



## **KERTAS KONSULTASI**

# **CADANGAN DASAR PENUBUHAN PERKHIDMATAN PENERBANGAN SERANTAU BERDAFTAR DI NEGARA BRUNEI DARUSSALAM**

18 November 2013

<b>Isi Kandungan</b>	<b>Mukasurat</b>
1. Tujuan Utama Dasar	3
2. Rasional Cadangan	3
3. Status Pengangkutan Udara Di Negara Brunei Darussalam: Macamanakah cara untuk memampankan lagi operasi pengangkutan udara?	5
4. Pengangkutan udara ASEAN dan apakah modaliti yang sesuai untuk Negara Brunei Darussalam?	8
5. Pertumbuhan rantau BIMP-EAGA dan adakah ini tumpuan operasi syarikat penerbangan baru?	10
6. Cabaran dalam bisnes penerbangan dan mampukah Negara Brunei Darussalam menjana jumlah penumpang?	13
7. Cadangan Kementerian Perhubungan dan soalan-soalan dasar yang berkaitan serta apakan pendapat biskita.	14
8. Garis masa pelan kerja kearah pengenalan dasar.	16
9. Penghantaran maklumbalas kertas konsultasi	16

## **1 Tujuan Utama Dasar**

- 2.1 Menjadikan perkhidmatan penerbangan udara di NBD lebih kompetitif, dinamik, terkawal dan memenuhi piawaian antarabangsa.
- 2.2 Memantapkan kesalinghubungan pengangkutan udara untuk menggalakkan pertumbuhan ekonomi negara melalui industri pelancongan dan aktiviti perdagangan.

## **2 Rasional Cadangan**

- a. Tidak dapat dinafikan bahawa pengangkutan udara adalah salah satu daripada kaedah pengangkutan yang penting dalam meningkatkan hubungan Negara Brunei Darussalam dengan negara-negara serantau dan antarabangsa, serta terbukti menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi negara melalui sektor pelancongan dan perdagangan.
- b. Perkembangan industri penerbangan awam telah menunjukkan perkembangan yang pesat bukan saja di peringkat sejagat tetapi juga di Negara Brunei Darussalam.
- c. Mengikut Pertubuhan Antarabangsa Penerbangan Awam (ICAO), jumlah penumpang telah menunjukkan peningkatan sebanyak 4.9% pada tahun 2012 jika dibandingkan dengan tahun 2011. Arah aliran (trend) ini menunjukkan pertumbuhan industri pengangkutan udara yang positif sejak 3 tahun kebelakangan dari 2009 lagi dengan peningkatan jumlah penumpang sebanyak 4.7% sehingga 2012 yang membawa kepada 3 bilion jumlah penumpang pada tahun 2012 (Rajah 1).
- d. Kebanyakan dari pertumbuhan penumpang lalulintas udara antarabangsa yang seramai 3 bilion pada 2012 adalah datangnya dari rantau Asia-Pasifik. Pihak ICAO juga meramalkan yang jumlah penumpang ini akan mencecah 6.4 bilion pada 2030 iaitu kadar purata pertumbuhan 4.4% setiap tahun.
- e. Jumlah penerbangan juga telah mencecah rekod yang membanggakan iaitu 31 juta pada tahun 2012. Ini adalah peningkatan sebanyak 0.7% jika dibandingkan dari tahun sebelumnya. Mengikut ramalan ICAO menjelang tahun 2030, kadar purata pertumbuhan tahunan sebanyak 4.5% akan menyebabkan pertumbuhan jumlah penumpang lalulintas udara lebih dua kali ganda dari tahun 2012.

**Rajah 1: Data anggaran dari ICAO melalui Negara Ahli.**  
 (Sumber: [www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx) Okt 2013).



- f. ASEAN pula mengorak langkah ke arah pembebasan hak-hak pengangkutan udara secara progresif (progressive Open Skies Policy) menjelang 2015 atas sebab perkembangan pasaran penerbangan global ke arah pasaran penerbangan yang tunggal (*Single Aviation Market*).
- g. Sejak penubuhan BIMP-EAGA pada tahun 1994, banyak perkembangan telah dicapai yang telah menjana kepada pertumbuhan ekonomi rantau kecil ini. Kesalinghubungan (*connectivity*) pengangkutan di rantau ini secara tidak langsung telah meningkatkan perniagaan, pelancongan, serta pelaburan di dalam rantau ini dan dengan rantau lainnya.
- h. Menyedari akan pentingnya pengangkutan udara, Negara Brunei Darussalam pada dasarnya tidak akan dapat menyekat kemasukan syarikat-syarikat penerbangan ASEAN ke Negara Brunei Darussalam atas semangat kerjasama dan perjanjian-perjanjian yang dimeterai mengenainya. Dalam waktu yang sama, negara-negara ahli ASEAN juga tidak boleh menyekat kemasukan syarikat-syarikat penerbangan yang didaftarkan di Negara Brunei Darussalam. Sehubungan ini, Negara Brunei Darussalam mengamalkan dasar langit terbuka (*open sky policy*) secara timbal balas (*reciprocal*) yang merupakan salah satu dasar yang menyokong strategik objektif Kementerian Perhubungan.
- i. Pada masa ini, NBD mempunyai 49 perjanjian perkhidmatan udara (*air services agreement*) dua hala. Negara Brunei Darussalam juga memeterai beberapa buah perjanjian berbilang hala (*multilateral*) yang mempunyai penyusunan perkhidmatan-perkhidmatan yang lebih

terbuka (*liberal*). Pada masa ini, terdapat 6 syarikat penerbangan perkhidmatan udara berjadual yang menghubungkan NBD dengan negara luar termasuk Syarikat Penerbangan Diraja Brunei (Royal Brunei, RB).

- j. Kementerian Perhubungan telah mengesan beberapa permintaan positif untuk menubuhkan syarikat perkhidmatan penerbangan serantau yang berdaftar di NBD. Permintaan ini adalah satu perkara yang dialu-alukan dan ia menggambarkan perkembangan industri penerbangan awam yang memerlukan pendekatan dan penganalisaan secara holistik.
- k. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan adalah dalam prosis mengkaji semula dasar syarikat perkhidmatan penerbangan serantau yang berdaftar di NBD disamping perkhidmatan yang sedia ada oleh pihak RB.
- l. Sebahagian daripada prosis dalam kajian ini, kertas konsultasi ini bertujuan untuk mendapatkan pandangan dan juga maklum balas dari orang ramai, agensi-agensi Kerajaan dan juga industri mengenai dengan cadangan dasar berkenaan.

### **3. Status Pengangkutan Udara Di Negara Brunei Darussalam: Macamanakah cara untuk memampankan lagi operasi pengangkutan udara?**

- 3.1 Melalui rangkaian kesalinghubungan (*connectivity*) yang semakin bertambah di antara Negara Brunei Darussalam dengan negara-negara sahabat dan antarabangsa, pertumbuhan pengangkutan udara memang akan mendatangkan kesan positif kepada pertumbuhan ekonomi negara ini. Pertumbuhan pergerakan penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Brunei (LTAB) mulai tahun 2005 hingga 2011 telah mencatat kenaikan sebanyak 20.2% iaitu 1,261,380 penumpang bagi tahun 2005 kepada 2,017,138 penumpang pada tahun 2011 (Rajah 2).
- 3.2 Negara Brunei Darussalam haruslah merebut peluang ini bagi menggalakkan industri pelancongan dengan strategi-strategi yang boleh membantu ekonomi '*downstream*' seperti peluang pekerjaan, aktiviti perdagangan, pelaburan dan sebagainya manakala RB perlu bersedia dalam menangani kemunculan syarikat-syarikat penerbangan yang lain yang berdaftar dalam negara maupun yang datang dari luar negara.

## Rajah 2: Pergerakan penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Brunei 2005-2011

(Sumber: Jabatan Penerbangan Awam)



Year	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Inward</b>	<b>589,824</b>	<b>632,339</b>	<b>626,439</b>	<b>781,308</b>	<b>814,898</b>
<b>Outward</b>	<b>594,377</b>	<b>638,391</b>	<b>638,835</b>	<b>777,336</b>	<b>808,584</b>
<b>Transit</b>	<b>263,379</b>	<b>284,156</b>	<b>270,423</b>	<b>370,718</b>	<b>393,656</b>

Status kesalinghubungan perkhidmatan rangkaian penerbangan di Negara Brunei Darussalam dan Perancangan RB.

- 3.3 Negara Brunei Darussalam mengamalkan dasar langit terbuka (Open Sky Policy) dan memang tidak menyekat kemasukan syarikat-syarikat penerbangan dari negara sahabat untuk membuat perkhidmatannya ke Negara ini Dengan adanya ini, ia akan dapat mengembangkan lagi LTAB sebagai Pusat Utama Serantau Udara (*Leading Regional Air Hub*).
- 3.4 Pada masa ini terdapat 6 syarikat penerbangan perkhidmatan udara berjadual yang menghubungkan Negara dengan negara luar termasuk Syarikat Penerbangan Diraja Brunei (Royal Brunei, RB). Syarikat berkenaan ialah *Singapore Airlines*, *Malaysia Airlines*; *AirAsia Malaysia*; *MASwings*, dan *Cebu Pacific* dari Filipina.

- 3.5 RB menghubungkan Negara dengan Negara sahabat dan juga antarabangsa melalui rangkaian penerbangannya ke bandar-bandar di ASEAN, BIMP-EAGA dan juga antarabangsa. Bandar-bandar berkenaan ialah Kuala Lumpur, Singapura, Manila, Surabaya, Jakarta, Kota Kinabalu, Kuching (melalui code-share dengan MasWings), Shanghai, Melbourne (Australia), Dubai dan London.
- 3.6 Sejak permulaannya pada November 1974, RB telah memperkembangkan rangkaian perkhidmatan udaranya dengan cara yang stabil dan secara beransur-ansur mengikut permintaan pasaran dan begitu juga keupayaan operasinya. Sejak itu, RB telah mengorak langkah dari memberi perkhidmatan kepada destinasi serantau kepada destinasi seperti Australia, Asia, Timur Tengah dan Eropah.
- 3.7 Pelancaran Boeing 787 Dreamliner pada 12 Oktober 2013 adalah satu petanda perancangan RB dalam jangkamasa pendek, sederhana dan panjang. Strategi perniagaan RB adalah selaras dengan Wawasan 2035 iaitu kearah ekonomi yang dinamik dan mampan.
- 3.8 Penghantaran pesawat generasi baru ini dan pesawat-pesawat baru dimasa akan datang, akan membolehkan RB untuk merangka lebih laluan udara lagi, kepada pasaran yang lebih luas, meningkatkan hubungan negara kita dan akhirnya, meningkatkan daya saing negara.
- 3.9 Dengan pesawat yang baru ini dan perancangan RB untuk mengembangkan sayapnya ke tempat yang strategik, ia selaras dengan projek permodenan LTAB yang pada masa ini menunjukkan kemajuan yang memuaskan dengan sasaran siap pada penghujung tahun 2014. Dengan ini, Brunei Darussalam akan dapat menuju kearah industri penerbangan yang mampan dan kompetitif.
- 3.10 Disamping perkhidmatan RB dirantau ASEAN dan antarabangsa, RB juga telah menyumbang kepada memperbaiki hubungan udara di rantau kecil BIMP-EAGA. Ini terbukti dengan perjanjian "codeshare" penerbangan Brunei-KK-Brunei dan Brunei-Kuching-Brunei yang telah dilaksanakan baru-baru ini.

### **Soalan 1**

Adakah pertumbuhan jumlah penumpang itu mampu memberikan satu operasi yang mampan dan menjanjikan kesan pertumbuhan kepada industri penerbangan awam di Negara ini dimasa akan datang?

## Soalan 2

- a. Dengan kesalinghubungan yang ada sekarang, apakah cadangan biskita kepada RB dan juga syarikat penerbangan berdaftar di Negara ini perlu lakukan untuk memastikan kemampunan operasi pada jangkamasa yang panjang?
- b. Jika sekiranya ada sebuah lagi syarikat berdaftar di Negara Brunei Darussalam, adakah syarikat ini mampu untuk menjana kepada memampunan operasi RB dan juga syarikat itu sendiri?

## 4. Pengangkutan Udara ASEAN dan apakah modaliti yang sesuai untuk Negara Brunei Darussalam?

- 4.1 Arena pasaran penerbangan global kian pesat berkembang ke arah pasaran penerbangan yang tunggal (*single aviation market*). Berpandukan kepada *Roadmap for Integration of Air Travel Sector, RIATS* yang telah disahkan (*endorsed*) oleh Menteri-Menteri Pengangkutan ASEAN semasa Mesyuarat Menteri-Menteri Pengangkutan ASEAN ke 10 di Phnom Penh, Kemboja pada bulan November 2004, ASEAN sedang mengorak langkah ke hadapan bagi pembebasan (*liberalisation*) pengangkutan udara seawal-awalnya tahun 2008 hingga 2015 secara progresif melalui beberapa inisiatif berikut:

- (a) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services (MAFLAFS)*;

Perjanjian berbilang hala ASEAN bagi **pembebasan penuh dalam pengangkutan kargo** akan menawarkan hak pengangkutan kelima ke bandaraya-bandaraya dan kota kecil ASEAN akan tetapi negara-negara ahli ASEAN dibolehkan mengaturkan kelonggaran dalam pelaksanaan perjanjian ini dengan menggunakan kaedah ASEAN- X iaitu memberikan kelonggaran bagi mana-mana negara-negara ahli ASEAN yang belum bersedia untuk menawarkannya.

- (b) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Services (MAFLPAS)*

Perjanjian berbilang hala ASEAN bagi **pembebasan penuh dalam pengangkutan penumpang** akan menawarkan hak pengangkutan kelima akan tetapi negara-negara ahli ASEAN terutamanya bandaraya-bandaraya serta kota kecil dalam ASEAN dibolehkan mengaturkan



kelonggaran dalam pelaksanaan perjanjian ini dengan menggunakan kaedah ASEAN- X iaitu memberikan kelonggaran bagi mana-mana negara-negara ahli ASEAN yang belum bersedia untuk menawarkannya.

*(c) ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS);*

Perjanjian berbilang hala ASEAN bagi **pembebasan dalam perkhidmatan penumpang** akan menawarkan hak pengangkutan kelima secara progresif ke ibukota-ibukota, bandaraya-bandaraya serta kota-kota kecil ASEAN. Negara ahli ASEAN juga dibolehkan menggunakan kaedah ASEAN- X.

*(d) Deklarasi ASEAN Single Aviation Market (ASAM).*

**Pasaran penerbangan yang tunggal menjelang bulan Disember 2015** akan menjurus kepada pemasaran yang bebas di antaranya, pembebasan penuh ke atas hak pengangkutan ketiga, keempat dan kelima di dalam ASEAN tanpa kabotaj, kriteria yang liberal bagi hak milik dan penguasaan syarikat penerbangan, tarif dan muatan yang bebas tanpa sekatan daripada pihak Penguatkuasa Aeronutikal, syarikat penerbangan bebas memilih rakan kongsi dengan pihak ketiga, tanpa subsidi kerajaan negeri, mempunyai peraturan yang sama dan selaras seperti operasi teknikal, perlindungan pelanggan syarikat penerbangan, dan perlindungan insuran penerbangan ASEAN.

- 4.2 Bagi rantau Asian terutamanya Asia Selatan Tenggara, beberapa syarikat-syarikat penerbangan kos rendah telah berkembang dengan pesat dengan antaranya AirAsia dari Malaysia; Valuair, Tiger Airways, dan Jetstar Asia Airways dari Singapura; Adam Air, Citilink, Indonesia AirAsia, Batavia Air dan Lion Air dari Indonesia; Nok Air, One-Two-GO dan Thai AirAsia dari Thailand; Air Philippines dan Cebu Pacific Air dari Filipina; dan Pacific Airlines dan Vietnam AirAsia dari Vietnam.
- 4.3 Penerbangan kos rendah yang ujud di Negara-Negara ini juga telah dipercayai menjana kepada pertumbuhan penumpang yang secara tidak langsung memberi impak kepada sektor pelancongan dan perdagangan Negara berkenaan serta jumlah penumpang penerbangan nasional Negara-negara berkenaan.

Contoh modaliti perkhidmatan penerbangan serantau di rantau ASEAN

- 4.4 Contoh syarikat-syarikat penerbangan serantau yang membantu kepada perkembangan syarikat penerbangan Negara berkenaan adalah seperti SilkAir dengan Singapore Airlines; MasWings dengan Malaysia Airlines dan Bangkok Air dengan Thai Airways.

### Soalan 3

Adakah biskita merasa yang syarikat penerbangan serantau yang berdaftar di Negara Brunei Darussalam beroperasi sebagai syarikat penerbangan kos rendah?

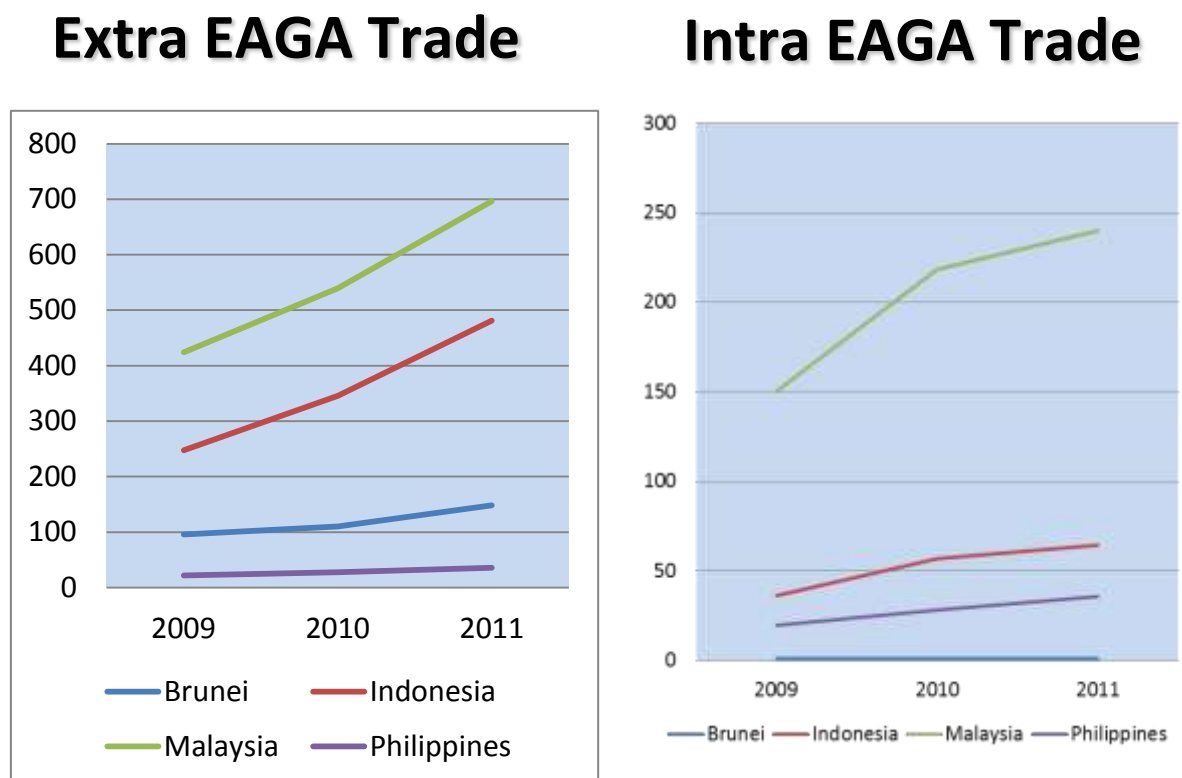
### Soalan 4

Adakah biskita berpendapat modaliti ini boleh diaplikasikan kepada senario pengangkutan udara di Negara ini? Jika ya, sila huraikan.

## 5. Pertumbuhan rantau BIMP-EAGA dan adakah ini tumpuan operasi syarikat penerbangan baru?

Status perdagangan dan pelancongan di rantau BIMP-EAGA

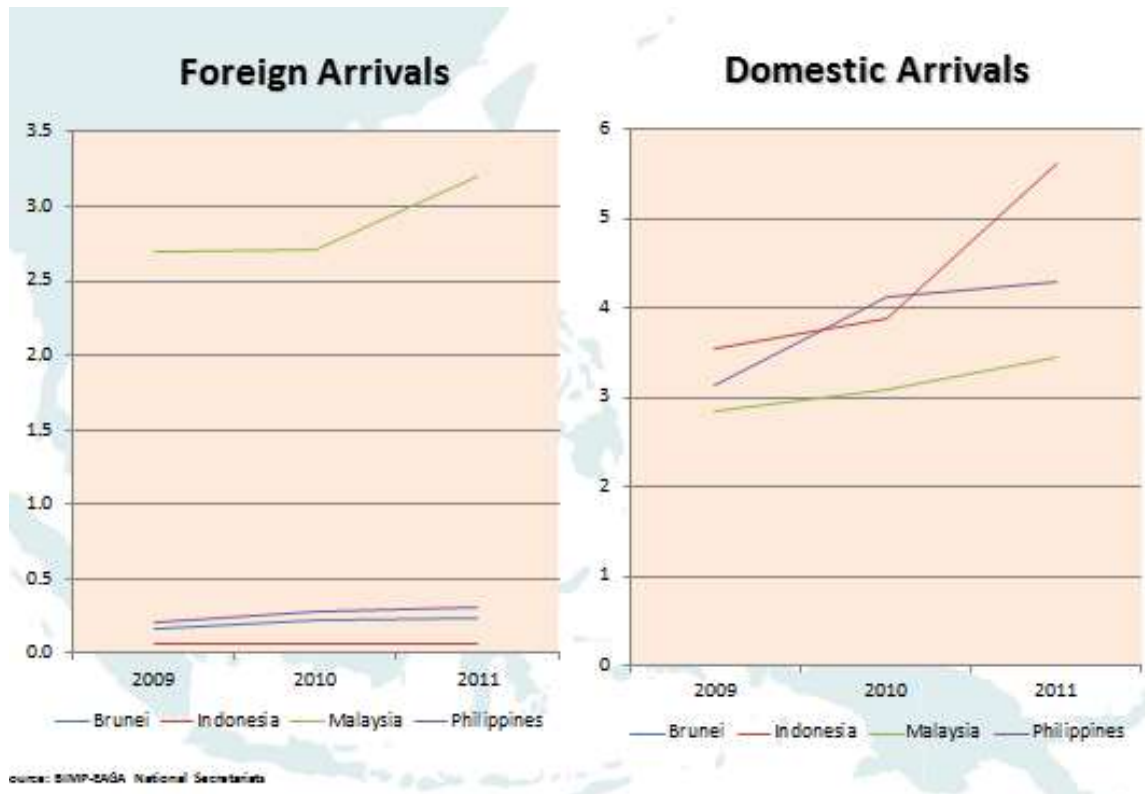
**Rajah 3: Status perdagangan di rantau BIMP-EAGA 2009-2011**



Source: BIMP-EAGA National Secretariats

- 5.1 Jumlah perdagangan keseluruhan di rantau kecil EAGA telah meningkat sebanyak 72% iaitu dari 100 bilion USD pada tahun 2009 kepada 170 bilion USD pada tahun 2011 (Rajah 3).
- 5.2 Pelaburan asing secara terus dalam Negara-Negara ahli BIMP-EAGA telah tumbuh sebanyak 129% iaitu dari USD24 bilion pada tahun 2009 kepada USD55 bilion pada tahun 2011.

**Rajah 4: Status pelancongan di rantau BIMP-EAGA 2009-2011**



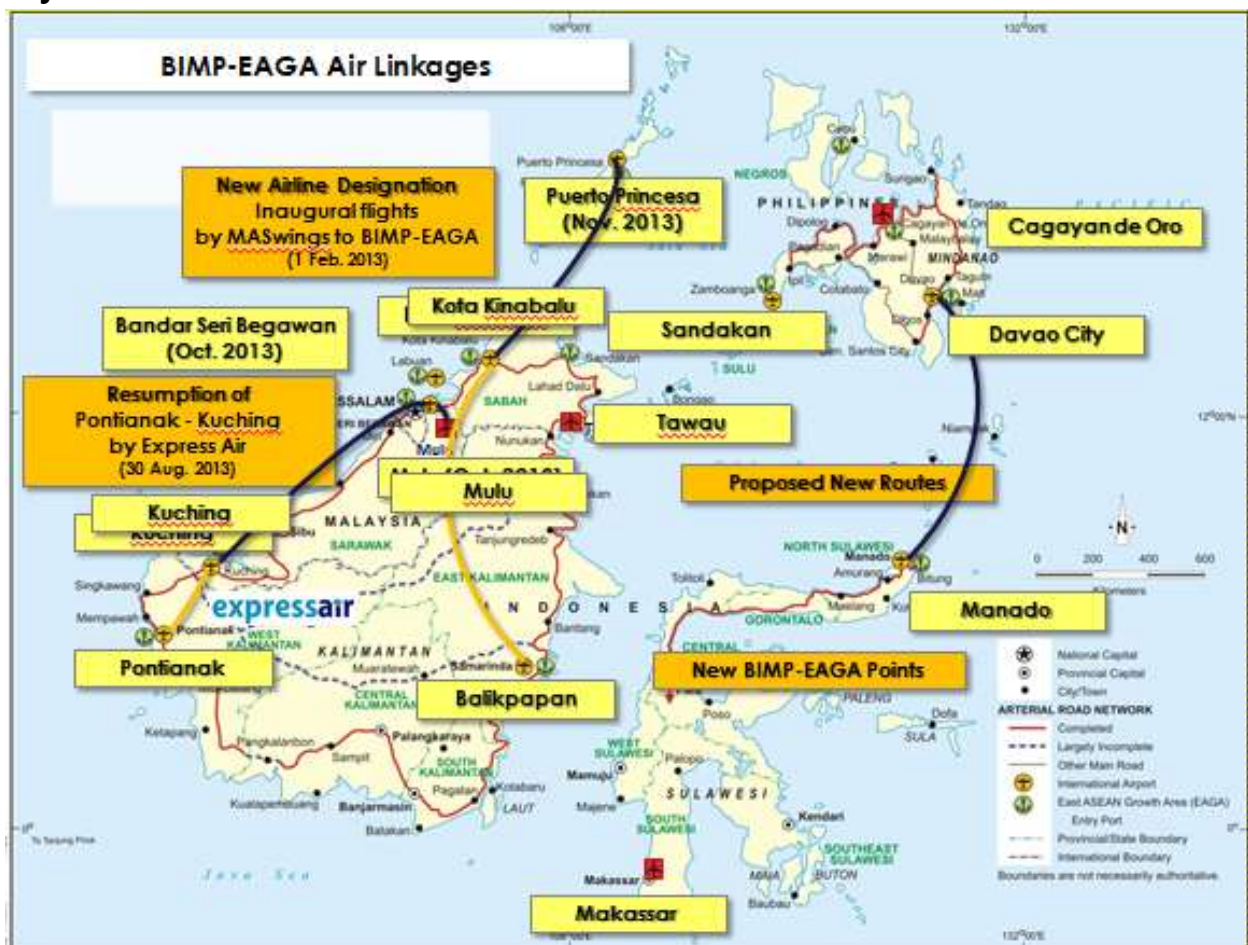
- 5.3 Prestasi sektor pelancongan pada 3 tahun kebelakangan ini jelas menunjukkan potensi pelancongan sebagai penjana kepada pertumbuhan ekonomi dalam rantau kecil BIMP-EAGA.
- 5.4 Gabungan ketibaan pelawat asing dan tempatan dalam EAGA meningkat sebanyak 40% daripada 13 juta pada tahun 2009 kepada 17 juta pada tahun 2011.
- 5.5 Ketibaan pelancong asing meningkat sebanyak 23% sejak 3 tahun kebelakangan - dari 3.1 juta pada tahun 2009 kepada 3.8 juta pada tahun 2011. Walaubagaimanapun, pelancongan dalam negeri terus menguasai pasaran pelancongan EAGA dan kekal sebagai penyumbang utama untuk destinasi EAGA.
- 5.6 Jumlah ketibaan domestik meningkat sebanyak 40% daripada 9.5 juta pada tahun 2009 kepada 13.4 juta pada 2011. Ketibaan domestik juga

berkembang pada kadar yang jauh lebih cepat purata tahunannya iaitu sebanyak 27% berbanding dengan purata kadar pertumbuhan tahunan 13% daripada ketibaan asing.

- 5.7 Pelancongan di BIMP-EAGA dijangka berkembang lebih cepat pada tahun-tahun akan datang memandangkan tumpuan sektor pelancongan kepada pembangunan kemudahan eko-pelancongan berasaskan komuniti dan pemasaran EAGA sebagai destinasi pelancongan.

Isu-isu perkhidmatan udara dan usaha perkembangannya

**Rajah 5: Perkhidmatan udara rantau di BIMP-EAGA**



- 5.8 Salah satu daripada penjana kepada pertumbuhan rantau BIMP-EAGA adalah melalui usaha-usaha pihak Kerajaan ahli-ahli Negara dan sektor swasta serta perjanjian udara yang telah dimeterai sejak tahun 2007. Walaubagaimanapun masih terdapat lagi isu-isu dan cabaran-cabaran yang dihadapi oleh syarikat penerbangan yang beroperasi di EAGA. Antara isu-isu berkenaan dan usaha-usaha yang telah diungkapkan ialah:

- (a) Isu-isu kemampanan (sustainability) yang disebabkan oleh faktor kurang jumlah penumpang dan kos operasi yang tinggi. Usaha kearah perkembangannya adalah melalui menggunakan sistem "Co-Terminalisation" dan juga pengenalan insentif yang ditawarkan di semua lapangan terbang di rantau EAGA.
- (b) Kekurangan Pemasaran dan pengetahuan mengenai potensi pelancongan dan perdagangan di rantau BIMP-EAGA. Usaha kearah ini telah dibuat dengan terbitnya buku maklumat dan destinasi lapangan terbang (Airport Information and Destination Booklet) di rantau BIMP-EAGA.
- (c) Ketiadaan usaha kerjasama antara syarikat-syarikat penerbangan dan pengusaha pelancongan. Salah satu daripada jalan penyelesaian yang telah difikirkan ialah mengadakan Forum CEO Syarikat Penerbangan dan mesyuarat-mesyuarat kumpulan antara-kelompok dalam BIMP-EAGA.

#### **Soalan 5**

- a. Adakah dengan pertumbuhan ini, biskita yakin yang syarikat penerbangan baru itu nanti harus menumpukan operasinya di rantau BIMP-EAGA sahaja?
- b. Adakah ini mencukupi untuk menjadikan syarikat baru itu sebagai "feeder" kepada RB?

#### **6. CABARAN dalam bisnes penerbangan dan mampukah Negara Brunei Darussalam menjana jumlah penumpang?**

- 6.1 Permintaan (Demand) dan Pembekalan (Supply) adalah pemacu kepada industri Penerbangan. Permintaan untuk industri penerbangan bolehlah dikaitkan dengan harga tiket, tahap pendapatan penumpang, akses kepada kesesuaian kaedah pengangkutan yang lain, kekerapan perkhidmatan, keselamatan dan faktor lain seperti ancaman keganasan. Manakala pembekal kepada industri penerbangan bolehlah dikaitkan dengan persaingan, peraturan dan undang-undang Kerajaan dan kos sumber seperti bahan api, tenaga, penyelenggaraan dan teknologi.
- 6.2 Peningkatan kepada jumlah penumpang "OUTBOUND" adalah berkati rapat dengan adanya pertumbuhan penduduk sesuatu Negara tersebut. Ini juga boleh dicapai melalui adanya perkhidmatan "feeder" dari perkhidmatan penerbangan lain di Negara berkenaan.

- 6.3 Bagi menyumbang kepada kenaikan jumlah penumpang "INBOUND", produk-produk tarikan pelancongan, perdagangan dan pelaburan antarabangsa secara terus hendaklah dicipta dan dilaksanakan.
- 6.4 Lebih mantap kesalinghubungan (connectivity) perkhidmatan penerbangan dalam sesebuah lapangan terbang satu Negara itu, lebih ramai lagi penumpang yang akan singgah (TRANSIT) ke dan daripada lapangan terbang berkenaan.
- 6.5 Timbulnya isu "fair competition" dan "consumer protection" dalam penyediaan perkhidmatan-perkhidmatan syarikat penerbangan seperti penjualan harga tiket murah antara syarikat-syarikat yang berlainan.
- 6.6 Negara Brunei Darussalam belum ada sebarang akta/undang-undang khusus yang memastikan hal ehwal persaingan dan hak pengguna terjamin dalam menggunakan perkhidmatan syarikat-syarikat penerbangan negara ini.

#### **Soalan 6**

- a. Adakah Negara Brunei Darussalam mampu menjana penumpang 'INBOUND/OUTBOUND' dengan jumlah penduduk, tarikan tarikan pelancong dan cabaran serantau yang ada sekarang? Huraikan pendapat biskita dan cadangan bagi cara lain atau alternatif yang kreatif untuk menjana jumlah penumpang berkenaan.
- b. Dengan perancangan RB yang lalu dan masakini, adakah biskita berpendapat yang RB mampu untuk memampankan operasinya pada jangkamasa yang diharapkan?

### **7. Cadangan Kementerian Perhubungan dan soalan-soalan dasar yang berkaitan.**

Berasaskan kepada perkara-perkara diatas, keterangan-keterangan yang telah dihuraikan dan minat yang telah diterima dari syarikat-syarikat tempatan dan antarabangsa, Kementerian Perhubungan bercadang untuk mengenalkan dasar bagi mempertimbangkan syarikat-syarikat penerbangan baru termasuk yang kos rendah (*low cost carriers- LCCs*) yang berminat untuk menubuhkan syarikat perkhidmatan penerbangan berdaftar di Negara Brunei Darussalam dan secara keseluruhannya, membentuk pasaran penerbangan di negara ini.

- 7.1 Kementerian Perhubungan bercadang untuk membenarkan penubuhan sebuah syarikat perkhidmatan penerbangan baru yang berdaftar di Negara Brunei Darussalam.
- 7.2 Kebenaran ini adalah akan mengikut modaliti yang syarikat ini akan menjadi rakan kongsi sama dengan Syarikat Penerbangan Diraja Brunei, RB supaya syarikat itu nanti akan 'complement' kedua-dua pihak.
- 7.3 Kementerian Perhubungan percaya yang syarikat ini hanya perlu memberi perkhidmatan kepada kawasan yang meliputi rantau BIMP-EAGA sahaja dan mana-mana laluan yang tidak dilalui oleh RB dan tidak termasuk dalam perancangan RB dimasa hadapan. Ini adalah supaya penerbangan syarikat berkenaan akan dapat menjadi sebagai 'feeder airline' kepada RB untuk memastikan keselamatan perkhidmatan dan operasi RB dan syarikat berkenaan.

### **Soalan 7**

- a. Adakah biskita bersetuju bagi penubuhan sebuah syarikat perkhidmatan penerbangan berdaftar di Negara Brunei Darussalam? Apakah biskita percaya sebuah sahaja mancupi?
- b. Adakah biskita bersetuju dengan cadangan syarikat baru ini berkongsi sama dengan RB? Jika tidak (secara persendirian), sila huraikan penjelasannya dan modaliti manakah yang difikirkan sesuai bagi mencapai hasrat kearah pertumbuhan ekonomi Negara?
- c. Adakah biskita bersetuju kawasan yang akan diliputi oleh syarikat itu hanyalah rantau BIMP-EAGA dan mana-mana laluan yang tidak dilalui oleh RB dan tidak termasuk dalam perancangan RB dimasa hadapan?
- d. Huraikan kesan keseluruhan dari kemunculan perkhidmatan penerbangan serantau yang berdaftar di Negara ini kepada rancangan jangkamasa pendek, sederhana dan panjang RB.

### **Soalan 8**

Apakah pendapat-pendapat lain selain dari soalan-soalan 1 hingga 7 yang biskita fikirkan perlu untuk mencapai hasrat memantapkan kesalinghubungan pengangkutan udara dan menjadikan perkhidmatan penerbangan udara di Negara ini lebih kompetitif, dinamik, terkawal dan memenuhi piawaian antarabangsa?

## 8 Garis masa pelan kerja kearah pengenalan dasar

Rajah 6: Garis Masa pelan kerja kearah pengenalan dasar



Rajah 6 diatas menunjukkan garis masa (timeline) pelan kerja kearah penggubalan dan pengenalan dasar penubuhan perkhidmatan penerbangan serantau berdaftar di Negara Brunei Darussalam.

## 8 Penghantaran maklumbalas kertas konsultasi.

Bagi pihak Kementerian Perhubungan untuk memahami lagi dengan lebih mendalam akan keperluan pelbagai pihak yang berkepentingan mengenai dengan penubuhan syarikat penerbangan yang berdaftar di negara ini:

- 8.1 Pihak Kementerian Perhubungan mengalu-alukan sebarang ulasan, pendapat dan maklumbalas daripada industri dan orang ramai mengenai dengan cadangan dasar Kementerian Perhubungan berkenaan.



- 8.2 Sebarang pendapat dan maklumbalas biskita hendaklah memasukkan butir-butir peribadi/syarikat serta alamat dan semua pandangan dan ulasan hendaklah dikemukakan secara bertulis dan dialamatkan kepada:

**Pengarah  
Bahagian Penyelidikan dan Perkembangan  
Kementerian Perhubungan  
Jalan Menteri Besar  
Bandar Seri Begawan BB3910  
Negara Brunei Darussalam**

Tel: +6732383838

Atau Email kepada:

[supry.ladi@mincom.gov.bn](mailto:supry.ladi@mincom.gov.bn)

atau [leehoon.chua@mincom.gov.bn](mailto:leehoon.chua@mincom.gov.bn)

- 8.3 Tarikh tutup menghantar sebarang pandangan dan maklumbalas bagi kertas konsultasi ini ialah pada **20 Disember 2013**.
- 8.4 Pandangan pandangan yang dikemukakan didalam kertas konsultasi ini adalah pandangan awal (preliminary views) Kementerian Perhubungan bagi tujuan konsultasi dan tidak semestinya menunjukkan dasar ataupun keputusan yang akan dibuat mengenai dengan perkara ini.

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN MENGUCAPKAN SETINGGI-TINGGI PENGHARGAAN DAN TERIMA KASIH DIATAS PENDAPAT DAN MAKLUMBALAS BISKITA.**