan berkuat kuasa pada tahun 2018 sebagai Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559].

Pindaan yang dibuat kepada Akta 771 khususnya bertujuan untuk melengkapkan Suruhanjaya bagi memastikan kepentingan pengguna dapat ditangani dengan lebih baik serta mengukuhkan lagi keupayaan MAVCOM untuk beroperasi secara bebas dan cekap. Pindaan tersebut merangkumi bidang pembiayaan, penalti kewangan, perlindungan pengguna dan pengeluaran panduan, pekeliling, arahan, nota latihan dan notis pengumuman.

Perbelanjaan operasi dan pembiayaan

MAVCOM menerima geran peruntukan sebanyak RM30.0 juta daripada Kerajaan pada tahun 2017 dan ia merupakan bayaran terakhir dari keseluruhan RM90.0 juta geran yang telah diperuntukan untuk penubuhan Suruhanjaya dan pembiayaan kesemua aktiviti pada tahun-tahun awal penubuhan. Perbelanjaan operasi mencecah RM23.0 juta pada tahun 2017, dan setelah mengambil kira aliran wang tunai yang lain sepanjang tahun, MAVCOM menutup tahun kewangan dengan baki tunai sebanyak RM32.0 juta. Maklumat yang lebih terperinci mengenai prestasi kewangan Suruhanjaya pada tahun 2017 dan kedudukan kewangan setakat 31 Disember 2017 boleh didapati di bahagian penyata kewangan yang terdapat dalam Laporan Tahunan ini.

Maju seiring pembangunan negara

Selain daripada aktiviti-aktiviti teras operasi, perancangan pelbagai inisiatif MAVCOM akan diteruskan pada tahun 2018, di antaranya, perangkaan pelan induk ekonomik industri penerbangan, Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, rangka kerja penetapan caj lapangan terbang jangka masa panjang dan pengukuhan rejim perlindungan pengguna. Sebagai contoh, Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang yang akan mula dilaksanakan di Kuala Lumpur pada tahun 2018, bakal diperkenalkan di lapangan terbang antarabangsa seluruh Malaysia pada tahun 2019. Pihak Suruhanjaya juga akan mengukuhkan lagi

MACPC untuk memastikan pengguna penerbangan dilindungi dengan lebih baik.

Selain itu, Suruhanjaya juga akan meningkatkan aktiviti-aktiviti di Sabah dan Sarawak dalam masa yang terdekat. Ciri-ciri unik yang dimiliki oleh Sabah dan Sarawak akan memberi impak terhadap prestasi perkhidmatan penerbangan komersial seperti program RAS yang dilaksanakan di kedua-dua negeri tersebut berserta faktor Kota Kinabalu mempunyai pasaran trafik penumpang yang paling aktif di Malaysia selepas Kuala Lumpur.

MAVCOM juga akan memberi penekanan kepada penglibatan pengguna dan akan terus meningkatkan lagi kesedaran berkenaan MACPC yang menerangkan hak-hak pengguna penerbangan di Malaysia. MAVCOM juga akan berinteraksi dengan pengguna-pengguna penerbangan terutamanya, melalui media sosial untuk berkongsi pengalaman khususnya melibatkan pengguna melalui elemen penceritaan.

MAVCOM kekal komited untuk membina matlamat jangka masa panjang bagi industri penerbangan Malaysia dan terus memberikan sokongan sewajarnya terhadap objektif-objektif negara. Aktiviti-aktiviti Suruhanjaya yang mungkin baru di Malaysia tidak datang tanpa cabaran, namun ianya telah dirangka demi merealisasikan manfaat jangka masa panjang. Sehubungan dengan itu, MAVCOM berharap agar ia akan terus menerima maklum balas daripada semua pihak berkepentingan berkenaan aspek-aspek tugasnya yang dapat memanfaatkan industri.

Dengan ini, saya ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada semua pihak berkepentingan termasuklah orang ramai, para pengguna, pemain industri, anggota-anggota Suruhanjaya serta kakitangan MAVCOM di atas setiap usaha dan pencapaian pada tahun 2017 dan saya berharap agar kita sama-sama meneruskan tugas-tugas yang diberikan pada masa hadapan.

PENYATA KEWANGAN
Bagi Tahun Kewangan Berakhir 31 Disember 2017

29

Sijil Ketua Audit Negara

Penyata Pengerusi dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Pengakuan oleh Pegawai Utama yang
Bertanggungjawab ke atas Pengurusan Kewangan

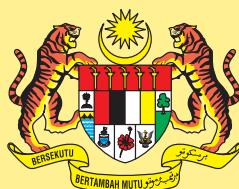
Penyata Kedudukan Kewangan

Penyata Prestasi Kewangan

Penyata Perubahan Aset Bersih

Penyata Aliran Tunai

Nota-nota kepada Penyata Kewangan



**LAPORAN KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017**

Laporan Mengenai Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang merangkumi Penyata Kewangan Pada 31 Disember 2017, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih dan Penyata Aliran Tunai bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut, ringkasan polisi perakaunan yang signifikan dan nota kepada penyata kewangan seperti dinyatakan pada muka surat 4 hingga 20.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2017 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan piawaian pelaporan kewangan yang diluluskan di Malaysia dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771).

Asas Kepada Pendapat

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

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

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

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Laporan Juruaudit Mengenainya

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

Tanggungjawab Anggota Suruhanjaya Terhadap Penyata Kewangan

Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab terhadap penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan piawaian pelaporan kewangan yang diluluskan di Malaysia dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771). Anggota Suruhanjaya juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia adalah bebas daripada salah nyata yang ketara sama ada disebabkan fraud atau kesilapan.

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

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

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

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

- a. Mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan, kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman.
- b. Memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalam 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 Laporan Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperolehi sehingga tarikh Laporan Juruaudit.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia memberi gambaran yang saksama.

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

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

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

Hal-hal Lain

- a. Seperti yang dinyatakan pada Nota 2 kepada penyata kewangan, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah menerima pakai piawaian perakaunan *Malaysian Public Sector Accounting Standards* (MPSAS) mulai 1 Januari 2017 dengan tarikh peralihan pada 1 Januari 2016. Piawaian ini diterima pakai secara retrospektif oleh Anggota Suruhanjaya terhadap angka perbandingan dalam penyata kewangan ini, termasuk Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2016 dan 1 Januari 2016, dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih dan Penyata Aliran Tunai bagi tahun berakhir pada 31 Disember 2016 dan pendedahan berkaitan. Saya tidak terikat untuk melaporkan angka perbandingan yang dinyatakan semula dan tidak diaudit. Tanggungjawab saya sebagai sebahagian daripada pengauditan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia bagi tahun berakhir 31 Disember 2017, dalam keadaan ini, termasuk mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian yang baki awal pada 1 Januari 2017 tidak mengandungi salah nyata yang boleh memberi kesan ketara terhadap kedudukan kewangan pada 31 Disember 2017 dan prestasi kewangan dan aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.
- b. Laporan ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan laporan ini.



(ZAABA BIN ZAINUDDIN)

b.p KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

PUTRAJAYA
31 JULY 2018



34 PENYATA Pengerusi dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Kami, Dr. Nungsari Ahmad Radhi dan Dato' Fauziah binti Yaacob, yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Anggota **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Anggota Suruhanjaya, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih dan Penyata Aliran Tunai yang berikut ini beserta 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 2017** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



DR. NUNGSARI AHMAD RADHI
Pengerusi Eksekutif

Tarikh: 20 Julai 2018

Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Anggota Suruhanjaya

Tarikh: 20 Julai 2018

Kuala Lumpur

PERAKUAN BERKANUN 35

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

Saya, Wan Ahmad Wizan bin Wan Nawang, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih dan Penyata Aliran Tunai dalam Penyata Kewangan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya mengikut sebaik-baik pengetahuan dan kepercayaan saya, adalah betul dan saya membuat ikrar ini dengan sebenarnya mempercayai bahawa ia adalah benar dan atas kehendak-kehendak Akta Akuan Berkanun, 1960.

Sebenarnya dan sesungguhnya)
diakui oleh penama di atas)
di Kuala Lumpur)
pada 20 Julai 2018)

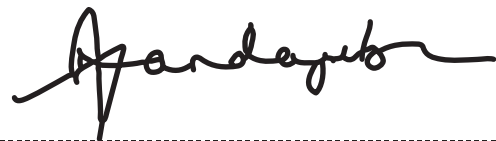


.....
WAN AHMAD WIZAN BIN WAN NAWANG

Di hadapan saya:



L 12-12 Menara Sentral Vista
No. 150 Jalan Sultan Abdul Samad
50470 Kuala Lumpur



.....
PESURUHJAYA SUMPAAH

36 PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2017

	Nota	2017 RM	2016 RM
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	5	1,939,741	2,652,245
Aset tak ketara	6	531,356	671,010
Jumlah aset bukan semasa		<u>2,471,097</u>	<u>3,323,255</u>
ASET SEMASA			
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	7	1,849,436	960,879
Tunai dan kesetaraan tunai	8	31,965,907	23,598,947
Jumlah aset semasa		<u>33,815,343</u>	<u>24,559,826</u>
JUMLAH ASET		<u>36,286,440</u>	<u>27,883,081</u>
RIZAB			
Lebihan terkumpul		33,229,967	25,100,152
		<u>33,229,967</u>	<u>25,100,152</u>
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Liabiliti Pajakan	9	56,349	153,032
Jumlah liabiliti bukan semasa		<u>56,349</u>	<u>153,032</u>
LIABILITI SEMASA			
Liabiliti pajakan	9	96,683	96,683
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	10	2,580,441	2,357,214
Peruntukan cukai		323,000	176,000
Jumlah liabiliti semasa		<u>3,000,124</u>	<u>2,629,897</u>
JUMLAH LIABILITI		<u>3,056,473</u>	<u>2,782,929</u>
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		<u>36,286,440</u>	<u>27,883,081</u>

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

PENYATA PRESTASI KEWANGAN 37

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017

		Tempoh kewangan dari 01.01.2017 hingga 31.12.2017	Tempoh kewangan dari 01.01.2016 (tarikh penubuhan) hingga 31.12.2016
	Nota	RM	RM
PENDAPATAN			
Geran pelancaran - urusanniaga bukan pertukaran		30,000,000	60,000,000
Pendapatan faedah - urusanniaga pertukaran		1,471,526	855,140
Pendapatan lain		4,203	-
Jumlah pendapatan		31,475,729	60,855,140
PERBELANJAAN			
Perbelanjaan kakitangan	11	(13,645,654)	(8,783,094)
Perbelanjaan pra-permulaan	12	-	(18,897,638)
Perbelanjaan operasi lain	13	(9,365,273)	(7,895,026)
Jumlah perbelanjaan		(23,010,927)	(35,575,758)
Kos pembiayaan		8,464,802 (7,753)	25,279,382 (3,230)
Lebihan sebelum cukai		8,457,049	25,276,152
Perbelanjaan cukai	14	(327,234)	(176,000)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		8,129,815	25,100,152

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

38 PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017

	Lebihan terkumpul RM
Pada 1 Januari 2017	25,100,152
Lebihan selepas cukai tahun semasa	8,129,815
Pada 31 Disember 2017	<u>33,229,967</u>
Pada 1 Mac 2016 (tarikh penubuhan)	-
Lebihan selepas cukai tahunan semasa	25,100,152
Pada 31 Disember 2016	<u>25,100,152</u>

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

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017

39

	Tempoh kewangan dari 01.01.2017 hingga 31.12.2017	Tempoh kewangan dari 01.03.2016 (tarikh penubuhan) hingga 31.12.2016
	RM	RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Lebihan sebelum cukai	8,457,049	25,276,152
Pelarasan bagi:		
Susut nilai hartanah dan peralatan	809,325	573,980
Pelunasan aset tak ketara	323,967	227,286
Kos pembiayaan	7,753	3,230
Perbelanjaan/Hapus kira hartanah dan peralatan	13,236	3,859
Lebihan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja	9,611,330	26,084,507
Perubahan dalam modal kerja:		
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	(888,557)	(960,879)
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	223,227	2,357,214
Tunai bersih daripada aktiviti operasi	8,946,000	27,480,842
Bayaran cukai	(180,234)	-
Tunai bersih daripada aktiviti operasi	8,765,766	27,480,842
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Pembelian hartanah dan peralatan*	(110,057)	(2,940,084)
Pembelian aset tak ketara	(184,313)	(898,296)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan	(294,370)	(3,838,380)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN		
Faedah yang dibayar ke atas liabiliti pajakan	(7,753)	(3,230)
Pembayaran balik liabiliti pajakan	(96,683)	(40,285)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pembiayaan	(104,436)	(43,515)
PENINGKATAN BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI	8,366,960	23,598,947
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN	23,598,947	-
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN	31,965,907	23,598,947

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

40 PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017 (SAMBUNGAN)

TRANSAKSI BUKAN TUNAI

*Pembelian hartanah dan peralatan:

Sepanjang tempoh kewangan berakhir 31 Disember 2016, Suruhanjaya memperoleh kenderaan bermotor dengan kos agregat berjumlah RM329,488 yang mana sebanyak RM290,000 telah diperolehi dengan cara pajakan kewangan. Bayaran tunai sebanyak RM39,488 telah dibuat untuk membeli kenderaan bermotor.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN BAGI TAHUN KEWANGAN BERAKHIR 31 DISEMBER 2017

41

1 MAKLUMAT UMUM

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

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

Penyata kewangan Suruhanjaya dibentangkan dalam Ringgit Malaysia (RM). Penyata kewangan ini telah diluluskan untuk diterbitkan oleh Anggota Suruhanjaya pada 20 Julai 2018.

2 ASAS PENYEDIAAN

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

Penyata Kewangan bagi tahun berakhir 31 Disember 2017 adalah merupakan penyata kewangan pertama yang disediakan menggunakan MPSAS. Sebelum ini, penyata kewangan Suruhanjaya telah disediakan selaras dengan Piawaian Pelaporan Entiti Persendirian Malaysia (MPERS).

Polisi perakaunan yang dinyatakan dalam Nota 3 telah diguna pakai dalam menyediakan penyata kewangan Suruhanjaya bagi tahun berakhir 31 Disember 2017. Tarikh peralihan kepada MPSAS adalah pada 1 Januari 2016. Tiada sebarang perubahan pada angka pembukaan 1 Januari 2017.

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, atau bidang di mana andaian dan anggaran adalah penting kepada penyata kewangan, 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 kaedah yang diperlukan untuk ia menjadi mampu beroperasi dengan cara yang dikehendaki oleh pihak pengurusan.

Kos sesuatu item bagi hartanah dan peralatan yang bernilai melebihi RM1,000 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 memperuntukan kos aset kurang nilai sisa sepanjang anggaran hayat kegunaannya. Hayat berguna dianggarkan seperti berikut:

- Pengubahsuaian	3 tahun
- Kenderaan bermotor	5 tahun
- Perabut, 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.

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

3.2 Aset Tak ketara

Perisian komputer yang dibeli dipermodalkan sebagai aset tidak ketara dan dinyatakan pada kos. Kos untuk perisian komputer yang diiktiraf pada awalnya terdiri daripada harga pembelian dan sebarang kos berkaitan yang membawa perisian tersebut untuk tujuan penggunaannya oleh pihak pengurusan.

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

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

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

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

Laba 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

Bagi tujuan penyata aliran 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/(pulihan) 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 dibuat.

Peruntukan ditentukan pada nilai kini amaun yang dijangka akan diperlukan bagi menjelaskan obligasi dengan menggunakan kadar sebelum cukai yang mencerminkan taksiran pasaran semasa tentang nilai masa wang dan risiko khusus terhadap obligasi tersebut. Peningkatan dalam peruntukan yang disebabkan oleh peredaran masa diiktiraf sebagai kos pembiayaan.

3.7 Pengiktirafan Pendapatan

Hasil diukur pada nilai saksama pertimbangan yang diterima atau belum diterima dan diiktiraf berpandukan asas berikut:

(a) Geran pelancaran

Geran pelancaran daripada Kerajaan Malaysia yang tidak mengenakan sebarang syarat masa hadapan diiktiraf sebagai pendapatan apabila hasil diterima. Geran Kerajaan diukur pada nilai saksama aset yang diterima.

(b) Pendapatan Faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kaedah faedah berkesan.

3.8 Manfaat Pekerja

(a) Manfaat Pekerja Jangka Pendek

Upah dan gaji diakru dan dibayar pada setiap bulan dan diiktiraf sebagai perbelanjaan, kecuali jika ia berkaitan dengan kos menghasilkan inventori atau aset lain.

(b) Manfaat Pasca-Pekerjaan - Pelan Caruman Ditetapkan

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

3.9 Pajak - Perakaunan oleh Penerima Pajak

(a) Pajak Operasi

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

(b) Pajak Kewangan

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

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

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

3.10 Kos Peminjaman

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

4 PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN

4.1 Pertimbangan dan Andaian Digunakan

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

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

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

	Pengubahsuaian	Kenderaan Bermotor	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	Peralatan Komputer	JUMLAH
	RM	RM	RM	RM	RM
<u>2016</u>					
<u>Kos</u>					
Pada awal tempoh	-	-	-	-	-
Tambahan	306,296	329,488	2,280,231	314,069	3,230,084
Hapus kira	-	-	-	(4,341)	(4,341)
Pada 31 Disember 2016	<u>306,296</u>	<u>329,488</u>	<u>2,280,231</u>	<u>309,728</u>	<u>3,225,743</u>
<u>Susut nilai terkumpul</u>					
Pada awal tempoh	-	-	-	-	-
Susut nilai semasa	24,578	38,440	438,609	72,353	573,980
Hapus kira	-	-	-	(482)	(482)
Pada 31 Disember 2016	<u>24,578</u>	<u>38,440</u>	<u>438,609</u>	<u>71,871</u>	<u>573,498</u>
<u>Nilai buku bersih</u>					
Pada 31 Disember 2016	<u><u>281,718</u></u>	<u><u>291,048</u></u>	<u><u>1,841,622</u></u>	<u><u>237,857</u></u>	<u><u>2,652,245</u></u>

Kenderaan bermotor dengan nilai buku bersih sebanyak RM285,537 telah dicagarkan sebagai jaminan untuk pinjaman sewa beli yang diambil daripada bank Suruhanjaya.

6 ASET TAK KETARA

	Perisian komputer 2017 RM	Perisian komputer 2016 RM
<u>Kos</u>		
Pada awal tempoh	898,296	-
Tambahan	184,313	898,296
Pada 31 Disember	<u>1,082,609</u>	<u>898,296</u>
<u>Pelunasan terkumpul</u>		
Pada awal tempoh	227,286	-
Pelunasan semasa	323,967	227,286
Pada 31 Disember	<u>551,253</u>	<u>227,286</u>
<u>Nilai buku bersih</u>		
Pada 31 Disember	<u><u>531,356</u></u>	<u><u>671,010</u></u>

7 DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2017 RM	2016 RM
Deposit	468,033	467,288
Bayaran terdahulu	420,863	336,878
Faedah belum terima	960,540	152,488
Penghutang lain	-	4,225
	<u>1,849,436</u>	<u>960,879</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.

8 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2017 RM	2016 RM
Tunai dan baki bank	165,907	1,598,947
Deposit dengan bank berlesen	31,800,000	22,000,000
	<u>31,965,907</u>	<u>23,598,947</u>

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2018 dan Februari 2018 (2016: antara Januari 2017 dan April 2017) dan kadar faedah antara 3.20% ke 3.90% (2016: antara 3.55% ke 3.80%).

9 LIABILITI PAJAKAN

	2017 RM	2016 RM
Amaun dibawa bersih termasuk kelas hartanah dan peralatan - Kenderaan bermotor:	220,887	285,537
<u>Liabiliti pajakan bukan semasa</u>		
Pada awal tempoh	153,032	-
Tambahan	-	193,317
Pindahan kepada liabiliti pajakan semasa	(96,683)	(40,285)
Baki pada 31 Disember	<u>56,349</u>	<u>153,032</u>
<u>Liabiliti pajakan semasa</u>		
Pada awal tempoh	96,683	-
Tambahan	-	96,683
Pembayaran balik	(96,683)	(40,285)
Pindahan daripada liabiliti pajakan bukan semasa	96,683	40,285
Baki pada 31 Disember	<u>96,683</u>	<u>96,683</u>
Jumlah liabiliti pajakan	<u>153,032</u>	<u>249,715</u>

Bayaran pajakan masa hadapan yang perlu dibayar:

- Tidak lewat daripada satu tahun	104,436	104,436
- Lebih daripada satu tahun hingga lima tahun	60,872	165,308
	<hr/>	<hr/>
Jumlah bayaran pajakan minimum masa hadapan	165,308	269,744
Tolak: Caj pembiayaan masa hadapan	(12,276)	(20,029)
	<hr/>	<hr/>
Nilai kini bayaran pajakan	153,032	249,715
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

10 PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2017	2016
	RM	RM
Perbelanjaan terakru	2,336,093	1,817,008
Pemiutang lain	244,348	540,206
	<hr/>	<hr/>
	2,580,441	2,357,214
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

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 PERBELANJAAN KAKITANGAN

	2017	2016
	RM	RM
Gaji dan elaun	10,750,909	7,450,254
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,457,418	833,866
Latihan kepada kakitangan	814,463	215,121
Manfaat kakitangan	622,864	283,853
	<hr/>	<hr/>
	13,645,654	8,783,094
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

12 PERBELANJAAN PRA-PERMULAAN

Perbelanjaan pra-permulaan merujuk kepada kos yang ditanggung semasa aktiviti-aktiviti awal permulaan Suruhanjaya sehingga penubuhan Suruhanjaya pada 1 Mac 2016 dan termasuk kos-kos penubuhan seperti fi profesional dan perundingan, kos guaman dan fi penasihat.

13 PERBELANJAAN OPERASI LAIN

	2017 RM	2016 RM
<u>Kos penubuhan</u>		
Susut nilai hartanah dan peralatan	809,325	573,980
Pelunasan aset tak ketara	323,967	227,286
Sewa premis	1,375,630	1,146,358
Perbelanjaan utiliti	101,855	104,658
	<u>2,610,777</u>	<u>2,052,282</u>
 <u>Perbelanjaan pentadbiran dan umum</u>		
Fi profesional	2,888,219	2,334,753
Lesen dan caj	79,503	1,383,775
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	850,006	577,146
Perbelanjaan komunikasi	184,096	126,613
Percetakan dan alat tulis	213,385	164,799
Perjalanan dan penginapan	1,484,590	766,052
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	355,301	176,329
Buku dan langganan	512,071	208,164
Penyelenggaraan dan sokongan IT	187,325	105,113
	<u>6,754,496</u>	<u>5,842,744</u>
 Jumlah perbelanjaan operasi lain	 <u>9,365,273</u>	 <u>7,895,026</u>

14 PERBELANJAAN CUKAI

	2017 RM	2016 RM
Perbelanjaan cukai pendapatan semasa	<u>327,234</u>	<u>176,000</u>
<p>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:</p>		
Lebihan sebelum cukai	<u>8,457,049</u>	<u>25,276,152</u>
Cukai atas pendapatan berkanun pada kadar sebanyak 24%	2,029,692	6,066,277
Kesan cukai bagi:		
Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(7,201,009)	(14,436,597)
Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	5,524,483	8,538,957
Pendapatan tertakluk pada kadar cukai rendah	(30,000)	-
Kurangan peruntukan pada tahun sebelum	4,234	-
Lain-lain	(166)	7,363
Perbelanjaan cukai	<u>327,234</u>	<u>176,000</u>

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:

	2017 RM	2016 RM
<u>Bayaran pajakan minimum masa hadapan</u>		
- Tidak lebih daripada satu tahun	1,375,630	1,375,630
- Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	-	1,375,630
Jumlah komitmen pajakan perlu dibayar	<u>1,375,630</u>	<u>2,751,260</u>
Pembayaran pajakan diambilkira sebagai perbelanjaan	<u>1,375,630</u>	<u>1,146,358</u>

16 KOMITMEN MODAL

	2017 RM	2016 RM
Diluluskan dan dikontrakkan	70,405	-

17 ANGGOTA PENGURUSAN UTAMA

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

	2017 RM	2016 RM
Jumlah ganjaran	1,811,090	1,382,900
Bilangan anggota pengurusan utama	9	9

Senarai pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Kod IATA	Jenis Perkhidmatan	Tarikh Penguatkuasaan ASL	Tarikh Tamat Tempoh ASL
1	Malaysia Airlines Berhad*	MH	Penerbangan penumpang berjadual	1 September 2015	31 Ogos 2020
2	FlyFirefly Sdn. Bhd	FY	Penerbangan penumpang berjadual	17 September 2016	16 September 2018
3	AirAsia Berhad	AK	Penerbangan penumpang berjadual	1 Oktober 2016	30 September 2021
4	AirAsia X Berhad	D7	Penerbangan penumpang berjadual	1 Oktober 2016	30 September 2019
5	MASwings Sdn. Bhd.	MH	Penerbangan penumpang berjadual	1 Oktober 2016	31 Disember 2018
6	Malindo Airways Sdn. Bhd	OD	Penerbangan penumpang berjadual	1 September 2017	31 Ogos 2018
7	Raya Airways Sdn. Bhd.	TH	Penerbangan kargo berjadual	1 Disember 2017	30 November 2019

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

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Jenis Pesawat	Tarikh Penguatkuasaan ASP	Tarikh Tamat Tempoh ASP
1	Awan Inspirasi Sdn. Bhd.	Penerbangan catar berfokus kepada industri minyak dan gas	Rotary wings	1 Jun 2016	31 Mei 2019
2	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	1 Jun 2016	31 Mei 2018
3	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Penerbangan catar berfokus kepada industri minyak dan gas	Rotary wings	1 Julai 2016	30 Jun 2018
4	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar yang berfokus kepada industri minyak dan gas	Rotary wings	1 Julai 2016	30 Jun 2019
5	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd. (dahulunya dikenali sebagai DRB-HICOM Asia Cargo Express Sdn. Bhd.)	Penerbangan catar	Fixed wings	1 September 2016	31 Ogos 2018
6	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Kerja udara	Fixed wings dan rotary wings	1 Oktober 2016	30 September 2018
7	Aeromanager Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	1 November 2016	31 Oktober 2018
8	Helistar Resources Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	1 Disember 2016	30 November 2018
9	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	1 Januari 2017	31 Disember 2019
10	MHS Aviation Berhad	Penerbangan catar berfokus kepada industri minyak dan gas	Fixed wings dan rotary wings	1 Januari 2017	31 Disember 2018
11	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.	Pengukuran, pemerhatian dan rondaan	Rotary wings	1 Februari 2017	31 Januari 2018
12	Afjets Sdn. Bhd.	Kerja udara	Fixed wings dan rotary wings	1 Februari 2017	31 Januari 2020
13	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings dan rotary wings	1 Februari 2017	31 Januari 2020
14	Airod Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	13 Februari 2017	12 Februari 2020
15	Hevilift (M) Sdn. Bhd.	Minyak dan gas	Rotary wings	1 Mac 2017	28 Februari 2018

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Jenis Pesawat	Tarikh Penguatkuasaan ASP	Tarikh Tamat Tempoh ASP
16	Prima Air Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	6 Mac 2017	5 Mac 2019
17	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings dan rotary wings	8 Mac 2017	7 Mac 2019
18	Asia Tenggara Aviation Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	5 Jun 2017	4 Jun 2019
19	flyGlobal Charter Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	17 Julai 2017	16 Julai 2019
20	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.	Penerbangan santai	Belon	1 Ogos 2017	31 Julai 2019
21	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	1 Ogos 2017	31 Julai 2019
22	Cempaka Helicopter Sdn. Bhd.	Penerbangan santai	Rotary wings	1 Oktober 2017	30 September 2018

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) (Kelulusan Bersyarat) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Jenis Pesawat	Tarikh Penguatkuasaan Kelulusan Bersyarat	Tarikh Tamat Tempoh Kelulusan Bersyarat
1	Executive Jets Asia Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	1 April 2017	31 Mac 2018
2	Asia Jets Partners (M) Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	1 Mei 2017	30 April 2018
3	Eastflite Aviation Services Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Rotary wings	1 Mei 2017	30 April 2018
4	Berjaya Air Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	1 September 2017	31 Ogos 2018
5	Jet Premier One Sdn. Bhd.	Penerbangan catar	Fixed wings	15 Oktober 2017	14 Oktober 2018

Senarai pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Aerodrom	Tarikh Tamat Tempoh AOL
1	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.	Padang Terbang (STOLport) Tanjung Manis, Sarawak	23 Disember 2020
2	Sanzbury Stead Sdn. Bhd.	Lapangan Terbang Kerteh, Terengganu	30 Jun 2021
3	Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd.*	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai, Johor Bahru	31 Oktober 2023
4	Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.*	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur	11 Februari 2034
5	Malaysia Airports Sdn. Bhd.*	Kesemua lapangan terbang komersial di Malaysia, kecuali: <ul style="list-style-type: none"> Lapangan Terbang Antarabangsa Senai; Lapangan Terbang Kerteh; Padang Terbang (STOLport) Tanjung Manis; dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur 	11 Februari 2034

*AOL telah dikeluarkan sebelum penubuhan MAVCOM dan diberi kebenaran beroperasi di bawah Seksyen 100 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]

Senarai pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) setakat 31 Disember 2017

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Tarikh Tamat Tempoh GHL / Kelulusan Bersyarat GHL
1	MAS Awana Sdn. Bhd.	Katering	28 Februari 2018
2	Petron Malaysia Refining and Marketing Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mac 2018
3	Petronas Dagangan Berhad	Pengendalian bahan api	31 Mac 2018
4	Elite Jets Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	30 April 2018
5	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	30 April 2018
6	Safeair Technical Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	30 April 2018
7	Aerohandlers Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
8	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2018
9	Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.	Katering	31 Mei 2018
10	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
11	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2018
12	D'viation Technics Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
13	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
14	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
15	Malindo Airways Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
16	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
17	Raya Airways Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
18	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2018
19	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2018
20	Shell Timur Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2018
21	Total Megalink Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2018
22	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2019
23	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2019
24	Smooth Route Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2019
25	Jet Fuels Sdn. Bhd.	Pengendalian bahan api	31 Mei 2020
26	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Mei 2020
27	POS Aviation Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am dan katering	30 Oktober 2020
28	Aerodarat Services Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	28 Februari 2021
29	Brahim's Sats Food Services Sdn. Bhd.	Katering	28 Februari 2021
30	Ground Team Red Sdn. Bhd.	Pengendalian darat am	31 Ogos 2021

Akronim dan Singkatan

Akta 771	Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015
AirAsia	AirAsia Berhad
AirAsia X	AirAsia X Berhad
AirportIS	Airport Intelligence Services
QoS Lapangan Terbang	Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan Lapangan Terbang
AOL	Lesen Pengendali Aerodrom
ASEAN	Persatuan Negara-negara Asia Tenggara
ASK	Tempat Duduk Kilometer Tersedia
ASL	Lesen Perkhidmatan Udara
ASP	Permit Perkhidmatan Udara
ATR	Hak trafik udara
ATRC	Sijil Hak Trafik Udara
BBL	Setong
CAAM	Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia
CASK	Kos Tempat Duduk Kilometer Tersedia
CMS	Sistem Pengurusan Aduan
DCA	Jabatan Penerbangan Awam Malaysia
Firefly	FlyFirefly Sdn. Bhd.
F Long	Jarak jauh (Kelas bisnes)
GHL	Lesen Pengendalian Darat
GST	Cukai Barang dan Perkhidmatan
IATA	The International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
Int'l	Antarabangsa
KLIA	Lapangan Terbang Antarabangsa KL
klia2	Lapangan Terbang Antarabangsa KL 2
LIMA	Pameran Aeroangkasa dan Maritim Antarabangsa Langkawi
MABKargo	MAB Kargo Sdn. Bhd.
MACPC	Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016
MAHB	Malaysia Airports Holdings Berhad
Malaysia Airlines	Malaysia Airlines Berhad
Malindo Air	Malindo Airways Sdn. Bhd.
MATTA	Persatuan Ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia
MAVCOM atau Suruhanjaya	Suruhanjaya Penerbangan Malaysia
MITA	Persatuan Pelancongan Domestik Malaysia
MITI	Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia
MoT	Kementerian Pengangkutan Malaysia
NSCM	National Slot Coordination Malaysia
PSC	Caj Perkhidmatan Penumpang
PSSC	Caj Keselamatan
PSO	Obligasi Perkhidmatan Awam
RAS	Perkhidmatan Udara Luar Bandar
RASK	Perolehan Tempat Duduk Kilometer Tersedia
Raya Airways	Raya Airways Sdn. Bhd.
Suasa Airlines	Suasa Airlines Sdn. Bhd.
YoY	Tahun demi tahun
Y Long	Jarak jauh (kelas ekonomi)



**Malaysian
Aviation
Commission**
2017
Annual Report



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Table of Contents

62

*Key Milestones
for MAVCOM*

64

Who We Are

65

What We Do

66

Mission and Values

67

*Membership of the
Commission*

68

Committees

70

*Message From
Executive Chairman*

74

*Review of Operations
by Chief Operating Officer*

89

Financial Statements

115

Index

119

Commissioners

129

Senior Management

62 KEY MILESTONES FOR MAVCOM



9 January

Suasa Airlines Sdn. Bhd. was found guilty by the Sepang Sessions Court for operating without a valid Air Service Permit (ASP) and was fined RM380,000.

17 - 19 March

Participated in the national MATTA Fair to educate consumers on their rights as air travellers.

18 April

Released MAVCOM's inaugural Consumer Report.



14 July

Issued a Consultation Paper on Regulatory Approach towards Quality of Service at Airports in Malaysia for industry and public feedback.

23 August

Completed review of the Rural Air Services (RAS) programme and presented its recommendations to the Ministry of Transport (MoT).



12 January

MAVCOM issued a statement on compensation for denied boarding or overbooking by airlines.

21 - 25 March

Participated in the Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition (LIMA) 2017.

7 June

YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid (Director General of the Economic Planning Unit at the Prime Minister's Department) replaced YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff as MAVCOM's Commissioner.



15 August

Launched the Commission's first Industry Report, entitled Waypoint and a Technical Paper on the Aviation Sector Multiplier.

24 August

Issued a Consultation Paper on Passenger Service Charges (PSC) at airports in Malaysia for industry and public feedback.

As at 31 December 2017, the Commission approved a total of:

- 3 Air Service Licences
- 10 Air Service Permits
- 1 Aerodrome Operator Licence
- 160 International air traffic rights to Malaysian-designated airlines
- 50 Domestic air traffic rights to Malaysian-designated airlines

8 - 21 September

Conducted an annual consumer survey to ascertain the level of consumer awareness on passenger rights and general level of satisfaction towards aviation services in Malaysia.

27 September

Renewed Malindo Air's Air Service Licence (ASL).

Renewed MASwings' ASL.

30 November

Announced the completion of a full equalisation of the PSC for airports in Malaysia.

Granted an ASL to Raya Airways.

13 December

Issued a Consultation Paper on Draft Guidelines on Aviation Service Market Definition, Anti-Competitive Agreements and Abuse of Dominant Position for industry and public feedback.

28 December

Malaysian Aviation Commission (Aviation Services Charges) (Amendment) Regulations 2017 was published in the *Gazette*.

16 October

Released the second Consumer Report and announced the development of MAVCOM's airports Quality of Service (Airports QoS) Framework.



5 December

MAVCOM's Annual Report 2016 was tabled at Parliament.

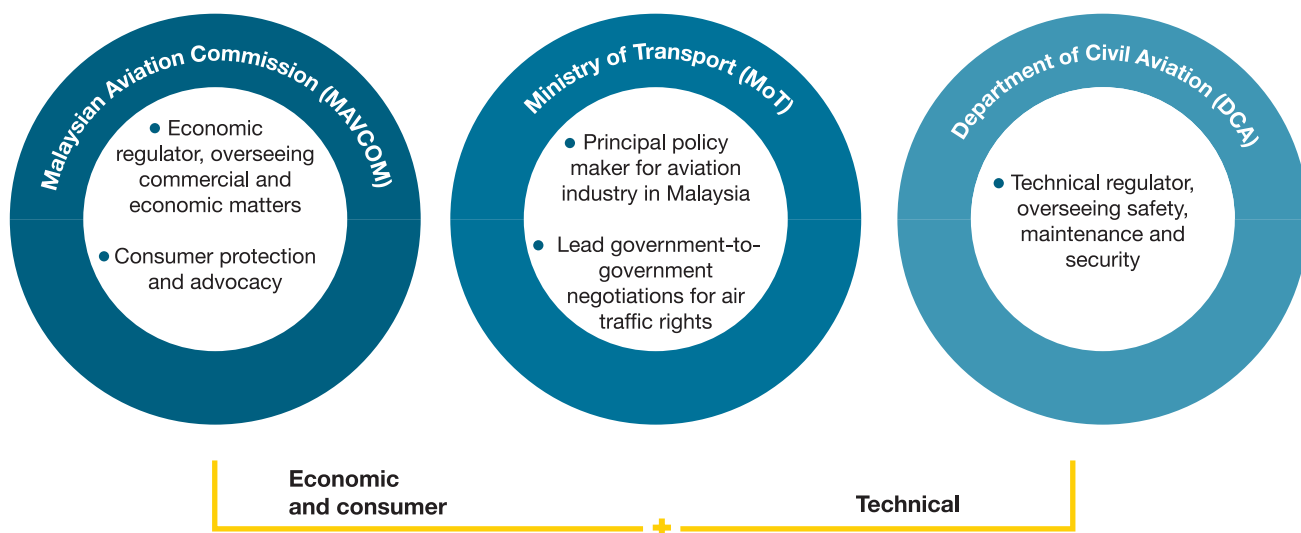
18 December

Amendments to the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] was approved at Parliament.

From 1 January to 31 December 2017, the Commission:

- Received 1,356 complaints
- Successfully managed and resolved 99.6 per cent of these complaints

64 WHO WE ARE



The Malaysian Aviation Commission (MAVCOM or Commission) is an independent body set up under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771]. After MAVCOM's establishment on 1 March 2016, the economic regulation of Malaysia's civil aviation industry and consumer protection of air travellers fell under the Commission's jurisdiction. Prior to the establishment of MAVCOM, economic regulation was managed by the Ministry of Transport Malaysia (MoT) and the Department of Civil Aviation (DCA).

Through Act 771, the Commission is empowered to make its own independent decisions. It also acts as an independent adviser to the MoT on economic matters pertaining to civil aviation.

The role of MAVCOM differs from those of the MoT and the DCA. The MoT is responsible for industry policy-making and government-to-government discussions, which include to spearhead bilateral or multilateral negotiations on air traffic rights, while the DCA continues to regulate technical and safety matters for Malaysia's civil aviation industry.

**Note: As at 19 February 2018, DCA is known as Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM).*

WHO WE ARE

WHAT WE DO 65

MAVCOM's functions as envisaged in Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] include, but are not limited to the following:

Issuance of commercial licences for air transport services, ground handling and aerodrome operations

MAVCOM is responsible for the issuance of Air Services Licences (ASL) for journeys with fixed schedules, such as commercial flights, and Air Service Permits (ASP) for non-scheduled services, such as chartered flights. The Commission also issues Aerodrome Operator Licences (AOL) to airport operators and Ground Handling Licences (GHL) to those who wish to carry out ground handling services in Malaysia.

Oversee competition matters in the aviation industry

From 1 March 2016, any competition issues relating to the civil aviation industry in Malaysia are under the purview of MAVCOM [Governed exclusively by Act 771, particularly Part VII (Competition).]

Administer, allocate and manage air traffic rights

An Air Traffic Right allocated by MAVCOM represents authorisation for Malaysian airlines to carry passengers, mail or cargo on scheduled services to or from Malaysia. These are awarded based on applications by airlines and the capacity available for allocation.

Monitor slot allocation for air transport service providers

MAVCOM is responsible for monitoring and providing oversight in the management of the slot allocation process.

Administer and manage public service obligations

MAVCOM is empowered to administer and manage public service obligation routes in Malaysia. The principal example is the Rural Air Services (RAS) which provides connectivity to remote, sparsely populated, or otherwise inaccessible parts of Sabah and Sarawak.

Provide a mechanism for protection of consumers in the civil aviation industry in Malaysia

One of the key objectives of MAVCOM is the protection of aviation consumer rights and interests and to ensure that consumer rights are continually safeguarded and progressed. The establishment of MAVCOM allows for new consumer protection regulations which benefit consumers directly, as well as creating an exclusive platform for aviation consumers to escalate their complaints, should they experience less than satisfactory levels of service.

Provide a mechanism for dispute resolution between aviation service providers

As an alternative to existing available dispute resolution avenues, Act 771 provides that aviation service providers may refer to MAVCOM to settle disputes.

Setting of aviation services charges

MAVCOM has the authority to review and set charges applicable to the civil aviation industry which includes setting of the Passenger Service Charges (PSC), an aeronautical charge as prescribed in the Malaysian Aviation Commission (Aviation Services Charges) Regulations 2016.

Advise the Minister of Transport on any matters relating to civil aviation where there is an economic perspective

MAVCOM is responsible to advise the Minister of Transport Malaysia on any economic matters related to the civil aviation industry in Malaysia.

MISSION

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



VALUES

Integrity

We adhere to the highest level of ethics in all that we do

Professionalism

We always carry out our responsibilities in a professional manner

Impartiality

We are independent and impartial in the execution of our duties

MEMBERSHIP OF THE COMMISSION **67**

The Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] stipulates 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 consisting of the Secretary General of the Ministry of Transport and the Director General of the Economic Planning Unit of the Prime Minister's Department (by virtue of their positions); and
- not less than four, but not more than six other members who shall be (appointed by the Minister of Transport after consultation with the Prime Minister).

The Commission had convened a total of 11 meetings in 2017.

The Commissioners' attendance for the meetings in 2017 are as follows:

YBhg. General Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad RMAF (Retd.)	Attended 11 meetings
YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim	Attended 7 meetings
YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff*	Attended 4 out of 5 meetings
YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid*	Attended 2 out of 6 meetings
YBhg. Dato' Mah Weng Kwai	Attended 11 meetings
YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung	Attended 9 meetings
YBhg. Datuk Seri Long See Wool	Attended 11 meetings
YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob	Attended 9 meetings
YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin	Attended 10 meetings
YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi	Attended 9 meetings

**YBhg. Tan Sri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff retired as Director General of the Economic Planning Unit and was replaced by YBhg. Dato' Nik Azman bin Abdul Majid effective 7 June 2017.*

68 COMMITTEES

Section 12(1) of Act 771 empowers the Commission to establish committees it considers necessary and expedient to assist it in the performance of its functions. The Commission is also authorised to delegate its functions and powers to a Commissioner or Committee (as per section 20(1) of Act 771). Any function or power delegated shall be performed and exercised in the name and on behalf of the Commission and such delegation shall not preclude the Commission from performing or exercising any of the delegated functions and powers at any time. The Commission may elect any of its members to be the Chairman of a Committee and may appoint any person to be a member of any of these Committees.

The table below sets out the Committees which had been established by the Commission to date and a summary of the functions of each of the Committee:

Committee	Overview of Functions	Members
Audit & Risk Committee	Oversee the Commission's financial reporting, financial management, budgeting, internal controls, risk management, regulatory compliance, internal audits and external audits on the Commission.	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad*
Nomination & Remuneration Committee	Assess candidates for all senior managerial positions as well as formulate and evaluate remuneration and emolument packages for the Management.	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob
Licensing & Air Traffic Rights Committee	<p>Evaluate the Management proposals pertaining to any applications for Air Service Licences, Air Service Permits, Ground Handling Licences and Aerodrome Operator Licences prior to providing recommendation to the Commission for final approval.</p> <p>Evaluate the Management's proposal on the allocation of new and existing air traffic rights for recommendation to the Commission for final approval.</p>	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Long See Wool <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi • Azmir Zain

Committee	Overview of Functions	Members
Competition & Economics Committee	Oversee and evaluate the Management's recommendations on any matters carried out pursuant to the functions provided under Part VII (Competition) of Act 771 as well as advise, provide recommendations and guidance on economic matters and the aviation service market review report.	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai • YBhg. Datuk Seri Long See Wool
Consumer Protection Committee	Provide strategic guidance in relation to consumer protection in the aviation industry as well as monitors and reviews the nature of complaints received by the Commission through quarterly reports furnished to the Committee. The Committee also reviews, deliberates and recommends changes to the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC) and makes recommendations to the Commission on appropriate financial penalty for any non-compliance with the MACPC, pursuant to section 69 of Act 771.	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Long See Wool • YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin
Legal, Regulatory & Dispute Resolution Committee	Provide 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.	<p>Chairman:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai <p>Committee members:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung • Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim**

***Background on YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad:**

YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad brings with him vast experience in the area of finance, accounting and management which spans 39 years. Currently Senior Independent Non-Executive Director of CIMB Group Holdings Berhad and Media Prima Berhad, he is a Fellow of the Association of Chartered Certified Accountants (ACCA) United Kingdom and a Chartered Accountant with the Malaysian Institute of Accountants (MIA). He also holds a Master of Business Administration (Finance) from Universiti Kebangsaan Malaysia.

****Background on Encik Abdul Kadir bin Md. Kassim:**

Encik Adbul Kadir bin Md. Kassim holds a Bachelor of Laws (Honours) degree from the University of Singapore. He is the Senior Partner of Messrs Kadir, Andri & Partners. With more than 50 years of experience in law, Encik Kadir is consistently recognised as being at the forefront of the legal practice. Encik Kadir serves on the boards of Directors of Danajamin Nasional Berhad, TIME dotcom Berhad, UEM Group Berhad and Cement Industries of Malaysia Berhad. He is a member of Datuk Yaw Teck Seng Foundation and a trustee of The Renong Group Scholarship Trust Fund. He is also a member of the Corporate Debt Restructuring Committee, which is sponsored by Bank Negara Malaysia and the Financial Services Professional Board (FSPB), a board sponsored by Bank Negara Malaysia and the Securities Commission.

70 MESSAGE FROM EXECUTIVE CHAIRMAN



**YBhg. General Tan Sri Dato' Sri Abdullah
bin Ahmad RMAF (Retd.)**

It is my great privilege as the Executive Chairman of MAVCOM to present our second Annual Report. As an independent Commission for Malaysia's rapidly-growing civil aviation industry, our goal to promote a competitive, robust and sustainable environment for industry players continues to be of paramount focus.

Facilitating industry growth

The Commission had achieved several key milestones in its first two years – from strengthening the industry for better service delivery to further empowering air travellers in Malaysia. MAVCOM has sought to improve the industry through a new process on commercial licensing, designed to advance commercial resilience and customer delivery. Since the Commission's establishment, we have issued and renewed 65 licences, which brought an additional RM597 million in capital in the last two years. The Commission has put in place a new allocation process with regard to the air traffic rights (ATR) to promote healthy competition. In the two years of its operations, MAVCOM has allocated 308 ATRs to Malaysian carriers.

Since 2016, the Commission had undertaken two Passenger Service Charges (PSC) reviews and has published in the *Gazette* a fairer set of PSC rates, which saw a decrease in the Government subsidies to Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). These PSC reviews were lauded by key industry players, analysts, and international bodies, such as the International Air Transport Association (IATA).

Aside from airports and airlines, MAVCOM places equal importance on ensuring high standards from industry players. Throughout the first two years, the Commission has been implementing stringent measures to improve the ground handling services sector.

We are serious and proactive in our role to facilitate a more consumer-oriented and competitive aviation market in Malaysia.

MAVCOM had also set in motion a new Rural Air Services (RAS) framework by performing a study on the restructuring of RAS. The Commission, which will be taking over the management of RAS in 2018 from the Ministry of Transport (MoT) had recommended an increase in the essential air services for rural areas.

MAVCOM's management of RAS helps facilitate industry development, meet consumer needs and support national goals. One such example of this is the public service obligation (PSO) programme (via RAS), which enables essential air connectivity for rural areas in Sabah and Sarawak. RAS is crucial in Sabah and Sarawak given the geographical limitations affecting modes of travel in the two states, as a large portion of their rural areas can only be accessed by air or boat. Poor ground conditions have left air travel as the only realistic choice and an important mode of transportation for rural residents living in the dense, jungle-covered topography of the country. Today, travelling using the services offered by RAS is a way of life for the rural residents to obtain basic provisions such as eggs, sugar, milk, and newspapers. In addition to medical and emergency aid, RAS has also helped children from these communities to access better education, and in many ways, help improve their living conditions.

Reinforcing consumer rights

Since our establishment, the Commission had explained its role in strengthening consumer rights. We have been facilitating resolution of passenger complaints, informing and engaging stakeholders, as well as the public on the work that we have done via the many consumer reports and consultation

papers issued. Understanding the importance of educating the public of their air travel rights, MAVCOM has undertaken extensive consumer education activities across multiple platforms (such as participation in travel and aviation related fairs) to enhance knowledge of passenger rights. The Commission had also conducted our second independent consumer survey to ascertain the level of passenger awareness of their rights and the general level of satisfaction towards aviation services in Malaysia.

We are serious and proactive in our role to facilitate a more consumer-oriented and competitive aviation market in Malaysia. We acknowledge that there may still be a disconnect between passenger awareness and understanding of their rights, and therefore will channel a great deal of our efforts in 2018 to further introduce and enforce the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC).

Enhancing industry governance

MAVCOM firmly believes that a competitive environment amongst industry players is vital to promote a healthy, stable, and sustainable sector. In light of this, the Commission had announced the development of a Quality of Service (QoS) regulatory framework for airports which will communicate our regulatory objectives by setting service standards and key performance indicators for various aspects of airport services – including cleanliness, wayfinding, infrastructure quality, and internet connection at the airport. Having a shared understanding of the service standards and performance measures is critical for Malaysia's aviation industry. Towards this end, MAVCOM hopes to enhance passenger comfort at airports, ensure passenger service levels are a continued priority and facilitate improved airport user experience not just for passengers, but for airlines,

Our activities are underpinned by our philosophy to establish and continually enhance a fair and competitive commercial environment for the Malaysian aviation sector

ground handlers and all other users of airports in Malaysia.

Additionally, another notable exercise that the Commission had undertaken during the year was a review of the PSC. This was intended to bring Malaysia closer towards international best practices while concurrently ensuring Malaysia's rates remained at an affordable level. The review and our subsequent announcement on the equalisation of PSC rates across all Malaysia airports were part of MAVCOM's long-term plan to move towards a cost-based mechanism in line with international best practices.

The proposed cost-based mechanism is a progressive step for the Malaysian aviation industry towards adhering to international best practices used by major global airports and other concession-based businesses (such as the utilities industry). Some of the principles expected to be applied in this mechanism includes airport charges to be related to costs incurred in developing and managing the airport; and that the aeronautical charges will include a Passenger Security Service Charge, aircraft landing, and parking fees. Overall, this initiative is meant to ensure that Malaysia's airports industry is viable in the long-run.

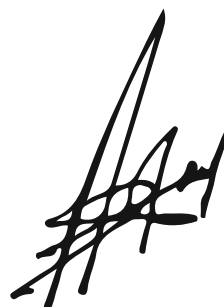
One of the Commission's mandates is a need to support the country's nation-building objectives. Hence, at MAVCOM, our activities are underpinned by our philosophy to establish and continually enhance a fair and competitive commercial environment for the Malaysian aviation sector, which will help drive the nation's progress towards a high-income economy, as well as, benefit the consumer. We can achieve this through:

- Phased and orderly liberalisation;
- Application of fair competition principles;
- Optimal economic regulatory regime;
- Strong consumer protection regime; and
- Data-driven and robust performance measurement and monitoring.

Adopting regulatory approaches best suited for nation-building objectives, as well as, raising domestic regulatory standards are integral regulatory functions and responsibilities. In the process of developing regulations, MAVCOM has engaged with various stakeholders to obtain their feedback and views on proposed regulations to enable MAVCOM to assess the impact of these regulations, including any operational issues and appreciate the local sentiments on the civil aviation industry in Malaysia.

Looking forward to 2018, we have several major goals to achieve. In terms of consumer protection, we aim to strengthen the current consumer protection provisions within the MACPC. Concurrently, we intend to enhance our overall consumer education and information dissemination efforts, focusing on the digital platforms moving forward. We also aim to complete the development of the long-term aeronautical charges setting framework and continue the rollout of the Airports QoS Framework across airports in Malaysia. The Commission also intends to conclude the development of an economic master plan for the aviation industry.

While these may seem like daunting goals, I am confident that we can complete them. All these are thanks to our impartial Commissioners and our dedicated team of staff who have contributed so much to the accomplishments achieved by the Commission over these past two years. On behalf of everyone in MAVCOM, we are honoured to continue our work and serve the Malaysian aviation industry in 2018 and thereafter.



YBhg. General Tan Sri Dato' Sri Abdullah
bin Ahmad RMAF (Retd.)
Executive Chairman

74 REVIEW OF OPERATIONS BY CHIEF OPERATING OFFICER - Azmir Zain

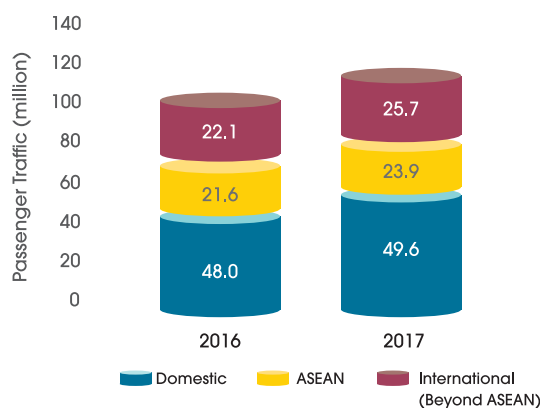
The Malaysian aviation industry saw a period of heightened performance in 2017, following the good signs of industry recovery in 2016 and further suggesting the difficulties caused by the aviation tragedies of 2014 are now being left behind.

Amongst others, passenger traffic grew at a greater pace in 2017 in comparison to 2016, industry revenues improved as industry-level losses decreased, while average load factors continued to rise. More capital was also invested in both scheduled and non-scheduled carrier services in 2017, thereby placing them on a firmer financial footing, and the combined market capitalisation of public-listed companies in aviation in Malaysia soared in 2017. These were achieved despite a challenging operating environment, in particular arising from rising oil prices during the latter half of the year.

In addition, consumers continued to enjoy many benefits in 2017. The introduction of the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC) in 2016 by the Commission resulted in consumer protection becoming more ingrained within the aviation industry while average fares decreased and airport charges in Malaysia continued to be amongst the lowest in the region.

The 2017 passenger traffic growth was supported by the year-on-year growth of international and domestic passenger traffic at 13.4 per cent and 3.3 per cent respectively. In the international segment, traffic involving ASEAN destinations grew by 10.8 per cent year-on-year to 23.9 million (2016: 21.6 million), while traffic involving international destinations beyond ASEAN grew by 16.0 per cent year-on-year to 25.7 million (2016: 22.1 million) (see Figure 2).

Figure 2: Annual Passenger Traffic by Regions, 2016 - 2017



Source: MAVCOM Analysis, AOL Holders

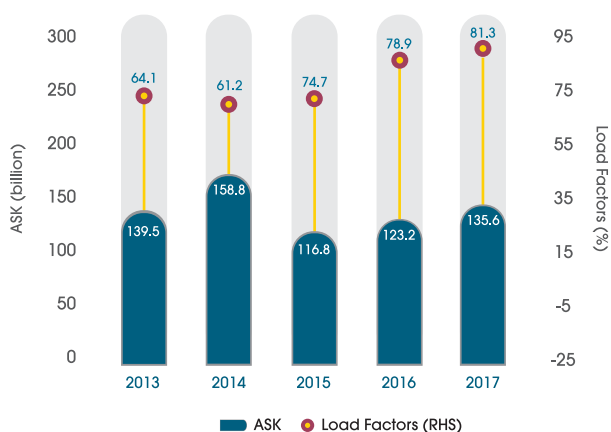
The Available Seat Kilometer (ASK) of the Malaysian carriers also increased by 10.1 per cent to 135.6 billion, supported by their seat capacity having grown by 5.8 per cent year-on-year in contrast to a contraction in seats capacity reported in 2016. Average load factors nevertheless increased to 81.3 per cent from 78.9 per cent in the prior year, reflecting the closing of a gap between growth in seat capacity and passenger demand as airlines have generally been more disciplined in supplying seats and demand for air travel grew stronger.

Figure 1: Annual Passenger Traffic Trend, 2013 - 2017



Source: MAVCOM Analysis, Aerodrome Operator License (AOL) Holders

Figure 3: Malaysian Carriers' Capacity and Load Factors, 2013 - 2017

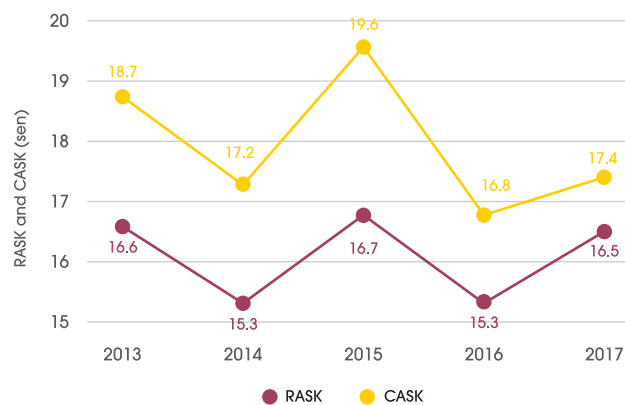


Source: MAVCOM Analysis, Air Service Licence (ASL) Holders

Revenues of the Malaysian carriers grew 19.8 per cent year-on-year to RM25.9 billion in 2017 (2016: RM21.6 billion) (see Figure 4), which was faster than the 2017 passenger traffic growth of 8.1 per cent. This was despite the falling average base fares of 7.7 per cent year-on-year to RM371 in 2017 (2016: RM402). While the lower average fares had likely contributed towards the improvement in load factor for the year, it was observed that the increase in revenue could be attributed to ancillary revenue generated by Malaysian carriers.

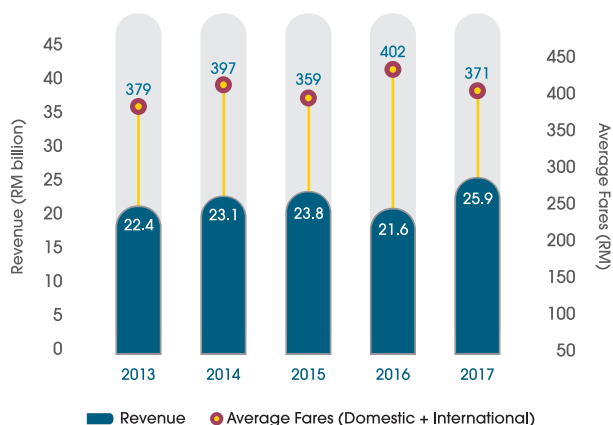
The Revenue per Available Seat Kilometer (RASK) for Malaysian carriers grew by 7.1 per cent year-on-year in 2017 (see Figure 5), while Cost per Available Seat Kilometer (CASK) had also increased by 2.8 per cent year-on-year due to higher jet fuel price. The ability of the carriers to increase their RASK in a rising CASK environment had allowed them to narrow the RASK-CASK spread in 2017 from (-1.5) sen in 2016 to (-0.9) sen in 2017 – this has thus resulted in a narrowing of industry-level losses for the scheduled segment of Malaysia’s carriers.

Figure 5: RASK and CASK of Malaysian Carriers, 2013 - 2017



Source: MAVCOM Analysis, ASL Holders

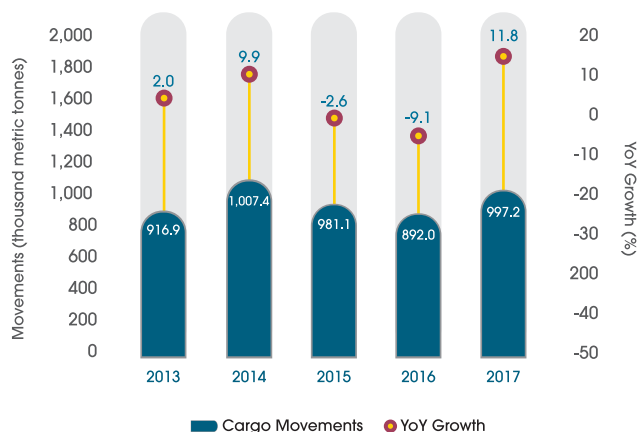
Figure 4: Revenue and Average Fares of Malaysian Carriers, 2013 - 2017



Source: MAVCOM Analysis, ASL Holders, AirportIS

In 2017, approximately 96.7 per cent of the cargo traffic in Malaysia was contributed by freight, with the balance from mail. Cargo traffic jumped 11.8 per cent year-on-year in 2017 following two years of contraction in 2015 and 2016 (see Figure 6). This was achieved under the backdrop of global air cargo tonnage having grown by 9.3 per cent in 2017.

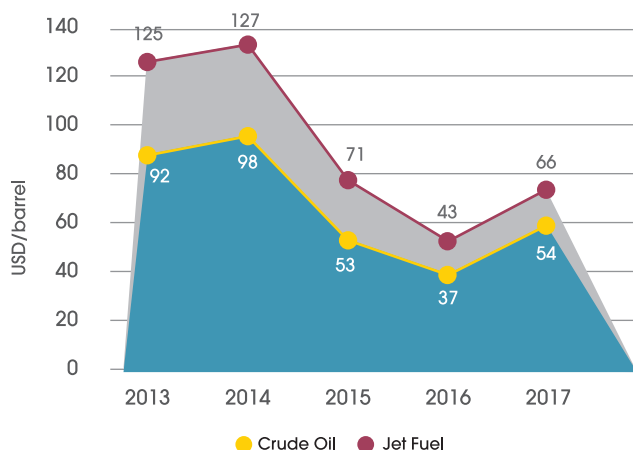
Figure 6: Malaysia Air Cargo Growth vs. Global Air Cargo Growth, 2013 - 2017



Source: MAVCOM Analysis, AOL Holders

Average crude oil price increased 45.9 per cent year-on-year to USD54 per barrel (bbl) in 2017 (2016: USD37/bbl). At the same time, the jet fuel price increased 52.7 per cent year-on-year to USD66/bbl in 2017 (2016: USD43/bbl) (see Figure 7). This more recent upward trend for the crude oil price will therefore make for a more challenging operating environment moving forward given that jet fuel make up a significant portion of a carrier's operating cost structure.

Figure 7: Crude Oil and Jet Fuel Trends



Source: Thomson Reuters

As such, MAVCOM's first two years of operations since it was established in March 2016 has coincided with many positive developments in the industry. While there remain many areas of further improvement in the industry to be pursued, including in the areas of connectivity, service levels and consumer awareness, the Malaysian aviation industry is presently in a good stead. MAVCOM is intent on continuing to facilitate orderly growth, a level playing field and appropriate levels of consumer orientation as it moves forward. The Commission's activities in 2017 pursuant to these objectives are outlined below.

Solidifying the Industry

MAVCOM's regulatory and developmental functions directly related to the industry are laid out in the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771], and include issuance of commercial licences to scheduled carriers, non-scheduled carriers, airports and ground handlers, allocation of air traffic rights, setting airport charges, management and administration of public sector obligations and advising the Minister of Transport on any economic aspect of the aviation sector in Malaysia.

In 2017, MAVCOM had issued or renewed three Air Service Licences (ASL) and ten Air Service Permits (ASP) of which six were attached with financial improvement conditions, intended to ensure such applicants were financially stronger and therefore in lesser likelihood to affect services to the consumer. As such, a consequence of the Commission's licensing work is that an additional RM597 million of capital was injected into the aviation industry as at 2017.

In addition to the ASLs and ASPs, the Commission had also issued one Aerodrome Operator Licence (AOL) in 2017.

While a moratorium on issuances of Ground Handling Licences (GHL) to new applicants is in force, the Commission also performed in 2017 a review of the ground handling landscape in Malaysia, aimed at improving the financial stability as well as the service delivery of the players within the sector. Pursuant to this review, MAVCOM saw a streamlining of ground handlers in Malaysia from 65 prior to the Commission's establishment, to 30 as at 31 December 2017. MAVCOM continues to explore for opportunities to further strengthen the ground handling sector in Malaysia.

Aside from licensing, the Commission as mentioned above is responsible for administering, allocating and managing air traffic rights procured by the Ministry of Transport (MoT). In doing so, the Commission takes into consideration the performance of the airline in providing air transport services as well as the impact of such services to consumers, the industry and public interest.

From 1 January 2017 to 31 December 2017, MAVCOM had granted the following air traffic rights (ATR) approvals to the airlines as shown in Tables 1 and 2 below.



Table 1 - List of MAVCOM's Domestic and International ATR Allocations from 1 January 2017 - 31 December 2017

Airline	Domestic ATRs Awarded	International ATRs Awarded
AirAsia	31	47
AirAsia X	-	15
Firefly	2	-
Malaysia Airlines*	3	29
Malindo Air	14	67
Raya Airways	-	2
TOTAL	50	160

*Includes MABKargo

Source: MAVCOM Analysis

Table 2 – List of MAVCOM's Domestic and International ATR Allocations from 1 January 2017 – 31 December 2017

Number of ATRs Awarded							
Airline	AirAsia	AirAsia X	Firefly	Malaysia Airlines*	Malindo Air	Raya Airways	TOTAL
Domestic	31	-	2	3	14	-	50
Africa	-	-	-	-	-	-	-
America	-	-	-	-	-	-	-
ASEAN	23	1	-	4	26	-	54
Rest of Asia	6	7	-	6	4	-	23
China	8	3	-	11	28	-	50
India	10	1	-	6	3	2	22
Australia	-	1	-	2	4	-	7
Europe	-	1	-	-	-	-	1
Middle East	-	1	-	-	2	-	3
TOTAL	78	15	2	32	81	2	210

*Includes MABKargo
Source: MAVCOM Analysis

In 2017, the Commission awarded 160 international and 50 domestic ATRs, with 93.1 per cent of international ATRs being for destinations in Asia.

The issuances of such international ATRs saw Malaysian carriers connecting the country to new destinations or increasing flight frequencies to existing destinations. Malaysian carriers now enjoy rights to operate to 19 new destinations in 2017, such as Nha Trang, Brisbane, Jeju Island, Jaipur, Zhengzhou and Fukuoka, amongst others. Out of the international ATRs issued, 54 or 33.8 per cent were for routes involving ASEAN destinations and 50 or 31.3 per cent involved destinations in China, thus continuing a trend since 2016 by Malaysian carriers of increasing connectivity to ASEAN and China. Issuance of ATRs for destinations beyond Asia in 2017, however, was only limited to London-Gatwick, Brisbane, Melbourne, Karachi, Medina and Christmas Island.

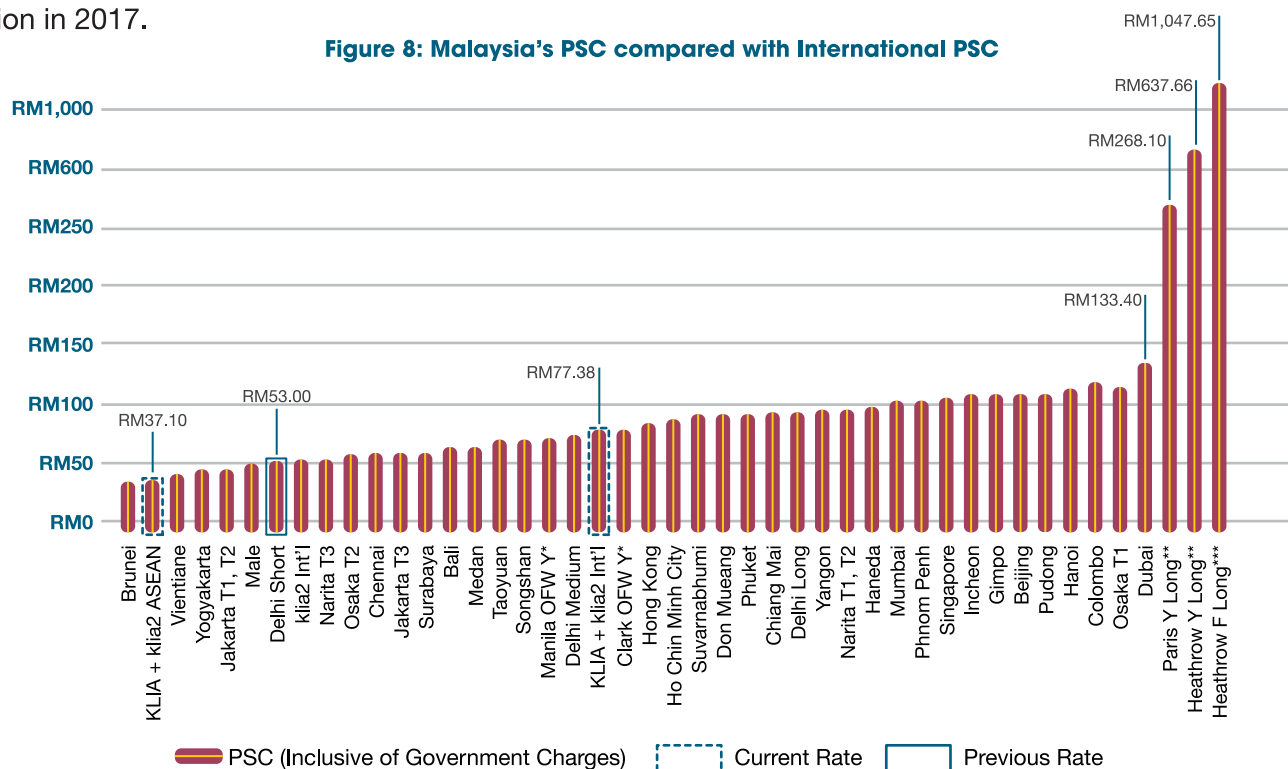
As an extension of its ATR allocation work, the Commission in 2017 accelerated its work on developing an online e-filing system. The online e-filing system is aimed at improving the existing process for filing by both the scheduled and non-scheduled carrier operations. The system, to be called AeroFile, will act as a single-entry point by integrating the processes of MAVCOM, the Department of Civil Aviation (DCA) and the National Slot Coordination Malaysia (NSCM) – the agencies responsible for overflight and landing permit applications. This portal aims to facilitate airlines' operations to and from Malaysia by providing a one-stop web-based application system that will reduce the need for paperwork and processing periods.

The AeroFile system is expected to be ready for full implementation during the International Airport Transport Association (IATA) Northern Winter Schedule 2018. All Malaysian as well as foreign airlines operating scheduled and non-scheduled commercial services to and from Malaysia will be required to submit their filing with the Commission via this new system. The system has also been adopted by the Malaysian Ministry of International Trade and Industry (MITI) as an initiative to facilitate trade movement and has been well accepted by industry players.

MAVCOM also announced in November 2017 a full equalisation of the Passenger Service Charges (PSC) to be implemented across KL International Airport (KLIA), klia2 and all other airports in Malaysia from 2018. This follows the Commission's earlier revision of the PSC in October 2016 where the PSC rate applicable at klia2 for international destinations beyond ASEAN was pegged lower than those at other airports in Malaysia, with a view to another revision in 2017.

The Commission had undertaken a robust study to arrive at this position, which it believes to be more equitable. Aside from ensuring airport charges in Malaysia remaining amongst the lowest in the region, this move also allows the Government to reallocate subsidies to more needful purposes. The PSC rates for airports in Malaysia announced in November 2017, however, remains an interim arrangement as MAVCOM intends to introduce a Regulated Asset Based airport charges mechanism for implementation in the long term, and thereby align Malaysia airport charges setting practices to international standards.

Figure 8: Malaysia's PSC compared with International PSC



Source: MAVCOM Analysis (As at 31 December 2017)

Note: The PSC includes GST.

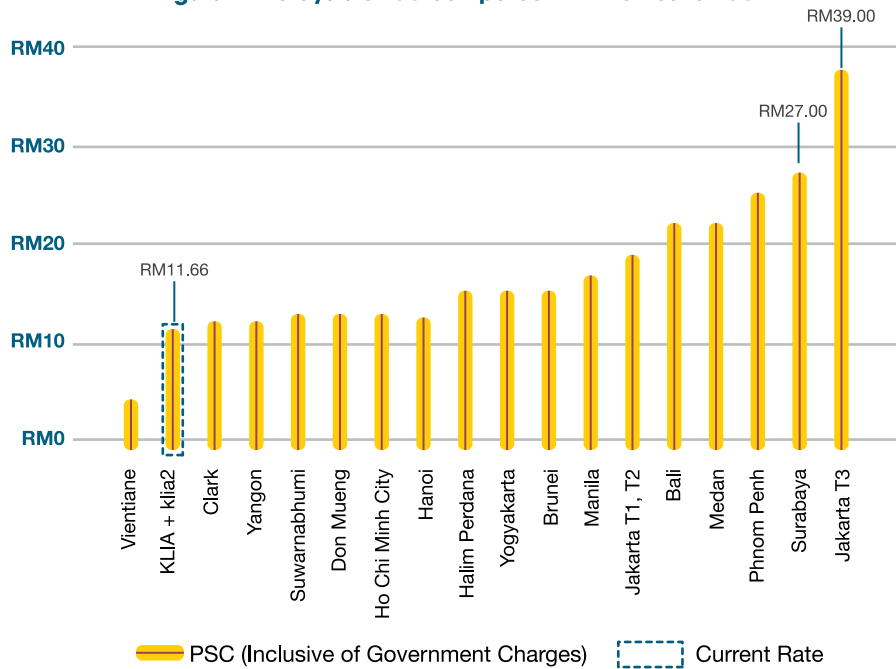
Government charges and taxes are additional charges paid to the government authorities of the respective countries.

* OFW Y: Overseas Filipino Worker (Economy)

** Y Long: Long-haul (Economy)

*** F Long: Long-haul (Business)

Figure 9: Malaysia's PSC compared with Domestic PSC



Source: MAVCOM Analysis (As at 31 December 2017)

Note: The PSC includes GST.

Government charges and taxes are additional charges paid to the government authorities of the respective countries.

The Commission also advanced its development of a regulatory framework to improve service levels at airports in Malaysia to signal a greater expectation on customer service on the part of airport operators. The objective of this Airports Quality of Service (Airports QoS) Framework is to improve passenger comfort at airports, ensure airport operators prioritise consumer service levels and facilitate better airport user experience for airlines, ground handlers and other users of airports in Malaysia.

The Airports QoS Framework, which has been developed taking into consideration an industry consultation process, shall set service standards and key performance indicators for various airport user experiences, including cleanliness of washrooms, wayfinding, availability and quality of infrastructure, queueing times and timeliness of

baggage handling. In the event these airports service standards are not maintained or achieved, the airport operator could be imposed a financial penalty. The Airports QoS Framework shall be gradually implemented in airports in Malaysia, commencing with KLIA and klia2 in Q3 2018.

The Airports QoS Framework is a mechanism introduced by MAVCOM to further empower consumers and ensure a better travel experience. Overall, it is aimed at improving service levels at airports while ensuring that airport operators are held accountable for improving their standards.

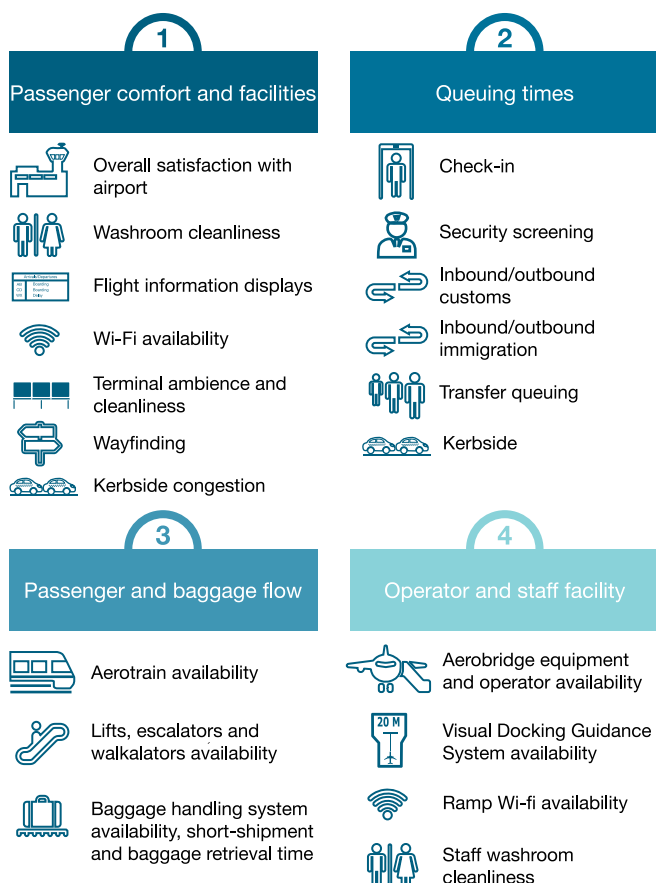
Figure 10: Overview of the Airport QoS Framework



Another key activity for industry undertaken by MAVCOM in 2017 relates to the Rural Air Services (RAS). The RAS, being a public service obligation (PSO) programme introduced by the Government of Malaysia (Government) in 1957 to enable essential air connectivity for rural areas in Sabah and Sarawak, is now managed by MAVCOM in accordance with Act 771.

The Commission completed its review of the RAS programme in 2017 and made a set of recommendations to the MoT, which was approved by the Cabinet. Subsequently, the RAS agreement between the Government and MASwings Sdn. Bhd. was extended for an interim period of 15 months until 31 December 2018. It was also agreed that there will be a further extension for another six years (effective from 1 January 2019) and to be executed via a new PSO agreement.

Airport services to be evaluated



A key change to the new PSO agreement is the formulation of a subsidy and incentive mechanism that is linked to financial and operational performance, to be measured via key performance indicators. This is a shift from the current subsidy mechanism that is solely dependent on financial performance, regardless of service levels rendered by the RAS operator. MAVCOM is currently assisting MoT in negotiating and drafting the new PSO agreement between the Government and MASwings to execute the agreed extension for MASwings' services. The Commission has also called for the introduction of a performance-based remuneration system to incentivise good levels of service by MASwings.

Source: MAVCOM

Note: The information listed above is temporary and is subject to change



Photo 1: A man and his motorcycle on a boat crossing a river in Bako. Kampung Bako is a small fishing community in Sarawak.
Source: iStock



Photo 2: The rugged terrain in East Malaysia makes land transportation challenging
Source: MAVCOM

As part of the Commission's commitment towards developing an aviation industry that supports Malaysia's broader national goals, MAVCOM has been developing an economic master plan for the industry. This economic master plan is intended to address matters at a more systemic level, including those related to Malaysia's domestic and international connectivity, airports infrastructure and network, regulatory environment as well as human capital development. Completion of the master plan is targeted for end of 2018.

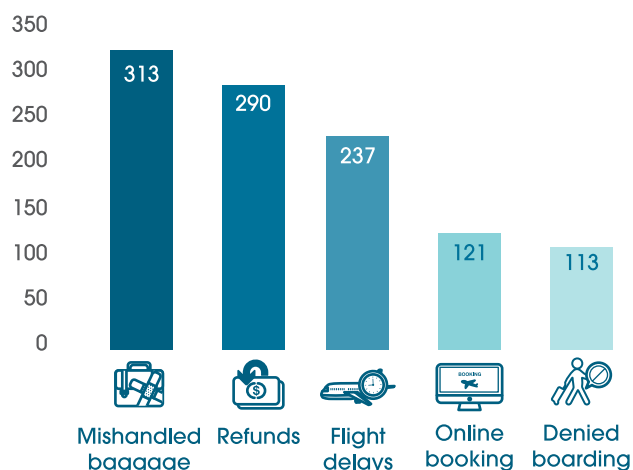
Emphasising Travellers' Rights

A key objective of MAVCOM as envisaged by Act 771 is the protection of aviation consumer rights and interests. While practically all of MAVCOM's initiatives address the angle of the consumer amongst those of other stakeholders', a wide range of MAVCOM's work are intended to protect consumer interests more directly.

A core activity of the Commission is to assist consumers with the resolution of their complaints related to aviation services, including both those of airlines and airports. Via MAVCOM's Complaints Management System (CMS), a platform which allows consumers to lodge their complaints through MAVCOM's website. The top complaint for 2017 (as seen in Figure 11) was mishandled baggage, whereby consumers were generally unhappy with the management of mishandled baggage in terms of the compensation amount offered or repair works. 37.4 per cent of the damaged baggage complaints were for flights that departed from Kuala Lumpur – 22.0 per cent out of KLIA and 15.4 per cent out of klia2.

The second highest complaint was on refunds, including those arising from consumers not boarding the flight, flight cancellations by the airlines and delays in the processing of refunds. Refunds is followed by handling of flight delays as the third highest type of complaint, including complaints that meals offered as a result of flight delays were not substantial, had expired or that meal vouchers were difficult to redeem, or adequate care was not provided following a flight delay.

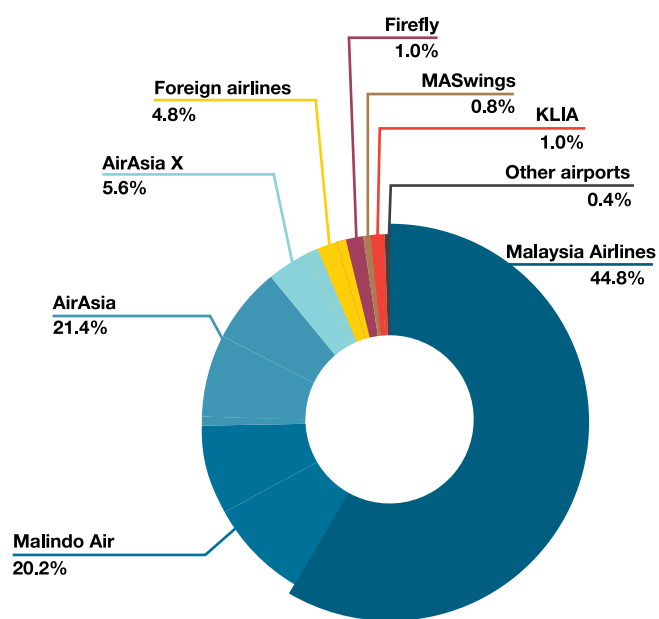
Figure 11: Top Five Complaints by Category as at 31 December 2017



Source: MAVCOM Analysis

For 2017, the Commission received a total of 1,356 complaints – with 1,338 complaints on airlines and 18 on airports (as seen in Figure 12). As of 31 December 2017, 99.6 per cent of the complaints received in 2017 were resolved and closed by MAVCOM. MAVCOM introduced the CMS in 2016 to empower consumers, providing them with a tangible platform to exercise their consumer rights under the MACPC.









Figure 12: Top Five Complaints by Airline as at 31 December 2017



Source: MAVCOM Analysis



Figure 13: Consumer Complaints by Airline and Category as at 31 December 2017

Category / Airlines	AirAsia	AirAsia X	Firefly	Malaysia Airlines	MASwings	Malindo Air	Foreign Airlines	Total
 Complaints handling	6	-	-	10	-	1	-	17
 Customer service	14	2	1	28	-	11	2	58
 Denied boarding	17	9	1	70	1	5	10	113
 Facilities/inflight services	3	-	1	13	1	12	-	30
 Flight cancellation	8	7	3	51	2	31	2	104
 Flight delays	51	11	2	101	3	60	9	237
 Food and beverage	2	-	-	1	-	1	-	4
 Frequent Flyer Programme	1	1	-	13	-	1	-	16
 Mishandled baggage	55	15	-	173	1	46	22	312
 Online booking	42	11	4	46	-	16	2	121
 Refunds	80	20	2	82	3	87	16	290
 Safety and Security	2	-	-	3	-	-	-	5
 Upgrading / Downgrading	1	-	-	4	-	-	1	6
 Others	8	-	-	13	-	3	1	25
Grand Total	290	76	14	608	11	274	65	1,338

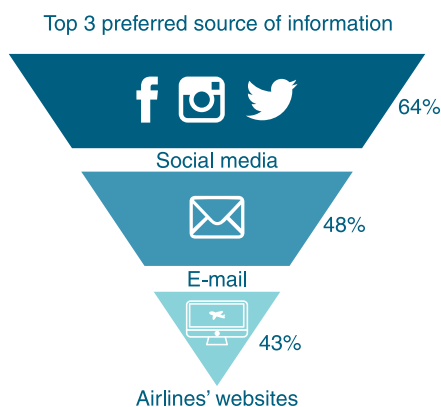
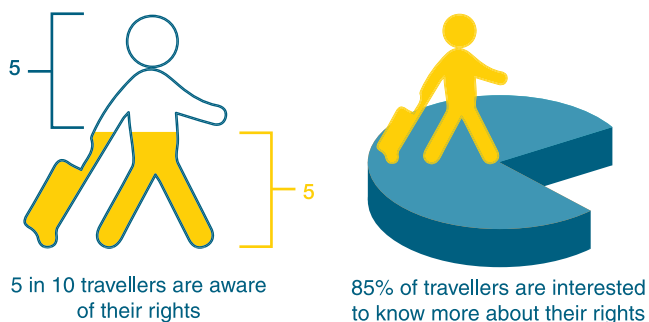
Source: MAVCOM Analysis

Others include: Complaints on facilities and in-flight services, food and beverage, frequent flyer programme, special assistance for persons with disability, upgrading/downgrading and facilities.

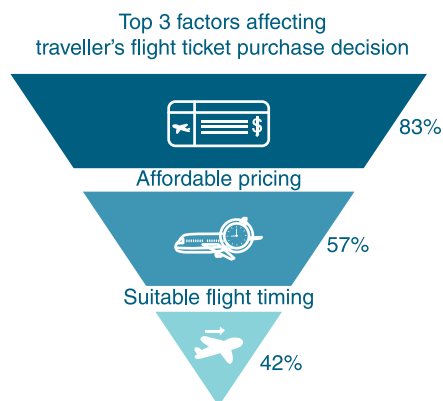
Note: MAVCOM successfully managed and resolved 99.6 per cent of these complaints. 51 per cent of the decision supported the consumers.

The Commission also conducted its second consumer survey in 2017 to ascertain the levels of consumer awareness of passenger rights and consumers' general level of satisfaction with the aviation services provided in Malaysia. Key findings from the survey included that 55 per cent of respondents were aware of their air travel rights, with lower awareness percentages observed in Penang, Kuching and Kota Kinabalu; 85 per cent of respondents are keen to learn more about their air travel rights through social media, email and the airlines' websites; while two out of ten respondents encountered flight related issues in the past year, only 48 per cent chose to file a complaint to the airline or airport; and 80 per cent of respondents who filed a complaint with the airline or airport indicated that they were satisfied with the resolution provided.

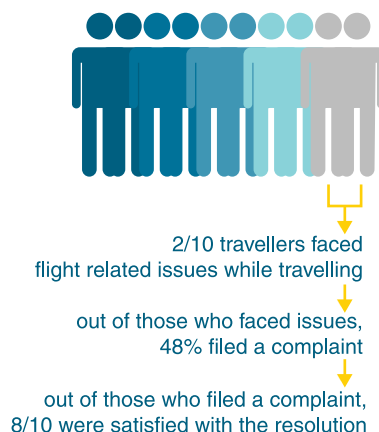
Figure 14: Key Highlights from 2017 Consumer Survey



Note: Respondents were allowed to select more than one option.

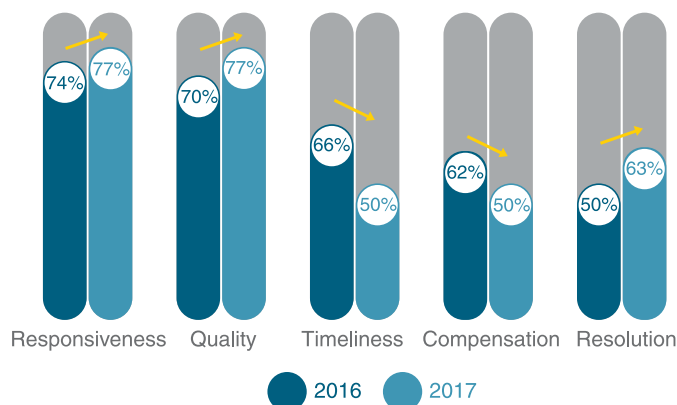


Note: Respondents were allowed to select more than one option.



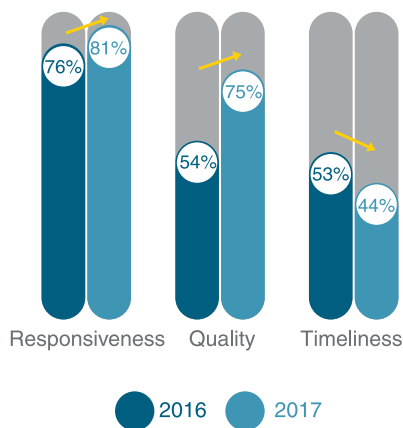
Airline customer service has improved in quality, responsiveness and resolution areas

Overall Satisfaction with Airline Customer Service



Airport customer service has improved in responsiveness and quality

Overall Satisfaction with Airport Customer Service



Source: MAVCOM

The Commission also places importance on consumer education work and has conducted various programmes in 2017 through traditional and digital media; engagement with consumer associations and travel bloggers. In 2017, MAVCOM participated in travel and aviation related fairs such as MATTA, MITA as well as LIMA, and embarked on a radio consumer education campaign.

Engagement with stakeholders and media

To further lend greater insight and understanding of the Malaysian aviation industry and MAVCOM's initiatives, the Commission has pointedly attempted to properly explain its work to aviation stakeholders in Malaysia, who not only include industry players such as the airlines, airports and ground handlers, but also to consumers, members of the public, media, capital markets, financial analysts et al.

For instance, MAVCOM had in 2017 introduced its first Industry Report, called Waypoint, which provided an outlook of the industry, along with a commentary on current issues impacting the sector. This first edition of Waypoint focused on five specific areas which are pertinent to understanding the aviation sector, namely industry outlook, macro overview, industry structure, industry performance, and airports and infrastructure. Waypoint is intended as a bi-annual publication from 2018 onwards, and it is the Commission's hope that it will serve to better inform stakeholders on the state and health of the industry.

The issuance of Waypoint follows the issuance of bi-annual Consumer Reports by the Commission. Details of consumer complaints lodged with MAVCOM can be found in these Consumer Reports which the Commission issued in April 2017 and October 2017, as part of its ongoing efforts to foster a more consumer-oriented aviation industry in the country. The two reports issued in 2017 detailed key insights and statistics on complaints lodged as well as provides a detailed breakdown of the total complaints received and managed by the Commission since its inception.

In addition, the Commission published several consultation papers for public and industry feedback. In 2017, MAVCOM requested feedback on its consultation papers on the Airports QoS Framework, PSC and Guidelines on Anti-Competitive Agreements. These consultation papers have proven useful for gathering specific feedback from the industry players and international aviation trade bodies, which have functioned as a useful feed towards further refinement of ideas and initiatives being pursued by MAVCOM.

The media was likewise actively engaged over the course of 2017, pertaining to a broad variety of subjects including industry performance, consumer rights, PSC, airports service levels and air traffic rights. Analysts and fund managers were similarly engaged to ensure they are continually informed of regulatory developments surrounding the aviation industry in Malaysia, especially those of greater interest to the capital markets.



MAVCOM in the media
Source: MAVCOM

Amendments to Act 771

Since its establishment and commencement, the Commission observed several areas within Act 771 which needed to be further improved to better facilitate the Commission in delivering its functions and responsibilities. Hence, the Malaysian Aviation



Commission (Amendments) Bill 2017 was passed in the Dewan Rakyat and the Dewan Negara on 24 October 2017 and 18 December 2017 respectively. The Bill was subsequently presented to the Yang di-Pertuan Agong on 29 December 2017 for royal assent. The Bill was gazetted and came into operation in 2018 as the Malaysian Aviation Commission (Amendments) Act 2018 [Act A1559].

The amendments to Act 771 were primarily intended to better equip the Commission to address consumer interests and further strengthen MAVCOM's ability to operate independently and efficiently. Those amendments included the areas of funding, financial penalties, consumer protection and issuances of guidelines, circulars, directives, practice notes and notices.

Funding and operating expenditures

MAVCOM received a grant allocation of RM30.0 million from the Government in 2017 which represents the final tranche of an approved RM90.0 million launching grant allocated for the establishment of the Commission and its operating activities for its initial years of activity. Operating expenditures totalled RM23.0 million for 2017, and considering other cash flows during the year, MAVCOM ended the year with a cash balance of RM32.0 million. Details of the Commission's financial performance for 2017 and financial position as at 31 December 2017 are provided in the financial statements section of this Annual Report.

Progressing onwards towards nation-building

Aside from its core operational activities, the development of a host of MAVCOM's initiatives in 2017 will continue on in 2018, such as the development of an aviation industry economic master plan, the Airports QoS Framework, the long-term airport charges setting framework and a

strengthened consumer protection regime. The Airports QoS Framework, for instance, initially to be rolled out in Kuala Lumpur in 2018, shall be introduced to other key international airports in Malaysia in 2019, while the Commission will also look at reinforcing the MACPC to ensure aviation consumers are better protected.

In addition, the Commission shall be increasing its activities in Sabah and Sarawak in the future, given the unique set of attributes which both states possess, and which impact the performance of commercial aviation services there, as illustrated by the presence of RAS in both Sabah and Sarawak and the fact that Kota Kinabalu is the most active passenger traffic market in Malaysia after Kuala Lumpur.

The Commission will also focus on consumer engagement and continue to raise awareness of the existence of the MACPC which explains consumer air travel rights in Malaysia. We will also look towards engaging travellers mainly on social channels, primarily to share experiences as well as engage our audience through story telling.

MAVCOM remains committed towards building long-term gains for the Malaysian aviation industry and ensure the country's national objectives are ably supported. The Commission's activities, much of which is new to Malaysia and not without challenges, are therefore designed to realise those long-term gains. In that spirit, we hope to continue receiving feedback from all parties on aspects of our work for the ultimate betterment of the industry overall.

With that, I wish to thank our stakeholders including members of the public, consumers, industry players, the Commissioners and MAVCOM colleagues for every effort and accomplishment in 2017, and I look forward to working with you further.

FINANCIAL STATEMENTS
For The Financial Year Ended 31 December 2017

89

Certificate of the Auditor General

Statement by the Executive Chairman and a Commissioner

Statutory Declaration

Statement of Financial Position

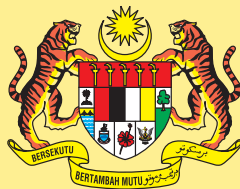
Statement of Financial Performance

Statement of Change in Net Assets

Statement of Cash Flows

Notes to the Financial Statements

90 CERTIFICATE OF THE AUDITOR GENERAL



REPORT OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS OF MALAYSIAN AVIATION COMMISSION FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017

Report on the Financial Statements

Opinion

I have audited the accompanying Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, which comprise the Statement of Financial Position as at 31 December 2017, Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets and Statement of Cash Flows for the year ended 31 December 2017, and notes to the financial statements including a summary of significant accounting policies and other explanatory information as set out on pages 4 to 20.

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 2017 and of its financial performance and cash flows for the year then ended in accordance with the approved financial reporting standards in Malaysia and Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771).

Basis for Opinion

I conducted the audit 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 Auditors' Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of my report. 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 other ethical responsibilities in accordance with The International Standards of Supreme Audit Institutions.

Information Other than the Financial Statements and Auditors' Report Thereon

The Commissioners of 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 the information other than the financial statements and auditors' report 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 approved financial reporting standards in Malaysia and Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771). 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 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.

Auditors' Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

My objectives are to obtain reasonable assurance about whether the financial statements of Malaysian Aviation Commission as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditors' report that includes my opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not 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 skepticism throughout the audit. I also:

- a. Identify and assess the risk 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 Commissioner's 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 am required to draw attention in my auditors' report to the related disclosures in the financial statements of the Malaysian Aviation Commission, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of auditors' report.
- e. Evaluate the overall presentation of the financial statements of the Malaysian Aviation Commission including the disclosures 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.

Report on Other Legal and Regulatory Requirements

In accordance with the requirements of Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771), I also report that in my opinion, the accounting and other records required to be kept by Malaysian Aviation Commission of which I have acted as auditors have been properly kept in accordance with the provision of the Act.

Other Matters

- a) As stated in Note 2 to the financial statements, the Malaysian Aviation Commission adopted Malaysian Public Sector Accounting Standard (MPSAS) on 1 January 2017 with a transition date of 1 January 2016. These standards were applied retrospectively by the Commissioners to the comparative information in these financial statements, including the Statement of Financial Position of the Malaysian Aviation Commission as at 31 December 2016 and 1 January 2016, and the Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets and Statement of Cash Flow for the year ended 31 December 2016 and related disclosures. I was not engaged to report on the restated comparative information and it is unaudited. My responsibilities as part of my audit of the financial statements of the Malaysian Aviation Commission for the year ended 31 December 2017, in these circumstances, included obtaining sufficient appropriate audit evidence that the opening balances as at 1 January 2017 do not contain misstatements that materially affect the financial position as at 31 December 2017 and the financial performance and cash flows for the year then ended.
- b) This report is made solely for the Commissioners and for no other purpose. I do not assume responsibility to any other person for the content of this report.



(ZAABA BIN ZAINUDDIN)

ON BEHALF OF AUDITOR GENERAL
MALAYSIA

PUTRAJAYA
31 JULY 2018



94 STATEMENT BY THE EXECUTIVE CHAIRMAN AND A COMMISSIONER

We, Dr. Nungsari Ahmad Radhi and Dato' Fauziah binti Yaacob, being the Executive Chairman and a Commissioner of the **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION**, 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 and Statement of Cash Flows 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 2017** 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,



DR. NUNGSARI AHMAD RADHI
Executive Chairman

Date: 20 JULY 2018

Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Commissioner

Date: 20 JULY 2018

Kuala Lumpur

STATUTORY DECLARATION **95**

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

I, Wan Ahmad Wizan bin Wan Nawang, 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 and Statement of Cash Flows 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.

Subscribed and solemnly)
declared by the above named)
at Kuala Lumpur)
On 20 July 2018)



.....
WAN AHMAD WIZAN BIN WAN NAWANG

Before me:



L 12-12 Menara Sentral Vista
No. 150 Jalan Sultan Abdul Samad
50470 Kuala Lumpur



.....
COMMISSIONER FOR OATHS

96 STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

AS AT 31 DECEMBER 2017

	Note	2017 RM	2016 RM
NON-CURRENT ASSET			
Property and equipment	5	1,939,741	2,652,245
Intangible assets	6	531,356	671,010
Total non-current assets		<u>2,471,097</u>	<u>3,323,255</u>
CURRENT ASSET			
Deposits, prepayments and other receivables	7	1,849,436	960,879
Cash and cash equivalents	8	31,965,907	23,598,947
Total current assets		<u>33,815,343</u>	<u>24,559,826</u>
TOTAL ASSETS		<u>36,286,440</u>	<u>27,883,081</u>
RESERVE			
Accumulated surplus		33,229,967	25,100,152
		<u>33,229,967</u>	<u>25,100,152</u>
NON-CURRENT LIABILITIES			
Lease liability	9	56,349	153,032
Total non-current liabilities		<u>56,349</u>	<u>153,032</u>
CURRENT LIABILITIES			
Lease liability	9	96,683	96,683
Other payables and accruals	10	2,580,441	2,357,214
Provision for taxation		323,000	176,000
Total current liabilities		<u>3,000,124</u>	<u>2,629,897</u>
TOTAL LIABILITIES		<u>3,056,473</u>	<u>2,782,929</u>
TOTAL RESERVE AND LIABILITIES		<u>36,286,440</u>	<u>27,883,081</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

STATEMENT OF FINANCIAL PERFORMANCE

FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017

97

		Financial period from 01.01.2017 to 31.12.2017	Financial period from 01.03.2016 (date of establishment) to 31.12.2016
	Note	RM	RM
INCOME			
Government grant - non-exchange transaction		30,000,000	60,000,000
Interest income - exchange transaction		1,471,526	855,140
Other income		4,203	-
Total income		<u>31,475,729</u>	<u>60,855,140</u>
OPERATING EXPENDITURES			
Staff cost	11	(13,645,654)	(8,783,094)
Pre-commencement expenditures	12	-	(18,897,638)
Other operating expenditures	13	(9,365,273)	(7,895,026)
Total operating expenditures		<u>(23,010,927)</u>	<u>(35,575,758)</u>
Finance Cost		8,464,802 (7,753)	25,279,382 (3,230)
Surplus before tax		<u>8,457,049</u>	<u>25,276,152</u>
Tax expense	14	(327,234)	(176,000)
SURPLUS AFTER TAX		<u><u>8,129,815</u></u>	<u><u>25,100,152</u></u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

98 STATEMENT OF CHANGES IN NET ASSETS FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017

	Accumulated surplus RM
As at 1 January 2017	25,100,152
Surplus after tax for the year	8,129,815
As at 31 December 2017	<u>33,229,967</u>
As at 1 March 2016 (date of establishment)	-
Surplus after tax for the year	25,100,152
As at 31 December 2016	<u>25,100,152</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

STATEMENT OF CASH FLOWS

FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017



	Financial period from 01.01.2017 to 31.12.2017	Financial period from 01.03.2016 (date of establishment) to 31.12.2016
	RM	RM
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Surplus before taxation	8,457,049	25,276,165
Adjustments for:		
Depreciation of property and equipment	809,325	573,980
Amortisation of intangible assets	323,967	227,286
Finance cost	7,753	3,230
Expense/Write off of property and equipment	13,236	3,859
Operating profits before working capital changes	<u>9,611,330</u>	<u>26,084,507</u>
Changes in working capital:		
Deposits, prepayments and other receivables	(888,557)	(960,879)
Other payables and accruals	223,227	2,357,214
Cash flows from operation	<u>8,946,000</u>	<u>27,480,842</u>
Tax paid	(180,234)	-
Net cash flows generated from operating activities	<u>8,765,766</u>	<u>27,480,842</u>
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES		
Purchase of property and equipment*	(110,057)	(2,940,084)
Purchase of intangible assets	(184,313)	(898,296)
Net cash flows used in investing activities	<u>(294,370)</u>	<u>(3,838,380)</u>
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Interest paid on lease liability	(7,753)	(3,230)
Repayment on lease liability	(96,683)	(40,285)
Net cash flows used in financing activities	<u>(104,436)</u>	<u>(43,515)</u>
NET INCREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS	8,366,960	23,598,947
CASH AND CASH EQUIVALENTS BROUGHT FORWARD	<u>23,598,947</u>	<u>-</u>
CASH AND CASH EQUIVALENTS CARRIED FORWARD	<u>31,965,907</u>	<u>23,598,947</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

100 STATEMENT OF CASH FLOWS

FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017
(CONTINUED)

NON-CASH TRANSACTION

*Purchase of property and equipment:

During the financial period ended 31 December 2016, MAVCOM acquired motor vehicles with an aggregate cost of RM 329,488 which RM 290,000 was acquired by mean of finance leases. Cash payments of RM39,488 were made to purchase the motor vehicles.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENT FOR THE FINANCIAL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2017

101

1 GENERAL INFORMATION

The Malaysian Aviation Commission (“MAVCOM” or “Commission”) was formally established on 1 March 2016 under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 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 20 July 2018.

2 BASIS OF PREPARATION

The financial statements have been prepared in accordance with accrual basis Malaysian Public Sector Accounting Standards (MPSAS), MAVCOM has obtained approval from the Accountant General’s Department Malaysia on 24 November 2017 to adopt MPSAS for the financial period ended 31 December 2017.

Financial Statements for the year ended 31 December 2017 were the first financial statements prepared using the MPSAS. Previously, the financial statements were prepared in accordance with the Malaysian Private Entities Reporting Standards (MPERS).

The accounting policies stated in Note 3 has been used in preparing MAVCOM’s Financial Statements for year ended 31 December 2017. The transition date to MPSAS was on 1 January 2016. There are no changes to the opening balance as at 31 January 2017.

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 MPSAS requires the use of certain critical accounting estimates. It also required for the management to exercise its judgment in the process of applying MAVCOM’s accounting policies. Areas involving a higher degree of judgment 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 RM1,000 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 licences are capitalised as intangible assets and stated at cost. The cost of computer software licences initially recognised comprises its purchase price and related cost that bring specific software to its intended use by management.

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.

The gain and loss on disposal 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 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

For the purpose of the statement of cash flows, 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, deposits held at call with financial institutions, other short term, highly liquid investments with original maturities of 3 months or less that are readily convertible to known amounts of cash and which are 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.

Provisions are measured at the present value of management's best estimate of the expenditures expected to be required to settle the obligation using a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the obligation. The increase in the provision due to passage of time is recognised as financial cost expense.

3.7 Revenue recognition

Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable and recognised using the following bases:

(a) Launching grant

Launching grant from the Government of Malaysia that do not impose any future conditions recognised as income when the proceeds are received. The Government grants are measured at fair value of the assets received.

(b) 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, unless they relate to cost of producing inventories or other assets.

(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 the 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.

4 CRITICAL JUDGMENTS AND ESTIMATION UNCERTAINTY

4.1 Judgements and assumptions applied

In the selection of accounting policies for MAVCOM, the areas that requires significant judgments 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 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 area or item that is subject to significant estimation uncertainties of the Commission is 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 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

	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	Total
	RM	RM	RM	RM	RM
<u>2017</u>					
<u>Cost</u>					
At 1 January 2017	306,296	329,488	2,280,231	309,728	3,225,743
Additions	27,748	-	35,008	47,301	110,057
Reclassification/Expense off	(15,514)	(1,300)	3,578	-	(13,236)
At 31 December 2017	<u>318,530</u>	<u>328,188</u>	<u>2,318,817</u>	<u>357,029</u>	<u>3,322,564</u>
<u>Accumulated depreciation</u>					
At 1 January 2017	24,578	38,440	438,609	71,871	573,498
Charge for the financial year	153,211	65,486	478,411	112,217	809,325
At 31 December 2017	<u>177,789</u>	<u>103,926</u>	<u>917,020</u>	<u>184,088</u>	<u>1,382,823</u>
<u>Net book value</u>					
At 31 December 2017	<u>140,741</u>	<u>224,262</u>	<u>1,401,797</u>	<u>172,941</u>	<u>1,939,741</u>

The motor vehicles with a net carrying amount of RM220,887 has been pledged as security for the hire purchase loans obtained from the Commission's banker.

	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	Total
	RM	RM	RM	RM	RM
<u>2016</u>					
<u>Cost</u>					
At 1 March 2016 (Date of establishment)	-	-	-	-	-
Additions	306,296	329,488	2,280,231	314,069	3,230,084
Write off	-	-	-	(4,341)	(4,341)
At 31 December 2016	<u>306,296</u>	<u>329,488</u>	<u>2,280,231</u>	<u>309,728</u>	<u>3,225,743</u>
<u>Accumulated depreciation</u>					
At 1 March 2016 (Date of establishment)	-	-	-	-	-
Charge for the financial year	24,578	38,440	438,609	72,353	573,980
Write off	-	-	-	(482)	(482)
At 31 December 2016	<u>24,578</u>	<u>38,440</u>	<u>438,609</u>	<u>71,871</u>	<u>573,498</u>
<u>Net book value</u>					
At 31 December 2016	<u><u>281,718</u></u>	<u><u>291,048</u></u>	<u><u>1,841,622</u></u>	<u><u>237,857</u></u>	<u><u>2,652,245</u></u>

The motor vehicles with net carrying amount of RM285,537 has been pledged as security for the hire purchase loans obtained from the Commission's banker.

6 INTANGIBLE ASSETS

	Computer software 2017 RM	Computer software 2016 RM
<u>Cost</u>		
At 1 January/Date of establishment	898,296	-
Additions	184,313	898,296
At 31 December 2017	<u>1,082,609</u>	<u>898,296</u>
<u>Accumulated amortisation</u>		
At 1 January/Date of establishment	227,286	-
Amortisation charge for the financial year	323,967	227,286
At 31 December	<u>551,253</u>	<u>227,286</u>
<u>Net book value</u>		
At 31 December	<u>531,356</u>	<u>671,010</u>

7 DEPOSITS, PREPAYMENTS AND OTHER RECEIVABLES

	2017 RM	2016 RM
Deposits	468,033	467,288
Prepayments	420,863	336,878
Interest receivables	960,540	152,488
Other receivables	-	4,225
	<u>1,849,436</u>	<u>960,879</u>

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

8 CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2017 RM	2016 RM
Cash and bank balances	165,907	1,598,947
Fixed deposits with licensed bank	31,800,000	22,000,000
	<u>31,965,907</u>	<u>23,598,947</u>

The fixed deposits presented as cash equivalents are with maturity dates between January 2018 and February 2018 (2016: between January 2017 and April 2017) and interest rates ranging from 3.20% to 3.90% (2016: ranging from 3.55% to 3.80%).

9 LEASE LIABILITY

	2017 RM	2016 RM
Net carrying amount included the class of property and equipment - Motor vehicles:	220,887	285,537
<u>Non-current lease liabilities</u>		
At 1 January/Date of establishment	153,032	-
Addition	-	193,317
Transfer to current lease liabilities	(96,683)	(40,285)
Balance at 31 December	<u>56,349</u>	<u>153,032</u>
<u>Non-current lease liabilities</u>		
At 1 January/Date of establishment	96,683	-
Addition	-	96,683
Repayment	(96,683)	(40,285)
Transfer from non-current lease liabilities	96,683	40,285
Balance at 31 December	<u>96,683</u>	<u>96,683</u>
Total lease liabilities	<u>153,032</u>	<u>249,715</u>

Future lease payments payable:

- Not later than one year	104,436	104,436
- More than one year to five years	60,872	165,308
	<hr/>	<hr/>
Total future minimum lease payment	165,308	269,744
Less: Future finance charges	(12,276)	(20,029)
	<hr/>	<hr/>
Present value of lease payment	153,032	249,715
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

10 OTHER PAYABLES AND ACCRUALS

	2017	2016
	RM	RM
Accrued expenditures	2,336,093	1,817,008
Other payables	244,348	540,206
	<hr/>	<hr/>
	2,580,441	2,357,214
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

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

11 STAFF COSTS

	2017	2016
	RM	RM
Salaries and allowances	10,750,909	7,450,254
Contribution to EPF and Socso	1,457,418	833,866
Staff training	814,463	215,121
Staff benefits	622,864	283,853
	<hr/>	<hr/>
	13,645,654	8,783,094
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

12 PRE-COMMENCEMENT EXPENDITURES

Pre-commencement expenditures refer to costs incurred during the start-up activities of the Commission up to the establishment of the Commission on 1st March 2016 and includes establishment cost such as professional and consultancy fees, legal cost and advisory fees.

13 OTHER OPERATING EXPENDITURES

	2017 RM	2016 RM
<u>Establishment costs</u>		
Depreciation of property and equipment	809,325	573,980
Amortisation of intangible assets	323,967	227,286
Rental of premises	1,375,630	1,146,358
Utilities expenditures	101,855	104,658
	<u>2,610,777</u>	<u>2,052,282</u>
 <u>Administrative and general expenditures</u>		
Professional fees	2,888,219	2,334,753
Licenses and charges	79,503	1,383,775
Commissioners' allowances and expenses	850,006	577,146
Communication expenditures	184,096	126,613
Printing and stationary	213,385	164,799
Travelling and accommodation	1,484,590	766,052
Other administrative and general expenditures	355,301	176,329
Books and subscription	512,071	208,164
IT maintenance and support	187,325	105,113
	<u>6,754,496</u>	<u>5,842,744</u>
 Total other operating expenditures	 <u>9,365,273</u>	 <u>7,895,026</u>

14 TAX EXPENSE

	2017 RM	2016 RM
Current income tax expense	<u>327,234</u>	<u>176,000</u>
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	<u>8,457,049</u>	<u>25,276,152</u>
Tax at the statutory income cap rate of 24%	2,029,692	6,066,277
Tax effect of:		
Income not subjected to tax	(7,201,009)	(14,436,597)
Expense not deductible for tax rate purpose	5,524,283	8,538,957
Income subject to lower tax rate	(30,000)	-
Under provision in prior year	4,234	-
Others	(166)	7,363
Tax expense	<u>327,234</u>	<u>176,000</u>

15 LEASE COMMITMENTS

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

	2017 RM	2016 RM
<u>Future minimum lease payments</u>		
- Not later than one year	1,375,630	1,375,630
- More than one to five years	-	1,375,630
Total lease commitments payable	<u>1,375,630</u>	<u>2,751,260</u>
The lease payment recognised as expense	<u>1,375,630</u>	<u>1,146,358</u>

16 CAPITAL COMMITMENT

	2017 RM	2016 RM
Authorised and contracted for	70,405	-

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 and indirectly. Payments for key management personnel are as follows:

	2017 RM	2016 RM
Total compensation	1,811,090	1,382,900
Number of key management personnel	9	9

List of Air Service Licence (ASL) holders as at 31 December 2017

No.	Company Name	IATA code	Type of service(s)	Effective date of ASL	Expiry date of ASL
1	Malaysia Airlines Berhad*	MH	Scheduled passenger services	1 September 2015	31 August 2020
2	FlyFirefly Sdn. Bhd	FY	Scheduled passenger services	17 September 2016	16 September 2018
3	AirAsia Berhad	AK	Scheduled passenger services	1 October 2016	30 September 2021
4	AirAsia X Berhad	D7	Scheduled passenger services	1 October 2016	30 September 2019
5	MASwings Sdn. Bhd.	MH	Scheduled passenger services	1 October 2016	31 December 2018
6	Malindo Airways Sdn. Bhd	OD	Scheduled passenger services	1 September 2017	31 August 2018
7	Raya Airways Sdn. Bhd.	TH	Scheduled cargo services	1 December 2017	30 November 2019

*ASL was issued prior to MAVCOM and authorised to operate under Section 100 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act771]

List of Air Service Permit (ASP) holders as at 31 December 2017

No.	Company Name	Type of service(s)	Aircraft type	Effective date of ASP	Expiry date of ASP
1	Awan Inspirasi Sdn. Bhd.	Oil and gas	Rotary wings	1 June 2016	31 May 2019
2	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	1 June 2016	31 May 2018
3	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Oil and gas	Rotary wings	1 July 2016	30 June 2018
4	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.	Oil and gas	Rotary wings	1 July 2016	30 June 2019
5	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd. (formerly known as DRB-HICOM Asia Cargo Express Sdn. Bhd.)	On-demand cargo	Fixed wings	1 September 2016	31 August 2018
6	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Aerial work	Fixed wings and rotary wings	1 October 2016	30 September 2018
7	Aeromanager Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	1 November 2016	31 October 2018
8	Helistar Resources Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	1 December 2016	30 November 2018
9	Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	1 January 2017	31 December 2019
10	MHS Aviation Berhad	Oil and gas	Fixed wings and rotary wings	1 January 2017	31 December 2018
11	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.	Surveying, observation and patrol	Rotary wings	1 February 2017	31 January 2018
12	Afjets Sdn. Bhd.	Aerial work	Fixed wings and rotary wings	1 February 2017	31 January 2020
13	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings and rotary wings	1 February 2017	31 January 2020
14	Airod Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	13 February 2017	12 February 2020
15	Hevilift (M) Sdn. Bhd.	Oil and gas	Rotary wings	1 March 2017	28 February 2018

List of Air Service Permit (ASP) holders as at 31 December 2017

No.	Company Name	Type of service(s)	Aircraft type	Effective date of ASP	Expiry date of ASP
16	Prima Air Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	6 March 2017	5 March 2019
17	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings and rotary wings	8 March 2017	7 March 2019
18	Asia Tenggara Aviation Services Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	5 June 2017	4 June 2019
19	flyGlobal Charter Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	17 July 2017	16 July 2019
20	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.	Pleasure flying	Balloon	1 August 2017	31 July 2019
21	My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.	On-demand cargo	Fixed wings	1 August 2017	31 July 2019
22	Cempaka Helicopter Sdn. Bhd.	Pleasure flying	Rotary wings	1 October 2017	30 September 2018

List of Air Service Permits (ASP) (Conditional Approval) as at 31 December 2017

No.	Applicants	Type of service(s)	Aircraft type	Effective date of Conditional Approval	Expiry date of Conditional Approval
1	Executive Jets Asia Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	1 April 2017	31 March 2018
2	Asia Jets Partners (M) Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	1 May 2017	30 April 2018
3	Eastflite Aviation Services Sdn. Bhd.	On-demand charter	Rotary wings	1 May 2017	30 April 2018
4	Berjaya Air Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	1 September 2017	31 August 2018
5	Jet Premier One Sdn. Bhd.	On-demand charter	Fixed wings	15 October 2017	14 October 2018

List of Aerodrome Operator Licence (AOL) holders as at 31 December 2017

No.	Company Name	Aerodromes	Expiry date of AOL
1	Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.	Tanjung Manis STOLport, Sarawak	23 December 2020
2	Sanzbury Stead Sdn. Bhd.	Kerteh Airport, Terengganu	30 June 2021
3	Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd.*	Senai International Airport, Johor Bahru	31 October 2023
4	Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.*	Kuala Lumpur International Airport	11 February 2034
5	Malaysia Airports Sdn. Bhd.*	All commercial aerodromes in Malaysia, except: <ul style="list-style-type: none"> •Senai International Airport; •Kerteh Aiport; •Tanjung Manis STOLport; and •Kuala Lumpur International Airport 	11 February 2034

*AOL was issued prior to MAVCOM and authorised to operate under Section 100 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771]

List of Ground Handling Licence (GHL) holders as at 31 December 2017

No.	Company Name	Type of Service(s)	Expiry date of GHL / Conditional Approval for a GHL
1	MAS Awana Sdn. Bhd.	Catering	28 February 2018
2	Petron Malaysia Refining and Marketing Sdn. Bhd.	Refuelling	31 March 2018
3	Petronas Dagangan Berhad	Refuelling	31 March 2018
4	Elite Jets Sdn. Bhd.	General ground handling	30 April 2018
5	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.	General ground handling	30 April 2018
6	Safeair Technical Sdn. Bhd.	General ground handling	30 April 2018
7	Aerohandlers Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
8	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2018
9	Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.	Catering	31 May 2018
10	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
11	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2018
12	D'viation Technics Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
13	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
14	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
15	Malindo Airways Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
16	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
17	Raya Airways Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
18	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2018
19	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2018
20	Shell Timur Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2018
21	Total Megalink Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2018
22	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2019
23	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2019
24	Smooth Route Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2019
25	Jet Fuels Sdn. Bhd.	Refuelling	31 May 2020
26	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.	General ground handling	31 May 2020
27	POS Aviation Sdn. Bhd.	General ground handling and catering	30 October 2020
28	Aerodarat Services Sdn. Bhd.	General ground handling	28 February 2021
29	Brahim's Sats Food Services Sdn. Bhd.	Catering	28 February 2021
30	Ground Team Red Sdn. Bhd.	General ground handling	31 August 2021

Acronyms and Abbreviations

Act 771	Malaysian Aviation Commission Act 2015
AirAsia	AirAsia Berhad
AirAsia X	AirAsia X Berhad
AirportIS	Airport Intelligence Services
Airports QoS	Airports Quality of Service Framework
AOL	Aerodrome Operator Licence
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
ASK	Available Seat Kilometer
ASL	Air Service Licence
ASP	Air Service Permit
ATR	Air traffic rights
ATRC	Air Traffic Right Certificate
BBL	Per barrel
CAAM	Civil Aviation Authority of Malaysia
CASK	Cost per Available Seat Kilometer
CMS	Complaints Management System
DCA	Department of Civil Aviation Malaysia
Firefly	FlyFirefly Sdn. Bhd.
F Long	Long-haul (Business)
GHL	Ground Handling Licence
GST	Goods and Services Tax
IATA	The International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
Int'l	International
KLIA	KL International Airport
klia2	KL International Airport 2
LIMA	Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition
MABKargo	MAB Kargo Sdn. Bhd.
MACPC	Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016
MAHB	Malaysia Airports Holdings Berhad
Malaysia Airlines	Malaysia Airlines Berhad
Malindo Air	Malindo Airways Sdn. Bhd.
MATTA	The Malaysian Association of Tour and Travel Agents
MAVCOM or Commission	Malaysian Aviation Commission
MITA	Malaysian Inbound Tourism Association
MITI	Malaysian Ministry of International Trade and Industry
MoT	Ministry of Transport Malaysia
NSCM	National Slot Coordination Malaysia
PSC	Passenger Service Charges
PSSC	Passenger Security Service Charge
PSO	Public Service Obligation
RAS	Rural Air Services
RASK	Revenue per Available Seat Kilometer
Raya Airways	Raya Airways Sdn. Bhd.
Suasa Airlines	Suasa Airlines Sdn. Bhd.
YoY	Year-on-year
Y Long	Long-haul (Economy)

119

ANGGOTA SURUHANJAYA



COMMISSIONERS

YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara) - Pengerusi Eksekutif

Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad telah dilantik sebagai Pengerusi Eksekutif MAVCOM yang pertama pada 1 Mac 2018. Beliau pernah memegang jawatan dan berkhidmat sebagai Panglima Tentera Udara Diraja Malaysia (TUDM) daripada tahun 2003 sehingga 2004. Sepanjang kerjaya beliau bersama TUDM, beliau telah menyandang pelbagai jawatan seperti Pengarah Divisyen Latihan TUDM, Komander Pertahanan Udara, Komandan Kolej Pertahanan Malaysia dan Panglima Tentera Udara Di-Raja Malaysia.

Beliau juga pernah memegang jawatan sebagai Ketua Pegawai Eksekutif bagi Langkawi Aerospace Training Centre dan pengarah di Atlan Holdings Berhad, Naluri Corporation Berhad serta DFZ Capital Berhad dan beliau juga sangat berpengalaman di dalam sektor penerbangan. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah menamatkan pengajian beliau dari Royal Air Force Staff College di Bracknell, United Kingdom pada tahun 1982. Antara kelayakan akademik beliau yang lain adalah termasuk ijazah daripada Monterey Naval Academy, sijil daripada Harvard University serta Ijazah Sarjana dalam Perhubungan Antarabangsa dan Pengajian Strategik daripada University of Lancaster.

General Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad was appointed as the first Executive Chairman of MAVCOM on 1 March 2016. He has served as the Chief of Air Force in the Royal Malaysian Air Force (RMAF) from 2003 to 2004. During his military career, he held a range of senior posts including Director of Training Division, RMAF, Air Defence Commander, Commandant of Defence College Malaysia and Chief of Air Force, Malaysia.

He was previously CEO of Langkawi Aerospace Training Centre and a Director at Atlan Holdings Berhad, Naluri Corporation Berhad, DFZ Capital Berhad and has extensive experience in the field of aviation. General Tan Sri Dato' Sri Abdullah graduated from the Royal Air Force Staff College in Bracknell, United Kingdom in 1982. He holds degrees and certificates from the Monterey Naval Academy and Harvard University, as well as a Master's Degree in International Relations and Strategic Studies from University of Lancaster.

YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim

Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim ialah Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MoT). Beliau merupakan bekas Ketua Pengarah Bahagian Hal-Ehwal Undang-undang Jabatan Perdana Menteri, Ketua Setiausaha Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi Dan Kepenggunaan (KPDNKK) dan Ketua Setiausaha Kementerian Sumber Manusia.

Beliau merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Kepujian) daripada Universiti Malaya, Diploma Lanjutan Pengurusan Pentadbiran Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN) dan juga pemegang Ijazah Sarjana Perniagaan (Kewangan Korporat) daripada Hartford University, Connecticut, Amerika Syarikat.

Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim is currently the Secretary General of the Ministry of Transport (MoT). He has formerly served in a range of government roles namely as Director General of Legal Affairs in the Prime Minister's Department, Secretary General of the Ministry of Domestic Trade, Cooperatives and Consumerism and Secretary General of the Ministry of Human Resources.

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

YBhg. Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid

Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid merupakan Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi (EPU), Jabatan Perdana Menteri. Sebelum ini, beliau bertanggungjawab sebagai penganalisis ekonomi, pengendalian hutang dan belanjawan di Kementerian Kewangan. Beliau pernah dipinjamkan ke Bank Dunia di Washington D.C. sebagai Pembantu Pengarah Eksekutif selama dua tahun.

Dato' Nik Azman merupakan salah seorang daripada ahli Lembaga Pengarah KEJORA (Lembaga Kemajuan Johor Tenggara) dan ahli jawatankuasa audit KEJORA. Selain itu, beliau juga pernah berkhidmat dengan Lembaga Pengarah Majlis Amanah Rakyat (MARA). Beliau turut merupakan ahli Lembaga Pengarah UDA Holdings Berhad, ahli Lembaga Pengarah syarikat Mass Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd. dan Malaysia Rail Link Sdn. Bhd.

Dato' Nik Azman memegang ijazah Sarjana Muda Ekonomi daripada Universiti Malaya dan Sarjana Ekonomi dari University Nebraska-Lincoln. Beliau juga pernah mengikuti Program Pengurusan Lanjutan di Harvard Business School, Amerika Syarikat.

Dato' Nik Azman bin Nik Abdul Majid is currently the Director General of the Economic Planning Unit (EPU), Prime Minister's Department. He previously served the Ministry of Finance and was seconded to the World Bank in Washington D.C. for two years.

Dato' Nik Azman sits on the Board of Directors of KEJORA (South-Eastern Johore Development Authority) and also serves as a member of the KEJORA Board Audit Committee. In addition, he serves on the Council of Majlis Amanah Rakyat (MARA). He is also a member of UDA Holdings Berhad Board of Directors and board member of Mass Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd. and Malaysia Rail Link Sdn. Bhd.

Dato' Nik Azman holds a Bachelor's Degree in Economics from the University of Malaya and a Master's Degree in Economics from the University of Nebraska-Lincoln. He has also attended the Advanced Management Programme at Harvard Business School, United States of America.

YBhg. Dato' Mah Weng Kwai

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

Dato' Mah juga merupakan bekas Presiden Majlis Peguam Malaysia (2001-2003) dan Presiden Law Association for Asia and the Pacific (LAWASIA) (2006-2008). Beliau kini sedang berkhidmat sebagai salah seorang konsultan di firma undang-undang Tetuan MahWengKwai & Associates serta merupakan seorang Penimbangtara bagi panel The Kuala Lumpur Regional Centre for Arbitration.

Dato' Mah telah dipanggil ke Majlis Peguam England sebagai Barrister-at-Law pada tahun 1971 dan ke Majlis Peguam Malaysia sebagai Peguambela dan Peguamcara pada tahun 1972. Beliau memegang Ijazah Sarjana Undang-Undang daripada Sydney University di mana beliau merupakan Felo Majlis Senator di universiti tersebut. Dato' Mah kini sedang berkhidmat sebagai Pesuruhjaya di Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM).

Dato' Mah Weng Kwai is a former judge of the High Court of Malaya and the Court of Appeal, Malaysia. Dato' Mah has also served as a Magistrate, Sessions Court Judge and as Deputy Public Prosecutor and Senior Federal Counsel in the Attorney General's Chambers, as well as being a former member of the Malaysian 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 the 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 Kuala Lumpur Regional Centre for Arbitration.

Dato' Mah was called to the English Bar as a Barrister-at-Law in 1971 and to the Malaysian Bar as Advocate and Solicitor in 1972. He also holds a Master of Law Degree from the University of Sydney where he is a Fellow of the Senate. Dato' Mah is currently serving as a Commissioner in the Human Rights Commission of Malaysia (SUHAKAM).

YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung

Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung telah memegang jawatan sebagai menteri di beberapa kementerian daripada tahun 1996 sehingga tahun 2013 termasuk Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan Dan Kerajaan Tempatan, Timbalan Menteri Kewangan dan Setiausaha Parlimen di MoT.

Beliau pernah mewakili kerajaan dan Parlimen secara aktif ke persidangan-persidangan ASEAN serta Pertubuhan Antara Parlimen ASEAN (AIPO). Kini beliau merupakan Pengarah Bebas Bukan Eksekutif di Tenaga Nasional Berhad. Tan Sri Dato' Seri Chor telah berkhidmat sebagai seorang peguam daripada tahun 1981 sehingga beliau dilantik sebagai ahli Kabinet pada tahun 1996.

Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung has held a range of ministerial positions in the Federal Government from 1996 to 2013 including as Minister of Housing and Local Government, Deputy Home Minister, Deputy Finance Minister and Parliamentary Secretary in the MoT.

He was very active in representing the government and Parliament in ASEAN and ASEAN Inter-Parliamentary Organisation (AIPO) conferences. He currently serves as an Independent Non-Executive Director in Tenaga Nasional Berhad. Tan Sri Dato' Seri Chor was a practising lawyer from 1981 until he was appointed to the Cabinet in 1996.

YBhg. Datuk Seri Long See Wool

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat lebih daripada 34 tahun di MoT khususnya di dalam bidang yang berkaitan dengan industri penerbangan. Sepanjang di MoT, beliau pernah berkhidmat sebagai Penolong Setiausaha (Pengangkutan Udara) dan Ketua Penolong Setiausaha (Pembangunan Lapangan Terbang) Bahagian Udara. Beliau kemudiannya dilantik sebagai Setiausaha Bahagian Udara mulai 16 Mei 2002 sehingga 1 November 2006 dan kemudiannya dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan) di Kementerian yang sama.

Jawatan terakhir beliau adalah sebagai Ketua Setiausaha MoT yang dipegangnya sehingga persaraannya daripada perkhidmatan awam pada tahun 2014. Datuk Seri Long memegang pelbagai ijazah dan diploma daripada Universiti Malaya dan INTAN.

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.

YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob

Dato' Fauziah binti Yaacob telah berkhidmat sebagai ahli Lembaga Pengarah di beberapa syarikat seperti Prokhas Sdn. Bhd. Kerjaya Dato' Fauziah di dalam perkhidmatan awam telah memberi peluang kepada beliau untuk menyanggah jawatan-jawatan penting di dalam Kementerian Kewangan, Kementerian Pendidikan serta Kementerian Pengangkutan. Jawatan di perkhidmatan awam terakhir yang dipegangnya sebelum bersara ialah Timbalan Ketua Setiausaha Perbendaharaan (Pelaburan).

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

Dato' Fauziah binti Yaacob has served as a member of the Board of Directors of various companies including Prokhas Sdn. Bhd. 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.

YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin

Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin telah berkhidmat sebagai Timbalan Pengerusi Lembaga Kemajuan Wilayah Pulau Pinang sejak tahun 2013. Beliau juga merupakan Pengerusi Jabatan Perancangan dan Pembangunan, Lembaga Kemajuan Wilayah Pulau Pinang (PERDA) dan ahli Lembaga Pengarah Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB).

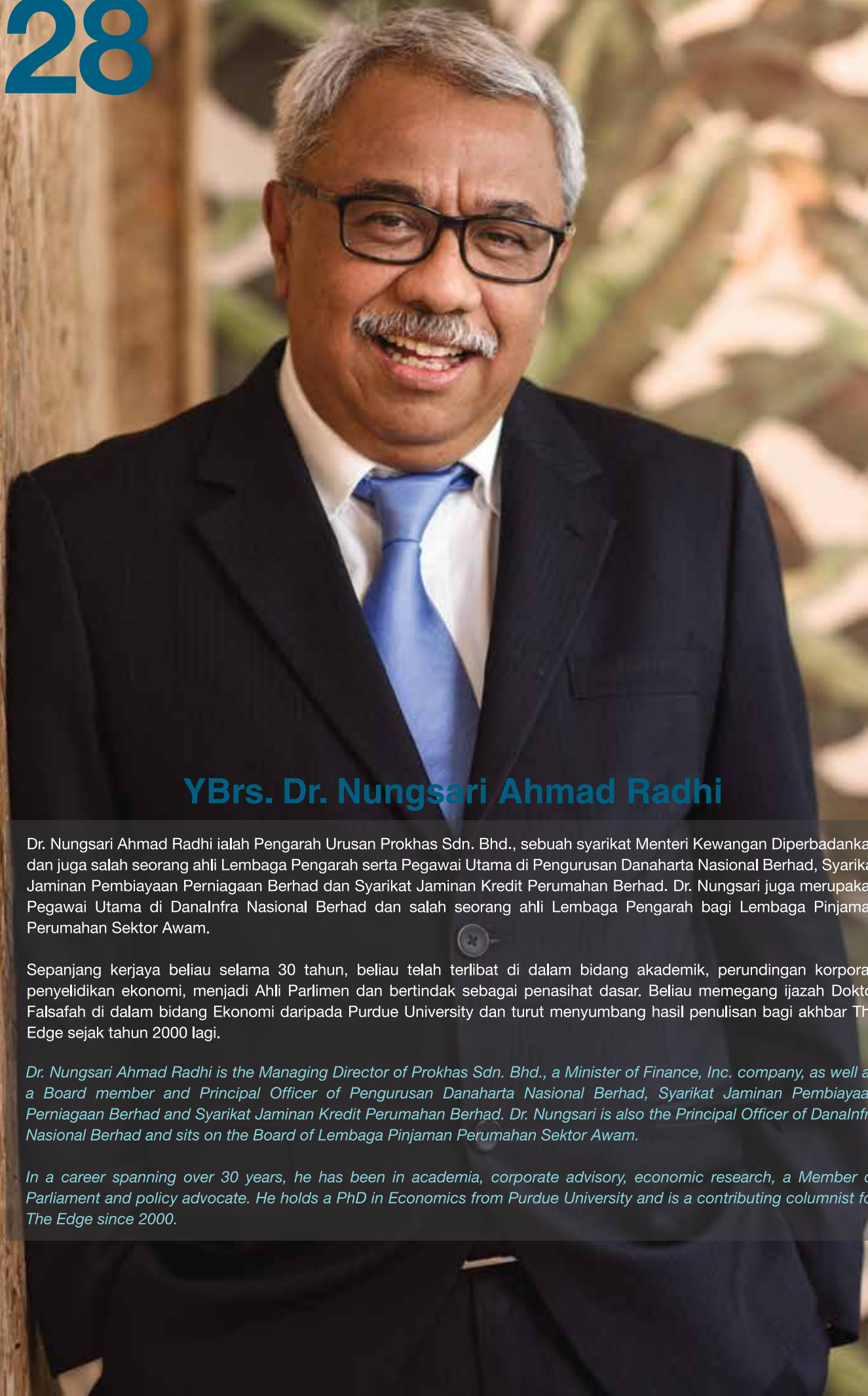
Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein memegang ijazah Doktor Kejuruteraan (Pembinaan dan Teknologi) daripada Universiti Teknologi Malaysia. Beliau juga memiliki Ijazah Sarjana Sains dalam Pengurusan Projek daripada Universiti Sains Malaysia. Di samping itu, beliau telah menamatkan pengajian ijazah sarjana muda, diploma dan sijil di dalam beberapa bidang kejuruteraan awam di institusi-institusi pengajian awam tempatan.

Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein memegang keahlian di dalam pelbagai badan-badan professional di Malaysia termasuk Lembaga Jurutera Malaysia (BEM) dan Institusi Jurutera Malaysia (IEM).

Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin has served as the Deputy Chairman in the Penang Regional Development Authority (PERDA) since 2013. He is also Chairman for the Planning and Development Department at PERDA and a board member of Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB).

Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein holds a Doctorate in Engineering (Construction and Technology) from Universiti Teknologi Malaysia and Master of Science from Universiti Sains Malaysia. In addition, he has obtained degrees, diplomas and certificates relating to the field of civil engineering from local institutions.

Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein is a member of various professional bodies in Malaysia including the Board of Engineers Malaysia (BEM) and the Institution of Engineers Malaysia (IEM).



YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi

Dr. Nungsari Ahmad Radhi ialah Pengarah Urusan Prokhas Sdn. Bhd., sebuah syarikat Menteri Kewangan Diperbadankan dan juga salah seorang ahli Lembaga Pengarah serta Pegawai Utama di Pengurusan Danaharta Nasional Berhad, Syarikat Jaminan Pembiayaan Perniagaan Berhad dan Syarikat Jaminan Kredit Perumahan Berhad. Dr. Nungsari juga merupakan Pegawai Utama di DanaInfra Nasional Berhad dan salah seorang ahli Lembaga Pengarah bagi Lembaga Pinjaman Perumahan Sektor Awam.

Sepanjang kerjaya beliau selama 30 tahun, beliau telah terlibat di dalam bidang akademik, perundingan korporat, penyelidikan ekonomi, menjadi Ahli Parlimen dan bertindak sebagai penasihat dasar. Beliau memegang ijazah Doktor Falsafah di dalam bidang Ekonomi daripada Purdue University dan turut menyumbang hasil penulisan bagi akhbar The Edge sejak tahun 2000 lagi.

Dr. Nungsari Ahmad Radhi is the Managing Director of Prokhas Sdn. Bhd., a Minister of Finance, Inc. company, as well as a Board member and Principal Officer of Pengurusan Danaharta Nasional Berhad, Syarikat Jaminan Pembiayaan Perniagaan Berhad and Syarikat Jaminan Kredit Perumahan Berhad. Dr. Nungsari is also the Principal Officer of DanaInfra Nasional Berhad and sits on the Board of Lembaga Pinjaman Perumahan Sektor Awam.

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.

129

PENGURUSAN KANAN



SENIOR MANAGEMENT

Azmir Zain – Ketua Pegawai Operasi

Selaras dengan peranannya sebagai Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Azmir merupakan peneraju utama bagi pihak pengurusan MAVCOM dalam usaha pembangunan dan mengawal selia 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 memiliki Ijazah Sarjana Muda Pengajian Undang-Undang daripada Oxford University dan Sarjana Pengurusan Perniagaan dari European Institute of Business Administration (INSEAD). Beliau juga merupakan seorang Akauntan Bertauliah Bersekutu di bawah Institute of Chartered Accountants in England and Wales (ICAEW) dan juga merupakan ahli Institut Akauntan Malaysia (MIA).

Azmir leads 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 Malaysian Institute of Accountants (MIA).

A portrait of Germal Singh Khera, a middle-aged man with grey hair, wearing a dark suit, white shirt, and blue tie. He is smiling and has his hands clasped in front of him. The background is a blurred outdoor setting with trees and a wooden structure on the right.

Germal Singh Khera – Pengarah, Pembangunan Penerbangan

Germal mengetuai unit Pembangunan Penerbangan di MAVCOM. Pengalaman beliau di dalam industri penerbangan telah mencecah 34 tahun di mana beliau pernah bersama Malaysia Airlines dengan jawatannya yang terakhir adalah sebagai Naib Presiden Kanan, Bahagian Hal-Ehwal Kerajaan dan Antarabangsa. Pada tahun 2014, Germal menyertai AirAsia Berhad sebagai Ketua Kawal Selia dan Perhubungan Lapangan Terbang. Germal juga telah menyumbangkan kepakarannya di dalam beberapa jawatankuasa dan lembaga-lembaga yang berkaitan dengan industri penerbangan seperti International Air Transport Association (IATA) / Association of Asia Pacific Airlines (AAPA), Jawatankuasa Pengurusan Oneworld dan Pengerusi Board of Airline Representatives di Malaysia. Beliau memiliki Ijazah Sarjana Muda Ekonomi daripada Universiti Malaya dan Sarjana Pengurusan Perniagaan (Pemasaran) dari London University.

Germal leads the Aviation Development team in MAVCOM. 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 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 Master of Business Administration (Marketing) from the University of London.

Pushpalatha Subramaniam – Pengarah, Hal-Ehwal Pengguna

Sebagai Pengarah Hal-Ehwal Pengguna MAVCOM, Pushpa bertanggungjawab untuk menguruskan hal-hal perlindungan pengguna, menyelia mekanisme penyelesaian bagi aduan-aduan pelanggan dan menerajui usaha-usaha yang berkaitan dengan meningkatkan kesedaran kepenggunaan di dalam sektor perkhidmatan penerbangan Malaysia. Beliau mempunyai pengalaman lebih daripada 25 tahun di dalam industri penerbangan, khususnya berkaitan dengan pengurusan hal-ehwal pengguna. Sebelum berkhidmat dengan MAVCOM, Pushpa berkhidmat sebagai Naib Presiden Kanan Hal-Ehwal Pengguna di Malaysia Airlines dan kemudian sebagai Ketua Bahagian Pengalaman Pengguna di Bank Standard Chartered Malaysia. Pushpa merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Pengurusan daripada Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. Beliau juga merupakan ahli Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) selama lima tahun.

As MAVCOM's Director of Consumer Affairs, Pushpa manages the resolution mechanism for consumer complaints and directs initiatives related to raising awareness amongst consumers of their rights in the Malaysian aviation services sector. Pushpa has more than 25 years of experience in the airline industry with deep expertise in managing consumer affairs. Prior to this, she was Senior Vice President in charge of consumer affairs in Malaysia Airlines and later Head of Customer Experience with Standard Chartered Bank in Malaysia. Pushpa holds a Bachelor's 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).

A portrait of Wizan Wan Nawang, a middle-aged man with short dark hair, smiling. He is wearing a dark blue suit jacket, a light blue dress shirt, and a blue tie. He is holding a folder or document in front of him. The background is a blurred office interior with large windows.

Wizan Wan Nawang – Pengarah, Kewangan dan Perkhidmatan Korporat

Wizan mengetuai Unit Perkhidmatan Korporat dan Kewangan MAVCOM di mana beliau memantau urusan kewangan dan perkhidmatan korporat termasuk bahagian sumber manusia. Sebelum menyertai MAVCOM, Wizan merupakan Pengurus Kewangan & Kawalan, Kecemerlangan Perniagaan Berterusan Nestlé (NCE) di Nestlé Products Sdn. Bhd. dan bertanggungjawab untuk memastikan strategi dan inisiatif NCE Nestlé sejajar dengan kehendak Bahagian Kewangan dan Kawalan Nestlé. Wizan telah berkhidmat selama 20 tahun di syarikat Nestlé. Beliau kemudian ditugaskan ke Manila, Filipina selama lebih dari empat tahun untuk menguruskan Bahagian Perkhidmatan Kewangan di Pusat Perkhidmatan Bersepadu Nestlé untuk Zon Asia, Oceania, Afrika dan Timur Tengah. Wizan memiliki Ijazah Sarjana Muda Perdagangan daripada Murdoch University dan Diploma Pasca Ijazah Perkomputeraan Perniagaan dari Edith Cowan University di Perth, Australia Barat.

Wizan heads the Finance and Corporate Services Department, overseeing MAVCOM's financial operations and corporate service functions inclusive of human resource management. Prior to joining MAVCOM, Wizan was formally the Finance & Control, Business Excellence and Nestlé Continuous Excellence (NCE) Manager in Nestlé Products Sdn. Bhd. Wizan was attached with Nestlé for over 20 years. He managed the Financial Services for Nestlé's Zone Asia, Oceania, Africa and the Middle East at Nestlé Business Services AOA, in 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, Western Australia.



Dr. Wan Khatina Nawawi – Pengarah, Ekonomi

Khatina menyertai MAVCOM sebagai Pengarah Ekonomi. Sebelum menyertai MAVCOM, beliau merupakan Pengarah Penyelidikan di Institut Penyelidikan Khazanah. Khatina telah memegang pelbagai jawatan kanan seperti Penasihat Ekonomi untuk Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC), Pengarah Penyelidikan dan Strategi Pelaburan di Khazanah Nasional Berhad dan Pakar Kanan Ekonomi Serantau untuk Majlis Tindakan Ekonomi Negara (NEAC) di bawah Jabatan Perdana Menteri. Beliau juga merupakan Pakar Ekonomi Serantau di SG Research, yang merupakan sebahagian daripada Kumpulan Perbankan Societe Generale. Khatina merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Perdagangan Ekonomi Asia dan Sejarah Ekonomi dari Melbourne University; Sarjana Pengurusan Perniagaan di dalam Pengurusan Sektor Awam dan Strategi daripada Melbourne Business School; Sarjana Pentadbiran Awam dari Harvard University; Sarjana Ekonomi di dalam bidang Undang-Undang Persaingan dan memiliki Doktor Falsafah di dalam bidang Undang-Undang Persaingan daripada King's College di London.

Khatina joins the MAVCOM team as the Director of Economics. Previously the Director of Research at Khazanah Research Institute, she was also a former Economic Advisor to the Malaysia Competition Commission (MyCC), a Director of Research and Investment Strategy at Khazanah Nasional Berhad, a Senior Regional Economist at the National Economic Action Council (NEAC) of the Prime Minister's Department and Regional Economist at SG Research, part of the Societe Generale 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.

FlySmart 

**KNOW YOUR
RIGHTS**

A-Z 

www.flysmart.my

*Scan QR code
to visit site*



An initiative by the Malaysian Aviation Commission



Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Aras 19, Menara 1 Sentrum, 201, Jalan Tun Sambanthan

50470 Kuala Lumpur, Malaysia

T: +603 2772 0600 | F: +603 2772 0601

W: www.mavcom.my