

**DEWAN NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGKAL KEDUA
MESYUARAT KETIGA**

Bil. 16

Selasa

2 Disember 2014

K A N D U N G A N

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN (Halaman 1)

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Malaysian Airline System
Berhad (Pentadbiran) 2014 (Halaman 29)

USUL:

Waktu Mesyuarat dan Urusan Dibebaskan Daripada
Peraturan Mesyuarat (Halaman 76)

MALAYSIA
DEWAN NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGGAL KEDUA
MESYUARAT KETIGA
Selasa, 2 Disember 2014
Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi
DOA

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

1. **Datuk Dr. Lucas bin Umbul** minta Menteri Pendidikan menyatakan apakah langkah insentif yang diambil atau dirancang oleh kerajaan bagi meningkatkan tahap penguatkuasaan bahasa Inggeris dalam kalangan pelajar di luar bandar selaras dengan langkah Kerajaan untuk meningkatkan lagi tahap penguatkuasaan bahasa Inggeris di peringkat IPTA demi melahirkan graduan bertaraf antarabangsa.

Menteri Pendidikan II [Dato' Seri Haji Idris Jusoh]: Terima kasih Yang Berhormat di atas keprihatinan tentang penggunaan bahasa Inggeris di sekolah-sekolah. Kerajaan menyedari kepentingan bahasa Inggeris terutama kepada pelajar-pelajar di luar bandar. Kerajaan telah melaksanakan satu dasar yang dipanggil 'Dasar Memartabatkan Bahasa Malaysia dan Memperkukuhkan Bahasa Inggeris' ataupun yang sentiasa dipanggil MBMMBI. Secara amnya untuk memperkukuhkan bahasa Inggeris, kementerian telah melaksanakan program-program kursus bahasa Inggeris yang dipanggil Program Pro-ELT yang telah memberi kursus kepada 5,010 guru bahasa Inggeris, itu telah tamat dan sedang melaksanakan kursus kepada 9,000 lagi guru-guru yang akan tamat pada April tahun depan dan 1,500 lagi yang akan tamat pada akhir tahun hadapan.

Di samping juga ia dibantu oleh penutur jati ataupun *native speakers* seramai 360 orang yang datang daripada United Kingdom, Amerika Syarikat, Australia, New Zealand dan pelbagai negara yang lain. Program ETA ataupun *English Teacher Assistant* yang merupakan 100 orang *Fulbright Scholar* dari Amerika juga diletakkan di sekolah-sekolah seluruh negara. Untuk menambahkan guru-guru bahasa Inggeris, diadakan Program Intervensi Tambah Opsyen di mana guru-guru yang tidak mempunyai opsyen bahasa Inggeris boleh menambah opsyen mereka dalam program yang kita katakan Program PITO.

Di sekolah-sekolah pula, dengan program KSSR yang baru, ditambahkan waktu belajar bahasa Inggeris daripada 7-8 waktu kepada 10 waktu, 1 waktu 30 minit dan cara mengajar bahasa Inggeris juga telah diubah menggunakan Modul Seni Bahasa ataupun dengan izin *The Art of Learning the Language*. Bermakna Tahun 1, Tahun 2 mereka tidak diajar sangat *grammar*.

Kaedah pengajaran mereka didedahkan dengan *story telling*, cara-cara cerita-cerita dahulu. Macam kita belajar bahasalah. Kita cakap bahasa Melayu dahulu pun dengan cara belajar bercakap dulu, bukan cara tatabahasa dahulu.

Dengan Program LINUS 2.0 ini, kemahiran membaca dipastikan setiap pelajar di Tahun 1 hingga Tahun 3 dapat belajar bahasa Inggeris, dapat membaca sekurang-kurangnya bahasa Inggeris dengan baik. Ditambah pula dengan komponen sastera, puisi, cerita pendek di kelas-kelas mereka. Itu secara keseluruhannya. Untuk secara spesifik, untuk program-program di luar bandar, kita ada program *Oral Proficiency in English for Secondary Schools* ataupun dipanggil OPS secara pendek yang meliputi 827 buah sekolah.

Ini khusus untuk pelajar-pelajar luar bandar terutama sekolah-sekolah yang pencapaiannya rendah iaitu sekolah-sekolah Band 3 dan juga Band 6 di mana penekanan diberi kepada kemahiran mendengar dan bertutur di Tingkatan 1 dan 2. Di Tingkatan 3 dan 4 untuk meningkatkan aktiviti interaksi dalam pelbagai situasi sama ada di dalam darjah ataupun di luar darjah yang kita panggilkan Program OPS-English 2.0 yang menggunakan akhbar-akhbar harian dan juga dengan mengadakan pembelajaran di luar sekolah melalui *English Camp* dan sebagainya.

Ditambah pula dengan Program Peningkatan Penguasaan Bahasa Inggeris SPM yang menyasarkan pelajar-pelajar, murid-murid Tingkatan 3 hingga Tingkatan 5 yang ditumpukan kepada sekolah-sekolah *hotspots*. 1,191 sekolah-sekolah *hotspots* ataupun sekolah-sekolah yang peratus gagal bahasa Inggerisnya lebih daripada 23%. Ini lah tumpuan-tumpuan dan juga menggunakan pendekatan serampang dua mata di mana dua kumpulan utama iaitu dalam kelas dengan menggunakan *differentiated teaching and learning programme* dan di luar kelas menggunakan OPS-English 2.0 yang saya katakan tadi. *Insyallah* diharapkan dengan penguasaan program-program tadi, penguasaan Bahasa Inggeris terutama sekolah-sekolah luar bandar dapat ditingkatkan.

■1010

Datuk Dr. Lucas bin Umbul: Terima kasih di atas jawapan Yang Berhormat Menteri sebentar tadi, rakyat seluruh negara hari ini melihat bahawa memang Kementerian Pelajaran telah mengambil beberapa langkah dalam menambah baik penguatkuasaan bahasa Inggeris khususnya di luar bandar. Hari ini kita melihat seluruh negara, pejabat pendidikan daerah menubuhkan jawatan SISC Plus untuk mengukuhkan penguasaan bahasa Inggeris di luar bandar di seluruh negara.

Pertanyaan saya, sejauh manakah keberkesanan dalam program-program yang dijalankan oleh juru latih SISC Plus ini dan seperti juga mana yang kita tahu pada tahun ini Yang Amat Berhormat Perdana Menteri Malaysia, Dato' Sri Mohd. Najib bin Tun Abdul Razak dalam ucapan Bajet 2015 mahu meningkatkan tahap minimum Band MUET bagi kemasukan ke IPTA bermula dari sesi akademik 2015/2016 dalam program ijazah sarjana muda dan adakah ini tidak

menjejaskan peluang bagi pelajar-pelajar luar bandar bergelar warga institusi pengajian tinggi memandangkan polemik ini mewujudkan dilema dalam masyarakat di luar bandar atau adakah pembaharuan ini selaras dengan hasrat kerajaan menjadikan bakal graduan kita lebih bernilai di pasaran. Mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri. Terima kasih.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Terima kasih Yang Berhormat. Program SISC+ merupakan satu program baru yang terlalu awal untuk kita membuat penilaiannya. Akan tetapi di samping SISC+ ini juga, kita lihat program-program tadi yang sedang dilaksanakan oleh kerajaan itu, saya jangka akan meningkatkan lagi.

Kita melihat kesungguhan-kesungguhan dalam melatih saya katakan tadi 5,000 yang telah lulus kursus dan 9,000 dalam latihan. Sejumlah 1,500 lagi sedang juga akan diambil merupakan komitmen yang begitu tak pernah dilakukan oleh mana-mana kerajaan pun. Bila saya bercakap dengan British Council, ia mengatakan bahawa tidak pernah dia melihat ada satu usaha yang begitu positif, begitu konkrit, begitu jitu yang dilaksanakan oleh mana-mana kerajaan untuk meningkatkan penguasaan bahasa Inggeris.

Terima kasihlah juga kerana bertanya tentang MUET. Kemasukan di universiti ini. Oleh sebab itulah di dalam ucapannya, dalam penggulungannya di Dewan Rakyat dahulu, Yang Amat Berhormat Menteri Pendidikan juga merangkap Timbalan Perdana Menteri mengatakan bahawa kelonggaran diberi kepada pelajar-pelajar untuk kemasukan sesi yang akan datang ini. Sebenarnya *senate* diberi kuasa, untuk kemasukan ke universiti ini, *senat* universiti diberi kuasa untuk membuat ketetapan mengikut saranan yang dibuat oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri. Jadi kita juga faham, kita juga bincang dengan kementerian, kita tidak mahu pelajar-pelajar di luar bandar itu dinafikan kemasukan ke universiti kerana tahap bahasa Inggeris yang telah ditetapkan itu. Oleh sebab itulah, dikatakan oleh Yang Amat Berhormat Menteri Pendidikan bahawa kita memberi kelonggaran dan *senate* diberi hak untuk membuat kelonggaran tersebut agar mereka ini tidak akan ketinggalan.

Dato' Adam bin Abdul Hamid: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Realiti yang ada di hadapan kita yang kita kena terima ialah guru, murid. Kalau guru bagus, *insya-Allah* murid akan menerima baik dan prestasinya tinggi. Ini juga berlaku di dalam pengajaran bahasa Inggeris. Saya ingin bertanya, apakah kementerian mendapati memang ada kelemahan itu di kalangan guru-guru kita yang mengajar khusus dalam mata pelajaran Inggeris dan daripada program dan pelan rangka yang kita telah atur tadi seperti yang dijelaskan oleh Yang Berhormat Menteri, bila jangka kita dapat mengatasi masalah kita ini. Terima kasih.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Terima kasih. Sememangnya itulah sebenarnya yang difahami oleh semua bahawa jika kita mempunyai guru yang hebat, sekolah akan menjadi hebat, di samping pengetua-pengetua hebat. Oleh sebab itulah, memahami isu itu, perkara itu, sebab itulah guru-guru bahasa Inggeris yang dahulunya lebih kurang 60,000 dikenakan satu pemeriksaan di

mana sebab itulah kita mendapati bahawa hampir 30,000 lebih guru-guru kita yang memang dikatakan tidak dapat mencapai tahap penguasaan bahasa Inggeris yang baik.

Laksana itu, kita mengadakan program-program Pro-ELT seperti yang saya katakan tadi memastikan 5,000; 9,000 dan 1,000 akan dilatih untuk memastikan penguasaan guru dalam bahasa Inggeris itu mantap. Sebenarnya ia memakan masa yang lama sedikit. Ia tidak akan melihat satu keputusan yang begitu mendadak kerana penguasaan bahasa Inggeris ia merupakan satu budaya. Kita perlu membudayakan.

Oleh sebab itulah program-program saya katakan tadi dengan meningkat masa belajar di sekolah-sekolah rendah, ia bermula di sekolah rendah lagi. Di sekolah rendah di mana ditingkatkan masa dan kalau dahulunya tujuh, lapan waktu naik kepada 10 waktu. Penambahan lebih 20% waktu untuk pembelajaran bahasa Inggeris. Oleh sebab itulah dasar-dasar MBMMBI itu dilaksanakan.

Saya jangka kita perlu memberi masa sedikit. Sekurang-kurangnya kita perlu melihat empat, lima tahun barulah kita dapat melihat cara keputusan apa yang telah dilaksanakan oleh kerajaan ini. Saya tidak ada apa-apa masalah. Saya merasakan ia akan memperlihatkan satu peningkatan yang begitu baik kerana usaha-usaha ini satu usaha yang tidak pernah kita lakukan dahulu. Satu usaha yang memang hebat yang sedang dilakukan oleh kementerian yang saya dan kementerian amat yakin bahawa ia akan membawa satu keputusan yang amat baik.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. saya benarkan satu lagi soalan tambahan. Akan tetapi, sebelum itu saya ingin menarik perhatian Yang Berhormat Yang Berhormat sekalian bahawa ada bersama-sama kita di Dewan yang mulia ini ialah 33 orang pelajar dan 10 orang guru yang diketuai oleh Cikgu Mohd. Azmi Ariffin dari Sekolah Menengah Parit Bunga, Muar. Orang Muar ini. [*Tepuk*] Saya agaknya dari kawasan Datuk Hajah Noriah binti Mahatlah ini, ya. Selamat datang.

Baiklah seterusnya, saya mempersilakan Yang Berhormat Dato' Mohd. Suhaimi. Silakan.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. saya ingin mengetahui sama ada kerajaan sedar atau tidak fenomena baru yang berlaku di sekolah-sekolah di Lembah Kelang. Baru-baru ini saya telah dijemput ke satu program di Sekolah Kebangsaan Bukit Damansara. Bila saya bercakap dengan anak-anak daripada sekolah ini, tidak seorang pun yang bercakap bahasa Malaysia.

Fenomena ini, selepas itu saya berjalan lagi dua sekolah dan perkara yang sama juga berlaku. Anak-anak kita di Lembah Kelang ini tidak lagi bertutur dalam bahasa Malaysia. Jadi adakah kerajaan sedar fenomena baru ini berlaku? Kita hendak memperkasakan bahasa Malaysia tetapi yang berlaku di Lembah Kelang adalah sebaliknya sekarang ini. Apakah tindakan yang akan diambil oleh pihak kerajaan? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Terima kasih Yang Berhormat kerana memberitahu perkara yang sedang berlaku tersebut. Saya katakan tadi bahawa dasar kementerian ialah untuk

memastikan kita memartabatkan bahasa Malaysia sebagai bahasa asas dan juga di masa yang sama kita hendak pastikan memperkukuhkan bahasa Inggeris, kedua-duanya sekali.

Asasnya, kurikulum kita mesti berteraskan kepada bahasa Malaysia dan memastikan setiap pelajar memahami dan mampu untuk bertutur dengan baik dalam bahasa Malaysia. Jadi kita perlu ada perimbangan. Akan tetapi mungkin penuturan itu tidak mengatakan bahawa mereka tidak faham bahasa Malaysia kerana itu merupakan bahasa asas. Kalau dahulu pun kita memang ada sekolah-sekolah Inggeris yang mana pelajar-pelajarnya bercakap bahasa Inggeris di sekolah-sekolah. Digalakkan bercakap, bertutur bahasa Inggeris di sekolah-sekolah untuk mereka memastikan mereka dapat membuat latihan dalam penggunaan bahasa Inggeris.

■1020

Walau bagaimanapun, kita ingin melihat pengimbangan itu berlaku dan kita kena pastikan agar bahasa Malaysia itu terus menjadi bahasa utama dan bahasa Inggeris itu juga diperkukuhkan, diperimbangkan agar kita mampu untuk bersaing di peringkat global.

Terima kasih atas maklumat yang telah diberikan oleh Yang Berhormat tersebut.

2. Datuk Hajah Rohani binti Abdullah minta Perdana Menteri menyatakan kejayaan-kejayaan yang telah dicapai kanak-kanak di bawah program PERMATA Negara sejak penubuhannya.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Seri Shahidan bin Kassim]: *Bismillahi Rahmani Rahim.* Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Program Permata Negara merupakan program asuhan dan didikan awal kanak-kanak PERMATA yang ditubuhkan pada tahun 2007 dengan konsep setiap anak PERMATA Negara.

Kurikulum PERMATA Negara telah dibentuk khusus bersesuaian dengan keperluan pembangunan intelek dan fizikal kanak-kanak di bawah umur empat tahun melalui pendekatan belajar sambil bermain sesuai dengan fitrah semula jadi kanak-kanak. Kurikulum ini telah diterima sebagai Kurikulum Asuhan dan Didikan Awal Kanak-kanak Kebangsaan pada tahun 2008.

Dari segi keberkesanannya, Program PERMATA Negara dengan kerjasama Universiti Pendidikan Sultan Idris atau UPSI telah menjalankan tiga kali kajian keberkesanan pelaksanaan Program PERMATA untuk menilai keberkesanan program ini. Berdasarkan kajian tersebut, majoriti daripada kanak-kanak yang telah mengikuti Program PERMATA telah menunjukkan keupayaan melebihi satu tahun *milestone* mereka. Program PERMATA juga telah menjalankan ujian tahap kepintaran kanak-kanak PERMATA dan mendapati 10% kanak-kanak yang mempunyai tahap kepintaran di atas paras. Ini membuktikan keberkesanan program pembelajaran PERMATA. Terima kasih.

Datuk Hajah Rohani binti Abdullah: Terima kasih kepada Menteri yang memberi jawapan, terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Program PERMATA Negara ini telah diperluaskan ke negeri-negeri yang dikuasai oleh pembangkang iaitu Kelantan, Selangor, dan Pulau Pinang bagi membuktikan kesungguhan dan kebertanggungjawaban kerajaan terhadap

masa depan anak-anak kita. Adakah kerajaan menghadapi sebarang kesulitan dalam menguruskan program ini ke negeri-negeri yang berkenaan?

Soalan saya seterusnya yang kedua, kita dapati masih ramai ibu bapa yang kurang jelas tentang konsep dan objektif Program PERMATA Negara. Apakah kaedah yang digunakan oleh kerajaan dalam memperluaskan program ini untuk ke setiap pelosok masyarakat seluruh negara? Terima kasih.

Dato' Seri Shahidan bin Kassim: Tentang permasalahan yang timbul di negeri-negeri yang telah Yang Berhormat sebutkan tadi, pada masa sekarang saya belum mendapat maklumat tetapi program yang kita laksanakan sekarang ini telah melibatkan 18,419 yang melibatkan Pusat Anak PERMATA Negara, kemudian KEMAS, kemudian Jabatan Perpaduan Negara, taska tempat kerja dan Yayasan Pembangunan Keluarga Terengganu. Jadi jumlah semua ialah 18,419.

Bagaimanakah kita hendak kembangkan? Pada masa sekarang ini kerajaan telah menetapkan bahawa kita akan cuba untuk melaksanakan satu bagi satu Parlimen. Ini kerana program ini cukup cantik dan menarik dan kita tumpukan kepada anak-anak yang belum pergi tadika di bawah umur empat tahun ataupun lima tahun. Kita lihat ada perkembangan yang menarik. Mereka ini terdiri daripada anak-anak mereka yang kita anggap berpendapatan rendah.

Kita sedia maklum bahawa ini adalah Program PERMATA yang orang melihat bahawa ini program taska, program asuhan awal kanak-kanak. Akan tetapi PERMATA, kita sudah besar lebih daripada itu. Kita ada tujuh program lain lagi yang melibatkan anak-anak di antara 13 tahun sampai *Form 5* dan juga program khusus untuk keagamaan. Jadi ini akan dimulakan selewat-lewatnya pada tahun depan, sekolah pun sudah siap. Ini kalau kita lihat, Permata ini bukan sahaja menumpukan kepada anak-anak di bawah umur, yang tidak pergi tadika tetapi kepada mereka yang sudah pun masuk ke peringkat 13 tahun sampai 18 tahun atau sampai Tingkatan 5 juga ada program PERMATA.

Malah, ada satu lagi program yang diberi nama PERMATA Perkasa. Ini khusus memberi tumpuan kepada pemuda-pemuda termasuk anak-anak yang kita katakan mat rempit yang kita masukkan ke program ini.

Tuan Yang di-Pertua, program ini buat masa sekarang mencapai kejayaan yang cemerlang dan saya percaya kalau semua pihak mengambil kurikulum PERMATA ini terutamanya untuk taska sebagai sebahagian daripada kurikulum mereka, sudah pasti kita dapat membentuk anak-anak untuk masa depan Malaysia. Jadi pada masa sekarang ini kita lihat Perpaduan, KEMAS, Yayasan Terengganu.

Juga, program tempat kerja. Jadi yang ini kita masih di peringkat awal kerana masalah bajet dan sebagainya. Akan tetapi kita boleh ambil programnya. Semua taska boleh ambil program PERMATA untuk mereka masukkan sebagai sebahagian daripada program mereka seperti yang dibuat oleh KEMAS.

Ini maklumat yang saya terima yang terkini. Yang Berhormat. Tanah milik negeri bagi negeri-negeri di Pulau Pinang, Selangor dan juga Kelantan, tanah milik negeri sudah pasti milik mereka tetapi pihak Permata cuba bina di atas tanah Kerajaan Persekutuan dan kalau perlu, kita menyewa. Jadi saya ingat ini tidak ada masalah sebab Program PERMATA ini sama seperti program taman asuhan dan didikan awal yang lain yang mana dibenarkan. Malah, di negeri pembangkang ada taskinya sendiri tetapi saya percaya kalau mereka mengikuti program PERMATA, anak-anak ini dapat dibentuk menjadi manusia yang cemerlang di masa akan datang, manusia yang lebih menumpukan kepada kejayaan dunia dan akhirat.

Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff: Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahi Rahmani Rahim.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, saya sangat menghargai usaha-usaha PERMATA untuk memberi pendidikan awal membentuk disiplin dan akhlak mulia serta membina modal insan anak-anak usia empat hingga lima tahun. Saya difahamkan permintaan juga sangat tinggi.

Cuma saya hendak tanya bolehkah PERMATA diperkembangkan lagi untuk ibu-ibu muda yang keluarga mereka berpendapatan sangat rendah dan miskin dengan memberi ruang dan tempat kepada bayi yang berusia tiga bulan sehingga setahun kerana ini juga dapat membantu mereka mengurangkan kos hidup. Terima kasih.

Dato' Seri Shahidan bin Kassim: Terima kasih Yang Berhormat Senator. Pada masa sekarang, Program Permata ini memberi tumpuan kepada didikan awal, ia bukan tadika. Di bawah empat tahun.

Akan tetapi supaya untuk membolehkan Yang Berhormat dapat lihat bagaimana kita laksanakan program ini, saya bagi maklumat tentang Program PERMATA yang dilaksanakan oleh Jabatan Perdana Menteri. Ini bukan termasuk KEMAS. Ini di bawah Jabatan Perdana Menteri. Jadi empat tahun sampai lima tahun ada 106 orang; tiga tahun sampai empat tahun 765 orang; dua sampai tiga tahun ada 704 orang; dan setahun sehingga dua tahun ada seramai 242 orang.

■1030

Percubaan yang kita buat sekarang ini, terima kasih atas soalan itu. Pada tahun 2013, kita buat percubaan untuk 0 sehingga 1 tahun. Bererti ibu-ibu, bukan ibu muda, ibu lah. Ibu yang muda ataupun dewasa, dewasa pun boleh beranak juga. *[Ketawa]* Jadi sekarang ini, ibu muda percubaan yang kita buat hanya untuk 6 orang dan ini telah berjaya iaitu di mana kita bagi perhatian kepada yang berumur di antara 0 hingga 1 tahun. Akan tetapi kita kena ingat bahawa untuk menyediakan tempat ini, dia kena ada *facilities* dan pengasuh yang berlainanlah.

Jadi pada peringkat awal ini, kita cuba di Dungun, Terengganu dahulu dan ia telah berjaya. Sekarang ini saya tengok permintaan daripada guru-guru terutamanya guru-guru yang mungkin sekolah-sekolah mereka berdekatan di antara satu dengan yang lain memohon supaya program ini dilaksanakan di satu tempat berpusat contohnya macam untuk lima buah sekolah satu tempat untuk membolehkan guru-guru muda ini menghantar anak-anak mereka yang berumur 0 hingga 1

tahun ke tempat tersebut dan mereka boleh mengambilnya selepas mengajar. Ini kita menjurus ke arah tersebut.

Oleh sebab program di Terengganu yang kita laksanakan yang kita laksanakan pada tahun 2013 ini berjaya, maka kita akan mengembangkannya ke seluruh negara. Saya cuma minta kepada Ahli Yang Berhormat, apabila program ini diperkenalkan Yang Amat Berhormat Perdana Menteri ataupun bentangkan belanjawan, marilah kita memberikan sokongan beramai-ramai. Ini kerana di Dewan Rakyat baru-baru ini, apabila kerajaan membentangkan bajet RM711 juta, dia ingat RM711 juta itu hanya kepada PERMATA yang dianjurkan oleh Jabatan Perdana Menteri, padahal itu adalah untuk semua program PERMATA yang diberikan kepada semua jabatan-jabatan yang lain.

PERMATA ini terlalu berjaya tetapi persepsi negatif yang dibawa oleh sesetengah pihak merugikan kita. Jadi orang yang telah masuk program PERMATA, nampak kejayaan dan orang lain masih lagi membuat pelbagai persepsi. Kita harus melihat PERMATA ini dengan menyertainya ataupun melihat secara dekat dan bukan membuat persepsi yang salah, jadi kita rugi.

Jadi program ini Yang Berhormat sudah pasti kita ada *facility* yang cukup ataupun sesetengahnya mungkin jabatan ataupun kerajaan negeri menyediakan *facilities*, maka program atau kurikulum PERMATA ini boleh masuk, orang kata menyertai tempat tersebut. Jadi tempat tersebut itu lebih baik kalau sekiranya sudah ada tempat. Kita sudah pun melatih guru-guru dan kita boleh masuk ke tempat tersebut. Walau bagaimanapun, PERMATA sendiri akan melaksanakan program 0 hingga satu tahun ini di pelbagai tempat yang akan ditentukan dari semasa ke semasa.

Akan tetapi sekali lagi saya sebut kalau ada seperti yang dibuat oleh Kerajaan Negeri Terengganu, kalau ada pihak kerajaan sendiri yang tampil ke hadapan untuk bersama-sama dengan PERMATA, itu adalah lebih baik ataupun jabatan-jabatan yang telah ataupun yang sedang menjalankan program PERMATA ini ingin menyertai program 0 sehingga 1 tahun, itu juga baik ataupun Yang Berhormat sendiri mengambil daya usaha untuk menganjurkan program ini di tempat masing-masing, itu juga amat baik. Jadi semua pihak rakyat Malaysia dialu-alukan untuk menyertai program PERMATA untuk anak-anak PERMATA Negara.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Dipersilakan Datuk Hajah Noriah binti Mahat saya benarkan seorang lagi.

Datuk Hajah Noriah binti Mahat: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya juga ingin mengalu-alukan kehadiran pelajar-pelajar dan juga guru-guru dari Sekolah Menengah Parit Bunga, Muar yang diketuai oleh Cikgu Azmi bin Ariffin. *[Tepuk]* Saya juga ingin berterima kasih banyak kepada Dato' Seri Shahidan bin Kassim, Menteri di Jabatan Perdana Menteri kerana sudi memberi makanan kepada pelajar-pelajar kita dari Sekolah Menengah Parit Bunga untuk makan tengah hari ini nanti. Terima kasih Dato' Seri. *[Tepuk]*

'Terima kasih daun keladi,

Inilah pemimpin yang kami amat sanjungi dan kasihi'.

Tuan Yang di-Pertua, kita sedia maklum bahawa program PERMATA adalah program yang begitu menarik sekali sebagaimana yang dikatakan oleh Yang Berhormat Menteri sebentar tadi, lebih-lebih lagi pengasasnya ialah Yang Amat Berbahagia Datin Seri Rosmah Mansor. Marilah kita berikan tepukan kepada Datin Seri Rosmah Mansor kerana kejayaan program ini.
[Tepuk]

Cuma apa yang saya hendak soalkan pada pagi ini Tuan Yang di-Pertua, apakah mekanisme bagi menggalakkan lebih ramai lagi kanak-kanak berbilang kaum untuk menyertai program PERMATA ini dan apakah tindakan pihak kerajaan untuk menangkis salah anggap daripada pelbagai pihak tentang aktiviti ini dan juga peruntukan kepada program ini. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat, silakan Yang Berhormat Menteri.

Dato' Seri Shahidan bin Kassim: Soalan yang menarik. Di Dewan Rakyat baru-baru ini, saya telah menjawab pelbagai soalan. Di antaranya apabila mereka melihat program ini hanya untuk satu kaum. Apabila saya bagi nama-nama, sebab saya tidak boleh bagi nama-nama anak-anak seramai 18,000 ini. Tidak boleh beri nama sebab ia di bawah umur. Jadi saya bagi dua, tiga nama sahaja sebagai contoh yang menunjukkan dia ada di Sarawak, dia ada di Sabah dan dia ada dalam program PERMATA yang kita buka di tempat kawasan orang-orang Cina.

Jadi semua anak-anak yang menyertainya adalah orang Cina. Kita ada program dalam masyarakat India itu sendiri dan semua anak-anak yang hadir di situ, 100% orang India. Akan tetapi program tersebut tidak berapa mendapat sambutan sedikit dan sekarang kita akan berpindah ke Batu Caves untuk program yang kita buat percubaan di Selangor. Jadi program PERMATA adalah untuk rakyat Malaysia pelbagai kaum. Paling penting di sini, semua pihak harus mengetahui program PERMATA ini mampu untuk menggerakkan anak-anak setahun lebih dahulu daripada anak-anak biasa. Contohnya seperti walaupun dia berumur 2 tahun tetapi dia mampu berfikir seperti anak-anak berumur 3 tahun, lebih kurang macam itu.

Jadi program ini cukup bagus. Sepatutnya rakyat Malaysia menyertainya dengan bersungguh-sungguh dan mencampakkan persepsi negatif yang dibawa oleh sesetengah pihak. Saya sedih sebab apa, ada sesetengah pihak melihat persepsi negatif kononnya ia diasaskan oleh orang tertentu, maka mereka melihatnya sebagai persepsi negatif. Saya kata kalau hendak kira orang yang mulia di negara ini, inilah dia orang yang mulia. Mampu untuk menggerakkan satu program bagi membuat acuan masa depan rakyat Malaysia. Rakyat Malaysia yang kita bentuk nanti, biarlah rakyat Malaysia yang lebih berfikiran terbuka, tidak ekstremis, rakyat Malaysia yang mampu untuk bergaul di antara satu sama lain, yang tidak bersifat perkauman dan sebagainya.

Jadi ini ialah didikan awal yang kita buat dan didikan untuk mengesan bakat. Kita ada PERMATA Seni. Untuk mengesan bakat ini, kita juga memberikan tumpuan sebagai percubaan yang dibuat khusus di sekolah bagi Tingkatan 1 hingga Tingkatan 5 di dua buah universiti dan juga program yang lebih bercorak kepada kerohanian sebab kita lihat anak-anak yang sudah mampu untuk berinteraksi dengan baik, dia boleh menghafal dengan baik. Makna kata dia boleh menjadi tahfiz dengan lebih bersistem di peringkat yang lebih awal sebagai contoh. Jadi program ini akan dimulakan pada tahun hadapan.

Jadi apakah kerajaan akan buat? Kerajaan akan meneruskan usaha-usaha baik ini walaupun ada pihak yang cuba menegatitkan pemikiran, pendekatan positif yang dibawa oleh pihak kerajaan. Kita akan teruskan. Kita hendak beritahu kepada Yang Berhormat bahawa kebaikan akan diteruskan tanpa berundur ke belakang dan dengan itu saya rasakan negara kita ini akan mencapai kemajuan. Akan tetapi kalau kita dok kejar *brake*, bawa kereta *brake*, bawa kereta *brake*.

Macam kita bawa kenderaan, kita *brake* berhenti, *brake* rosak kita tidak sampai ke destinasi dan kita sentiasa *tension* dan sebagainya. Akan tetapi kalau kita bawa dengan teratur dan kita tidak lagi berundur ke belakang tetapi kita menuju ke hadapan dengan lebih positif, saya percaya semuanya akan jadi lebih baik. PERMATA ialah program mengesan dan juga membina insan-insan di peringkat umur seawal 0 hingga mereka 18 tahun dan selepas itu mereka boleh berdikari dan *insya-Allah* mereka akan berjaya dalam kehidupan mereka di masa akan datang. Terima kasih.

■1040

3. To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin minta Menteri Kerja Raya menyatakan apakah status kemajuan pembinaan Lebuhraya Pantai Timur 2 (LPT2) terkini dan apakah kekangan yang menyebabkan kelewatan projek berkenaan serta bilakah LPT2 ini akan dibuka sepenuhnya kepada pengguna.

Timbalan Menteri Kerja Raya [Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin]:
Walaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin di atas soalan yang dikemukakan. Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sehingga 1 Disember 2014, kemajuan fizikal keseluruhan Projek Lebuhraya Pantai Timur Fasa 2 atau LPT2 di Terengganu telah 99% siap. Pada masa kini, jajaran LPT2 yang telah siap dan boleh dilalui oleh pengguna yang sepanjang 159 kilometer atau 86% daripada 184 kilometer jarak keseluruhan projek berkenaan. Ini termasuklah jajaran dari Persimpangan Cheneh ke Persimpangan Kijal sepanjang 29 kilometer yang baru dibuka pada lalu lintas pada 21 November 2014 yang lalu.

Manakala baki jajaran LPT2 yang masih sedang dalam peringkat akhir pembinaan dan belum disiapkan ialah melibatkan jajaran dari Persimpangan Kijal ke Persimpangan Paka

sepanjang 25 kilometer, Tuan Yang di-Pertua. Jajaran ini telah mengalami kelewatan berbanding perancangan asal iaitu 31 Ogos 2014 disebabkan oleh masalah teknikal iaitu berikutan terdapat pergerakan tanah di tiga buah jambatan di laluan jajaran berkenaan.

Oleh itu bagi memastikan pematuhan terhadap tahap keselamatan, pihak kontraktor telah diberikan tempoh lanjutan masa atau EOT dengan izin, selama empat bulan lagi untuk melaksanakan kerja-kerja pengukuhan struktur tanah dan jambatan terbabit. Pada masa kini, kerja-kerja akhir pembaikan terlibat sedang giat dilaksanakan dan ia dijangka dapat disiapkan pada akhir bulan ini.

Sehubungan itu, keseluruhan projek LPT2 ini dijangka akan disiapkan dan dibuka sepenuhnya kepada lalu lintas pada 31 Disember 2014 sekiranya tidak ada kejadian luar jangka seperti banjir *a force major*, dengan izin. Sekian, terima kasih.

To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih kepada Timbalan Menteri yang menjawab dengan begitu jelas, yang membawa khabar gembira kepada kami khususnya di Pantai Timur. Projek LPT2 telah dimulakan semenjak 2006 dan dijangka siap 2011 melibatkan empat Menteri Kerja Raya dah untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian. Saya harap LPT2 ini dapat digunakan oleh pengguna sebagaimana yang dijanjikan.

Soalan tambahan saya, berapakah tambahan kos dan peningkatan kos LPT2 ini akibat daripada kelewatan penyiapan projek. Apakah tindakan KKR dan JKR terhadap pegawai-pegawai yang tidak kompeten mengawasi projek ini sehingga berlaku kelewatan daripada segi penyiapan projek LPT2 ini. Apakah langkah kerajaan di sudut penguatkuasaan rondaan dan kawalan bagi memastikan tidak berlaku kemalangan di lebuhraya ini khususnya yang melibatkan pengguna dan haiwan ternakan.

Apakah kerajaan berhasrat untuk menyediakan laluan mesra pengguna motosikal termasuk berkuasa tinggi kerana terlalu banyak kemalangan berlaku Tuan Yang di-Pertua, sejak akhir-akhir ini dan yang akhirnya, adakah Kementerian Kerja Raya (KKR) telah menetapkan pihak yang akan menyelenggarakan lebuhraya ini dan adakah kerajaan telah menetapkan untuk mengutip tol ataupun tidak daripada pengguna lebuhraya ini. Sekian, terima kasih.

Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin: Terima kasih Yang Berhormat Senator di atas beberapa soalan yang dikemukakan. Untuk menjawab persoalan ini Yang Berhormat Senator, untuk yang menyentuh mengenai kos. Menurut laporan Ketua Audit Negara Yang Berhormat ya, kos pembinaan LPT2 ini daripada segi pertambahan kos pembinaan LPT2 ini telah mencecah sebanyak RM800 juta, Yang Berhormat ya. Ini disebabkan sebahagian besarnya oleh faktor kenaikan harga bahan binaan dan juga pertambahan daripada skop akibat tender semula beberapa pakej atau lebih tepat 10 pakej keseluruhannya Yang Berhormat, yang terpaksa ditamatkan secara persetujuan bersama sebelum ini.

Untuk menjawab mengenai isu pegawai Yang Berhormat, saya ingin menyatakan di sini dalam perkara ini, kelewatan penyiapan projek ini bukanlah disebabkan oleh pegawai-pegawai yang tidak kompeten Yang Berhormat, tetapi lebih disebabkan oleh perkara-perkara lain. Namun secara umumnya pihak kementerian selalunya akan mengambil tindakan tegas ke atas pegawai-pegawai yang tidak kompeten dan sudah tentu langkah-langkah yang menjurus kepada situasi di mana daripada segi masalah pencerobohan, masalah kemalangan.

Antara langkah yang diambil oleh pihak kementerian termasuklah dengan mengadakan rondaan dengan lebih kerap lagi, Yang Berhormat dan ini bagi memastikan kejadian vandalisme, kejadian pencerobohan ini dapat kita minimumkan. Selain daripada itu Yang Berhormat, kita juga mengambil pendekatan dengan pemasangan gegelung dawai berduri ataupun *barbed wire*, Yang Berhormat.

Kita memahami Yang Berhormat, terdapat beberapa jajaran di mana ini merupakan tumpuan di mana pemilik haiwan ternakan suka mengunting dawai-dawai ini. Untuk pengetahuan Yang Berhormat juga, kita banyak menggantikan pagar-pagar yang rosak akibat vandalisme ini terutama sekali oleh pemilik-pemilik haiwan ternakan.

Selain daripada itu Yang Berhormat, langkah proaktif yang sering dilaksanakan termasuklah mengadakan mesyuarat secara berkala dengan pihak-pihak berkepentingan seperti pihak majlis, Yang Berhormat. Pihak veterinar yang bertanggungjawab atas haiwan ternakan. Begitu juga kita sering mengadakan *engagement* dengan pemimpin-pemimpin masyarakat termasuk jawatankuasa keselamatan kampung, ketua-ketua kampung malah kita juga melibatkan pengerusi-pengerusi masjid dan sebagainya.

Selain daripada itu, kita banyak mengadakan program-program mewujudkan kesedaran yang melibatkan kerjasama daripada pemimpin masyarakat tempatan dan juga imam-imam membantu kita dalam khutbah mereka seperti sering menasihatkan jemaah yang mempunyai ternakan supaya kurangkan aktiviti menyeberang lebuhraya kita yang melibatkan keselamatan kerana bukan sahaja boleh berlaku kemalangan tetapi juga bahaya kepada mereka sendiri. Selain daripada itu, kerjasama dengan pihak polis juga kita pertingkatkan. Selain daripada mesyuarat, kita juga meminta pihak polis untuk mewujudkan *speed trap* dan sebagainya untuk keselamatan.

Untuk menjawab kepada persoalan mengenai syarikat yang dilantik untuk tujuan operasi dan penyelenggaraan, Yang Berhormat, untuk sementara waktu ini iaitu jajaran melibatkan Kuala Terengganu ke Paka dan juga Jabor ke Kijal, rondaan dibuat adalah oleh pihak ketiga yang dilantik oleh pihak JKR. Ini untuk sementara waktu, Yang Berhormat. Dalam soal ini Roadcare sebagai syarikat konsesi Pantai Timur dilantik secara sementara sehinggalah ke hujung tahun ini Yang Berhormat untuk tujuan operasi dan juga penyelenggaraan.

Antara tugas-tugas mereka adalah untuk membuat rondaan rutin, mengalihkan *debris* akibat kemalangan, mereka juga membuat laporan sekiranya berlakunya pencerobohan dan sebagainya. Bermula awal Januari sehinggalah bulan Jun, operasi dan penyelenggaraan lebuhraya

raya ini akan dilaksanakan oleh pihak LLM di mana pihak LLM akan melantik pihak yang ketiga sehinggalah pelantikan syarikat konsesi yang akan mengendalikan operasi dan penyelenggaraan dibuat.

■1050

Untuk pengetahuan Yang Berhormat, pihak UKAS pada ketika ini sedang meneliti atau memperincikan tender bagi tujuan melantik syarikat konsesi yang akan melaksanakan tugas-tugas operasi dan penyelenggaraan dan dijangkakan perjanjian melibatkan pihak konsesi ini akan ditandatangani seawal bulan Jun tahun hadapan. Kita melihat bahawa sekiranya ini berlaku, pengguna dijangka akan menikmati perjalanan secara percuma sehinggalah sekurang-kurangnya bulan Jun tahun hadapan iaitu tahun 2015. Jumlah tol masih belum diputuskan, ini akan diumumkan oleh pihak kerajaan nanti. Itu sahaja Yang Berhormat, terima kasih.

Dato' Lim Nget Yoon: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kelewatan penyiapan projek kerajaan bukan sahaja berlaku di LPT2 sebagai contoh KLIA2, Airport Sabah dan sebagainya. Jadi yang ini, semua akan orang menuntut kelemahan kerajaan. Jadi soalan saya, apakah langkah untuk memastikan kelewatan penyiapan projek kerajaan jangan berlaku. Terima kasih.

Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin: Terima kasih Yang Berhormat di atas soalan tambahan. Secara umumnya Yang Berhormat, apabila berlaku kelewatan projek-projek, selalunya kita akan memberikan amaran kepada kontraktor. Itu adalah langkah pertama yang kita lakukan dan sekiranya kelewatan itu disebabkan oleh faktor-faktor yang tidak melibatkan kecuaiian, tidak melibatkan kelewatan secara sengaja. Kita akan memberikan penambahan masa, Yang Berhormat. Iaitu *extension of time* (EOT).

Akan tetapi sekiranya projek tersebut sengaja dilewatkan dan pihak kontraktor tidak menunjukkan kewibawaan dan juga kesungguhan untuk menyelesaikan projek, selalunya kita akan mengambil jalan untuk memuktamadkan kontrak dan seterusnya melantik kontraktor penyelamat. Ini bagi memastikan perjalanan projek itu tidak terganggu dan selain daripada itu, dari segi tindakan-tindakan yang kita lakukan, termasuklah membawa kontraktor ini ke mahkamah untuk didakwa sekiranya kelewatan ataupun kerugian dari segi masa dan sebagainya itu dapat dibuktikan secara jelas.

Tadi saya tidak menjawab mengenai laluan motosikal yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat. Izinkan saya, sebenarnya reka bentuk geometri Jalan LPT2 adalah *dual carriageway* iaitu dengan lebar lorong sebanyak 3.75 meter iaitu 7.5 meter untuk jumlah dua lorong sehalu. Penyediaan bahu jalan selebar tiga meter ini adalah untuk mencukupi dan selesa untuk motosikal berkuasa tinggi. Tidak secara spesifik tetapi dengan kelebaran ini Yang Berhormat, dijangka cukup selesa untuk perjalanan motosikal berskala tinggi. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua terima kasih saya ucapkan di atas soalan yang dibangkitkan.

4. **Tuan Haji Abdul Shukor bin P A Mohd Sultan** minta Menteri Kewangan menyatakan adakah kerajaan melihat perlu diwujudkan satu peraturan baru untuk syarikat berkaitan kerajaan (GLC) supaya mengutamakan anak tempatan termasuk memberi insentif bagi menarik minat mereka bekerja dalam sektor ini.

Timbalan Menteri Kewangan [Datuk Chua Tee Yong]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua., terima kasih di atas soalan daripada Yang Berhormat Senator Tuan Haji Abdul Shukor bin P. A. Mohd Sultan. Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman, syarikat berkaitan kerajaan GLC khususnya GLC utama yang terlibat dalam Program Transformasi GLC G20 sentiasa mengutamakan rakyat tempatan dalam pengambilan pekerja. Malah antara sumbangan terbesar GLC kepada negara adalah penyediaan peluang pekerjaan kepada rakyat Malaysia. Sehingga 31 Disember 2013, G20 telah mengambil pekerja seramai 254,000 orang di Malaysia, yang mana 216,000 orang atau kira-kira 85% daripadanya adalah terdiri daripada rakyat tempatan. G20 juga secara berterusan menyediakan peluang latihan dan pembangunan diri kepada para pekerjanya. Pada 2013, G20 telah membelanjakan RM513 juta bagi tujuan melatih dan membangunkan kapasiti dan kompetensi para pekerja, sekian terima kasih.

Tuan Haji Abdul Shukor bin P A Mohd Sultan: Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang menjawab. Soalan saya, apakah sudah jadi dengan agenda pemerikasaan bumiputera dan kedua apa pula peranan teraju dalam GLC ini? Sekian, terima kasih.

Datuk Chua Tee Yong: Terima kasih atas soalan tambahan yang ditujukan. Sebenarnya dari segi untuk G20 ini mereka menyokong Program Transformasi Bumiputera yang diuruskan oleh Unit Peneraju Agenda Bumiputera menerusi Program Pembangunan Pembekal di syarikat-syarikat pelaburan dan juga kegiatan pelupusan strategik mereka termasuk inisiatif-inisiatif seperti menggalak keusahawanan bumiputera dan pertubuhan ekuiti.

Selain itu menerusi peranan ini, mereka juga bekerjasama sebagai urus setia untuk melihat bagaimana cara-cara membangunkan keusahawanan bumiputera melalui pembekal-pembekal. Sekian terima kasih.

5. **To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin** minta Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri menyatakan sejauh manakah kemajuan rundingan *Trans Pacific Partnership Agreement* (TPPA) dan nyatakan sejauh manakah TPPA ini memberi kesan kepada dasar kerajaan masa kini khususnya yang melibatkan perusahaan automatif tempatan dan agenda pembangunan bumiputera.

Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri [Dato' Sri Mustapa Mohamed]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, selamat pagi, salam sejahtera Tuan Yang di-Pertua. Bagi menjawab soalan daripada Yang Berhormat tadi soalannya berkaitan dengan perjanjian perkongsian *Trans Pacific Partnership Agreement* atau TPPA. Ada empat komponen soalan. Yang pertama, Yang Berhormat ingin tahu kemajuan rundingan TPPA, yang kedua kesan TPPA kepada dasar kerajaan, yang ketiga Yang Berhormat hendak tahu impak kepada ilusi

automatif akhir sekali yang keempat Yang Berhormat hendak tahu impak TPPA kepada agenda bumiputera.

Jadi sebelum saya hendak menjawab soalan saya hendak bagi sedikit latar belakang. Yang pertamanya TPPA ini melibatkan 12 buah negara termasuk Malaysia. Malaysia masuki rundingan ini Oktober 2010. Kita sudah lebih empat tahun terlibat dalam rundingan ini. Bagi negara yang awal menyertainya sudah lima tahun. Untuk makluman juga, TPPA ini lain daripada perjanjian perdagangan bebas yang lain. Kita sudah tandatangan 13 perjanjian setakat ini, FTA dengan izin, yang ke-13 yang ini ke-14. Lain daripada lain kerana ia meliputi bidang yang lebih luas.

Kalau FTA biasa melibatkan cuma perdagangan barangan melibatkan takrif sahaja. Terhad skopnya. Akan tetapi TPA ini melibatkan juga standard ataupun piawaian melibatkan peraturan perdagangan, melibatkan ketelusan, alam dan sekitar buruh. Jadi FTA biasa 13, yang sebelum ini tidak melibatkan perkara-perkara ini. Jadi bidangnya, skopnya lebih luas dan TPPA ini dianggap sebagai satu perjanjian yang moden kurun ke-21 ataupun *21st century* dan berkualiti tinggi. Jadi ini adalah beza TPPA dengan FTA yang lain. Kena tandatangan 13. Yang ini lain daripada yang lain. Oleh itu ia menimbulkan banyak kontroversi, bukan sahaja di Malaysia, negara-negara lain pun melibatkan banyak kontroversi. Itu latar belakang.

Kemajuan, kita mula lima tahun yang lalu, mesyuarat terakhir melibatkan Menteri dan juga peringkat tertinggi, melibatkan pemimpin-pemimpin negara termasuk Perdana Menteri kita di Beijing pada bulan November yang lalu, kira-kira sebulan yang lalu. Ada kemajuan tetapi belum selesai lagi. Ada orang hendak kata hendak tanda tangan, belum lagi. Akan tetapi ada yang berpendapat bahawa dalam tiga empat bulan lagi rundingan akan selesai. Jadi prosesnya melibatkan tiga empat peringkat. Yang pertama, rundingan peringkat pegawai. Selepas itu peringkat Menteri.

■1100

Saya selaku Menteri bertanggungjawab di peringkat saya, saya pun terlibat dalam beberapa perundingan. Lepas itu kita pergi ke Jemaah Menteri maknanya Jemaah Menteri kena setuju. Walaupun saya setuju saya kena pergi rujuk kepada rakan-rakan Jemaah Menteri. Kalau Jemaah Menteri kata tidak boleh, tidak bolehlah. Lepas itu kita juga telah buat keputusan untuk rujuk ini ke Parlimen. Kita rujuk, akan ada perbahasan dalam Parlimen. Kalau Parlimen ada pandangan tertentu maka kerajaan harus akur kepada pandangan Ahli Parlimen. Seperti Yang Berhormat sedia maklum kita telah tubuhkan Kokus Parlimen yang mana Ahli Yang Berhormat pun ada yang terlibat, lima daripada 10 dalam Dewan Rakyat dan lima daripada Dewan Negara. Ahli Yang Berhormat pun pernah menyertai perbincangan yang melibatkan yang saya sendiri memimpinya. Jadi Kokus Parlimen ini memberi pandangan pada saya, ada daripada pembangkang ada Barisan Nasional pun ada.

Kalau dalam Dewan Rakyat lima Barisan Nasional, lima pembangkang. Dewan Negara ada juga wakil-wakil yang mewakili negeri-negeri yang tidak dikuasai oleh Barisan Nasional, itu prosesnya. Jadi peringkat pegawai, peringkat Menteri, Kabinet datang ke sini di Parlimen dan kita akan buat keputusan sama ada hendak tanda tangan atau tidak. Lepas itu akhir sekali ratifikasi. Walaupun kita tanda tangan kita rasa tidak puas hati ada satu lagi peringkat terakhir dipanggil ratifikasi itu prosesnya. Jadi kemajuan yang ada, ada berpendapat dalam tiga, empat bulan akan selesai peringkat pegawai dan Menteri tetapi proses-prosesnya belum selesai lagi. Ratifikasinya melibatkan masa yang panjang jugalah.

Jadi soalan kedua berkaitan dengan kesan Dasar Negara. Dasar Negara ini kita hendak antara lain kalau bidang ekonomi kita hendak memajukan pembangunan ekonomi negara. Ada Rancangan Malaysia Kesebelas, rakan saya Menteri di Jabatan Perdana Menteri terlibat. Dasar secara umumnya kita hendak tingkatkan pertumbuhan ekonomi negara di mana kita hendak tambah hasil, hendak berkembang lima, enam peratus. Dasar kita secara umumnya ya. Dalam dasar itu kita ada hendak galakkan eksport, import perdagangan. Jadi TPP ini termasuklah yang kesannya dasar berkaitan eksport dan import ini perdagangan negara. Secara umumnya kita hendak tambah perdagangan negara, itu antara sebab kenapa terlibat dalam FTA termasuk TPP hendak tingkatkan perdagangan ya. Ini kerana apa dengan FTA ini TPP termasuk dan kita harap eksport kita bertambah dan dalam masa yang sama import juga mungkin akan bertambah.

Kita hendak akses kepada pasaran produk Malaysia bertambah baik, itu dasar kita. Jadi TPP akan beri kesan, Yang Berhormat tanya apa kesan Dasar Negara. Dasar kita tambah perdagangan maka kita harap akan bertambah perdagangan kita. Ia juga kita ada dasar satu lagi dasar berkaitan transformasi ekonomi. Kita hendak jadi, hendak tingkatkan pelaburan, hendak jadi sebuah negara maju tahun 2020. Transformasi ini melibatkan beberapa perubahan dalam dasar kita, dasar berkaitan dengan alam sekitar. Kita hendak selamatkan Cameron Highlands, buruh umpamanya, jadi ketelusan kita hendak mansuhkan, hendak banteras rasuah. Ini juga termasuk dalam dasar kita.

Jadi TPP kita bincang juga tentang ketelusan, tentang alam sekitar, tentang buruh. Jadi kalau kita berjaya rundingkan satu pakej yang baik ia sudah pasti memberi kesan baik kepada negara kita. Satu kebimbangan ialah tentang kedaulatan negara, dasar kita mempertahankan kedaulatan negara. Lahad Datu hendak pertahankan, sempadan kita. Kita tidak mahu kompromi dasar-dasar negara. Jadi makna kesan ini TPP ini kita hendak pastikan bahawa tidak menjejaskan kedaulatan negara. Jadi itu antara perkara-perkara yang saya sentuh berkaitan bahagian kedua.

Bahagian ketiga soalan Yang Berhormat yang berkaitan dengan industri automotif. Sebelum itu saya hendak jelaskan di sini satu lagi perkara yang saya tidak sebut tadi ialah tentang dasar kita ialah untuk menggalakkan pelaburan. Jadi TPP kita harap akan menggalakkan pelaburan. Pada masa yang sama kita juga ada syarikat-syarikat Malaysia di luar negara. Petronas di Kanada, Khazanah di luar negara, di Kanada ada, di Amerika ada. Kita ada syarikat-

syarikat Malaysia di luar negara. Jadi kita hendak syarikat-syarikat Malaysia boleh beroperasi dengan keadaan yang baik di luar negara. Pada masa yang sama kita hendak menarik pelaburan asing. Itu antara dasar-dasar kita dan TPP kita harap akan menambahkan pelaburan asing dan mempermudah syarikat-syarikat Malaysia beroperasi di luar negara.

Okey yang ketiga Tuan Yang di-Pertua, automatif. Kita harap kita dapat jual kereta kita lebih banyakkah di luar negara. Pada masa yang sama kita hendak lindung pasaran kita. Ini masih lagi dalam rundingan. Mengenai automatif ini ia bukan semata-mata tertakluk TPP. Sebenarnya eksport kereta kita ini sedikit sangat. Dalam dasar sekarang pun kita belum mampu untuk mengeksport kereta kita ke luar negara. Satu, harga yang kedua kualiti. Umpama tahun lepas cuma 900 juta sahaja eksport kereta kita ke luar negara. Import kira-kira RM12 bilion, RM12 bilion kita import kereta daripada Jerman, Jepun, eksport cuma RM900 juta sahaja jadi beza cukup besar. Jadi sama ada Dasar TPP boleh membantu kereta kita untuk eksport luar negara. Ini kita harap begitulah tetapi eksport bergantung kepada harga dan juga kualiti.

Sektor automatif bukan sahaja kereta komponen juga. Umpamanya kita eksport import kira-kira RM8 bilion komponen luar negara, komponen automatif, kita eksport cuma RM4 bilion jadi nisbah 2:1. Jadi kita harap dengan TPP ini kita akan dapat akses pasaran lebih baik. Kita hendak eksport lebih banyak komponen automatif ke luar negara itu automatif. Bumiputera memang kesannya ada kita sudah ada kajian. Apa pun Agenda Pemerikasaan Bumiputera adalah penting. Tadi ada soalan Yang Berhormat nombor empat tadi, ada merujuk kepada Agenda Pemerikasaan Bumiputera.

Jadi apa yang kita rundingkan kita panggil *carve out* kita hendak kecualikan. Dalam kita runding ini semua kita tidak mahu dasar Bumiputera kita terjejas. Itu pendirian kitalah. Jadi itulah beberapa perkara yang saya hendak maklumkan. Apa pun TPP kah apa yang kita laksanakan kita kena buat pertimbangan yang teliti, kita buat sesuatu. Tadi Yang Berhormat Kementerian Kewangan sebut tadi GST umpamanya. GST ada buruk, ada baiknya. Buruk ada juga tetapi baik lebih banyak lagi daripada buruk. Jadi kita akan buat pertimbangan. Kita dalam hidup ini kena seimbanglah. Kalau buruk tidak ada suatu yang kita buat dan tidak ada kesan. Kesannya ada tetapi yang GST ini yang baik lebih banyak maka kerajaan buat keputusan untuk tambah hasil, lebih adil.

Macam harga minyak ada buruk baiknya. Harga minyak turun sekarang ini yang baiknya harga sudah turun sudah RON95, RON97, diesel, naik sedikit diesel tetapi kita ikut pasaran antarabangsa. Jadi harga turun bagus untuk kita tetapi untuk Petronas apabila harga turun maka mungkin untungnya kurang. Jadi apa yang kita buat ada buruk, ada baiknya. Itu contoh saya guna GST dan harga minyak tadi. Jadi TPP pun ada buruk, ada baiknya. Tidak ada suatu dalam dunia baik belaka, ada buruk. Jadi dalam TPP ini kita buat kajian.

Jadi kalau baik banyak maka kenapa tidak kita ambil peluang daripada kebaikan tersebut. Apa pun ringkas cerita kita akan buat kajian akan bentang dalam Parlimen. Kalau baik lebih

banyak maka kita akan teruskan. Kalau rakyat masih lagi rasa bimbang maka sudah pasti kerajaan akan mengambil tindakan sewajarnya. Minta maaf saya panjang sedikit Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih bagi peluang kepada saya untuk beri sedikit penjelasan kerana Yang Berhormat pun ada empat komponen, empat bahagian. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Soalan tambahan.

To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan sangat-sangat berterima kasih saya kepada Yang Berhormat Menteri sendiri kerana menjawab dengan begitu jelas dan panjang lebar berkaitan dengan Kementerian Perdagangan, Antarabangsa dan Industri. Industri automotif amat penting kepada negara kerana menyumbang sebanyak 3.2% daripada KDNK. Jumlah eksport RM5.3 bilion dan jumlah pelaburan RM5 bilion serta menyediakan peluang pekerjaan sebanyak 550,000 orang.

Soalan tambahan saya Tuan Yang di-Pertua, adakah langkah kerajaan bagi memastikan pembangunan industri automotif tempatan khususnya Proton dan Perodua yang mampan dan berdaya saing di dalam dan di luar negara selari dengan hasrat Dasar Automotif Negara (DAN) serta tidak terjejas dengan TTPA. Apakah pelan hala tuju bagi memperkasakan syarikat bumiputera dan melahirkan usahawan bumiputera yang lebih berdaya saing dalam industri automotif khususnya dari segi pembangunan teknologi modal insan dan rantai bekalan kesan daripada TPPA ini.

Sejauh manakah TPPA dapat menerima agenda pembangunan bumiputera yang dilaksanakan kerajaan masa kini? Apakah agenda pembangunan bumiputera diteruskan selepas TPPA dimuktamadkan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih sekali lagi kepada Yang Berhormat Menteri.

Dato' Sri Mustapa Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat atas soalan tadi. Sebahagian telah pun saya jawab jadi...

Timbalan Yang di-Pertua: Jawab yang belum dijawab Yang Berhormat.

Dato' Sri Mustapa Mohamed: Saya hendak ulang agenda pembangunan bumiputera 14 September kita umumkan. Satu agenda untuk memperkasakan kewangan bumiputera akan teruskan.

■1110

Saya katakan tadi kita hendak kecualikan agenda pembangunan bumiputera dan beberapa peruntukan dalam TPP itu dan itu kita punya pendirian. Jadi kita akan mempertahankan kedudukan tersebut. Jadi yang bumiputera itu sudah jawab. Yang saya hendak jelaskan sedikit lagi berkenaan automatif tadi, apa pun dalam apa-apa yang kita lakukan kita kena *competitive*, maknanya daya saing ini bergantung pada dua perkara. Antara lainnya yang pertama ialah kualiti produk dan harga.

Kalau kita kualiti bagus, harga munasabah maka barangan kita akan dapat kita jual. Itulah sebabnya dalam mana-mana sektor pun kita dapati bahawa ada beberapa *players*, ada beberapa

jenama, automatif umpamanya kita ada Proton, Perodua, Honda, Toyota, Hyundai. Pengguna pula tidak mahu, kita tidak boleh paksa, kita boleh galak gunakan kaedah pemasaran tetapi kita tidak boleh paksa mereka membeli sesuatu produk. Akhirnya kita kena yakinkan mereka, hendak yakin itu kualiti dan juga harga.

Jadi setakat ini saya dah cakap di banyak pentas, saya tidak puas hati selaku Menteri bertanggungjawab kepada industri automatif. Tidak puas hati kerana eksport keluaran produk Malaysia bidang automatif ini rendah, kecil. Saya sebut tadi untuk tahun lepas cuma RM900 juta yang kita eksport, bilangan sedikit sangat. Yang kita import kira-kira RM12 bilion, bilion lawan juta, nisbahnya 12:1 lebih kurang. Setiap kereta yang kita eksport, kita import dua belas, lebih kurang begitulah Tuan Yang di-Pertua.

Jadi dasar kita ialah yang pertama kita hendak tingkatkan daya saing syarikat-syarikat kita. Akan tetapi daya saing ini kerajaan boleh membantu tetapi syarikat-syarikat hendaklah bekerja kuat kerana hendak lawan dengan Toyota, dengan GM Volkswagen, gergasi ini bukan senang. Kita tidak boleh paksa orang Jepun beli kereta kita. Akhirnya dia kena berdaya saing.

Jadi ini cabaran yang kita hadapi dalam industri automatif. Apa pun TPP ini kita akan terus dengan program bantuan kerana ia penting macam Yang Berhormat sebut tadi, ramai yang bergantung pada sektor ini. Kira-kira 500 ribu pekerja *direct* dan *indirect*, langsung dan tidak langsung bergantung industri automatif. Yang servis kereta, yang *repair* kereta, yang biaya kereta, yang jual kereta, buat kereta, komponen, yang motosikal, bas, jadi 500 ribu, angka yang cukup besar.

Jadi kita hendak bangunkan industri tempatan tetapi pada masa yang sama kita hendak pastikan industri ini mempunyai daya saing. Jadi kita akan teruskan dengan TPP. Walaupun ada TPP, teruskan usaha-usaha untuk membangunkan bina upaya industri tempatan dan ia satu perkara yang amat mencabar untuk menjadikan industri automatif Malaysia berdaya saing ini satu perkara yang amat mencabar dan TPP sudah pasti akan menjadikan ia semakin mencabar walaupun kita belum muktamad lagi rundingan. Terima kasih.

Puan Norliza binti Abdul Rahim: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan saya mengucapkan tahniah dan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang dapat menjawab dengan begitu baik sekali. Cuma saya amat bersetuju mengenai perjanjian ini ada baiknya dan juga ada keburukannya. Jadi saya ingin ambil dari aspek kebaikannya, saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri sebab apabila kita menggalakkan *Foreign Direct Investment (FDI)*, apakah langkah-langkah kerajaan untuk memastikan teknologi *transfer* itu dapat berlaku dengan baik sebab saya rasa ini amat penting supaya kita dapat memanfaatkan pelaburan luar itu dengan mendapat *benefit* dengan izin dari segi teknologi *transfer*. Terima kasih.

Dato' Sri Mustapa Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator Puan Norliza. Yang pertama pelaburan asing ini memang kita perlulah, itu sebabnya kita ada program galakan. Kenapa kita perlu? Yang pertama hendak dapatkan teknologi macam Yang

Berhormat sebut tadi. Yang kedua peluang pekerjaan dan kita harap akan wujud rantaian. Maknanya dengan adanya FDI ini, ia akan membantu umpamanya PKS, perusahaan kecil dan sederhana. Negeri Yang Berhormat, Pulau Pinang umpamanya banyak multinasional. Jadi isu ini isu teknologi *transfer* ini, isu yang besar. Ada, kalau kita langsung tidak ada, tidak betul tetapi kita tidak berpuas hati.

Umpamanya di Pulau Pinang, beberapa syarikat, Yang Berhormat pun tahu syarikat ini, ia ada tiga empat ribu pekerja, ia ada program dengan beberapa PKS. Jadi ia ada program untuk membangunkan, untuk memindahkan teknologi kepada syarikat-syarikat PKS dengan hanya berjaya bukan sahaja untuk jadi pembekal tetapi mampu untuk eksport ke luar negara. Setengah syarikat ini telah pun disenaraikan di Bursa di Pulau Pinang yang mula SME. Itu kejayaanlah tetapi pada masa yang sama ada juga yang gagal. Jadi kalau tengok secara keseluruhannya, kalau tanya pandangan peribadi saya, kita belum berpuas hati. Banyak lagi yang perlu dilakukan.

Saya enam minggu lepas ada dialog dengan rakan-rakan di Pulau Pinang dan ini antara perkara yang dibangkitkan. Dalam dialog tersebut, Yang Berhormat pun hadir. Dalam dialog tersebut yang menyatakan bahawa teknologi *transfer* ini belum memadai, tidak memuaskan. Itu betul dan kita harap syarikat-syarikat multinasional termasuklah syarikat-syarikat asing akan berusaha dengan lebih gigih untuk memindahkan teknologi kepada tempatan. Kalau tengok pada Proton umpamanya sebagai contoh, Proton bermula dengan 10% ke 15% komponen tempatan, sekarang ini sudah 90% enjin dibuat di sini.

Jadi maknanya daripada 15% hingga 90%, ini mungkin salah satu kejayaan pembinaan teknologi daripada Mitsubishi rakan kongsi Proton pada peringkat awalnya. Walaupun Proton belum mampu untuk menembusi pasaran dunia tetapi boleh kita katakan Proton telah berjaya untuk memindahkan teknologi kepada orang tempatan termasuklah *engineer*, jurutera daripada Malaysia yang berjaya untuk mendapatkan teknologi pada luar negara. Jadi ada kejayaan tetapi banyak lagi yang perlu kita lakukan untuk memastikan ia benar-benar memberi faedah kepada perusahaan kecil sederhana di Malaysia.

6. Dato' Lim Nget Yoon minta Menteri Perusahaan Perladangan dan Komoditi menyatakan bilangan pekebun kecil yang sedang menerima subsidi daripada Lembaga Minyak Sawit sehingga kini.

Timbalan Menteri Perusahaan Perladangan dan Komoditi [Dato' Noriah binti Kasnon]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat pagi. Terima kasih Yang Berhormat Senator Dato' Lim Nget Yoon.

Tuan Yang di-Pertua, bagi tempoh 2011 sehingga 2014, Lembaga Minyak Sawit Malaysia atau dengan ringkasnya MPOB dengan izin telah menyediakan bantuan dan subsidi yang telah memanfaatkan seramai 46,849 orang pekebun kecil di seluruh negara. Bantuan-bantuan tersebut adalah seperti berikut:

- (i) Skim Tanam Semula Sawit Pekebun Kecil atau ringkasnya dengan izin TSSPK; dan Skim Tanam Baru Sawit Pekebun Kecil dengan ringkas TBSPK. Di bawah kedua-dua skim tersebut, seramai 45,202 orang pekebun kecil telah menerima bantuan di mana penerima bantuan di bawah TSSPK adalah seramai 17,569 orang pekebun kecil dan 27,633 orang pekebun kecil di bawah skim TBSPK. Kedua-dua skim ini menyediakan geran dengan kadar sebanyak RM7,500 sehektar untuk Semenanjung dan RM9,000 sehektar untuk Sabah dan Sarawak. Bantuan ini adalah bagi membantu pekebun kecil membiayai kos penyediaan tanah, bahan tanaman dan input pertanian.
- (ii) Bantuan Penyelenggaraan Kebun atau PBK ringkasnya. Seramai 747 orang pekebun kecil telah menerima bantuan penyelenggaraan kebun pada kadar RM500 sebulan selama tempoh dua tahun. Mereka yang menerima bantuan ini adalah terdiri daripada pekebun kecil yang menerima bantuan PSSPK atau tanam semula sawit dan memiliki keluasan tanah tidak melebihi 2.5 hektar.
- (iii) Skim Diskaun Cantas atau SKIDIC. Pekebun kecil diberi bantuan diskaun sebanyak RM1,000 bagi pembelian setiap unit mesin penuaian bermotor atau cantas. Bantuan ini bertujuan menggalakkan penggunaan cantas bagi meningkatkan produktiviti penuaian serta mengurangkan kebergantungan kepada penggunaan buruh asing. Seramai 900 orang pekebun kecil telah menerima bantuan di bawah skim SKIDIC ini.

Tuan Yang di-Pertua, kementerian akan terus berusaha mengenal pasti dan melaksanakan program-program bagi memperkukuhkan pembangunan sektor pekebun kecil sawit. Ini termasuk penyebaran maklumat mengenai amalan pertanian yang baik ke arah meningkatkan produktiviti dan pendapatan dari hasil tanaman sawit. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

■1120

Dato' Lim Nget Yoon: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri di atas jawapan. Soalan tambahan saya ialah berapa lamakah proses untuk satu permohonan mendapat kelulusan kementerian serta prosedur dalam pelaksanaan skim tanam semula sawit dan skim tanaman baru sawit pekebun kecil? Soalan tambahan saya yang kedua, kenapa berlaku kelewatan bekalan pendek sawit yang akan menyebabkan kerja-kerja penanaman tergendala? Oleh sebab sesuatu kerja-kerja tanaman kalau diganggu, dilewatkan, bukan sahaja mengganggu pekebun kerja, serta menjejaskan ekonomi negara. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Silakan Yang Berhormat Menteri.

Dato' Noriah binti Kasnon: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator Dato' Lim Nget Yoon. Ini adalah menyentuh rapat tentang prosedur dan tempoh pemprosesan. Untuk makluman Yang Berhormat dan Ahli Dewan yang mulia ini, tempoh yang biasa diambil untuk

memproses sesuatu permohonan setelah borang dihantar biasanya mengambil tempoh lingkungan 3 bulan.

Saya tengok Yang Berhormat tidak berpuas hati. Boleh ajukan kepada saya secara terperinci, Yang Berhormat, kalau ada kes-kes tertentu, yang khusus untuk saya sendiri semak. Prosedurnya adalah mengambil borang daripada pejabat-pejabat MPOB cawangan atau pegawai-pegawai Tunas kita yang ada di seluruh negara. Selepas diisi, boleh dihantar dan selepas diterima, biasanya pegawai Tunas akan membuat lawatan tapak, akan turun padang melihat dan menyemak butir-butir yang telah diajukan oleh pemohon. Biasanya Yang Berhormat, kalau lengkap, kalau tidak ada masalah, status tanah, pertindihan permohonan, pertindihan tuan milik, biasanya dalam tempoh yang saya nyatakan tadi, Yang Berhormat. Biasanya, dengan izin, SOPnya.

Cuma ada kes-kes tertentu apabila borang tidak lengkap atas pelbagai sebab, antaranya yang saya nyatakan tadi, kita akan dikembalikan dan borang kena dihantar semula. Memang berlaku Yang Berhormat, walaupun pahit terpaksa kita terima, yang mengatakan ada kes-kes kelewatan setelah lulus, kelewatan pembekalan atau penghantaran pokok benih dan sebagainya. Pada peringkat awal tempoh hari Yang Berhormat, memang ada beberapa kes tetapi kita sudah dan sedang diperhalusi dan diperbaiki. Di mana ia melibatkan pembekal tidak bersedia dengan pokok benih yang telah di *commit*, dengan izin, untuk dihantar.

Sekarang ini proses kita adalah mengikat pembekal dengan kontrak. Ssekiranya mereka ingkar atau gagal, maka penalti dan tunjuk sebab akan kita keluarkan kepada mereka dan kita akan senarai hitamkan mereka. Kalau ada lagi setelah kita perbaiki proses ini, ada lagi masalah Yang Berhormat, yang memang nanti kelak akan menjejaskan ekonomi negara jangka panjangnya, maklumkan kepada kita secara hitam putih dan kita boleh hantar pegawai. Seperti yang saya katakan, saya dan Menteri sendiri, *insya-Allah* boleh lihat secara *direct* masalah ini. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sebelum saya buka ruang untuk soalan tambahan yang seterusnya. Saya sekali lagi ingin menarik perhatian Yang Berhormat-Yang Berhormat sekalian bahawa ada bersama kita di Dewan yang mulia ini ialah delegasi-delegasi dari kawasan Labis. Saya rasa Yang Berhormat Labis juga ada di sini. Oleh itu, saya bersama Ahli-ahli Dewan yang mulia ini mengalu-alukan kehadiran semua. Selamat datang. Seterusnya, soalan tambahan, dipersilakan Yang Berhormat Datin Rahimah binti Haji Mahamad.

Datin Rahimah binti Haji Mahamad: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya ialah saya minta Yang Berhormat Menteri sebut masa depan minyak sawit Malaysia? Apakah indikator di dalam penentuan subsidi? Apakah kerajaan menentukannya berasaskan CPI (*consumer price index*) atau berasaskan kegunaan minyak berkenaan di dalam negara atau pun berdasarkan eksport? Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Silakan Yang Berhormat Menteri.

Dato' Noriah binti Kasnon: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator Datin Rahimah binti Haji Mahamad. Tentang masa depan sawit negara di pasaran global Yang Berhormat, ia sebagaimana produk-produk komoditi yang lazim. Banyak dipengaruhi oleh kebergantungan kepada permintaan dan penawaran dan juga pertumbuhan ekonomi negara-negara pengimport atau pun yang kita eksport, bergantung rapat. Jadi, buat masa ini walaupun permintaan ada tetapi kerana penurunan harga, maka memang ianya sedikit sebanyak menjejaskan kadar pendapatan eksport kita dalam 2012-2013.

Akan tetapi kita yakin dengan permintaan dan dengan adanya kempen-kempen anti-sawit yang telah kita jawab, yang telah kita buktikan dengan penemuan saintifik, atas kehebatan atau pun kebaikan-kebaikan sawit seperti di Perancis dan negara-negara EU misalnya, hari ini minyak sawit sudah mula diterima dengan baik daripada sebelum-sebelum ini atas hasutan ataupun agenda-agenda beberapa NGO yang tidak suka atau pun yang telah melabelkan produk-produk "no palm oil" di pasar raya-pasar raya.

Antara langkah untuk menstabilkan pasaran masa depan juga antaranya Yang Berhormat, adalah seperti kita hari ini sudah mengecualikan duti eksport ke atas CPO atau minyak sawit mentah. Daripada September 2014 hingga habis Disember 2014 untuk mengimbangi harga yang memberi kesan sedikit kepada harga CPO tempatan. Kita juga sedang memberi fokus Tuan Yang di-Pertua, kepada penggunaan minyak sawit dalam negara dalam program bio-diesel atau pun kita sebut program B7 daripada B5, menggunakan biodiesel 5% sawit.

Kita sudah menginjak kepada pencapaian penggunaan kepada B7 di seluruh negara, termasuklah di Sabah dan Sarawak menjelang penghujung Disember 2014 ini. Ini akan membantu meningkatkan penggunaan sawit dalam negara. Kita sedikit sebanyak dapat mengimbangi harga yang menurun apabila sebanyak lebih daripada 575,000 tan akan digunakan setahun dalam program khusus B7 ini, Tuan Yang di-Pertua. Itu antaranya Yang Berhormat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

7. Datuk Seri Nallakaruppan a/l Solaimalai minta Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan menyatakan berikutan kejayaan Ops Titik yang telah dijalankan pada tahun ini, adakah kerajaan berhasrat untuk menjadikan ops ini sebagai satu langkah berterusan bagi menjamin penyeludupan ini dapat dibendung sepenuhnya.

Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan [Dato' Seri Ahmad Bashah bin Md. Hanipah]: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera dan salam 1Malaysia. Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator Datuk Seri Nallakaruppan a/l Solaimalai yang mengajukan soalan kepada kementerian. Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan (KPDNKK) memang sedar bahawa aktiviti penyelewengan dan bahan petroleum bersubsidi berkurangan dengan ketara dengan wujudnya

Ops Titik yang dilancarkan pada pertengahan Mei lalu dan dijangka berakhir pada Disember 2014 ini.

Walau bagaimanapun, tugas penguatkuasaan dan juga pencegahan masih diteruskan bagi memastikan aktiviti di atas tidak kembali berleluasa melalui pendekatan-pendekatan seperti berikut:

■1130

- (i) mengawal dan menetapkan kuota asas jualan minyak diesel di stesen-stesen minyak;
- (ii) mewartakan minyak diesel sebagai barangan larangan eksport di bawah peraturan-peraturan kawalan bekalan iaitu Larangan Eksport 2011 yang berkuat kuasa mulai tahun 2011;
- (iii) mengambil tindakan undang-undang ke atas penjenayah yang menyeleweng bahan petroleum bersubsidi di bawah Akta Kawalan Bekalan 1961 dan juga siasatan di bawah Akta Pencegahan Pengubahan Wang Haram dan Pencegahan Pembiayaan Keganasan 2001; dan
- (iv) menambah baik peruntukan undang-undang di dalam Akta Kawalan Bekalan 1961 yang sedia ada bagi menyesuaikan dengan keperluan semasa dan peruntukan penalti yang lebih berat.

Kerajaan akan memutuskan sama ada Ops Titik ini akan diteruskan untuk masa hadapan setelah kajian dibuat mengenai pelaksanaannya kelak. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Seri Nallakaruppan a/l Solaimalai: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Menteri yang menjawab. Soalan tambahan saya, berapakah jumlah kes yang telah berjaya didakwa dan mendapat hukuman serta berapakah yang telah terlepas? Berapakah banyak hasil yang telah dapat diselamatkan oleh kerajaan? Terima kasih Menteri, tolong jawab.

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Dato' Seri Ahmad Bashah bin Md. Hanipah: Terima kasih Yang Berhormat di atas soalan tambahan. Untuk makluman Dewan yang mulia ini, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan telah melaksanakan operasi khas yang dinamakan Ops Titik seperti soalan Yang Berhormat tadi, sebagai satu usaha untuk membanteras penyelewengan. Hasil-hasil daripada kes dan juga rampasan seperti soalan tambahan Yang Berhormat, ingin saya maklumkan kepada Dewan ini, sehingga 1 Disember, Ops Titik telah berjaya menghasilkan 490 kes berkaitan cubaan penyelewengan bahan petroleum bersubsidi dengan nilai rampasan dianggarkan berjumlah RM22.24 juta, dengan sejumlah 327 kenderaan telah disita.

Ini Ops Titik yang dijalankan oleh penguat kuasa di bawah KPDNKK. Ada lagi Ops KPDNKK bersama pasukan petugas khas Jabatan Peguam Negara. Kita ada dua iaitu sebanyak 72 kes telah diambil dengan nilai rampasan petrol, diesel dan juga gas petroleum cecair dan

kenderaan termasuk Yang Berhormat, 18 buah kapal laut yang dianggarkan berjumlah RM194.90 juta.

Selain daripada itu, untuk makluman Yang Berhormat, wang tunai berjumlah RM949,929 telah disita dan sebanyak 435 akaun sindiket yang dipercayai diperoleh hasil daripada kegiatan penyelewengan bahan petroleum bersubsidi telah dibekukan untuk siasatan di bawah Akta Pencegahan Pengubahan Wang Haram dan Pencegahan Pembiayaan Keganasan 2001.

Ada persoalan Yang Berhormat mengenai dengan hasil daripada pertuduhan yang kita bawa di mahkamah. Sebanyak 562 kes yang dihasilkan di bawah Ops Titik dan juga operasi KPDNKK bersama pasukan petugas khas Peguam Negara. Sebanyak 34 kes telah dipertuduh di mahkamah dan tujuh kes telah dijatuhkan hukuman dengan jumlah keseluruhan denda berjumlah RM954,700. Terima kasih.

Dato' Lim Nget Yoon: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan saya, sekarang petroleum di negara kita tanpa subsidi. Jadi, adakah Ops Titik ini akan jadi sejarah? Terima kasih. Itu sahaja.

Dato' Seri Ahmad Bashah bin Md. Hanipah: Terima kasih Yang Berhormat Senator. Seperti yang saya sebut dalam jawapan tadi, Ops Titik ini akan kita putuskan sama ada hendak diteruskan pada masa hadapan setelah kajian kita buat. Akan tetapi walau bagaimanapun, untuk makluman Yang Berhormat, penguatkuasaan dari segi bekalan minyak masih lagi diteruskan. Penguatkuasaan ataupun kawalan di stesen-stesen minyak walaupun sekarang ini kerajaan telah pun mengapung mengikut pasaran, tetapi masih lagi menjadi tanggungjawab penguat kuasa untuk memantau dan juga memastikan supaya penjualan minyak-minyak di *petrol station* ini mengikut seperti arahan yang telah pun dikeluarkan oleh kementerian. Ini kerana mungkin terdapat perbezaan harga yang dijual di *petrol station* dengan harga industri yang harganya mungkin berubah pada setiap hari. Cuma di *petrol station* ini, harganya ditetapkan sebulan sekali. Terima kasih.

8. Puan Roslin binti Haji Abdul Rahman minta Menteri Kewangan menyatakan rasionalnya untuk menggantikan i-BR1M kepada program pemberian khairat yang dikelolakan oleh Bank Simpanan Nasional pada tahun hadapan.

Timbalan Menteri Kewangan [Datuk Chua Tee Yong]: Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Tuan Yang di-Pertua bersama dengan Ahli-ahli Yang Berhormat Senator, Kementerian Kewangan telah menerima lima soalan lisan mengenai program Bantuan Rakyat 1Malaysia (BR1M) pada sesi Dewan Negara kali ini. Sehubungan itu, izinkan saya untuk menjawab kesemua soalan yang telah diterima memandangkan isu-isu yang dibangkitkan adalah sama iaitu mengenai mekanisme pelaksanaan dan skim khairat kematian.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, silakan.

Datuk Chua Tee Yong: Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah membangkitkan soalan tersebut adalah Yang Berhormat Senator Puan Roslin binti Haji Abdul Rahman, Yang Berhormat

Senator To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin, Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Lucas bin Umbul serta Yang Berhormat Senator Dr. Ariffin bin S.M. Omar.

Tuan Yang di-Pertua, pemberian BR1M adalah bermatlamat untuk membantu meringankan beban hidup rakyat berpendapatan rendah bagi membeli barang-barang keperluan harian seperti beras, ikan, daging, sayur-sayuran dan lain-lain. Bantuan ini diberikan secara menyeluruh kepada semua yang layak tanpa mengira kaum, agama, mahupun latar belakang politik.

Program BR1M merupakan bantuan tahunan yang telah bermula pada tahun 2012. Setiap tahun, pelbagai langkah penambahbaikan telah dilakukan oleh kerajaan seperti peningkatan nilai bantuan, penambahan kategori baru serta pengenalan takaful kematian i-BR1M. Pada tahun 2015, kerajaan juga telah bersetuju untuk menggantikan i-BR1M kepada Skim Khairat Kematian (SKK). Penggantian ini mengambil kira pandangan serta pengalaman hasil pelaksanaan i-BR1M 2014 di mana bagi SKK (Skim Khairat Kematian), kerajaan hanya akan membelanjakan peruntukan mengikut jumlah sebenar kematian serta tidak lagi perlu untuk membayar premium kepada syarikat takaful.

Tuan Yang di-Pertua, BR1M diberikan kepada mereka yang membuat permohonan dan lulus tapisan semakan yang dibuat oleh Kementerian Kewangan melalui LHDN bagi mengurangkan ketirisan dan memastikan mereka yang benar-benar layak sahaja menerima bantuan BR1M. Proses verifikasi dilaksanakan secara menyeluruh dengan semakan bersama data-data dari pelbagai agensi. Antaranya, Jabatan Pendaftaran Negara, LHDN, Jabatan Perkhidmatan Awam, Jabatan Akauntan Negara Malaysia dan Kumpulan Wang Simpanan Pekerja.

Walau bagaimanapun, kerajaan dari semasa ke semasa akan membuat penambahbaikan ke atas pelaksanaan BR1M bagi memastikan bantuan disalurkan kepada golongan yang layak sahaja. Kerajaan juga memberi peluang kepada pemohon yang gagal untuk membuat rayuan untuk mengemukakan maklumat peribadi yang tepat bagi dipertimbangkan semula. Sebagai contoh bagi tahun ini, kerajaan telah memberi peluang untuk membuat rayuan selama dua bulan iaitu pada bulan April dan Mei. Sekian, terima kasih.

■1140

Puan Roslin binti Haji Abdul Rahman: Memandangkan bahawasanya organisasi yang bertanggungjawab berbeza dari sebelumnya, apakah juga terdapat perubahan dalam struktur tuntutan dan juga jumlah tuntutan dan mohon bagi pihak kementerian memperincikan sistem baru dari segi pelaksanaannya.

Soalan kedua saya, seperti mana yang kita maklum, bahawasanya rakyat kita ini duduk di seluruh negara, ceruk rantau negeri, bukan semua daerah ataupun kawasan yang mempunyai Bank Simpanan Nasional. Apakah langkah untuk mengatasi ketiadaan bank ini bagi tujuan tuntutan dan sebagainya? Terima kasih.

Datuk Chua Tee Yong: Terima kasih atas soalan tambahan yang telah dikemukakan oleh Yang Berhormat Senator. Dari segi pelaksanaan, perbezaan di antara SKK atau i-BR1M. Untuk i-BR1M, kita semua sedia maklum tahu bahawa dari segi manfaat yang diberi, dari segi kes kematian adalah RM1,000. Di bawah SKK ia adalah sama. Akan tetapi, perbezaan yang ketara adalah di bawah i-BR1M, warga emas sebatang kara adalah tidak layak untuk mendapat, boleh dikatakan manfaat atau boleh dikatakan kadar kematian pembayaran sebanyak RM1,000. Akan tetapi, di bawah SKK ini, mereka adalah layak jikalau mereka menulis waris dalam borang tersebut.

Pada masa sekarang, kita sedang mengemaskinikan data-data dan semua penerima-penerima BR1M sebanyak tujuh juta ini akan menerima surat yang telah dikirimkan dua minggu lepas daripada Kementerian Kewangan dan di dalam surat tersebut juga terdapat borang di mana dalam borang tersebut terdapatlah satu ruang iaitu dipanggil sebagai bahagian C yang menulis dalam skim khairat kematian perlu diisi – boleh dikatakan waris.

Dari segi penyampaian kadar kematian ini dari segi RM1,000 dari BSN, selain daripada BSN, juga terdapatlah dari segi rangkaian-rangkaian di mana jikalau terdapat kerjasama dengan boleh dikatakan pejabat-pejabat *post office*, kita juga sedang melihat dari segi untuk meningkatkan cara-cara menyampaikan SKK ini. Sekian, terima kasih.

Tan Sri Mohd Ali bin Mohd Rustam: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Saya ada dua soalan. Pertama, berapakah dapat diselamatkan dalam nilai ringgit apabila kerajaan menukar daripada bantuan takaful kepada bantuan khairat? Saya percaya ini satu tindakan yang amat baik ya kerana dapat menyelamatkan banyak wang negara.

Kedua, adakah BR1M ada cadangan untuk bekerjasama dengan bantuan kebajikan oleh Kementerian Kebajikan? Ini kerana saya melihat banyak penerima BR1M tidak layak dan ini telah membazirkan wang yang diberi kepada mereka sedangkan ramai juga di kalangan penduduk miskin seperti ibu tunggal, orang kurang upaya yang patut mendapat bantuan bulanan, katalah RM300 atau RM400 tetapi mereka tidak menerimanya. Saya fikir golongan ini lebih layak diberi. Oleh sebab itu, pada ketika ini banyak permohonan lebih kurang 500 atau 600 ribu memohon bantuan kebajikan tetapi tak terima. Yang dapat sekarang dalam 500 ribu. Jumlah diberi setahun dalam RM1.3 bilion. Jadi kalau kita tambah lagi setengah juta orang penerima kebajikan, tambah RM1.3 bilion lagi. Sedangkan BR1M kita terpaksa belanja RM4 bilion lebih.

Jadi soalan saya tadi yang kedua ialah apakah BR1M akan bekerjasama dengan Jabatan Kebajikan bagi memberi bantuan kebajikan yang lebih baik kepada mereka yang patut menerima bantuan kebajikan bulanan? Terima kasih.

Datuk Chua Tee Yong: Terima kasih atas soalan tambahan daripada Yang Berhormat Tan Sri Senator. Mengenai amaun yang boleh dijimatkan, sebenarnya mengikut data kita sekarang, kerana sebelum akhir tahun, yang kita telah membayar premium kepada syarikat-

syarikat takaful adalah sebanyak RM197 juta. Pada masa sekarang, yang mendapat tuntutan sehingga sekarang adalah sebanyak RM52 juta.

Akan tetapi, kita harus sedia maklum bahawa tuntutan sekarang adalah untuk 16,000 orang yang telah mengemukakan tuntutan tetapi yang sebenarnya layak mendapat i-BR1M adalah sebanyak 24,000. Maka, terdapat 8,000 lagi yang belum mengemukakan tuntutan mereka. Mereka boleh mengemukakan tuntutan mereka – tarikh tamat adalah 31 Mac 2015.

Maka dari segi penjimatan, sebenarnya apabila kerajaan menggunakan Skim Khairat Kematian ini, kita menjangka terdapat lagi lebih banyak tuntutan yang akan diterima kerana pada tahun 2014 ini, untuk skim i-BR1M ini, mereka yang merupakan warga emas sebatang kara adalah tidak layak. Akan tetapi, dengan adanya SKK ini, maka mereka akan menjadi layak. Dari segi jumlah amaun yang boleh dijimatkan, saya tiadalah sebenarnya amaun yang dapat dipastikan kerana terdapat banyak lagi dari segi tuntutan dan juga amaun yang belum boleh ditentukan.

Akan tetapi, kita yakin dengan penggunaan Skim Khairat Kematian (SKK) ini, tentu ia akan menjimatkan kerana kita tidak perlu membayar insurans premium kepada takaful. Sebagai contoh, seperti yang kita sekarang tahu bahawa apabila kita membeli insurans, kadang-kadang kalau kita tidak membuat tuntutan, yang untung adalah syarikat insurans.

Nombor dua, dari segi skim kebajikan dan juga skim dari segi BR1M ini, sebenarnya BR1M tujuannya adalah untuk kerajaan menukar daripada subsidi secara *blanket* kepada *targeted subsidy*. Maka, tujuan asal BR1M dilaksanakan adalah untuk menolong rakyat dengan penggunaan *direct grant* supaya boleh dikatakan subsidi yang ingin diberi dapat dikurangkan ketirisan.

Sebenarnya yang memohon BR1M untuk tahun 2014 sebagai contoh, terdapat permohonan sehingga lapan juta, tetapi akhirnya yang telah diluluskan adalah tujuh juta. Ini adalah kerana kita sentiasa menapis penerima-penerima BR1M di mana terdapat juga kes yang ada terima pada tahun 2013 tetapi tahun 2014 dia tidak terima kerana isunya apabila dari segi pihak kementerian mendapat tahu bahawa mereka sebenarnya tidak layak, maka pada tahun 2014, mereka tidak akan diberikan kelayakan melalui BR1M.

Dari segi Jabatan Kebajikan, wang yang disampaikan adalah khususnya untuk menolong rakyat-rakyat yang layak di mana mereka memerlukan bantuan kerana mereka adalah di bawah paras garis kemiskinan. Maka, sama ada BR1M dengan Jabatan Kebajikan dapat bekerjasama, ini adalah sesuatu yang harus dikaji.

Dari segi Jabatan Kebajikan, saya akan menyampaikan mesej daripada Tan Sri yang mengatakan memang terdapat yang layak yang tidak mendapat bantuan tersebut. Saya yakin kalau Yang Berhormat Senator Tan Sri mengemukakan secara spesifik isu-isu dari segi mereka yang layak yang tidak dapat menerima, tentu Jabatan Kebajikan akan menolong. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Selesailah sudah soalan-soalan lisan kita pada hari ini.

[Masa untuk Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG MALAYSIAN AIRLINE SYSTEM BERHAD (PENTADBIRAN) 2014

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

11.48 pg.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Abdul Wahid Omar]: *Bismillahi Rahmani Rahim.* Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan, "Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014 untuk mengadakan undang-undang khas bagi maksud pentadbiran Malaysian Airline System Berhad (MAS), syarikat subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang membekalkan barangan atau menjalankan perkhidmatan atau kedua-duanya yang penting bagi pengendalian MAS, pelantikan seorang pentadbir dengan kuasa untuk mentadbir dan menguruskan MAS, syarikat subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang membekalkan barangan atau menjalankan perkhidmatan atau kedua-duanya; untuk mengadakan peruntukan bagi penubuhan suatu entiti baru yang akan menggantikan MAS sebagai syarikat penerbangan nasional; dan untuk mengadakan peruntukan bagi perkara yang berkaitan", dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, undang-undang khas ini adalah dikehendaki demi kepentingan awam untuk memastikan perkhidmatan udara oleh MAS sebagai syarikat penerbangan nasional diteruskan dan jaringan perhubungan yang berterusan. Ada dua rasional utama mengapa rang undang-undang ini diperlukan.

Pertamanya, MAS memainkan peranan yang luas dalam pembangunan dan sosioekonomi Malaysia. MAS sebagai syarikat penerbangan negara adalah sebuah syarikat strategik yang penting dan berperanan dalam menyediakan sambungan antarabangsa dan domestik negara dan dengan itu menyumbang ke arah pembangunan negara dan sosioekonomi.

■1150

Kajian telah menunjukkan bahawa MAS menyumbang dalam anggaran RM6.9 bilion setahun iaitu lebih kurang 0.9% daripada jumlah KDNK ataupun GDP Malaysia dan industri penerbangan adalah di antara pengganda ekonomi yang tertinggi sehingga 12 kali ganda.

Keduanya adalah berkenaan situasi semasa MAS, susulan kejadian MH370 dan MH17 yang memerlukan respons yang menyeluruh ataupun holistik. MAS kini dalam keadaan kekurangan kewangan selepas mencatatkan kerugian bersih terkumpul sebanyak RM4.1 bilion untuk tahun 2011 hingga tahun 2013 dan kerugian bersih sebanyak RM748 juta bagi tempoh enam bulan pertama tahun ini. Ini telah diburukkan lagi dengan kejadian MH370 dan MH17.

Mengikuti laporan yang telah dikeluarkan oleh MAS sendiri minggu lepas, mereka telah mencatat kerugian sebanyak RM576 juta untuk suku tahun ketiga sahaja. Ini telah menyebabkan kerugian untuk sembilan bulan pertama tahun ini, meningkat kepada RM1.32 bilion. Memandangkan kepentingan perkhidmatan MAS dalam pembangunan Malaysia, pembetulan secara holistik dalam menangani keadaan ini adalah amat penting. Untuk itu perundangan ini adalah satu-satunya cara yang paling berkesan dan cepat untuk mentadbir dan menguruskan MAS, subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang membekalkan barangan atau perkhidmatan atau kedua-duanya yang penting untuk pengendalian syarikat penerbangan nasional ini tanpa gangguan terhadap operasinya.

Rang undang-undang ini juga bertujuan untuk menubuhkan satu entiti baru yang dikenali sebagai Malaysian Airline Berhad dengan model perniagaan yang baru yang mana adalah kritikal bagi memastikan kelangsungan, keuntungan dan daya maju. Seterusnya Malaysian Airline Berhad akan mengambil alih perniagaan, harta, hak tanggungan dan hal ehwal tertentu MAS. Rang undang-undang ini memperuntukkan antara lain suatu mekanisme yang berkesan, cekap dan lancar untuk meminda hak perniagaan, harta, hak tanggungan dan hal ehwal MAS kepada Malaysian Airline Berhad.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini mempunyai enam bahagian merangkumi 36 fasal termasuk satu jadual. Bahagian I iaitu fasal 1 hingga 3, akta yang dicadangkan ini bertujuan untuk mengadakan perkara permulaan. Akta ini terpakai selama tempoh lima tahun atau sehingga Malaysian Airline Berhad disenaraikan dan sahamnya diniagakan di pasaran Bursa Malaysia mengikut mana-mana yang lebih awal. Ini adalah selaras dengan matlamat akta yang dicadangkan untuk memperuntukkan langkah-langkah sementara bagi memastikan perkhidmatan udara yang penting dan jaringan perhubungan ke Malaysia, dari Malaysia serta dalam Malaysia oleh MAS tidak terganggu.

Selanjutnya Menteri diberi kuasa untuk menetapkan pemberhentian yang lebih awal bagi akta ini jika matlamat akta yang dicadangkan ini tercapai lebih awal. Sekiranya tempoh pemakaian akta hendak dilanjutkan maka cadangan pelanjutan tersebut perlulah dibentangkan di Parlimen untuk dibahaskan dan diluluskan.

Bahagian II iaitu fasal 4 hingga 17 mengandungi peruntukan berhubung dengan peletakan MAS, syarikat subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang kini disebut sebagai syarikat yang ditadbir. Kesan dan jangka masa pentadbiran serta perkara berkaitan lain yang berhubung dengan pelantikan, kelayakan kuasa dan fungsi pentadbir. Tertakluk kepada persetujuan Menteri yang ditakrifkan sebagai Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, mana-mana pemegang saham MAS atau Lembaga Pengarah MAS boleh melalui resolusi menempatkan syarikat yang ditadbir di bawah pentadbiran.

Seterusnya pemegang saham MAS ataupun Lembaga Pengarah MAS tersebut, dirujuk sebagai pelantik mempunyai kuasa untuk melantik pentadbir. Pentadbiran syarikat yang ditadbir

akan bermula daripada tarikh pelantikan pentadbir dan berakhir apabila pentadbiran itu ditamatkan oleh pentadbir atau ditamatkan oleh pelantik.

Fasal 5 hingga fasal 11 memperuntukkan pelantikan pentadbir, fungsi dan kuasa pentadbir serta kesan-kesan pelantikan pentadbir. Seorang pentadbir hendaklah merupakan seorang yang sebenar ataupun *natural person* telah bersetuju dengan pelantikan tersebut itu dan merupakan seorang juru audit syarikat yang diiktiraf di bawah Akta Syarikat 1965 atau seseorang yang berupaya untuk menjalankan tugas pentadbir bagi memastikan pentadbir berupaya untuk melaksanakan fungsi dan kuasanya dengan bebas. Mana-mana pihak yang mempunyai kepentingan dalam syarikat yang ditadbir tidak boleh dilantik sebagai pentadbir.

Dalam hal ini, pihak yang mempunyai kepentingan dalam syarikat yang ditadbir termasuklah mana-mana pihak yang merupakan penerima gadai janji mana-mana harta syarikat yang ditadbir atau mempunyai pemegangan saham secara langsung atau tidak langsung dalam syarikat yang ditadbir atau seseorang secara langsung atau tidak langsung mempunyai kepentingan dalam apa-apa kontrak atau perkiraan untuk membekalkan barangan atau perkhidmatan kepada syarikat yang ditadbir atau seorang juru audit syarikat yang ditadbir atau seorang pegawai syarikat yang ditadbir. Pentadbir berfungsi untuk menjalankan dan menguruskan perniagaan, hal ehwal dan pengendalian syarikat yang ditadbir termasuklah mengambil alih semua kuasa yang diberikan kepada pengarah dan menjalankan fungsi pegawai syarikat yang ditadbir.

Fasal 12 memperuntukkan suatu moratorium yang menghalang permulaan atau penerusan langkah-langkah atau tindakan undang-undang tertentu terhadap syarikat yang ditadbir apabila pentadbir dilantik. Moratorium yang ditetapkan itu akan memastikan bahawa pentadbiran syarikat yang ditadbir boleh dijalankan dengan berkesan dan tanpa gangguan. Walau bagaimanapun, moratorium ini tidak terpakai bagi apa-apa prosiding sivil atau jenayah yang diambil oleh badan kawal selia terhadap syarikat yang ditadbir. Jangka masa moratorium adalah selama 12 bulan daripada tarikh pentadbir dilantik melainkan pentadbiran ditamatkan terlebih dahulu. Tempoh moratorium juga boleh dilanjutkan oleh Menteri sekali sahaja bagi tempoh tidak lebih daripada 12 bulan jika Menteri berpuas hati bahawa terdapat hal keadaan yang mewajarkan pelanjutan tersebut.

Fasal 14 adalah berhubung dengan perkhidmatan peralihan. Fasal ini memperuntukkan bahawa seseorang yang terikat di bawah satu kontrak atau mempunyai obligasi untuk membekalkan barangan atau perkhidmatan atau kedua-duanya kepada syarikat yang ditadbir, mempunyai obligasi di bawah undang-undang untuk membekalkan barangan ataupun perkhidmatan atau kedua-duanya kepada Malaysian Airline Berhad dan syarikat subsidiarinya jika dikehendaki oleh pentadbir.

Kegagalan orang itu membekalkan barangan atau perkhidmatan atau kedua-duanya kepada Malaysian Airline Berhad dan syarikat subsidiarinya akan membolehkan Malaysian Airline Berhad dan syarikat subsidiarinya mendapatkan daripada orang itu apa-apa kos yang dilakukan

atau ganti rugi bagi apa-apa kerugian yang ditanggung. Fasal ini bertujuan untuk memastikan perkhidmatan yang berterusan kepada Malaysian Airline Berhad dan syarikat subsidiarinya.

Bahagian III iaitu fasal 17 hingga 22 memperuntukkan pentadbiran syarikat yang ditadbir oleh pentadbir termasuklah pelantikan penasihat bebas, kelayakan penasihat bebas keputusan yang berhubungan dengan cadangan yang disediakan oleh pentadbir dan pelaksanaan cadangan.

Pentadbir mempunyai kuasa sama ada untuk berunding semula terma dan syarat mana-mana kontrak atau perjanjian syarikat yang ditadbir atau menyediakan suatu cadangan berkenaan dengan syarikat yang ditadbir atau membuat kedua-dua rundingan semula dan menyediakan cadangan. Cadangan itu boleh memperuntukkan bagi pemindahan apa-apa harta perniagaan atau tanggungan syarikat yang ditadbir dengan cara peletakan hak di bawah Bahagian V atau mengikut undang-undang yang berkaitan yang terpakai.

Penasihat bebas boleh dilantik oleh pelantik untuk menyemak cadangan yang disediakan oleh pentadbir. Bagi memastikan kesaksamaan dan semakan yang objektif terhadap cadangan pentadbir, penasihat bebas hendaklah tidak mempunyai apa-apa kepentingan dalam syarikat yang ditadbir dan Malaysian Airline Berhad.

Pelantik hendaklah mempertimbangkan cadangan pentadbir bersama dengan laporan penasihat bebas dan jika pelantik meluluskan cadangan itu, cadangan itu hendaklah dilaksanakan mengikut termannya. Walau bagaimanapun, jika pelantik menolak cadangan itu, pelantik boleh mengarahkan pentadbir supaya mengkaji semula cadangan itu atau menyediakan cadangan yang baru atau menamatkan pentadbiran syarikat yang ditadbir.

Bahagian IV, fasal 23 hingga 28 memperuntukkan berhubung penubuhan dan matlamat Malaysian Airline Berhad serta perkara-perkara berkaitan pekerja syarikat yang ditadbir. Selaras dengan tujuan akta ini, Malaysian Airline Berhad yang ditubuhkan akan mengendalikan syarikat penerbangan nasional Malaysia sebagai suatu perusahaan komersial.

■1200

Malaysia Airlines Berhad juga boleh menjalankan perniagaan lain sebagaimana yang difikirkan patut oleh Lembaga Pengarah Malaysia Airlines Berhad.

Malaysia Airlines Berhad mengikut budi bicaranya boleh menawarkan pekerjaan kepada mana-mana pekerja syarikat yang ditadbir berdasarkan terma dan syarat yang ditentukan oleh Malaysia Airlines Berhad. Walau bagaimanapun, tawaran pekerjaan itu tidak dibuat atas kapasiti Malaysia Airlines Berhad sebagai syarikat pengganti, pemegang secara hak atau penerima pindahan atau majikan pengganti bagi syarikat yang ditadbir.

Oleh itu, Malaysia Airlines Berhad tidak bertanggung ke atas apa-apa kewajipan syarikat yang ditadbir berhubung dengan apa-apa pelan persaraan atau pelan manfaat pasca pekerjaan pekerja atau bekas pekerja syarikat yang ditadbir atau bagi apa-apa wang yang kena dibayar kepada mana-mana syarikat-syarikat yang ditadbir sebelum Malaysia Airlines Berhad menjadi majikan.

Fasal 26 mengadakan peruntukan bagi kuasa Malaysia Airlines Berhad untuk mengenakan kaedah-kaedah kerja, tata kelakuan dan peraturan-peraturan selaras dengan undang-undang yang terpakai.

Fasal 27 menyatakan kehendak dan tatacara bagi apa-apa perbincangan atau rundingan antara Malaysia Airlines Berhad dengan kesatuan sekerja dan persatuan yang ditubuhkan. Fasal ini memperuntukkan semua perkara yang dibincangkan atau dirundingkan di antara Malaysia Airlines Berhad dengan kesatuan pekerja atau persatuan hendaklah dibuat melalui mesyuarat dan semua kesatuan sekerja dan persatuan hendaklah diwakili sewajarnya dalam mesyuarat itu.

Notis 14 hari hendaklah diberi kepada kesatuan sekerja dan persatuan untuk memanggil mesyuarat bagi memperuntukkan tempoh masa yang munasabah bagi tujuan mesyuarat. Ketidakhadiran mana-mana kesatuan sekerja atau persatuan hendaklah menyebabkan penangguhan mesyuarat itu. Apabila mesyuarat yang ditangguhkan itu bersidang semula, keputusan yang dibuat secara bersama oleh mereka yang hadir pada mesyuarat yang ditangguhkan itu dengan Malaysia Airlines Berhad hendaklah sah dan mengikat Malaysia Airlines Berhad dan semua kesatuan sekerja dan persatuan. Tujuan mesyuarat adalah untuk memastikan ketelusan berhubung isu atau perkara yang dibincangkan dan kesaksamaan kepada semua pihak.

Fasal 28 mengadakan peruntukan bagi perkara yang berhubung dengan atau memberi kesan kepada produktiviti atau penggunaan tenaga pekerja dengan berkesan dalam Malaysia Airlines Berhad adalah tidak termasuk sebagai perkara-perkara yang boleh dirundingkan di bawah fasal 27. Malaysia Airlines Berhad hendaklah menentukan perkara yang berhubungan dengan pencarian sumber manusia dan penggunaan tenaga kerja, penilaian pekerja, kelayakan cuti, waktu bekerja, penjadualan kerja termasuk had masa penerbangan dan tempoh tugas penerbangan. Dalam membuat penentuan tersebut, Malaysia Airlines Berhad hendaklah mematuhi segala undang-undang dan standard antarabangsa yang terpakai.

Bahagian V, fasal 29 dan 30 memperuntukkan berhubung peletakan hak ataupun harta tanggungan syarikat yang ditadbir di bawah akta yang dicadangkan.

Bahagian VI, fasal 31 hingga 36 memperuntukkan peruntukan am akta seperti pemakaian akta lain, tanggungan rugi bagi pentadbir, kekebalan, had atas pemberian perintah mahkamah dan kesahan transaksi.

Fasal 31 mengecualikan pemakaian seksyen 132E, Akta Syarikat 1965 ke atas MAS dan Malaysia Airlines Berhad. Seksyen 132E, Akta Syarikat 1965 ini memperuntukkan kelulusan pemegang saham adalah dikehendaki bagi transaksi pihak berhubungan ataupun *related party transaction* dan pengecualian seksyen 132E adalah diperlukan dalam transaksi pihak berhubungan MAS dan Malaysia Airlines Berhad kerana terdapat kemungkinan tidak ada pemegang saham yang lain untuk meluluskan ketetapan pemegang saham yang diperlukan. Ini berikutan seksyen 132E mengecualikan pihak berhubungan ataupun *related party* daripada mengundi.

Fasal 31 memperuntukkan pentadbir, pelantik atau mana-mana orang lain berhak untuk mendapatkan tanggung rugi daripada harta syarikat yang ditadbir berkenaan dengan kos perbelanjaan yang dilakukan dan kemudahan kredit yang diberikan kepada syarikat yang ditadbir semasa pentadbiran syarikat yang ditadbir. Hak tanggung rugi tersebut hendaklah dibayar mendahului ataupun *paid in priority*, dengan izin, semua hutang yang bercagar dan tidak bercagar ataupun *secured and unsecured debts*, dengan izin.

Fasal 34 memperuntukkan tiada tindakan guaman, pendakwaan atau apa-apa juga prosiding boleh dibawa terhadap Menteri, pelantik, pentadbir, penasihat bebas, mana-mana pegawai yang berkhidmat dengan pelantik atau penasihat bebas, mana-mana orang lain yang bertindak di sisi undang-undang bagi pihak pelantik, pentadbir dan penasihat bebas dengan syarat perbuatan ataupun perkara itu dibuat dengan suci hati ataupun *in good faith*, dengan izin, dan dalam menjalankan apa-apa kuasa dan menunaikan apa-apa kewajipan yang diberikan di bawah akta yang dicadangkan.

Jadual memperuntukkan tentang peletakan hak dan pemindahan harta dan tanggungan syarikat yang ditadbir kepada Malaysia Airlines Berhad dan penerima pindahan dinamakan dalam cadangan itu dan menyatakan kesan peletakan hak tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali adalah sangat penting untuk ditekankan bahawa rang undang-undang ini tidak akan melibatkan kerajaan dalam apa-apa perbelanjaan wang tambahan. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Ada sesiapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan [Dato' Seri Ahmad Bashah bin Md. Hanipah]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk mengadakan undang-undang khas bagi pentadbiran Malaysian Airline System Berhad, syarikat subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang membekalkan barangan atau menjalankan perkhidmatan atau kedua-duanya yang penting bagi pengendalian Malaysian Airline System Berhad dan pelantikan seorang pentadbir dengan kuasa untuk mentadbir dan juga menguruskan Malaysian Airline System Berhad, syarikat subsidiari milik sepenuhnya dan syarikat subsidiari milik separanya yang membekalkan barangan atau menjalankan perkhidmatan atau kedua-duanya; untuk mengadakan peruntukan bagi menubuhkan suatu entiti baru yang akan menggantikan Malaysian Airlines System Berhad sebagai syarikat penerbangan nasional; dan untuk mengadakan peruntukan bagi perkara yang berkaitan, dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Sebelum Yang Berhormat semua bahaskan saya minta kerjasama untuk mengemukakan nama-nama yang berhasrat untuk membahaskan peruntukan bekalan ini. Sekarang saya mulakan dengan pertama sekali Yang Berhormat Syed Shahir.

12.07 tgh.

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahi Rahmani Rahim*. Rang undang-undang ini dibentang di Dewan Rakyat pada 26 November yang lalu dan dibentang di sini pada 2 Disember. Cuma saya ingin menyatakan Tuan Yang di-Pertua bahawa kita tidak mempunyai masa banyak untuk mengkaji sebuah rang undang-undang ini. Saya bertanya kepada rakan-rakan kita hanya bertemu dengan rang undang-undang ini semalam. Walau bagaimanapun ianya tidak boleh kita biarkan begitu sahaja kerana ini menyentuh kepentingan umum bukan sahaja kepentingan kerajaan tetapi kepentingan rakyat yang mana sebahagian daripada rakyat itu ialah pekerja.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri yakni di bawah fasal 3 tafsiran, di mana biasanya kalau sesebuah undang-undang ada tafsiran yang disebut dalam konteks ini mengenai pekerja. Saya telah melihat bahawa tidak ada tafsiran mengenai pekerja walaupun dalam rang undang-undang ini banyak sekali perkara yang menyentuh kepentingan para pekerja. Tidak ada. Saya mohon Yang Berhormat Menteri untuk menjelaskan mengapa hal sedemikian tidak dimasukkan dalam tafsiran tersebut.

Perkara kedua Tuan Yang di-Pertua adalah mengenai seksyen 14. Seksyen 14 atau fasal 14 berhubung dengan perkhidmatan peralihan.

■1210

Di mana fasal 14 ini menyebut kalau dalam teks bahasa Inggeris, dengan izin, "*Any person is under a contract or obligation to provide goods or services or both if retain...*" Jadi, ertinya, perkhidmatan itu pada fahaman kita ialah termasuk pekerja yang memberi khidmat, bukan hanya syarikat-syarikat atau kontraktor-kontraktor. Dalam kata lain, adakah misalnya pekerja-pekerja ini akan dikekalkan sebab ada suku kata '*retain*' yang disebut dalam fasal 14 ini?

Kita maklum bahawa syarikat penerbangan Malaysia Airlines yang ada sekarang ini menggaji kurang lebih 20,000 orang pekerja dan pegawai. Daripada pengarah, juruterbang, kapten, pengurus dan sebagainya, ada 20,000. Soalnya ialah, apakah akan terjadi kepada sejumlah 20,000 ini? Adakah mereka ini akan dikekalkan atau tidak? Kalau menurut apa yang kita difahamkan bahawa ¼ daripada pekerja-pekerja dan pegawai-pegawai ini akan diberhentikan. Ertinya, daripada 20,000 tinggal 16,000.

Apakah benar? Saya mohon Yang Berhormat Menteri menjawab, apakah benar pertanyaan ini? Kalau benar, apakah tanggungjawab syarikat yang akan mengambil alih MAS atau Malaysian Airline System yang ada sekarang ini sebab berdasarkan kepada apa yang di bentang oleh Yang Berhormat Menteri tadi, Malaysia Airlines Berhad (MAB) merupakan satu entiti baru. Dengan izin, *a new entity* dan ia tidak merupakan apa yang disebut dalam bahasa Inggeris dengan izin, "*Assignee or transferee or a successor employer...*" di bawah klausa ataupun fasal 26.

Kalau demikian halnya, bagaimana dengan perjanjian kolektif yang sedia ada yang ditandatangani oleh syarikat penerbangan Malaysia Airlines dengan kesatuan-kesatuan dan

persatuan-persatuan yang sedia ada? Tidakkah ini bercanggah dengan seksyen 17 Akta Perhubungan Perusahaan 1967? Ini kerana Akta Perhubungan Perusahaan 1967 seksyen 17 menyatakan dengan izin:

“Effect of collective agreement.

17(1) A collective agreement which has been taken cognizance of by the Court shall be deemed to be an award and shall be binding on —

(a) the parties to the agreement including in any case where a party is a trade union of employers, all members of the trade union to whom the agreement relates and their successors, assignees or transferees; and”

Ini dalam undang-undang yang ada sekarang ini. Sedangkan di bawah fasal 26 ini adalah sebaliknya. Tuan Yang di-Pertua, memang biasanya kita dengar bahawa pekerja adalah aset negara. Ini selalu kita dengar yang disebut daripada Perdana Menteri, Menteri dan sebagainya, pemimpin-pemimpin dan tokoh-tokoh menyebut bahawa pekerja adalah aset negara. Namun dalam hal ini nampaknya, ia tidak diterjemahkan sedemikian.

Tuan Yang di-Pertua, fasal 26 ini juga menyebut bahawa antara lain pentadbir tidak boleh dinamakan sebagai pihak dalam apa juga tuntutan termasuk tuntutan yang dibuat di bawah Akta Perhubungan Perusahaan 1967, Akta Pekerja atau *Employment Acts 1955, Sabah Labour Ordinance 1950, Sarawak Labour Ordinance 1952* dan Akta Kesatuan Sekerja 1959.

Ertinya, kalau sekarang ini ada kes-kes yang masih tertangguh di mahkamah sama ada di Mahkamah Perusahaan mahupun di mahkamah-mahkamah yang lain, jika dilulus rang undang-undang ini, ia tidak mengikat apa yang akan diputuskan oleh mahkamah. Misalnya Tuan Yang di-Pertua, katalah seorang pekerja dipecat. Dia telah memfailkan kes di bawah seksyen 20 Akta Perhubungan Perusahaan 1967. Menteri di bawah seksyen 20(6) menghantar kes ini ke mahkamah. Mahkamah membicarakan kes tersebut.

Semasa perbicaraan, perkara itu masih belum selesai. Pada masa yang sama kita meluluskan rang undang-undang ini. Apa akan berlaku kepada kes tersebut? Katalah dibuktikan bahawa pengurusan atau majikan bersalah dalam memecat beliau dan mahkamah mengatakan bahawa *“Untuk itu, maka saudara akan dapat pampasan sekian-sekian”*. Dalam hal ini, di bawah fasal 26, mengikut fahaman saya, ia tidak akan mengikat. Jadi apa makna *award* itu atau penghakiman itu? Ia menjadi *paper judgment* sahaja dengan izin, menjadi satu kertas yang diputuskan tetapi tidak dapat dilaksanakan kalau mengikut apa yang ada dalam klausa ini atau fasal ini.

Tuan Yang di-Pertua, begitu juga dengan kes-kes yang lain. Misalnya kes yang dibawa di bawah seksyen 69 Akta Kerja 1955 berhubung dengan kontrak perkhidmatan.

Dato’ Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Saya minta mencelah ini. Boleh?

Tuan Yang di-Pertua: Silakan.

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak minta pandangan daripada Yang Berhormat sebab di sini, syarikat MAS ini memang sudah kerugian besar dan jika kerajaan tidak masuk dan membuat sesuatu, kemungkinan besar syarikat ini boleh bankrap.

Tentang kes mahkamah ini, kalau bukan MAS, kalau apa-apa syarikat lain, kalau seseorang itu dapat satu kertas *award* itu tetapi kalau syarikat itu sudah hendak bankrap, seorang pekerja itu dia boleh dapat apa? Kalau kita biarkan MAS dan MAS bankrap, bolehkah pekerja-pekerja ini dapat apa-apa daripada MAS atau cadangan kerajaan ini mempunyai sedikit kaveat tetapi memberi proteksi kepada kebanyakan pekerja-pekerja MAS? Apakah pendapat Yang Berhormat tentang ini?

■1220

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Terima kasih pada sahabat saya. Sebenarnya kes-kes yang dibawa ke mahkamah dan sekiranya kes-kes tersebut dimenangi oleh pekerja ia tidak akan membankrapkan syarikat, pertama.

Keduanya ialah memang dalam apa keadaan sekali pun, MAS syarikat penerbangan ini merupakan syarikat penerbangan nasional. Ia berbeza dengan syarikat-syarikat swasta yang lain. Jadi maknanya sementara kita mengalu-alukan bahawa syarikat penerbangan nasional ini terus kekal, di masa yang sama kita tidak boleh menafikan hak pekerja sebagai rakyat. Mereka juga ada hak. Apakah ertinya oleh kerana dia lambat sedikit atau kesnya didengar kemudian daripada tarikh kelulusan rang undang-undang ini maka dia terpaksa menerima akibatnya? Saya berpendapat...

Dato' Lim Nget Yoon: Boleh beri laluan? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan.

Dato' Lim Nget Yoon: Kalau saya tidak silap pada krisis ekonomi yang berlaku di Malaysia, jadi semua bank, banyak-banyak bank *merged* dan ramai pekerja bank telah *diretrench* dan mereka dapat *retrenchment*. Jadi dengan *retrenchment* itu, mereka mungkin boleh *start business* kecil kah dan mereka juga boleh dapat kerja yang lain. Kalau semua bank tidak *merge* pada masa itu, semua bank *bankruptcy* yang bekerja di semua bank itu dapat *zero*. Jadi yang sekarang, kita tidak boleh – sebelum pelaksanaan...

Tuan Yang di-Pertua: Akta.

Dato' Lim Nget Yoon: Akta ini, kita sudah *too passive* atasnya. Apa pandangan?

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Saya katakan tadi Tuan Yang di-Pertua bahawa kita bukan menolak. Saya bercakap mengenai hak dan perlindungan. Memang benar, kalau dalam keadaan krisis bukan hanya dalam bank. Malah dalam industri lain sejak tahun 1974 apabila berlaku krisis minyak. Tahun 1986, 1987, 1997, 1998 siapa yang pergi dahulu? Pekerja. Akan tetapi persoalannya ialah apabila berlaku sedemikian, pampasan diberi kepada pekerja dan wakil mereka dirunding, itu poin dia.

Akan tetapi dalam konteks ini, kalau dibaca betul pentadbir dan pelantik itu kita kena teliti betul, kerana ini soal pertanggungjawaban. Kalau misalnya pentadbir mengatakan saya tidak ada urusan dengan saudara, ini urusan baru. Jadi bagaimana? Sedangkan khidmat pekerja ini sejak mungkin 20 – 25 tahun dan sebagainya. Itu poin saya. Saya tidak menyatakan, oh! kita kena macam mana pun mesti kita dahului dulu hal ini, tidak. *Protection*, perlindungan dan ini soal hak. Apa makna kalau misalnya mereka tidak dapat menjalankan haknya? Sedangkan dia berkhidmat dan dia tidak ada pilihan lain.

Tuan Yang di-Pertua, kalau jumlah itu 6,000 didarab dengan 2 bersamaan 12,000. Darab dengan 3, 18,000. Itu satu andaian. Erti katalah dia berkahwin dan ada satu anak, ertinya 18,000 orang akan kehilangan punca pendapatan.

Tuan Yang di-Pertua, kerana dalam fasal 25 menyatakan bahawa Malaysia Airlines Berhad boleh dengan budi bicaranya menawarkan pekerjaan kepada sesiapa juga selepas daripada tawaran ini. Itu yang disebut, dan dalam Bahasa Inggeris dengan izin, dia kata, "*Malaysia Airlines Berhad may, in its sole discretion, offer employment to any person who immediately before the date of that offer is in the employment or service of the Administered Companies on such terms and conditions as the Malaysia Airlines Berhad may determine.*"

Maknanya dengan budi bicara dia, dia hendak ambil atau tidak ambil itu hak dia. Kita tidak boleh kata *no*. Oleh sebab saya adalah anggota kesatuan. Kesatuan saya ada *agreement* dengan majikan. Maka oleh kerana itu selesaikan ini dahulu, tidak. Dalam konteks ini, tidak ada. Kalau mengikut faham fasal 25 ini.

Maka oleh kerana itu, Tuan Yang di-Pertua, saya merasakan bahawa harus dilihat perkara ini. Ini kerana kita tidak boleh menafikan bahawa sumbangan para pekerja ini terhadap syarikat penerbangan yang kita ada adalah besar.

Tuan Yang di-Pertua, walaupun tadi disebut oleh Yang Berhormat Menteri fasal 28, yakni mengenai mesyuarat dengan kesatuan-kesatuan dan persatuan-persatuan. Pada andaiannya bahawa kesatuan-kesatuan dan persatuan-persatuan adalah yang sedia ada sekarang ini, tidak. Ia tidak begitu. Oleh sebab kalau dilihat dalam fasal 28 ini menyebut,

"Semua perkara yang hendak dibincangkan atau dirundingkan antara Malaysia Airlines Berhad dengan:

(a) mana-mana kesatuan kerja yang diiktiraf".

Maknanya *duly recognized* mengikut Akta Perhubungan Perusahaan 1967 dan Akta Kesatuan Pekerja 1959. Kalau misalnya pihak majikan memikirkan dia tidak mahu mengiktiraf, maka entiti kesatuan itu memang tidak ada. Saya ingin menarik perhatian bahawa sesuai dengan apa yang disebut dalam fasal 28 ini iaitu mengikut Akta Perhubungan Perusahaan 1967 secara khususnya seksyen 9, yang bercakap mengenai pengiktirafan kesatuan, yang ada sekarang ini.

Undang-undang yang ada sekarang ini menyatakan bahawa, "*Sesebuah kesatuan sekerja hendaklah diberi – menuntut pengiktirafan daripada majikan untuk membolehkan kesatuan*

tersebut mengadakan perundingan bagi perjanjian kolektif seperti mana yang terdapat dalam seksyen 12, seksyen 13, seksyen 17 dan sebagainya". Akan tetapi kalau misalnya majikan mengatakan tidak, saya tidak mahu memberi pengiktirafan, dan kita bercakap mengenai *period* atau tempoh masa lima tahun. Maka apakah pada penghujung tahun kelima itu barulah proses pengiktirafan itu selesai. Sedangkan banyak perkara lain yang sangat perlu diberikan perhatian.

Oleh yang demikian Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan kepada hujahan dan *concern*, kepedulian kami dalam hal ini. Kita mohon supaya dilihat semula perkara-perkara tersebut. Ini kerana yang sangat penting adalah soal *protection* tadi.

■1230

Kita selalu bercakap mengenai Perlembagaan Persekutuan. Dalam Perlembagaan Persekutuan selain daripada hak negeri, hak negara, hak rakyat juga ada di bawah Perlembagaan Persekutuan. Saya masih ingat sebuah penghakiman yang dibuat oleh seorang hakim yang sangat terkenal di India yang menyatakan bahawa apabila pekerja dipecat di India dan hilang pekerjaannya, ini seperti dia dijatuhkan hukuman gantung. Ertinya, dia hilang punca pendapatan. Kesimpulannya Tuan Yang di-Pertua, saya mohon pihak Menteri melihat semula perkara ini secara serius dan memberikan perhatian dan pertimbangan kerana 20,000 ini atau 14,000 ini atau 6,000 ini adalah rakyat Malaysia yang perlu kepada perlindungan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Saya harap Ahli Yang Berhormat yang lain pun kalau boleh membuat sesuatu kajian macam itu baik dibentangkan, itulah pendapat beliau berkaitan dengan akta ini dan pemahaman amat penting. Sekarang saya mempersilakan Yang Berhormat Dato' Mohd. Suhaimi.

12.31 tgh.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: *Assalamualaikum warahmatullaahitaala wabarakaatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, di dalam membahas Rang Undang-undang Malaysian Airlines ini amatlah menjadi satu perkara yang emosi bagi saya. Ini kerana MAS inilah penerbangan pertama yang membawa saya ke luar negara dari Alor Setar pergi ke Kuala Lumpur, daripada Kuala Lumpur terus ke kota London untuk belajar. Pada masa itu, walaupun kita menjadi pelajar di sana tetapi tidak pernah mendengar perkara-perkara songsang tentang MAS. Teringat saya pada ketika itu MAS menjadi satu kebanggaan rakyat Malaysia yang mana saya rasa pada ketika ini rakyat Malaysia tidak mahu berbincang, berhubung dengan *Malaysian Airlines System*. Sebentar tadi Yang Berhormat Menteri menyatakan bahawa tahun 2011, kerugian MAS adalah sebanyak RM4 bilion.

Saya membaca walaupun mendapat nota ini semalam. Semalam menghabiskan masa walaupun dalam bilik air, membaca dan faham sedikit sebanyak rang undang-undang ini yang saya rasa, saya terima rang undang-undang ini. Akan tetapi masalahnya, apa yang berlaku kepada MAS pada ketika ini patut dikaji. Saya faham pelantikan pentadbir, moratorium dan sebagainya. Saya

juga bersetuju dengan Senator iaitu sahabat saya yang bercakap dengan begitu panjang berhubung dengan kakitangan MAS. Kadang-kadang apabila kita berjumpa dengan kakitangan MAS, mereka sendiri mengatakan kesedihan mereka kepada kita. Kata mereka, semasa MAS pada zaman kebanggaan, bonus kepada mereka di tahap yang sama. Akan tetapi apabila MAS berada dalam kecelakaan, merekalah orang yang pertama yang terpaksa meninggalkan pekerjaan mereka. Akan tetapi saya percaya Yang Berhormat, tidaklah seperti India. Kalau berhenti kerja pun, saya ingat di Malaysia ini tidak seperti India, *insya-Allah* kerja-kerja lain masih lagi bercambah.

Saya hendak melihat ke dalam perjalanan MAS itu. Semalam saya *WhatsApps* kepada rakan-rakan saya, saya kata pada hari ini akan dibahaskan rang undang-undang MAS. Akan tetapi apa yang mereka hantar kepada saya amat menakutkan, tidak menyentuh langsung bahagian undang-undang. Kata mereka buatlah undang-undang apa sekali pun, kalau MAS itu tidak berubah pentadbirannya, maka undang-undang ini hanya undang-undang sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, agak menarik komen-komen mereka. Salah seorang daripada sahabat menceritakan kepada saya, malah berlaku sendiri kepada saya. Bagaimana susahnyanya hendak mendapat *seat* ataupun kerusi di dalam penerbangan-penerbangan sama ada di dalam negeri atau pun di luar negeri. Saya pernah berlaku pada suatu ketika hendak membeli tiket, jawapan yang diberikan MAS, sudah penuh. Akan tetapi bila kita naik menduduki *economy class* yang mana kita cuba hendak masuk ke *business class*, kita lihat kerusi kosong begitu banyak. Jika kerusi kosong yang begitu banyak, maka siapakah yang menanggung kerugian ini?

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, berhenti sekejap, sekejap saja Yang Berhormat. Saya ingin mengalu-alukan kehadiran rombongan dekan profesor dan tenaga akademik dari Universitas Andalas, Padang, Indonesia yang baru saja masuk ke galeri Dewan Negara ini. Selamat datang ke Malaysia, khususnya dalam sesi soal jawab Dewan Negara Parlimen Malaysia. Teruskan Yang Berhormat.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, selamat datang bapak-bapak. Saya katakan tadi bahawa apabila kita naik kapal terbang, kita melihat sendiri kerusi-kerusi yang kosong dan jawapan yang diberikan oleh *ticketing officer*, sudah penuh. Kadang-kadang jawapan yang menyakitkan hati kita lagi, tidak dapat hendak menyediakan makanan, kalau Dato' naik juga, katanya tidak ada makanan. Itu pun kadang-kadang kita kata tidak mengapalah, makanan tidak adapun tidak mengapalah, kita akan naik juga. Ada biskut-biskut kering pun bagilah. Begitu sekali sayangnya kita kepada MAS untuk hendak memenuhi kerusi-kerusi atau pun hendak memenuhi cita rasa kita untuk terbang bersama MAS.

Tuan Yang di-Pertua, satu lagi yang turut di maklumkan kepada saya, ada yang membuat perbandingan. Salah seorang rakan, *former Minister*, sekarang ini dia tidak naik lagi sudah MAS dari Sarawak. Menyatakan kepada saya, beliau sekarang ini *travel* dengan Emirates Airlines. Katanya, walaupun dia sanggup bayar tiket MAS yang di antara RM22,000 hingga ke RM26,000

katanya harga, dia masih sanggup. Emirates hanya *offer* antara RM12,000 ke RM16,000. Akan tetapi ketika ini beliau meninggalkan MAS kerana katanya, bila dia naik Emirates ini, *managemya* sendiri yang menelefon beliau dan kini menjadi sahabat baik. Bertanya khabar selepas pulang ke Malaysia sama ada servis yang diberikan baik ataupun tidak. Berlaku kepada saya sendiri, semasa di Dubai menaiki Emirates dan *flight delay*, dengan izin, ada pegawai daripada Emirates yang menelefon mengatakan *flight delay* selama dua jam. Tuan boleh datang lewat ataupun datang ke *lounge* kami untuk bersama-sama menikmati makanan juadah di dalam *lounge* mereka. Kalau MAS, sepanjang yang saya naik MAS, tidak pernah ada pegawai walaupun kita ini ahli *Enrich Platinum* sekali pun tidak pernah mereka memanggil kita, memaklumkan kepada kita, bertanya khabar kepada kita.

■1240

Apatah lagi menyediakan kuih pada hari jadi kita semasa menaiki kapal terbang. 14 April saya pernah naik *Emirates*, hari jadi saya. *Masya-Allah* Tuan Yang di-Pertua, kek, saya pun tidak sangka, isteri saya pun tidak sangka, anak-anak saya pun tidak sangka. Seolah-olah saya berada di dalam restoran. Semuanya bangun menyanyikan lagu *Happy Birthday To You*. Ini yang membuatkan saya kurang yakin dengan *service* yang diberikan oleh MAS.

Dato' Dr. Firdaus bin Haji Abdullah: Boleh celah sikit. Boleh celah sikit Yang Berhormat. Dato'.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Sila.

Dato' Dr. Firdaus bin Haji Abdullah: Saya hendak tahu saja, bila Yang Berhormat Dato' dapat layanan hadiah hari jadi seperti yang Yang Berhormat Dato' kata itu, adakah Yang Berhormat Dato' memberitahu lebih awal ataupun mereka tahu sendiri? Saya tanyakan begitu supaya saya dan penumpang-penumpang lain akan mendapat peluang yang sama seperti Yang Berhormat Dato'. Apa akan jadi kalau umpamanya yang meraikan hari jadi itu bukan kita tapi pasangan kita, anak kita. Jadi soalan saya adakah mereka tahu secara automatik atau Yang Berhormat Dato' beritahu untuk manfaat rakan-rakan yang lain. Terima kasih.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Tuan Yang di-Pertua, rekod kita ini ada bersama mereka. Contoh kalau kita *Enrich Members*, dia tahu segala rekod mengenai kita. Begitu juga dengan *Emirates* kerana saya *Member of Emirates Star Alliance*. Jadi mereka tahu hari jadi saya sebab itu ada kuih. Mungkin saya *handsome* sikit ataupun muda sikit daripada sahabat saya Yang Berhormat Dato' Dr. Firdaus. Mereka berminat agaknya.

Diteruskan Tuan Yang di-Pertua, dalam *WhatsApp* yang dapat daripada seorang Tan Sri yang mengepalai sebuah syarikat yang besar, konglomerat yang besar, dia menyatakan syarikatnya menghabiskan sebanyak RM10 juta setiap tahun menaiki penerbangan MAS kerana polisi syarikat hendak membantu penerbangan Malaysia dan beliau berkata setiap kompelin yang diberikan oleh beliau sendiri, kata beliau Yang Berhormat Dato' Sri Idris Jala, Azmil, Ahmad Jauhari, semuanya dihantar. Memang surat itu berbalas tapi hanya daripada *special officer*

yang menyatakan kami menerima cadangan dan kompelin tersebut. Tapi beliau berkata, selepas itu beliau menaiki, perkara yang sama juga berlaku. Beliau juga menyatakan kepada saya oleh kerana makanan di dalam MAS itu terlalu sedap, dia selalu minta makan *Maggi mi* di dalam penerbangan tersebut. Katanya *Maggi mi* lebih sedap daripada makanan yang disediakan.

Tuan Yang di-Pertua, kalau dibandingkan MAS *business class*, contoh ke London dengan harga RM22,000 ke RM26,000 manakala *Oman, Qatar dan Emirates* hanya di antara RM11,000 dan RM16,000. Saya percaya dan saya yakin sekiranya MAS tidak bertindak apabila syarikat baru mengambil alih maka perkara yang sama akan berlaku. Ada juga yang menyatakan bahawa tayangan-tayangan *movie* di dalam MAS adalah tayangan-tayangan *movie* yang ditunjukkan semasa zaman P.Ramlee. Tuan Yang di-Pertua, ini berlaku kepada saya dua minggu lepas semasa saya ke *Guang Zhou, China*. *Movie* nya yang telah ditunjuk lebih kurang tiga tahun lepas, baru hendak ditunjuk di dalam MAS.

Tuan Yang di-Pertua, ini kalau kita lihat dari segi makanan, *services* dan sebagainya, seorang sahabat saya daripada Amerika selalu ke Malaysia. Beliau sanggup mengambil SIA daripada Los Angeles ke Singapore, Singapore ke Malaysia. Saya bertanya kepada sahabat saya kenapa tidak mengambil MAS sedangkan mesyuaratnya di Kuala Lumpur, kenapa mesti ke Singapura dulu sedangkan *Malaysian hospitality* juga sama. Kadang-kadang mengatasi SIA pada satu ketika dulu. Jawab beliau, walaupun kecil, remeh, katanya dalam *Malaysian Airline* dia *serve* Pepsi. Saya minum Coca Cola. Pepsi dan Coca Cola menjadi isu besar kepada pelanggan-pelanggan daripada Amerika dan juga daripada Eropah kerana mereka ini, kalau tuan-tuan ada sahabat daripada Amerika ataupun daripada England dan sebagainya, mereka ini tidak minum Pepsi. *Coke Light, Diet Coke*.

Ini yang menjadi minuman kegemaran mereka selain daripada kita bercakap soal *beverages* lain, minuman-minuman kesukaan mereka. Yang kita mendengar ada cadangan-cadangan supaya jangan disediakan minuman-minuman keras dalam kapal terbang. Tapi minuman-minuman yang tidak keras ini yang mustahak supaya ianya juga dapat dinilai oleh orang-orang daripada luar negara. Saya tidak faham kenapa, apa masalahnya hendak masukkan Coca Cola dengan Pepsi kedua-duanya sekali di dalam penerbangan tersebut. Mungkin Pak Menteri kita dapat memberi penerangan berhubung dengan perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga melihat dalam rang undang-undang ini bahawa pelantikan pentadbiran dan sebagainya, kemungkinan syarikat baru akan mengambil alih MAS. Saya hendak minta kepada Bapak Menteri, walaupun kita menyerah kepada Khazanah Nasional untuk menentukan *partner* ataupun rakan kongsi yang baru untuk hendak mengambil alih MAS ini. Mari kita lihat sejenak bagaimana kapal terbang ataupun sistem-sistem lain seperti *Alitalia* yang juga *national carrier of Italy*. *Aer Lingus* contohnya, *national carrier of Ireland*, Air Serbia dan mereka ini telah diambil alih oleh *Etihad* dan *Etihad* telah pun memulihkan mereka ini.

Apa salahnya kalau kerajaan juga berbincang dengan pihak *Etihad* kerana mereka telah memulihkan setakat yang saya baca lima *airline* yang hendak ditutup dan mereka ini juga adalah *national carrier*. Saya sebutkan tadi *Alitalia*, *Aer Lingus*, *Air Serbia*, *Virgin Australia* yang *private* dan *Richard Branson* juga bersama-sama juga dengan *Etihad* dan *Air Berlin* yang dulu Singapore juga mempunyai saham di dalamnya. Namun keseluruhan pentadbiran dan juga kakitangan-kakitangan ataupun *reduce work force* ini dibuat dengan secara teliti, dengan secara *detail* tanpa rakyat-rakyat Itali, rakyat-rakyat Serbia dan juga *Ireland* protes berhubung dengan pengambilalihan ini.

Satu lagi Tuan Yang di-Pertua, berhubung dengan pelantikan yang hendak dibuat. Dengan izin *we still respect to* Datuk Ahmad Jauhari. Saya menyatakan bahawa Datuk Ahmad Jauhari bukan tidak layak tapi tidak kena tempatnya diletakkan di dalam *Malaysian Airline System* ini. Kalau letak untuk menjaga IPP, kemungkinan beliau akan menjadi seorang yang boleh dibanggakan. Cuba kita lihat sistem penerbangan yang lain. Bagaimana pemilihan mereka kepada pentadbir-pentadbir ataupun CEO-CEO yang dilantik. CEO *Qatar Airways*, namanya Akbar Al Baker. Rakyat Qatar, umurnya lebih kurang saya.

■1250

Sebelum menjadi CEO Qatar, beliau adalah Pengarah Eksekutif Qatar Airways Holiday, *Qatar Aviation Services*, *Qatar Duty Free Company*, *Doha International Airport*, *Internal Media Services*, *Qatar Aircraft Catering Company* dan Ahli Pengarah IATA, *International Air Transport Association*. Ini latar belakang beliau sebelum beliau dilantik menjadi *CEO of Qatar Airways*.

Kita tengok lagi CEO Etihad. James Hogan namanya. Warganegara Australia. Sebelum menjadi CEO Etihad, beliau memegang jawatan sebagai Eksekutif Kanan *The British Midland International*, Pengarah Pemasaran Hertz, Ahli Lembaga Pengarah Rangkaian Hotel Forte dan CEO Gulf Air selama empat tahun.

Tengok lagi CEO Emirates, Sir Timothy Charles Clark, warganegara British yang lahir di Aruba. Sebelum menjadi CEO, beliau adalah Eksekutif Syarikat Penerbangan British Caledonian, Gulf Air dan kemudian bersama Emirates sebagai Ketua Jabatan Perancangan dan beliau juga pernah menjadi Pengarah Urusan SriLankan Airlines dari tahun 2003 dan juga menjadi Presiden kemudian dilantik menjadi CEO Emirates.

Akhir sekali, mungkin kita ambil contoh yang terdekat, *CEO Singapore International Airlines*, Choon Phong Goh. Sejak 1 Januari 2011, Goh mendaki tangga kejayaan demi kejayaan sebagai seorang yang mahir. Sebelum dilantik ke jawatan ini, beliau adalah Eksekutif Naib Presiden Pemasaran dan Jualan SIA, Presiden SIA Kargo, Presiden Silkair bagi jawatan-jawatan lain juga di dalam SIA yang terlalu banyak hendak ditulis.

Daripada empat contoh ini Tuan Yang di-Pertua, eloklah kalau Khazanah Nasional ingin mengambil CEO untuk MAS, ambillah orang yang tahu untuk menjalankan perniagaan ini.

Satu lagi Tuan Yang di-Pertua, kita juga melihat banyak sangat campur tangan daripada orang-orang yang menjadi tokoh-tokoh besar di dalam menentukan syarikat-syarikat milik MAS. Ada yang bertanya kepada saya, bagaimana Emirates dapat memberi satu suasana yang baik dalam sistem penerbangan mereka. Rupa-rupanya bila saya buat kajian, Emirates mempunyai anak syarikat yang begitu banyak dari segi hartanah, perhotelan dan lain-lain, dan semua anak-anak syarikat ini memberi keuntungan besar yang di *contribute*, dengan izin, kepada Emirates Holdings.

Akan tetapi kalau kita lihat MAS, contoh satu cukuplah, kita ambil MAS Catering yang mana kita dengar semua *is an open secret*, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, 25 tahun kita terpaksa - saya ingat MAS bankrap dulu pun kita tak habis lagi hendak bayar dengan MAS Catering ini. Dua puluh lima tahun dengan bayaran RM240 juta, MAS beli telur ayam RM3, *masya-Allah*, kita beli *in bulk*, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, tetapi kenapa harga menjadi begitu? Betullah Chef Wan kata, nasi lemak yang dimakan dalam MAS itu, tak mahulah saya sebut apa yang Chef Wan kata, tetapi beratlah, berat.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak menghabiskan perbincangan saya ini dengan menyatakan bahawa rakan-rakan kita di dalam KWSP, KWAP, Lembaga Urusan Tabung Haji, Tabung Angkatan Tentera, PNB, semuanya bercakap sebab *investment* yang dilakukan oleh syarikat-syarikat ini tidak ke mana. Jadi saya hendak mencadangkan supaya Yang Berhormat Menteri perhatikanlah. Walaupun akta ini dibuat, akta ini boleh mengukuhkan lagi tetapi seperti mana yang saya katakan awal tadi, akta akan tinggal akta, rang undang-undang akan tinggal rang undang-undang jika MAS masih lagi di tahap yang sama.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat, bagus. Sekarang saya mempersilakan Yang Berhormat Datuk Yahaya bin Mat Ghani. Silakan Yang Berhormat.

12.55 tgh.

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh*, salam sejahtera dan salam 1Malaysia. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana diberi kesempatan kepada saya untuk turut sama membahaskan Rang Undang-undang Malaysian Airline System (MAS).

Tuan Yang di-Pertua, kalau kita membicarakan soal MAS, rakyat di luar sana sudah tentu meruntun jiwanya, rakyat di luar sana sudah tentu merasa sedih dengan perkara-perkara yang berlaku ke atas MAS hari ini. Daripada bertahun-tahun lamanya, MAS mengalami kerugian yang amat besar yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Menteri sebentar tadi, tahun lepas sahaja RM4 bilion lebih kurang.

Tidak kesudahan dengan itu, MAS juga mengalami malapetaka yang amat dahsyat yang tidak sesiapa menduga pun dalam soal ini. Yang pertamanya, kehilangan pesawat MAS MH370

yang kita tidak tahu sampai hari ini di mana kuburnya. Yang kedua, pesawat MAS MH17 telah ditembak dan keseluruhan penumpang, anak-anak kapal terkorban yang sudah tentu memilukan kita.

Tuan Yang di-Pertua, akhir-akhir ini, maruah MAS agak tercalar. Di pandangan mata rakyat, seperti mana yang digambarkan oleh sahabat kita sebentar tadi, MAS memang sudah tidak ada kewibawaannya.

Justeru itu, sebagai syarikat penerbangan negara, syarikat penerbangan nasional yang menjadi harapan kepada seluruh rakyat dalam negara kita, ia mesti difikirkan untuk kita sama-sama berusaha untuk memulihkan prestasi MAS hari ini. Seharusnya kita dalam tindakan kita, kita kena bertekad Tuan Yang di-Pertua bahawa kita mesti kembalikan maruah negara kita. Penerbangan nasional kita, MAS adalah satu maruah negara kita yang menjadi harapan, impian kepada seluruh rakyat jelata.

Ini kerana dalam hal ini, saya hendak mempersoalkan...

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Yang Berhormat, Yang Berhormat berhenti sekejap Yang Berhormat. Saya ingin mengalu-alukan bahawa bersama-sama kita di Dewan yang mulia ini ialah delegasi *Islamic Consultative Assembly Parliament of Islamic Republic of Iran* yang diketuai oleh Honorable Musa Gan Zafar Abadi dari *Judicial and Legal Commission* dan delegasi seramai enam orang anggota [*Tepuk*] Kepada Honorable Musa Gan Zafar dan delegasi, Dewan ini mengalu-alukan kehadiran mereka ke Dewan yang mulia ini. Terima kasih [*Tepuk*]

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Ini kerana dalam hal ini, saya hendak sentuh soal pentadbiran ataupun pengurusan MAS yang menjadi titik tolak kepada kita untuk kita melihat kejayaan MAS untuk masa-masa akan datang. Dalam untuk melantik...

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, kerana masa menunjukkan tepat jam 1 petang, maka saya tangguhkan Dewan ini dan akan sambung semula pada jam 2.30 petang nanti, Yang Berhormat boleh sambung. Sekian, terima kasih.

[Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.00 petang.]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Timbalan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat]

2.32 ptg.

Timbalan Yang di-Pertua: Baiklah kita sambung balik dengan Yang Berhormat Datuk Yahaya bin Mat Ghani. Pagi tadi empat minit Yang Berhormat? Sekarang ada beberapa minit lagi? Saya bagi Yang Berhormat 10 minit lagi ya.

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Saya ikut arahan Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Bagus itu. Terima kasih.

2.32 ptg.

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak sambung soal perbahasan saya sebentar tadi sebelum *lunch*. Saya dengan izin, saya hendak sentul soal yang tertinggal sebentar tadi soal pentadbiran ataupun pengurusan MAS. Oleh sebab kalau kita lihat, kalau kita hendak kembalikan kecemerlangan Malaysia Airlines System (MAS), sudah tentulah pentadbiran atau pengurusan di dalam MAS itu sendiri mesti diubah, mesti kena buat sesuatu. Kita harus memandang serius dalam soal ini. Lantikan pentadbiran, lantikan pengurusan yang dibuat kepada yang benar-benar layak.

Saya bukan kata selama ini yang mentadbir, yang menguruskan MAS tidak layak. Akan tetapi kita kena lihat, kerajaan harus lihat lebih mendalam soal ini sebab kita tidak mahu apabila seseorang pengurus atau pentadbir itu datang untuk mencatat keuntungan MAS dengan kita menjual harta benda yang ada pada MAS. Ini berlaku di dalam syarikat penerbangan nasional kita. Apabila kita lihat satu tahun itu rugi, berbilion-bilion, berjuta-juta rugi untuk menaikkan imej kononnya akhirnya kita menjual aset yang ada pada MAS. Itu yang pertama.

Keduanya, kita juga melihat ada isu-isu yang berkaitan dengan kesatuan sekerja, *union* di sana dan juga soal penstrukturan semula MAS. Payah hendak sebut sedikit, lidah keras. Tuan Yang di-Pertua, kita rasa tidak berpuas hati dan para pekerja yang bekerja dengan MAS, saya diberitahu oleh Yang Berhormat Senator sebentar tadi, lebih kurang 20,000 orang pekerja MAS yang ada sekarang. Kalau dibuat *retrench* ataupun dibuang kerana hendak memberi kelegaan dan kelapangan kepada MAS, lebih kurang tinggal dalam 16,000. Kita lihat, mereka di luar sana pekerja-pekerja MAS yang ada hari ini merasa bimbang dan takut, apakah jaminan kepada mereka dari segi pampasan, berbagai-bagai yang menjadikan mereka yang bekerja dengan MAS hari ini merasa tidak selesa Tuan Yang di-Pertua. Dalam isu ini, saya kira elok kita mencadangkan bahawa kerajaan ataupun pengurusan MAS, kerajaan lebih tepat untuk menubuhkan pasukan khas bagi mengatasi masalah para pekerja yang kita tidak tahu apa nasib mereka akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, antara isu-isu lain yang perlu saya bangkitkan di sini adalah antaranya persaingan antara syarikat-syarikat penerbangan. Tawaran kapasiti penumpang-penumpang berlebihan tetapi pertumbuhan penumpang agak sedikit, agak kecil disebabkan dasar pemberian lesen untuk penerbangan domestik baru seperti banyak penerbangan domestik baru yang diberi lesen dan ia menjadi satu cabaran kepada MAS hari ini.

Seterusnya cabaran Dasar Langit Terbuka ASEAN 2015, impak kepada perniagaan MAS, persaingan lebih terbuka, lebih hebat dan ada di kalangan syarikat-syarikat penerbangan luar negara menjadikan KLIA sebagai tempat persinggahan destinasi kepada mereka. Ini juga saya kira sedikit sebanyak menjejaskan daripada segi keuntungan yang akan diperolehi pihak penerbangan nasional kita.

Tuan Yang di-Pertua, MAS *insya-Allah* mungkin memandangkan saham yang terbesar di dalam Malaysia Airlines System kita adalah daripada Khazanah Nasional. Sudah tentulah saya percaya Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kita sudah tentu akan menyerahkan kepada Khazanah Malaysia untuk menilai antara siapa yang layak untuk menerajui MAS akan datang.

Mutakhir ini Tuan Yang di-Pertua, kita lihat berbagai-bagai *proposal* yang diajukan kepada Khazanah Nasional waima berjumpa PM sendiri pun ada tetapi kita tidak tahu status mereka. Penting kita tanya kepada mereka, ada rakan-rakan saya di luar sana berjumpa dan tanya kepada mereka. Hendak mentadbir MAS, hendak mengambil pengurusan MAS duit ada atau tidak? Itu pun dia tidak boleh hendak jawab. *Guarantomya* di mana, jaminannya di mana? Tidak ada. Jadi saya melihat perkara ini harus diteliti secara lebih detil, lebih mendalam supaya perkara-perkara yang berlaku hari ini tidak berlaku pada masa akan datang.

■1440

Satu lagi saya lihat Tuan Yang di-Pertua, soal yang dibangkitkan oleh sahabat saya sebentar tadi. Soal catering yang ditandatangani, MoU selama 25 tahun. Sahabat saya kata tadi satu *crate* telur pun, sebiji telur RM3. Kalau beli satu *crate* telur, tak sampai pun RM3 saya kira. Ini perkara harus dilihat dan saya melihat perjanjian itu melibatkan lebih kurang antara catering BAC dengan MAS melibatkan RM6.25 bilion selama 25 tahun dan ini harus diberi kajian semula.

Kita lihat kita rata-rata dalam negara kita, rakyat Malaysia memang MAS menjadi *transport* utama kita untuk kita terbang ke luar negara dan sebagainya. Saya tidaklah sekerap sahabat saya tadi, sahabat saya tadi mungkin satu hari, dua tiga kali naik kapal terbang tetapi sungguh kita boleh lihat bagaimana servis yang diadakan di dalam kapal terbang itu sendiri, MAS itu sendiri amat teruk kadang-kadang. Jadi inilah yang harus kita beri perhatian.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: [*Bangun*]

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Ya, silakan.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: Yang Berhormat tadi mengatakan bahawa kos makanan yang tidak masuk akal. Apakah Yang Berhormat mencadangkan bahawa ada berlakunya penyelewengan dalam pengurusan MAS?

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Terima kasih Yang Berhormat Dato' Asyraf. Kita tidak boleh menuduh, kita tidak tahu. Soal ada penyelewengan ataupun tidak, itu mungkin Menteri boleh jawab. Kita tidak tahu, tetapi itulah keadaan sebenarnya. Daripada segi kontrak tender ataupun perjanjian yang dibuat amat tidak adil, berat sebelah. Tidak menguntungkan kita, tidak menguntungkan MAS itu sendiri. Jadi perkara ini Menteri yang bertanggungjawab harus melihat keadaan sebenarnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya nak tanya selepas ini apa strategi MAS sebenarnya. Apa strategi MAS? Mungkin ada strategi-strategi yang tertentu yang boleh mengembalikan kegembiraan rakyat Malaysia, yang boleh mengembalikan keuntungan kepada MAS untuk masa-masa akan datang.

Akhirnya Tuan Yang di-Pertua, kalau kita lihat penerbangan Brunei (Royal Brunei) ataupun penerbangan Arab Saudi (Saudi Air), sebelum kita terbang ada di antara *pilot* ataupun *co-pilot* membaca doa di dalam penerbangan. MAS tidak ada, MAS tidak baca doa pun, terus terbang sahaja. Ini antara elemen-elemen yang harus diberi perhatian. Keduanya Tuan Yang di-Pertua, soal pramugari MAS.

Kadang-kadang janganlah pakai mencolok mata sangat, pakailah yang tutup aurat, tak salah pun. Royal Brunei pakai tutup aurat, Arab Saudi pakai tutup aurat, tidak ada salah pun. Bukan itu yang orang nak tengok di dalam penerbangan kita. Kalau itulah, kalau pramugari tak payah pakai seluar, itu menjamin keuntungan kepada kita, mungkin kita boleh fikir. Ha, tetapi itu bukan menjamin keuntungan kepada kita. Yang menjamin keuntungan kepada kita adalah servis kita.

Dato' Dr. Johari bin Mat: Boleh mencelah?

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Boleh ustaz, tak ada masalah.

Dato' Dr. Johari bin Mat: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik dengan Datuk sebut tadi daripada segi tutup aurat itu. Saya lihat kalau ketika pergi ke Makkah bawa jemaah haji, pramugari kita memang tutup aurat tetapi kalau di penerbangan yang lain-lain, berbeza pula. Macam mana ini boleh terjadi? Terima kasih Datuk.

Datuk Yahaya bin Mat Ghani: Terima kasih ustaz, terima kasih Dato' Dr. Johari bin Mat. Itulah, kenapa masa membawa jemaah haji dia boleh juga tutup aurat. Pakai dengan baju kurung cantik, pakai dengan tudung, elok, manis dipandang tetapi apabila habis musim haji, habis orang balik haji, pergi haji balik habis, balik kepada pakaian lama, pakaian asal. Kadang-kadang, minta maaf cakaplah dalam Dewan ini. Kadang-kadang kita pun gerun tengok dengan pakai kebaya itu, ya Allah. Antara itulah, gerun dengan geram pun adalah kadang-kadang. *[Ketawa]* Jadi itulah, perkara-perkara yang hendak saya sampaikan.

Yang pertama, daripada segi krew wanita. Elok berpakaian lebih sopan daripada yang ada sekarang dan juga doa semasa penerbangan. Bukan apa, kita minta kepada Allah SWT supaya setiap perjalanan kita selamat pergi dan selamat kembali. Itu sahajalah lebih kurang perbincangan saya pada hari ini dan saya mohon menyokong Rang Undang-undang Malaysian Airline System dan terima kasih sekali lagi kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberi ruang dan peluang kepada saya. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang dah sebelah petang Yang Berhormat ya. Seterusnya saya ingin mempersilakan Yang Berhormat Datuk Chin Su Phin. Silakan Yang Berhormat.

2.47 ptg.

Datuk Chin Su Phin: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin turut serta dalam perbincangan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014. Seperti

mana yang kita tahu bahawa industri penerbangan ini memberi banyak faedah kepada negara. Salah satunya ialah memberi kebolehan sesuatu negara itu mengembangkan ekonomi dengan adanya industri penerbangan yang begitu efisien dalam sesebuah negara. Keduanya, industri ini menggalakkan *international investment* dalam sesebuah negara tersebut dan tidak lupa juga kita kepada industri pelancongan di mana industri penerbangan ini merupakan satu *key component* dalam menggalakkan industri pelancongan.

Tuan Yang di-Pertua, akan tetapi malangnya kalau kita lihat 10 tahun kebelakangan ini, kalau kita tengok *global airlines industry* ini telah berkembang begitu pesat sekali. *On average 7% last ten years*, dengan izin. Akan tetapi apa yang menyedihkan kita ini ialah ketika industri penerbangan ini meningkat begitu tinggi, 7%, mempunyai bilangan penumpang 1.5 bilion di seluruh dunia dalam industri ini tetapi MAS masih lagi dalam keadaan yang saya nampak terumbang ambing.

Perkara ini bukan pertama kali malah kita lihat berulang kali kerajaan melalui Khazanah terpaksa melihat semula kedudukan MAS ini sebagai menjaga maruah negara. Oleh sebab itu, faktor pertama dalam kita melihat penstrukturan MAS ini bagi saya ialah bagaimana pengurusan MAS dan juga khazanah dapat memastikan selepas kita buat *restructuring* ini, kita mempunyai pengurusan yang cekap. Ini kerana kita tidak mahu pengurusan-pengurusan yang hanya boleh memberi alasan. Kalau kita rugi, dia tuduh oleh sebab *union* ataupun staf ramai, sedangkan mereka lupa bahawa staf ini apabila hendak diambil bekerja adalah juga keputusan daripada pengurusan. Oleh sebab itu, saya hendaklah tekankan pengurusan ini sangat penting dalam *management*.

■1450

Tan Sri Dato' Seri Dr. Ibrahim Shah bin Abu Shah: Boleh saya mencelah?

Timbalan Yang di-Pertua: Silakan Yang Berhormat.

Tan Sri Dato' Seri Dr. Ibrahim Shah bin Abu Shah: Yang Berhormat, saya cuma hendak bertanya, apakah pandangan Yang Berhormat disebabkan masalah yang diterangkan tadi begitu banyak dari dahulu hingga sekarang berterusan. Apakah besar kemungkinan masalah adalah pengurusan dalaman MAS *mismanagement*, penyalahgunaan kuasa, ketirisan. Apakah itu mungkin berlaku kerana tidak ada sebab perkara-perkara itu berlaku kerana ianya dibantu oleh kerajaan tetapi masih berlaku tahun demi tahun hingga ke hari ini. Soalan saya, apakah berlakunya *mismanagement*, penyalahgunaan dan ketirisan dalam pengurusan MAS? Terima kasih.

Datuk Chin Su Pin: Terima kasih Yang Berhormat. Memang saya pun mahu tahu apa sebabnya pengurusan-pengurusan ini yang begitu lama tidak berubah, jadi kemungkinan kita salah memilih orang yang duduk di tempat itu. Ini kita hendak Yang Berhormat Menteri jawab juga nanti.

Kedua, kita juga hendak pengurusan yang bagus, ini bukan sahaja rugi kita tutup destinasi penerbangan antarabangsa. Bila kita rasa rugi sesuatu destinasi kita tutup akhirnya kita hendak

concentrate kepada destinasi yang untung, yang lama-kelamaan kita mengecilkan kita punya *economy of scale of doing business*, dengan izin. Kadang-kadang sesuatu industri itu dia mungkin rugi sekarang tetapi dalam masa tiga tahun akan datang dia kemungkinan akan untung.

Seterusnya, saya hendak bertanya dalam penyusunan semula ini. Saya minta Yang Berhormat Menteri tolong adakan perbincangan yang lebih serius dengan Khazanah Nasional Berhad berkenaan mereka yang hilang pekerjaan dalam penstrukturan MAS ini kelak. Saya berpendapat mungkin Khazanah Nasional boleh beri peluang-peluang pekerjaan dalam Khazanah Nasional Berhad ataupun di bawah anak syarikat Khazanah. Mungkin boleh melatih mereka untuk menceburi bidang kerja lain. Berikan latihan kepada mereka ataupun mereka mungkin hendak berniaga secara kecil-kecilan, bawa mereka dan berikan tanah kepada mereka untuk berniaga. Mereka telah banyak berkorban mungkin 10 atau 20 tahun dalam MAS. Saya harap Yang Berhormat Menteri dapat memberikan perhatian kepada isu ini.

Berbalik kepada perkara berkenaan pengurusan MAS, saya berpendapat CEO tidak semestinya *international*. Tidak semestinya orang itu datang dari luar negara. Kalau mereka ini datang dari luar negara tetapi dia kena berhadapan dengan 20,000 kakitangan yang mempunyai budaya yang berbeza dalam industri ini saya takut orang itu juga tidak boleh buat. Jadi, apa yang perlu kita buat ialah kita kena lihat berbagai-bagai aspek.

Cuba kita lihat banyak jalan mudah yang diambil sebahagian daripada pengurus-pengurus berkenaan, kita dalam organisasi seperti MAS sebelum ini apabila rugi jual aset. Apabila rugi *privatization division* yang ada. Saya sebenarnya hendak lihat bahawa sebenarnya dalam *airline industry* itu terutamanya dalam MAS sebenarnya portfolio yang cukup cantik. *Division* yang sedia ada mempunyai *track record* yang bagus, kakitangan yang mempunyai pengalaman yang bagus dan diakui oleh syarikat *airline* yang ada di seluruh negara.

Saya berharap agar pengurusan yang baru nanti dapat optimis kan sepenuhnya kepakaran yang telah sedia dan ada di dalam MAS ini. Saya rasa sampai di situ sahaja. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Dipersilakan seterusnya Yang Berhormat Dato' Khairudin bin Samad, silakan Yang Berhormat. Oh! Dia tidak ada dalam Dewan. Seterusnya Yang Berhormat Chong Sin Woon.

2.55 ptg.

Tuan Chong Sin Woon: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Membicarakan tentang MAS atau Malaysian Airline System Berhad. Saya tidak pasti sama ada selepas ini MAS itu akan ditukarkan kepada Malaysia Airlines Berhad (MAB), mungkin minta Yang Berhormat Menteri menjawab selepas ini. Memulakan perbahasan pada *bill* kali ini banyak telah dibincangkan oleh rakan-rakan saya maka saya ingin menanyakan satu soalan yang pada hari ini masih tidak lagi terjawab dan rakyat masih lagi bertanya-tanya tentang isu Tajudin Ramli yang telah mengadakan

satu *settlement* di luar mahkamah untuk menyelesaikan satu laporan yang menuduh Tajudin melakukan penyelewengan selepas mengambil alih MAS.

Pada 20 Mei tahun 2009, Shahari Sulaiman, Ketua Pengarah MAS Kargo diarahkan oleh pengurusan MAS untuk mengadakan satu laporan kepada SPRM yang menuduh Tajudin Ramli selepas mengambil alih MAS dalam tahun 1994, yang pada masa itu MAS mempunyai wang tunai sebanyak RM600 juta. Akan tetapi setelah beliau meninggalkan MAS, MAS telah mencatatkan jumlah kumulatif kerugian sebanyak RM8 bilion dan dituduh bahawa penyelewengan itu termasuk pembelian syarikat, pembelian hartanah, pembelian alat-alat di mana Tajudin sendiri mempunyai faedah di dalam perkara-perkara tersebut.

Hal ini dibawa ke dalam mahkamah dan hal ini sudah berlangsung selama 3 tahun tetapi selepas itu kerajaan campur tangan, satu penyelesaian di luar mahkamah dicapai dan perkara ini sudah mula reda. Hari ini MAS masih lagi mengalami satu kerugian yang besar sebelum mengalami insiden MH370 dan MH17, MAS sudah berada di dalam satu keadaan yang sangat merugikan. MAS adalah antara syarikat penerbangan yang rugi di dalam dunia ini, beberapa syarikat penerbangan. Majoriti syarikat penerbangan hari ini di seluruh dunia mencatatkan keuntungan sekurang-kurangnya 6% dan syarikat-syarikat penerbangan di Amerika Syarikat mencapai keuntungan sehingga 9% dan 10% tetapi MAS mencatat kerugian -4%.

Seperti mana yang diberikan tadi, *figure* atau jumlah yang diberikan oleh Yang Berhormat Menteri tadi antara tahun 2011 hingga 2013, MAS mengalami kerugian sebanyak RM4.1 bilion dan cuma untuk kuota kali ini enam bulan pertama 2014, kerugian sebanyak RM748 juta. Kerugian-kerugian seperti ini sebelum ini telah dikritik antaranya kerana MAS memilih penerbangan laluan ke tempat-tempat yang mewah seperti pergi ke Buenos Aires melalui Johannesburg, pergi ke New York melalui Stockholm...

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Boleh minta laluan? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik daripada apa Yang Berhormat katakan tadi. Salah satu daripada sebab MAS rugi banyak ialah kononnya pentadbiran daripada tertinggi memberitahu MAS supaya pergi ke tempat yang jauh-jauh, yang tidak mendapat keuntungan.

■1500

Jadi saya harap apabila kita menstrukturkan MAS sekali lagi saya harap tinggallah ini kepada pentadbiran MAS untuk menentukan di mana destinasi yang sepatutnya MAS pergi dan di mana destinasi yang sepatutnya MAS jangan pergi kerana tidak mendapat keuntungan. Apa pendapat Yang Berhormat?

Tuan Chong Sin Woon: Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri. Memang saya setuju sangat dengan pendapat Yang Berhormat Tan Sri. Di mana sudah tiba masanya kalau kita hendak menstrukturkan semula MAS menjadi satu penerbangan untuk kebanggaan nasional haruslah dilakukan secara *base on business* dengan izin dan bukannya campur tangan daripada

mana-mana pihak untuk mengarahkan supaya MAS terbang ke sini, terbang ke situ untuk kebanggaan ataupun muka semata-mata.

Akan tetapi haruslah melihat bahawa kerajaan telah beberapa kali memberikan bantuan kepada MAS dengan menggunakan wang dana rakyat. Kalau ini sekali lagi kita menggunakan bilion ringgit untuk menstrukturkan semula MAS, diharapkan selepas penstrukturkan kali ini biarlah MAS menjadi sebuah penerbangan berprestij yang berlandaskan perniagaan untuk mencapai status penerbangan nasional.

Bukan sahaja itu, MAS juga dikritik oleh *annalist* antarabangsa bahawa MAS adalah sebuah penerbangan yang tidak ada budaya untuk menjaga kos seperti mana yang banyak dibincangkan oleh kebanyakan rakan-rakan. Kita mempunyai bekalan kontrak makanan selama 25 tahun. Tidak masuk dalam fikiran biasa kenapa kita perlukan kontrak selama 25 tahun untuk memberikan bekalan makanan ke dalam kabin MAS. Bukan itu sahaja kita banyak mempunyai pengalaman. Saya mempunyai seorang jiran yang anaknya bekerja di dalam MAS. Balik ke rumah bersama dengan dia beg-beg kacang. Bawa balik ke rumah beri kepada jiran, beri kepada kawan.

Ambillah sebanyak yang mungkin. Macam mana? Dahulu kita nampak lagi barang-barang di dalam penggunaan di kabin boleh diguna pakai, dikeluarkan, diberikan dijual secara murah di pasaran. Maka ramai kawan, rakan kita bertanya sama ada wujud ketirisan sama ada wujud penyelewengan, mesti Menteri akan menjawab. Akan tetapi sudah di dalam fakta di muka hadapan kita penyelewengan yang sampai ke orang ramai mendapat bekalan makanan ataupun kacang-kacang seperti yang saya katakan tadi.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mungkin hendak bertanya kepada Yang Berhormat, apakah Yang Berhormat hendak mencadangkan supaya kerajaan dalam penstrukturkan semula ini menilai kembali semua kontrak yang berjangka masa lama ini agar dinilai semula bahkan mungkin dibuat kontrak yang baru.

Keduanya apakah implikasi undang-undang sekiranya berlaku perubahan kontrak-kontrak yang telah pun ditandatangani walaupun sudah 25 tahun dan sebagainya.

Tuan Chong Sin Woon: Terima kasih Yang Berhormat. Itulah kalau tidak silap saya kalau kita baca dalam bil, itulah yang akan dibentangkan di hadapan kita satu bil yang akan memberikan kuasa penuh kepada pentadbir untuk melakukan segala penstrukturkan yang diperlukan tanpa boleh dirujuk kepada mahkamah dan pentadbir ini diberikan kuasa sepenuhnya untuk menstrukturkan semula kontrak-kontrak sebelum ini.

Bill ini juga melihatkan bahawa yang akan mengambil alih pentadbiran itu bukanlah *successor for the MAS*. Jadi ia adalah satu entiti yang baru. Segala kontrak termasuk bekalan, kontrak dengan pekerja-pekerja semua tidak akan diiktiraf tetapi akan dibuatkan tawaran yang baru. Menteri akan menjawab secara *detail*. Itu antara sebab kenapa kita perlukan bil ini untuk membantu MAS mengadakan satu penstrukturkan yang sepenuhnya.

Kita juga melihat laporan *Financial Asia Week* yang menyatakan bahawa segala yang tidak terjadi di dalam MAS terjadi dalam AirAsia. Apa yang kurang dalam MAS berlaku di AirAsia. Malaysia mempunyai dua Airlines System yang masyhur. MAS merupakan antara *airlines* yang paling baik di dunia terpilih oleh pelanggan di dalam *cabin service, one of the best in the world*. Pada masa yang sama kita mempunyai satu bajet *airlines* AirAsia antara yang terbaik di dunia. Maka Malaysia mempunyai kepakaran mempunyai orang *talent* untuk kita mengatur untuk kita mengurus sebuah sistem penerbangan yang baik.

Tetapi kenapa satu *airlines system* yang begitu besar yang dimiliki oleh kerajaan tidak dapat berfungsi, tidak dapat bersaing dengan AirAsia yang merupakan satu syarikat kecil dahulu, cuma dua buah kapal terbang menjadi sebuah bajet *airlines* yang terbaik di antarabangsa. Itu perlu dilihat dan kita pernah, kerajaan pernah mengesyorkan bahawa MAS dan AirAsia *swap share* supaya kedua-dua penerbangan ini bekerjasama untuk meneroka pasaran yang lebih besar. Tetapi kerana desakan sesetengah pihak, ianya tidak terjadi. Saya berasa ini adalah satu masa yang baik kerajaan ataupun MAS dan AirAsia berbincang kerana destinasi-destinasi yang dilalui oleh MAS juga dilalui oleh AirAsia dan kadang-kadang AirAsia mengadakan masa laluan yang lebih baik.

Saya tidak faham kalau kita memilih penerbangan ke Taiwan contohnya, masa penerbangan lebih selesa kalau kita terbang dengan AirAsia dan bukannya MAS. Sesetengah destinasi apabila kita melihat masa penerbangan kenapa MAS memilih masa-masa yang tidak sesuai sama ada terlalu awal atau terlalu lewat tiba ke destinasi. Tetapi kontrak untuk mendarat di situ...

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Boleh mencelah sedikit lagi?

Tuan Chong Sin Woon: Boleh.

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Oleh sebab Yang Berhormat sebut berhubung dengan MAS dan juga AirAsia Airlines, kalau Yang Berhormat-Yang Berhormat ingat pada suatu ketika dahulu kerajaan ataupun kita telah *merge* ataupun dekat-dekat hendak *merge* di antara MAS dan AirAsia. Apa pandangan Yang Berhormat berhubung dengan masalah ini. Tidakkah kita boleh bertukar fikiran di antara Malaysia Airlines dan AirAsia, sebab seperti Yang Berhormat kata kepada saya Malaysia Airlines *still one of the best* dari segi *cabin service*. AirAsia adalah yang terunggul bukan sahaja di Asia, tetapi di seluruh dunia. Apa fikiran Yang Berhormat berhubung dengan mengapa kita tidak dapat *merge management* di antara MAS dengan AirAsia? Ini adakah politik ataupun sebab apa? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat ada dua minit lagi. Gulung. Kita masih ada 14 orang lagi yang hendak berucap.

Tuan Chong Sin Woon: Terima kasih Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua. Setahu saya apabila saya membaca laporan kegagalan *merge* antara dua *airlines* ini kerana desakan

union daripada MAS. Sebab selepas *merge swapnya* maka ia akan dikurangkan pekerjaan di dalam MAS dan itu adalah antara sebab kalau kita melihat permulaan penstrukturan MAS, 6000 pekerja akan diberhentikan dan itu adalah antara *indicator* yang menunjukkan bahawa salah satu sebab kepada kerugian yang besar MAS ini kerana pengambilan yang terlalu ramai staf-staf pekerjaan di dalam MAS Airlines.

Kalau tidak bukannya penstrukturan yang pertama dilakukan adalah *retrench* seramai 6,000 pekerja di dalam MAS. Antaranya kenapa dalam *bill* ini memberikan pentadbir kuasa yang mutlak seperti itu menunjukkan bahawa kita perlu melaksanakan penstrukturan semula pengambilan pekerja dan segala macam *benefit* yang ada untuk pekerja-pekerja MAS yang menunjukkan bahawa sebelum ini kita mempunyai kontrak ataupun *benefit* yang terlalu tidak munasabah untuk sesuatu *airlines* mencapai keuntungan.

■1510

Satu lagi isu yang ingin saya...

Timbalan Yang di-Pertua: Gulung Yang Berhormat ya.

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Boleh mencelah satu *point* sahaja Yang Berhormat.

Timbalan Yang di-Pertua: Cepat ya.

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Apa yang dikatakan *benefit* yang tidak munasabah itu apa?

Tuan Chong Sin Woon: Itu yang ingin saya dapatkan jawapan dari Menteri nanti selepas ini.

Timbalan Yang di-Pertua: Gulung Yang Berhormat ya, gulung.

Tuan Chong Sin Woon: Ya. Kita mempunyai lima tahun dalam Dewan ini untuk menstruktur semula MAS. Saya meminta kerajaan jangan mengambil masa lima tahun. Masa tidak menunggu kalau kita tengok *award* yang dimenangi oleh Syarikat MAS merupakan nombor ke-14 terbaik *cabin service* tahun 2013. Akan tetapi yang pertama, *the best cabin service* adalah dari kalau tidak silap saya Emirates yang melonjak dari 10 menjadi nombor satu. Semua *airline* di dunia ini sedang bersaing untuk memberikan satu *service* yang lebih baik *as compare to others*.

Saya tidak setuju dengan Yang Berhormat yang mengatakan bahawa kita kena tutup aurat, tidak boleh jual arak. Kalau macam itu lebih baik, itu bukanlah isunya dalam penstrukturan semula MAS sebab MAS bukanlah *airlines* untuk domestik tetapi satu, MAS adalah sebuah syarikat penerbangan yang terunggul di dunia yang memerlukan *service* kepada pelanggan antarabangsa. Itu pandangan saya. Sekian terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Seterusnya saya ingin mempersilakan Yang Berhormat Dato' Khairudin bin Samad sudah balik masuk Dewan. Silakan Yang Berhormat 15 minit ya Yang Berhormat.

3.12 ptg.

Dato' Khairudin bin Samad: *Bismillahi Rahmani Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi taala wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, nampak saya kena kayuh jugalah kali ini. Saya tertarik dengan isu MAS ini Tuan Yang di-Pertua, apatah lagi dikemukakan oleh Yang Berhormat Menteri tadi. Akan tetapi saya berpendapat, seharusnya sebelum kita duduk bincang dalam Dewan ini MAS kah, Menteri kah buat satu sesi sebelum ini. Jemput kita biar kita dengar di situ kita berbahas dahulu. Jadi kalau ada majlis seperti itu, kita senang. Ini kita hendak bercakap, kadang-kadang hendak menyentuh sesuatu perkara yang kita rasa panjang untuk kita bincangkan kerana MAS ini satu syarikat penerbangan negara yang kita perlu lihat betul-betul. Ini sebab banyak sangat masalah ini daripada dahulu.

MAS ini ada yang kenalnya sebagai mana ada sistem suatu ketika dahulu. MAS ini- sebab banyak sistemnya tidak betul. Saya juga berpendapat mungkin SPRM masuk dahulu melihat keadaannya baru kita duduk bincang dalam Dewan yang mulia ini. Ini kerana waktu kita bincang masalah MH370, saya pernah menyebut tentang penjualannya ataupun promosinya yang kurang baik, yang kapal terbang kosong.

Jadi hari ini kita hendak bincang soal akta yang ini maka kita hendak serahkan kepada – saya bersetuju hendak serahkan kepada satu syarikat baru. Saya bersetujulah hendak kata tetapi kita harus lihat apa dia yang sebenarnya. Sebenarnya waktu kita- sebelum Dato' Sri Idris Jala mengambil alih MAS dahulu sebelum kita jual bangunan. Pada ketika itu pun kita sudah jual, yang anehnya jual kapal terbang kepada penerbangan Nasional Berhad yang diwujudkan oleh Khazanah, PNB.

Jual kapal terbang kemudian *lease* balik. Bila jual kapal terbang kepada PNB kemudian *lease* balik. Ini bukan syarikat penerbangan tetapi syarikat yang diwujudkan untuk membeli kapal terbang hendak pam duit kepada MAS supaya MAS itu nampak gah. Kemudian datang pula tukar pula jual pula bangunan, jual *training centre*, jual bangunan kita di London, jual *apartment* kita di London, semua habis jual.

Apa yang saya tengok kalau ada harta pun sekarang ini dalam akta ini ada sebut fasal harta. Harta MAS yang ada ini ialah kakitangan MAS. Itu sahaja harta yang ada dan yang itu pun hendak buang. Sebanyak 6,000 sekarang hendak jadi 10,000 hendak jadi 18,000. Kita melihat 6,000 yang kita hendak buang ini kalau didarab tiga, 18,000 tetapi kalau 10,000 didarab tiga, 30,000. Apa yang menjadi masalah 30 juta rakyat Malaysia akan bising. Kenapa mereka ini jadi mangsa?

Setelah dibuang dapat gratuiti dan sebagainya, kemudian hendak gunakan duit itu untuk hendak berniaga apa. Dengan tidak pernah berniaga hendak meniaga apa? Kalau saya hari ini pun saya hendak cakap fasal MAS, hendak cerita soal perniagaan saya pun tidak pandai. Ini yang berlaku dalam MAS sebenarnya Yang Berhormat Menteri. Apa yang berlaku ialah, minta maaf

Yang Berhormat Menteri pun pernah duduk dalam bank. Apa yang berlaku di peringkat atas itu diambil daripada institusi kewangan, dari bank-bank diletak untuk mentadbir.

Bila mereka duduk di atas dia tidak faham fasal *airlines*, tidak faham langsung fasal penerbangan. Mereka ini dibayar gaji yang begitu mahal. Ada yang *seven series* dengan izin Tuan Yang di-Pertua. Bukan umur, duit. Saya sebut *seven series* orang fikir umur, ini bukan peremajaan. Tujuh angka, ada yang enam angka dibayar gaji daripada tidak ada apa, daripada satu jabatan yang kecil sekarang jadi satu jabatan yang besar dengan lima orang *Vice President* di bawah. Kemudian dibayar gaji yang begitu mahal.

Bila hendak *retrench*, bila hendak VSS, yang menjadi mangsa yang gaji RM2,000. Apa tujuan kita menubuh GLC kalau bukan untuk membela rakyat, kalau bukan untuk memberi pekerjaan kepada rakyat jelata. Akan tetapi bila kita ada masalah buang, ambil yang baru, tubuhkan jadikan pentadbir yang ada kuasa yang sepenuhnya untuk masukkan orang.

Saya bersetuju dengan Yang Berhormat tadi supaya ini - tetapi kita harus lihat bukan itu menyelesaikan masalah dengan membuang pekerja, hendak selamatkan. Sepatutnya itu yang di atas yang patut kita ambil tindakan dahulu. Kurangkan gaji mereka atau buang mereka biar mereka juga sedar macam mana yang di bawah ini merasa. Itu yang penting dalam soal ini.

Saya melihat yang ini, yang menentukan promosi penjualan tiket ini siapa? Semua *airline* di dalam dunia ini kalau daripada Kuala Lumpur hendak pergi ke London paling murah lebih murah daripada MAS. Kenapa? Ini sebab kadang-kadang kita kena lihat yang menentukan di atas itu dia suruh jual mahal, mahallah. Hendak pergi Jakarta pun cukup. Kalau kita naik KLM boleh bayar RM320 tetapi kalau naik MAS kena bayar RM800, jadi orang pilih KLM, umpamanya. Kalau kita hendak terbang ke London RM2,700 kalau kita naik Emirates RM2,100 mestilah orang pilih Emirates. Hanya orang yang hendak membantu ataupun pegawai-pegawai kerajaan yang ada waran naiklah MAS.

Kita melihat ini, saya melihat kerana saya memahami sedikit sebanyak soal *abacus*, *'axiata'* dan sebagainya. Sistem penjualan tiket ini, ada syarikat gergasi, syarikat *travel agent* di Malaysia yang gergasi ini yang dapat tiket stok kerana dia bagi deposit kepada MAS, dia dapat tiket stok. Jadi dia *block seat* dengan izin Tuan Yang di-Pertua, dia *block seat*. Bila dia *block seat* yang syarikat-syarikat nyamuk ini nak beli *seat*, kena beli dekat dia.

Katalah dia dapat 7% komisen dia bagi 3% kepada syarikat nyamuk, dia dapat 4% atas angin. Bila satu ketika *cut of time* dia ada dengan izin. Bila satu ketika dia tidak boleh jual, maka dia bagi balik pada MAS. Fasal itu bila kawan kita telefon pun, telefon penuh sebab sudah *block*. Syarikat-syarikat gergasi ini, *travel agent* gergasi ini sudah *block*.

■1520

Bila kita telefon, penuh, bila telefon, penuh. Bila kita sampai naik kapal terbang, tengok-tengok masih kosong banyak *seat* sebab dia bagi balik. Bila dia bagi balik, itu yang kosong sebab dia tunggu *cut-off time*. Seminggu kah, lima harikah, dia bagi balik. Jadi, bila kita naik kosong.

Yang ini jadi masalah. Kemudian kita lihat pula dari segi ini sedikit sebanyak saya sebab ada lima belas minit ini, tengah kayuh ini, turun bukit dok kayuh ini.

Macam ini, bila kita lihat pula syarikat penerbangan yang terbaik, kenapa MAS terbaik? Kerana kita mengikut *International Civil Aviation Organization* (ICAO), peraturan dan syarat kita ikut. Kita ikut CAA, kita ikut FAA, kita ikut DCA, yang ini yang menjadi masalah. Bila kita ikut, DCA tekankan, kita ada *crew duty time*. Misalnya, kita hendak bertolak, hendak berangkat ke London. *Pilot* bawa kapal terbang empat belas jam, tujuh jam pertama dia bawa, ada lagi satu krew di dalam kapal terbang, tujuh jam kedua, krew yang kedua ini akan sambung. Jadi, *crew duty time* kepada krew yang pertama ini ialah tujuh jam penerbangan. Yang kedua masuk, dia pun tujuh jam sebab DCA punya undang-undang macam itu, maka MAS mengatakan, pentadbiran MAS mengatakan '*you under work*', dengan izin, Tuan Yang di-Pertua.

Sebenarnya, dia bukan *under work*, *airlines* lain di dalam dunia ini kalau dia ikut dalam penerbangan itu walaupun dia tukar set krew, dia dikira terbang empat belas jam. Empat belas jam *first hour report duty*, *last one hour habis duty*. Dua belas jam terbang, enam jam bawa, yang itu. Jadi, kita kena tahu yang ini dulu baru kita bagi kepada seorang untuk mengambil alih Malaysian Airline System, ambil alih syarikat ini, baru betul. Kalau dia tidak faham ini semua, dia ambil alih, kemudian jadi cacamerba, esok kita kena jual lagi, tidak tahu apa benda hendak jual.

Yang ini yang jadi masalah sebab dalam sistem ini kalau kita ambil tukang kayu, suruh buat simen, tidak akan jadi. Yang sebenarnya Yang Berhormat Menteri, yang jadi masalah, orang yang dibawa untuk mengendalikan, untuk melihat penerbangan ini, dia tidak faham fasal penerbangan. Kalau susah sangat, saya boleh bantu, saya boleh menjadi penasihat. Ini yang menjadi masalah sebenarnya. Gaji *8 series*, elaun *8 series*, sekali sahajalah. [Ketawa]

Tuan Yang di-Pertua, saya minta maaf, yang ini saya serius sikit. Walaupun saya suka buat kelakar tetapi ini serius. Dalam soal ini, kita tidak boleh sewenang-wenangnya bagi pada satu orang, kita fikir dia ini, macam ada rakan saya Ahli Yang Berhormat bercerita tadi, mestilah seorang yang ada pengalaman. Pengalaman sedikit sebanyak dalam *airlines* dan sebagainya. Janganlah kita ambil, kita fikir, '*Oh, orang ini dia pandai fasal financial institution...*', ambil dia, tidak akan terbang kapal terbang itu, tidak akan terbang. Akhirnya, saya takut bukan kerana *crew duty time*, kapal terbang junam.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat ada tiga minit lagi, Yang Berhormat.

Dato' Khairudin bin Samad: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya pun hendak gulung dah. Akan tetapi sayangnya sebab semalam tidak ada orang hendak cakap langsung, hari ini ada isu yang baik, ramai hendak bercakap, kena ada *curfew time*.

Tuan Yang di-Pertua, inilah sedikit sebanyak yang saya hendak katakan kerana saya kasihan. Saya bersetuju dengan Yang Berhormat, ini satu perkara yang baik kerana kita hendak serah tetapi kita kena memikirkan 6,000 atau 10,000 darab dengan tiga, 30,000. Kemudian kita

memikirkan 30 juta hendak bangun, hendak marah kerana apa kita buang, kerana 30,000 ini tidak dapat makan nanti.

Jangan harap mereka reti hendak berniaga, kalau semua pergi jual *hotdog*, siapa hendak beli *hotdog* dia? Bukan mereka ada pengalaman perniagaan, itu yang menjadi masalah, itu yang disuarakan oleh Yang Berhormat Senator tadi. Kita bukanlah *unionist* dalam Dewan ini. Akan tetapi kita memikirkan masalah rakyat, soal rakyat. Yang itu yang perlu diberi perhatian oleh Yang Berhormat Menteri sebelum kita hendak serahkan syarikat yang baik ini, syarikat penerbangan negara ini kepada orang-orang lain yang kita tidak tahu apa akan jadi kepada syarikat ini nanti.

Jadi, dengan itu Tuan Yang di-Pertua, terima kasih banyak-banyak. Saya turut menyokong. Sekian, *Wabillaahi taufik walhidayah wassalammualaikum warahmatullahi wabarakatuh*.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat atas kerjasama. Lain kali Yang Berhormat tidak perlu berkayuh, gunakan Malaysian Airline System. *[Ketawa]* Seterusnya, Yang Berhormat Dato' Lim Nget Yoon.

3.25 ptg.

Dato' Lim Nget Yoon: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya ruang dan peluang untuk memberikan sedikit pandangan saya dalam Rang Undang-undang MAS 2014 ini.

Yang sebenarnya, kita menanti sesuatu seperti ini dilakukan oleh kerajaan. Jadi, rang undang-undang ini dikira *long overdue*. Malaysian Airline ini salah satu syarikat perniagaan. Kalau ikut sistem syarikat perniagaan swasta, kalau syarikat itu mengalami kerugian yang berterusan bertahun-tahun dan amaunnya begitu besar, syarikat itu sudah lama *bankruptcy*. MAS ini tidak *go bankruptcy* sebab disokong, *dibackup* oleh kerajaan yang adakah kerugian ini disebabkan oleh tonggak ini, sebab begitu teruk atau *mismanagement*, ada orang *backup*. Tidak ada ketakutan akan mengalami *corrupt, bankruptcy*.

Untuk sebuah syarikat mendapat keuntungan, saya fikir bukan sahaja bergantung pada pentadbiran, banyak aspek, terutamanya semangat kakitangan. Ambil contoh tadi daripada kawan saya, kakitangan ambil barang, kacang MAS hadiahkan kepada kawan. Jadi, ini semangat kakitangan kita. Saya memang tidak faham. Bila saya bekerja untuk syarikat, *company* saya, saya memang berharap *company* saya boleh dapat keuntungan yang besar sebab pada hujung tahun saya akan dapat bonus yang tinggi. Jadi, saya pun buat apa yang terbaik untuk *company*, syarikat saya. Kenapa tidak logik yang sama daripada MAS ini, ini yang saya ingin tahu kalau boleh.

Lagi satu, tragedi MH17 dan MH370. Sebenarnya, kedua-dua tragedi ini merupakan *immediate downfall*, dengan izin. Sebenarnya, sebelum ini MAS telah mengalami kerugian yang besar dan kedua-dua tragedi ini memanglah semua rakyat berasa sedih.

Saya tidak faham ada pihak tertentu mengambil isu ini mengatakan tuduhan yang tidak berasas sebagai MH17. Mereka katakan *aircraft* ini sudah terkeluar *route* terbang yang normal itu. Itu tidak betul. MH370 pula mereka katakan kakitangan, *pilot* itu ada terlibat dalam tragedi itu. Saya, sampai sekarang tuduhan itu tidak nampak berasas. Jadi yang tuduhan itu memang memburukkan nama MAS dan kerajaan. Di sini saya ingin tahu, MAS ada ambil apa-apa tindakan untuk membawakan keadilan kepada daripada mereka supaya MAS jangan disalahkan.

Lagi satu, saya ingin menyentuh ialah MAS bukan *airlines* yang pertama yang mengalami kerugian. AirAsia, tapi kerana kita tidak boleh tiru, belajar, tengok apa yang AirAsia telah buat yang boleh daripada *bankruptcy*, sampai sekarang berkembang begitu maju. Saya ingin menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Seterusnya saya persilakan Yang Berhormat Puan Hajah Khairiah binti Mohamed.

3.32 ptg.

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih sekali lagi kerana telah memberikan saya ruang dan peluang untuk sedikit berbahas berkaitan dengan Rang Undang-Undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014.

Di sini saya ingin mengutarakan suatu cadangan yang saya kira tepat pada waktunya memandangkan kerajaan hari ini kelihatan begitu serius untuk mentransformasikan, menambah baik dan membaik pulih Malaysia Airlines System. Di sini suka saya mencadangkan kembali dan menyokong cadangan yang telah dibuat oleh Yang Berhormat Datuk Yahaya bin Mat Ghani tadi berkaitan dengan kod etika pakaian menutup aurat oleh pramugari MAS terutamanya. Di sini, saya mengambil peluang ini untuk mengemukakan justifikasi kepada perlunya suatu kaji semula, suatu keperluan atas kaji semula pemakaian ataupun kod etika kakitangan MAS, terutamanya yang ingin saya tekankan di sini adalah pramugari MAS.

Pertamanya apabila kita melihat dari sudut sejarah. Sebenarnya kod etika berpakaian yang mana yang dipakai pada hari ini, yang dipanggil sarung kebaya bermula pada tahun 1986. Ia telah direka oleh School of Fashion ITM dengan izin, dengan pelbagai motif batik seperti bunga cempaka, melur, daun bunga raya dan bentuk-bentuk geometri dari Sarawak. Saya kira pada tahun 1986, budaya ataupun penerimaan masyarakat Malaysia terutamanya wanita Islam terhadap pemakaian bertudung adalah pada masa itu agak kurang.

Akan tetapi, pada hari ini, jika kita melihat di mana-mana pun, di seluruh negara, sama ada di Pantai Timur, di bahagian Barat Malaysia, Sabah dan Sarawak sendiri kita melihat masyarakat Malaysia wanita yang beragama Islam telah ada kesedaran untuk bertudung berbanding dengan tahun 1986. Jadi saya melihat justifikasinya ada di situ. Jika dahulu, 1986 pakaian ini direka,

dicipta sedemikian rupa untuk menggambarkan kemajmukan, menggambarkan ciri Malaysia, jadi hari ini saya rasa perlu dilihat semula, kemungkinan dikaji mengikut keperluan semasa.

Kedua, saya ingin mengemukakan justifikasinya, iaitu jika kita lihat di kalangan pramugari kita yang bertugas pada hari ini. Saya menerima maklum bahawa ramai di kalangan pramugari kita yang membuka tudung apabila bertugas, sedangkan di kehidupan harian biasa mereka, mereka bertudung. Jadi, bagi saya sebagai seorang Islam melihat rakan-rakan saya yang sama seislam dengan saya, terpaksa membuka tudung kerana bertugas, sedangkan kita berada di dalam negara Malaysia, yang negara Islam, dan berkhidmat pula di dalam Malaysia Airlines System, saya rasa itu adalah suatu yang agak ganjil.

Jadi di mana letaknya kebebasan mengamalkan agama apabila kehidupan biasa sebagai seorang wanita Islam, sahabat kita bertudung. Sedangkan ketika bertugas, terpaksa membuka tudung. Jadi sekali lagi saya tekankan perlunya kerajaan menilai semula keperluan mempelbagaikan kod etika bertudung kepada pramugari MAS. Sebelum ini, dilarang, jadi kemungkinan boleh dibuka ruang dan peluang untuk itu.

Tuan Chong Sin Woon: Minta untuk mencelah. Saya hendak bertanya satu soalan. Saya tertarik dengan perbincangan bahawa rekaan kepada kod pakaian sebelum ini pada tahun 1986 berdasarkan kepada kemajmukan masyarakat di Malaysia ini dan keunikan budaya di Malaysia ini termasuk ukiran dari Sabah dan Sarawak. Bukankah kita harus memajmukan atau pun menunjukkan kemajmukan kita itu tetapi apabila dibincangkan bahawa pada masa ini harus dikaji semula. Negara ini telah menjadi sebuah negara Islam, maka semuanya perlu mengikut landasan Islam. Apakah pandangan Yang Berhormat?

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Bagi seseorang yang beragama Islam, tentu sekali kita meletakkan kod etika kita adalah etika Islam. Akan tetapi kita perlu ingat, memandangkan kepada kemajmukan rakyat negara ini, kita masih lagi terikat dengan Rukun Negara kita yang menyatakan tentang 'Kesopanan dan Kesusilaan'. Jadi, mana-mana pakaian pun tidak boleh lari kepada apa yang kita semua pegang, sama ada Islam ataupun bukan Islam, iaitu 'Kesopanan dan Kesusilaan'. Jadi, ini masyarakat Malaysia, Kesopanan dan Kesusilaan dalam masa yang sama untuk orang Islam adalah kita berpegang dengan etika menutup aurat.

Saya terus dengan saya katakan justifikasi kepada kod etika yang saya cadangkan ini. Ketiga, apabila kita mencadangkan ataupun kita membuka sedikit ruang untuk pramugari-pramugari ini, kita tidak meletakkan syarat tidak bertudung, maka saya yakin, peraturan ataupun kod etika baru ini boleh menarik lebih ramai anak-anak gadis kita, wanita-wanita yang bertudung untuk turut menceburi bidang pramugari ini. Saya yakin di luar sana, terlalu ramai anak-anak kita, kaum wanita yang berminat untuk menyertai pekerjaan ini, tetapi terpaksa tidak dapat menceburi bidang ini di atas halangan-halangan sebagaimana yang telah disebutkan tadi. Jadi, saya anggap ini sebagai mungkin suatu kerugian kerana begitu ramai orang yang layak untuk menceburi bidang ini tidak dapat menceburinya kerana alasan ini.

■1540

Satu lagi iaitu justifikasinya, jika kita lihat pada hari ini, imej wanita bertudung adalah satu imej korporat, ia bukan lagi imej wanita kampung. Ia adalah bersifat komersial dan ia bukan lagi bersifat peringkat negeri, tetapi ia telah dibawa ke peringkat negara. Jika kita lihat hari ini pun, pelbagai fesyen tudung yang boleh dipilih yang sesuai. Jika kita lihat hari ini, kita ada Yang Berhormat Puan Shahanim begitu bergaya dengan tudungnya, Yang Berhormat Puan Norliza begitu bergaya. Mengapa tidak boleh salah satu daripada fesyen bertudung ini dijadikan satu imej korporat wanita Malaysia? Kita menjadi duta kecil wanita Malaysia di Malaysian Airline System. Saya kira sudah sampai masanya imej ini diketengahkan.

Dato' Lim Nget Yoon: Boleh beri laluan?

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Silakan.

Dato' Lim Nget Yoon: Isu yang pakaian ini, memang *take note* dah. Pada pandangan Yang Berhormat, pakaian ini sangat pentingkah kepada kerugian, keuntungan MAS? *Is it?* Apa pandangan Yang Berhormat?

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Kemungkinan kaitan secara langsung berkait dengan untung rugi, saya rasa mungkin tidak. Akan tetapi dari sudut imej, imej Malaysia, imej wanita Malaysia, imej Islam, ia begitu mempengaruhi imej Malaysian Airline System itu sendiri. Jika kita lihat hari ini, dengan situasi pada hari ini, Malaysian Airline System rugi. Saya kira tidak ada kaitan dengan tidak menutup aurat, tetapi dari sudut kebajikan pekerja, dari sudut kita sebagai seorang Islam itu sendiri, kita harus menjaga maslahat pekerja-pekerja, kebajikan pekerja.

Saya sebagai seorang Islam begitu yakin dan percaya apabila kita bekerja dalam suasana yang patuh syariah, kita akan mendapat keuntungan. Itu adalah kepercayaan saya sebagai seorang Islam. Saya yakin patuh syariah ini tentu akan sekali membawa keberkatan. Itu kepercayaan saya sebagai seorang Islam. Saya yakin apabila niat kita baik menjaga kebajikan pekerja kita, menjaga kebebasan mereka untuk mengamalkan agama mereka, tentu sekali kita akan mendapat manfaat yang baik, *insya-Allah*.

Saya kira langkah-langkah tersebut dengan adanya rang undang-undang ini, begitu mudah sekali untuk dilaksanakan sekiranya pihak-pihak yang berkenaan serius untuk melaksanakan. Benda tersebut begitu mudah. Ini kerana kalau kita lihat imej korporat syarikat-syarikat antarabangsa hari ini, begitu ramai, begitu banyak yang menampilkan wanita-wanita Islam yang bertudung. Tidak ada suatu konotasi yang negatif terhadap wanita-wanita yang bertudung, malah mereka ini begitu profesional dan begitu berketerampilan.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Mohon mencelah Tuan Yang di-Pertua.

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Silakan.

Dato' Mohd. Suhaimi bin Abdullah: Terima kasih. Saya rasa pakaian Islam sekarang ini telah dapat diterima penduduk antarabangsa. Baru-baru ini Tuan Yang di-Pertua, saya mengikuti *Islamic Fashion Festival* yang diolah oleh Datuk Seri Raja Shah Rezza dan saya melihat dengan

mata dan kepala saya sendiri kecantikan bila orang putih ini memakai pakaian Islam seperti mana yang dipakai oleh Yang Berhormat Senator kita ini, cantik, lawa dan seksi. Terima kasih.

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Cumanya, saya...

Timbalan Yang di-Pertua: Ada dua minit lagi Yang Berhormat.

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Sedikit sahaja. Saya rasa apa yang telah dibuat oleh pihak Malaysian Airline System, apa yang telah disebut oleh Yang Berhormat Dato' Dr. Johari bin Mat tadi berkait dengan pada musim haji, pramugari-pramugari kita memakai tudung. Apabila waktu ini, kita lihat Muslim ataupun *non-Muslim*, kedua-duanya bertudung sedangkan yang hukum wajib adalah ke atas Muslim sahaja. Jadi saya kira itu adalah satu silap faham. Saya tidak pasti sama ada disedari ataupun tidak kesilapan yang saya rasa boleh dielakkan.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Mungkin daripada apa yang dibahaskan oleh Yang Berhormat sebentar tadi, apa yang dapat saya fahami mungkin Yang Berhormat ingin mencadangkan kepada kerajaan supaya di dalam penstrukturan semula ini dibuat satu pendekatan untuk diberikan pilihan kepada pekerja-pekerja terutamanya pramugara, pramugari yang ada di atas penerbangan Malaysia ini, yang mana beragama Islam boleh menutup aurat, yang tidak beragama Islam mereka boleh berpakaian sopan santun berasaskan Rukun Negara. Apakah itu yang dimaksudkan oleh Yang Berhormat?

Puan Hajah Khairiah binti Mohamed: Ya, itu yang saya maksudkan. Maknanya satu kod etika alternatif bagi yang memilih untuk berpakaian menutup aurat. Jika kita lihat hari ini pun, di kalangan kakitangan MAS itu sendiri, hanya pramugari sahaja yang dilarang daripada berpakaian memakai tudung. Akan tetapi jika kita melihat kakitangan wanita yang bekerja di *ground*, mereka dibolehkan untuk berpakaian menutup aurat atas pilihan mereka. Jadi, saya kira tidak ada satu halangan besar untuk menjadikan peraturan yang sama antara kakitangan wanita MAS yang bertugas di *ground* dan juga pramugari-pramugari yang bertugas di pesawat.

Di sini saya sampaikan hajat sebahagian daripada pramugari-pramugari di luar sana yang begitu gembira jika sekiranya mereka diberi peluang untuk memilih sama ada untuk bertudung ataupun tidak. Ini kerana sekarang ini walaupun mereka mungkin sudah ada kesedaran tetapi mereka terhad, terlarang untuk boleh melaksanakan. Jadi saya harap di Dewan yang mulia ini, kerajaan mengkaji semula kod etika ini dan memberikan lebih ruang dan peluang kepada mana-mana saudara kita seislam, wanita di luar sana yang ingin memilih untuk bertudung.

Sekian, *wabillahi taufiq wal hidayah wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Seterusnya dipersilakan Yang Berhormat Datuk Prof. Dr. Sim.

3.48 ptg.

Datuk Prof. Dr. Sim Kui Hian: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mahu mengucapkan takziah kepada ahli-ahli keluarga MH370 dan MH17. Banyak rakan-rakan kita bahas isu dengan MAS. Akan tetapi apa yang menggeramkan saya, MAS adalah – saya- tentang RM200,000 dengan izin, RM200,000 amaun setahun. Pekerja MAS memang bagus, kabin memang bagus. Apabila mereka bagus, kita mesti cakap mereka bagus. Walaupun harga tiket MAS lebih mahal daripada Singapore Airlines, tetapi kita mesti sokong *national airlines* kita.

Apa yang saya mahu cakap iaitu Sarawak masih amat memerlukan perjalanan dengan menggunakan udara kerana banyak tempat yang belum dihubungi dengan jalan darat dan masa jalan darat itu sangat panjang.

Oleh sebab ramai Yang Berhormat mahu bercakap, saya hanya mahu tanya satu soalan kepada Menteri kita. Apakah jaminan yang boleh diberi oleh Menteri untuk memastikan MAS boleh meneruskan perkhidmatan domestik di Sarawak dan dengan menjamin tambang yang realistik untuk pengguna-pengguna domestik? Saya mohon menyokong Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Cukup ringkas. Ini pertama kalinya saya mendengar Yang Berhormat berucap ataupun berbahas. Permulaan ataupun percubaan yang agak baik. Teruskan Yang Berhormat.

Seterusnya saya persilakan Yang Berhormat To' Puan Hajah Zaitun. Silakan Yang Berhormat.

■1550

To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahi Rahmani Rahim, Alhamdulillah robbil alamin, wabihi nas' ta'in. Assalamualaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh, salam sejahtera.*

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana sekali lagi memberi peluang dan kesempatan untuk saya mengambil bahagian sama dalam perbahasan pindaan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014. MAS ialah kebanggaan negara. Sekali lagi saya hendak katakan, MAS ialah kebanggaan negara. Oleh sebab itu, saya melihat rakan-rakan dari para Yang Berhormat tadi banyak membangkitkan perkara-perkara semuanya untuk meningkatkan mutu tadbir dan kejayaan kepada MAS.

Menyingkap sejarah MAS ini bermula sejak 1937 lagi apabila Imperial Airways telah menghantar permohonan kepada kerajaan penjajah di Pulau Pinang untuk menghubungkan Pulau Pinang dan Singapura. Namun hanya 10 tahun kemudian pada tahun 1947, Malayan Airways Limited (MAL) telah memulakan penerbangan sulung yang membawa hanya lima orang penumpang ke Kuala Lumpur dari Singapura. MAL telah meluaskan operasi penerbangannya ke Jakarta, Medan, Palembang dan Saigon daripada hab utamanya di Singapura. Pada tahun 1957,

syarikat ini dijadikan syarikat milik kerajaan dan pertama kalinya membawa 84 orang penumpang pada tahun 1960 ke Hong Kong yang merupakan operasi jarak jauh pertama.

Tuan Yang di-Pertua, menyingkap sejarah MAS ini amat penting bagi memahami mengapa syarikat penerbangan MAS ini menjadi kebanggaan negara dan sebahagian sejarah negara. Apabila Singapura berpisah daripada Kesatuan Malaysia pada 9 Ogos 1965, Kerajaan Malaysia dan Singapura mengambil alih saham majoriti BOAC dan menjadi Malaysia-Singapore Airlines (MSA).

Pada 3 April 1971, syarikat penerbangan ini dibahagikan kepada dua buah syarikat iaitu Singapore Airlines dan Malaysia Airlines System (MAS). Hanya pada 15 Oktober 1987, nama perdagangan ini ditukar ke Malaysia Airlines. MAS ialah sebuah syarikat penerbangan kebanggaan Malaysia yang pernah mempunyai 100 destinasi penerbangan tetapi kini hanya 60 destinasi sahaja. MAS merupakan salah satu daripada tujuh syarikat penerbangan di seluruh dunia yang mendapat pengiktirafan lima bintang. Malah MAS banyak menerima pengiktirafan di peringkat antarabangsa daripada segi perkhidmatan kabin dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, MAS telah mengalami kerugian semenjak beberapa tahun sehingga pada 1 Disember 2005 apabila Dato' Sri Idris Jala mengambil alih dan membentangkan Business Turnaround Plan (BTP) pada Februari 2006 yang telah mendedahkan kekurangan hasil, rangkaian tidak berkesan dan tahap produktiviti staf yang rendah sehingga memaksa MAS menjual bangunan ibu pejabat MAS.

Tahun 2013, MAS mencatat pendapatan RM15.1 bilion naik 10% dari tahun 2012 daripada sumbangan kenaikan jumlah penumpang sebanyak 3%. Namun, dalam masa yang sama, perbelanjaan MAS meningkat 10% pada tahun yang sama kepada RM14.9 bilion. Walaupun pendapatan MAS meningkat, tetapi MAS terus mengalami kerugian berjumlah RM1.174 bilion pada tahun 2013.

Beberapa punca yang dikaitkan antaranya, kontrak pembelian minyak pada masa harga tinggi, kontrak pembekalan makanan dan arak, bayaran faedah bank yang tinggi dan kelemahan pengurusan termasuk langkah menyewa semula hangar dan alat penyelenggaraan yang asalnya dijual. Beberapa tahun ini semakin pendapatan MAS meningkat, semakin pula MAS mengalami kerugian. Saya mohon kerajaan menjelaskan punca sebenar MAS mengalami kerugian tersebut.

Tahun 2014 terus membawa nasib malang MAS dengan misteri kehilangan MH370 dengan 227 orang penumpang dan 12 orang anak kapal pada jam 12.41 tengah malam, 8 Mac 2014. Tragedi MH17 pula yang terhempas di Timur Ukraine pada 17 Julai 2014 lalu yang mengorbankan kesemua 283 orang penumpang dan 15 orang anak kapal. Yang Amat Berhormat Perdana Menteri memberikan keyakinan kepada kerajaan tidak akan berputus asa untuk mencari dan menyelamatkan MH370 serta menuntut keadilan bagi mereka yang terkorban dalam tragedi tembakan MH17. Namun, hakikatnya kedua-dua kejadian ini menambah parah lagi kedudukan

kewangan MAS dan menyebabkan MAS perlu menyahsenaraikan syarikat itu daripada Bursa Malaysia sebagai langkah untuk menyelamatkan.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014 yang dibentangkan di Dewan yang mulia ini akan membolehkan satu entiti baru yang dikenali sebagai Malaysian Airline Berhad bagi menggantikan Malaysia Airlines System Berhad (MAS) sebagai syarikat penerbangan nasional. Bagaimanapun, saya ingin mendapatkan penjelasan adakah kerajaan terus menggunakan akronim MAS yang telah dikenali di peringkat global? Saya berharap kerajaan akan mempertahankan nama MAS ini.

Hasil rang undang-undang ini kerajaan mencadangkan untuk menyuntik dana sebanyak RM6 bilion bagi memulihkan operasi syarikat penerbangan ini iaitu sebanyak RM1.4 bilion akan dibelanjakan bagi mengambil alih MAS dan menyahsenaraikan MAS daripada Bursa Malaysia. RM1.6 bilion untuk menyelesaikan syarikat sedia ada dan selebihnya sebanyak RM3 bilion sebagai pelaburan dalam syarikat baru bagi kos operasi. Saya ingin mendapatkan penjelasan Tuan Yang di-Pertua, supaya kerajaan menjelaskan dari manakah sumber dana RM6 bilion ini.

Adakah ia dari sindiket pinjaman dalam negara atau luar negara dan apakah kadar faedah yang bakal dikenakan? Faktor sumber dana ini penting kerana kita tidak mahu MAS terus tertekan dengan kos kewangan yang tinggi bagi memulihkan kedudukan kewangan. Ibarat kata, "*Gali parit, kambus parit*". Akan tetapi masalah terus tidak selesai.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini mempunyai 37 fasal dan enam bahagian dengan ciri utama rang undang-undang ini adalah bagi membolehkan MAS beroperasi pada kos yang lebih munasabah daripada segi kos bekalan, perkhidmatan, kakitangan termasuk kaedah dan tema baru untuk kakitangan khususnya bagi meningkatkan produktiviti kakitangan MAS. Bukan sahaja langkah pengurangan kakitangan MAS tetapi juga produktiviti kakitangan MAS sendiri juga perlu ditingkatkan. Sehubungan dengan itu, saya berharap Khazanah Nasional mengambil peluang ini untuk menubuhkan pasukan pengurusan tertinggi yang bukan sahaja lebih cekap dan mantap, tetapi juga jujur dan bertanggungjawab bagi memastikan kos pengurusan yang efektif dan akhirnya dalam perniagaan tentulah membawa keuntungan kepada syarikat MAS itu sendiri secara mampan.

Tuan Yang di-Pertua, MAS tidak boleh dibandingkan dengan syarikat AirAsia kerana MAS mempunyai segmen penerbangan tersendiri. Tambahan pula, AirAsia juga dilaporkan tidak membayar *airport tax* berjumlah lebih RM110 juta setakat tahun 2008 kepada Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Saya ingin mencadangkan agar *airport tax* ini dibayar terus semasa *check in* untuk penerbangan seperti yang diamalkan di Lapangan Terbang Surabaya, Jakarta dan Bangkok bagi memastikan MAHB atau kerajaan mendapat *airport tax* dan tidaklah tertanggung seperti yang berlaku ke atas AirAsia.

Saya ingin menyentuh berhubung dengan kebajikan kakitangan MAS yang berjumlah 20,000 orang. Apakah pelan bagi memastikan kebajikan kakitangan MAS ini dapat dibela?

■1600

Apakah langkah bagi membangunkan keusahawanan di kalangan kakitangan MAS ini sekiranya ada yang berminat untuk menceburi bidang perniagaan.

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Saya sangat bersetuju RUU ini dibentangkan memandangkan pada masa kini MAS terus mengalami kerugian RM5 juta sehari. Malah bagi tempoh enam bulan yang lalu, MAS mengalami kerugian RM748 juta. Walaupun dikatakan – saya hendak kaitkan dengan Yang Berhormat Dato' Suhaimi pagi tadi nasi lemak tidak sedap. Apa yang saya tahu daripada rating yang dibuat, nasi lemak di dalam kabin MAS Kitchen Malaysia apabila diberi maklum bahawa yang terbaik keseluruhan makan minum di MAS Kitchen sendiri.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat panjangkah lagi?

To' Puan Hajah Zaitun binti Haji Mat Amin: Habis sudah Tuan Yang di-Pertua. RUU ini diharap bukan sahaja akan dapat menyelamatkan MAS, tetapi juga maruah negara. Tuan Yang di-Pertua, dengan ini saya mohon menyokong dan sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat semua saya tengok saya masuk, saya tengok ramai hendak bercakap ini. *So* saya fikir beginilah, saya beri pandangan, minta maaf, kalau boleh kalau sekiranya Yang Berhormat hendak apa itu, sejarah-sejarah itu kurangkan, *go focus* kepada akta ini dan komen Yang Berhormat yang membina, apa patut dibuat. Kalau ini akan menjimatkan masa. Tadi ramai yang dengarkan berkobar-kobar bercakap. *So*, bagus sudah itu. Sudah itu sekarang ini kita cuba fokus kepada akta ini dan apa komen Yang Berhormat, apa patutnya cadangan dan sebagainya, itu boleh kita apakan untuk jimatkan masa, ya.

Tanpa membuang masa saya mempersilakan Yang Berhormat Chandra Mohan. Saya tengok lama tunggu ni ya.

Tuan Chandra Mohan a/l S. Thambirajah: Ya.

Tuan Yang di-Pertua: *So you* pun jangan cuba panjang-panjang sangat, *go to direct to the point*.

4.02 ptg.

Tuan Chandra Mohan a/l S. Thambirajah: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sedikit sahaja mengenai sejarah, fasal *1* kena *connect* sejarah dengan komen, sedikit sahaja. Terima kasih kerana peluang untuk ambil bahagian. Perbincangan saya tidak akan sepanjang macam sebelum inilah dan mungkin bukan mendalam macam Ahli-ahli Yang Berhormat sebelum ini. Cuma satu dua sahaja.

Pertama sekali saya sokong hujah-hujah yang disebut oleh Ahli-ahli Yang Berhormat sebelum ini terutama sekali Yang Berhormat Tuan Syed mengenai keperluan untuk melindungi pekerja-pekerja. Itu sahaja. Berbalik kepada *bill* ini ya, cuma bukan secara *detail* dalam segala

fasal, cuma ada satu dua fasal, itu kemudian. Akan tetapi sebelum itu saya hendak ambil kesempatan ini untuk memberi satu *caution* kepada kerajaan. Fasal kalau kita tengok isu-isu hendak menyelamatkan MAS ini pernah berlaku sebelum ini. Mungkin pada masa itu ia lain sedikit. Lain sikit dari segi sekarang ini kita ambil pendekatan pakai perundangan untuk menyelamatkan MAS, tetapi sebelum ini pun ada usaha-usaha untuk menyelamatkan MAS. Akan tetapi pada masa itu tuduhannya ialah *bailout*.

Sebut – apabila kita cerita fasal MAS, saya pun seperti Yang Berhormat Dato' Mohd Suhaimi pun boleh emosional sikitlah, tetapi bukan fasal saya pakai MAS dari Alor Setar pergi ke Kuala Lumpur. Pada saya *my first job was with* MAS pada tahun 1974, 40 tahun dululah. Itu bahagian akaun. So dari segi itu sahaja emosional. Akan tetapi kalau kita tengok dari segi kenapa kalau kita tengok *introduction* kepada rang undang-undang ini, banyak dia sebut kenapa kita kena ambil peruntukan khas, kenapa kita kena menyelamatkan MAS dan kenapa kita kena pakai satu *business model* yang baru. Itu semua okey. Isu dia demi kepentingan negara. Itu semua kita terima.

Banyak yang kita telah dengar mengenai kerugian yang dialami oleh MAS. Akan tetapi di sini saya kena balik sikit kepada latar belakang. Akan tetapi kalau kita tengok latar belakang MAS sebelum tahun 1994. Tahun 1994 kalau kita tengok tidak banyak – *I don't think that was a lost* dengan izin, sebelum tahun 1994. Akan tetapi apa yang berlaku pada tahun 1994? Pada tahun 1994 MAS diswastakan. Pada masa itu *I* ingat lebih kurang 30% telah dijual kepada Tan Sri Tajudin Ramli dan dengan izin, pada saya *that started the bleeding of* MAS, pada sayalah, kalau kita tengok. Fasal selepas itu *I* ingat mulai tahun 1996, MAS sudah *start* mengalami kerugian, sejak Tan Sri Tajudin Ramli yang saya tidak hendak pergi banyak sangat fasal Tan Sri Tajudin Ramli, fasal sebelum ini pun Ahli-ahli Yang Berhormat sudah sebut fasal Tan Sri.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, ya, betul, betul.

Tuan Chandra Mohan a/l S. Thambirajah: Cuma satu, kalau kita tengok selepas peristiwa penswastakan MAS, apa yang berlaku pada tahun 2002, kalau tidak salah. Masa tahun 2002 kerajaan membuat keputusan untuk membeli balik MAS dari Tan Sri Tajudin Ramli. Kalau tidak salah masa itu saham MAS lebih kurang dalam RM3.80 atau RM4. Akan tetapi kerajaan membuat keputusan untuk membayar Tan Sri Tajudin Ramli sebanyak RM8 untuk satu saham dan masa itu *I* ingat *the whole package* lebih kurang RM1.8 million. Maka timbul isu *bailout* dan sebagainya. Selepas itu *I* tahu ada satu kes di mana kerajaan ambil terhadap Tan Sri Tajudin Ramli, tetapi pada tahun 2011, *I* ingat kes ini pun *disettle* di luar mahkamah.

Selepas itu juga banyak perkara berlaku. Contoh aset *unbundling*, masa itu MAS ada satu program, dia pakai nama WAU, MAS pun pakai WAU (*Widespread Asset Unbundling Exercise*). Masa program WAU pun MAS telah kehilangan banyak harta macam Ahli Yang Berhormat tadi sebut, kapal terbang dijual, kemudian *wet list*, *dry list* dan sebagainya. So tujuan saya sekarang ini, isu saya supaya saya tidak mahu ini dianggap sebagai *bailout*. Fasal kalau kita tengok *bill* ini, dia

bukan sahaja *bill* ini. Rang undang-undang ini memerlukan – Khazanah akan menyuntik sebanyak RM6 bilion, itu pada mulanya. Kemudian mungkin akan ada banyak lagi *investment*.

Saya harap, *caution* saya atau *my concern* supaya *exercise* ini pun jangan jadi lagi satu *bailout*. Ini bukan duit Khazanah. Khazanah kalau kita tengok *is a strategic fund* untuk melabur duit rakyat. *So* kalau *we are not careful* mungkin ia akan jadi lagi satu *bailout*, pada sayalah. Fokus kepada rang undang-undang ini, *I* cuma hendak fokus dua *clause* sahaja. Satu klausa yang pernah disebut oleh Yang Berhormat Tuan Syed Shahril tadi, klausa 26.

Akan tetapi saya hendak cerita fasal *clause 26* berbanding dengan *clause 23*. Kalau kita tengok *clause 26*, dalam *clause 26* dia punya tajuk ialah Malaysian Airlines bukan majikan pengganti. *That means* isu dia, kalau esok ada isu-isu tanggungan MAS atau liabiliti MAS terhadap pekerja dan syarikat baru itu tidak perlu ambil tanggungan itu.

Walaupun Yang Berhormat Tuan Syed tadi telah cakap benda ini bercanggah dengan peruntukan-peruntukan yang ada di Akta Perhubungan Perusahaan 1967, ini jelas. Bukan sahaja di akta, kalau kesatuan MAS ada perjanjian bersama, isu ini telah diliputi dalam perjanjian bersama. Dalam perjanjian bersama yang perjanjian bersama ini menjadi satu *award* mahkamah dan dalam *award* itu pun jelas liabiliti akan ditanggung oleh syarikat yang baru ini. Itu *clear*. Akan tetapi *concern* saya ialah kalau kita baca klausa 26, bersama dengan klausa 23. Kalau kita tengok fasal 23, fasal 23 cakap pemindahan harta dan tanggungan. Ini kerana kalau saya baca sini, “*Pentadbir hendaklah memindahkan harta atau tanggungan kepada penerima pindaan*”. *What does this mean?* Kalau kita tengok dalam bahasa Inggeris, *share transfer*.

So pada saya secara saya baca, secara saya fahami, harta *you* ambil, tanggungan *you* tidak mahu ambil. Pada saya *this doesn't make sense*. Kalau syarikat yang baru itu hendak ambil harta MAS, *then* dia kena juga ambil tanggungan MAS. Ini pada kefahaman sayalah. Mungkin kefahaman saya berkenaan fasal 23 itu *is* akan *wrong interpretation* dan lain cerita dialah. Akan tetapi apa yang saya nampak...

■1610

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Boleh saya mencelah?

Tuan Chandra Mohan a/l S. Thambirajah: Sila.

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya fikir yang dimaksudkan di sini ialah *liabilities* yang diambil itu ialah *liabilities financial*. Akan tetapi kalau liabiliti misalannya, untuk menguruskan MAS menjadi satu syarikat yang berjaya akan datang, ia terpaksa katakanlah kena *dismiss* 3,000 atau 5,000 itu yang saya fikir yang dimaknakan, maknanya dia tidak akan mempunyai liabiliti dan seolah-olah syarikat baru yang boleh *fire* dan lantik. Terima kasih.

Tuan Chandra Mohan a/l S. Thambirajah: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Isu saya macam ini, saya setuju isu dia dari segi *financial liability*. Dua sahaja. Satu secara am, saya nampak macam *you are taking* harta tetapi tidak mahu ambil tanggungan. Akan tetapi kalau fokus

kepada *financial liability* sahaja, fokus *direct* kepada *financial liability* kalau kita tengok fasal 23 dia cakap okey, “*You take over financial liability.*”

Akan tetapi kalau kita bandingkan dengan artikel 26, kalau esok pekerja MAS *lodge* satu kes di mahkamah di bawah seksyen 20 Akta Perhubungan Perusahaan dan kalau benda ini diputuskan oleh mahkamah. Contoh, kalau mahkamah cakap MAS kena bayar pampasan kepada mana-mana pekerja maka benda itu akan jadi liabiliti dan dia akan masuk di bawah liabiliti yang ditafsirkan di bawah artikel 23. Dia akan jadi *financial liability* fasal mahkamah – ini ambil ini satu senario yang mana mahkamah telah menjatuhkan perintah bahawa MAS kena bayar pampasan kepada pekerja. Maka dia akan jadi liabiliti.

Jadi dalam akta ini sendiri *the first one is* banyak *philosophical* punya *argument* mana *you* boleh ambil harta sahaja *you* tidak hendak ambil tanggungan. Itu satu aspek. Akan tetapi dari segi percanggahan dalam akta atau dalam rang undang-undang ini sendiri, seksyen 23 membenarkan syarikat baru untuk mengambil tanggungan kalau kita hendak fokus tanggungan *financial liability*. Akan tetapi seksyen 26 berlainan.

So, saya harap kalau berlaku percanggahan, pada saya ia nampak macam berlaku percanggahan. Kalau berlaku percanggahan, saya harap kementerian, Menteri berkenaan boleh mengaji semula kalau berlaku *these things* dan supaya kita *once and for all clear*, supaya kita tidak mahu berlaku percanggahan kemudian. Itu satu.

So, *caution* saya dua. *Review* benda-benda yang perlu *review* supaya tidak ada pertikaian-pertikaian esok. Kedua, *I* rasa kementerian kena ambil langkah-langkah sebab kita banyak cerita fasal *bailout*, Tan Sri Tajudin dan apa kita mengalami kerugian harga nasi lemak, sedap tidak sedap. Itu semua lain ceritalah.

Akan tetapi *I* rasa dalam masa yang sama ini, mungkin pada saya kita tidak ada pilihan yang lain. Kena sokong juga rang undang-undang ini *to save the situation*. Akan tetapi *I* rasa kena *build in* sedikit mekanisme untuk menentukan tidak akan digunakan sebagai satu *bailout mechanism*. *That is my concern*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Yang Berhormat cakap dalam masa yang dihadkan. Terima kasih. Sekarang saya mempersilakan Yang Berhormat Datuk Megat Zulkarnain.

4.14 ptg.

Datuk Megat Zulkarnain bin Tan Sri Omardin: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera, salam 1Malaysia. Tuan Yang di-Pertua, pertama sekali saya ingin mengucapkan jutaan terima kasih atas peluang yang diberikan kepada saya untuk... *[Disampuk]* Oh! Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, maaf. Untuk membincangkan bersama-sama dalam Rang undang-undang Malaysian Airline System Berhad.

Saya ada beberapa perkara yang ingin saya kongsi bersama. Cuma dalam masa yang sama tadi saya juga hendak mengucapkan setinggi-tinggi tahniah dan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang berada di dalam Dewan ini yang telah mengambil bahagian kerana semua daripada kita sayangkan Malaysia Airlines System. Sebagai *our national carrier* dengan izin, MAS ini perlu kita selamatkan kerana ianya merupakan maruah negara.

Saya ingin mulakan perbahasan hari ini Tuan Yang di-Pertua dengan menyampaikan maksud sabda Rasulullah SAW yang bermaksud, "*Apabila sesuatu amanah itu kita berikan kepada mereka yang bukan ahlinya atau disalahgunakan maka kita tunggulah kehancuran*". Jadi, hari ini rang undang-undang ini saya bersetuju dengan Yang Berhormat Tuan Chandra, yang kita bincang ialah bagaimana untuk membantu MAS.

Kita semua dimaklumkan Khazanah Malaysia telah diberikan tanggungjawab untuk membantu *bailout* MAS supaya MAS ini boleh diselamatkan. Akan tetapi yang menjadi perkara yang paling utama ialah kita tidak mahu untuk beberapa tahun akan datang di Dewan yang sama kita akan membincangkan perkara ini yang sama kembali. Bagaimana hendak menyelamatkan MAS, bagaimana cara keluar, jalan keluar boleh untuk membantu MAS. Oleh sebab tidak silap saya bermula pada tahun 2007 sehingga hari ini telah ada tiga pelan penstrukturan semula telah dibuat melibatkan MAS. Hasilnya hari ini kita sekali bersidang di Dewan yang mulia ini membincangkan tentang MAS.

Pada saya Tuan Yang di-Pertua, ada beberapa perkara yang rata-ratanya Ahli-ahli Yang Berhormat telah melontarkan dalam Dewan yang mulia ini ialah soal ketirisan yang berlaku yang akhirnya menyumbang kepada kerugian yang cukup besar yang dialami oleh MAS. Saya ingin...

Dato' Khairudin bin Samad: Yang Berhormat, mohon mencelah dulu Yang Berhormat.

Datuk Megat Zulkarnain bin Tan Sri Oardin: Yang Berhormat Dato', baru saya hendak bermula.

Dato' Khairudin bin Samad: Sekejap, sekejap. Bukan. Hendak suruh sebut balik sabda Rasulullah. Apa maksud Yang Berhormat tadi, sabda Rasulullah itu adakah bagi benda kepada satu orang yang tidak faham membuat kerja itu? Yang itu kena sebut. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Megat Zulkarnain bin Tan Sri Oardin: Terima kasih Yang Berhormat Dato' Khairudin. Yang itu akan saya sebut dalam penggulungan nanti sebab itu saya sebut awalnya. Hujung nanti saya akan sebut. Terima kasih Yang Berhormat.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, soal ini berlaku yang saya fikir ialah sebab MAS ini telah tidak diurus, ditadbir, dikawal, diselia oleh mereka yang benar-benar ahli. Oleh sebab kalau kita sertakan MAS ini kepada orang yang memang pakar seperti Yang Berhormat Dato' Khairudin sebutkan awal tadi maka apabila perbandingan dibuat, contohnya Tuan Yang di-Pertua satu item, item 'A' harganya RM2. Ada syarikat lain boleh menawarkan item yang sama dengan jumlah yang lebih murah. Akan tetapi kalau syarikat itu diberikan kepada mereka yang akhirnya memikirkan

keuntungan untuk syarikat pasti pentadbir, pengurus ataupun mereka yang diamanahkan akan mengambil jumlah yang lebih murah.

Akan tetapi kalau sekiranya tidak ada kepentingan untuk membawa syarikat itu berjaya maka akhirnya mereka tidak merasai apa sebenarnya yang berlaku di bawah. Saya tidak setuju kalau sekiranya jalan keluar yang hendak digunakan apabila kita serahkan MAS ini kepada mereka untuk distruktur semula seperti yang disebut oleh rakan saya tadi, mestilah kita benarkan syarikat baru ini untuk *retrench* dengan izin, untuk mengurangkan jumlah pekerja kerana ini bukan jalan keluar semata-mata. Sepatutnya kita fikirkan bagaimana kebajikan mereka dapat kita jaga.

Saya bersetuju juga kalau kita kaji semula jumlah-jumlah gaji, elaun-elaun yang dibayar kepada mereka yang berada di lapisan-lapisan tertinggi ini. Kenapa mesti pekerja bawahan contohnya anak-anak kapal, kabin kru dijadikan mangsa walhal untuk mencerminkan bahawasanya MAS itu berjaya atau tidak menduduki tempat-tempat yang tertentu dalam rating-rating yang tertentu ialah anak-anak kapal ini kerana wajah utama MAS kepada anak-anak kapal *they are the front liner* dengan izin. Mereka yang mewarnakan MAS itu sebenarnya. Mereka yang memberikan perkhidmatan bagi pihak MAS. Kenapa bila berlaku kerugian, mereka ini mesti dijadikan mangsa dalam hal-hal sedemikian? Mereka juga ada ahli keluarga mereka yang perlu mereka pertahankan.

Jadi, saya menolak sama sekali kalau sekiranya jalan keluar untuk menyelamatkan MAS ini mesti mengorbankan beberapa ribu mereka yang bekerja dan terima khidmat dengan MAS. Ini kerana pada saya, bukan itu semata-mata jalan keluar bagaimana MAS dapat diselamatkan.

■1620

Tuan Yang di-Pertua, perkara keduanya ialah soal penjualan aset-aset atau anak-anak syarikat yang ada dalam MAS. Soalnya saya difahamkan akan berlaku penjualan MAE, Malaysia Airlines Systems Aerospace Engineering, MRO dan sebagainya. Ini juga bukan jalan keluar kerana kita faham MRO, MAE ini adalah merupakan komponen yang penting kepada pembangunan MAS. Kalau akhirnya kita semua mengambil keputusan menjual apa sahaja yang ada, kononnya dengan boleh memberikan keuntungan balik, saya fikir ini bukan satu jalan yang terbaik.

Jalan yang terbaik ialah bagaimana boleh kita mengurangkan ketirisan yang berlaku kerana akhirnya bila setiap kali isu MAS ini timbul, maka tiap kali itulah kerajaan disalahkan dan ini adalah tidak adil untuk kerajaan dipersalahkan semata-mata sebab kerajaan telah membuat tanggungjawab mereka dengan baik. Ada berlaku masalah, diberikan bantuan, suntikan dana dan sebagainya supaya MAS boleh diurus kembali. Akan tetapi adalah tidak adil kerajaan sentiasa disalahkan apabila berlaku kekurangan, kerugian yang besar dalam MAS. Jadi saya ingin mencadangkan, banyak perkara tadi yang sudah disebut oleh rakan-rakan Ahli-ahli Yang Berhormat, saya minta supaya dilihat dan dikaji latar belakang siapa yang hendak kita berikan kuasa untuk menguruskan MAS sebelum ini.

Saya ingin beri perbandingan, ada syarikat-syarikat lain tanpa saya menyebut nama syarikat tersebut yang baru lahir mungkin tidak sematang dan tidak setua MAS. Hari ini mereka berjaya. Mereka berjaya walaupun disebut mungkin ada kekurangan di sana dan di sini tetapi mereka berjaya kerana semua pengurusan dalam syarikat penerbangan itu memikirkan bagaimana boleh menyelamatkan wang syarikat. Kenapa orang lain boleh berjaya sedangkan MAS ini yang dibantu oleh kerajaan tidak boleh berjaya? Jadi saya fikir mungkin ada model-model tertentu yang digunakan oleh syarikat-syarikat lain dalam negara ini boleh digunakan sebagai perbandingan dan akhirnya boleh menyelamatkan MAS.

Ketiganya saya juga amat bersetuju sekiranya kita dapat kaji dan dapat kita lihat seperti mana yang disebut oleh Yang Berhormat Dato' Abbas tadi, disebut oleh Yang Berhormat Puan Hajah Khairiah dan yang lain-lain. Dikaji semula supaya mungkin kesopanan dan kesusilaan ini kita boleh lihat semula khususnya kepada pramugari-pramugari yang beragama Islam. Saya juga tidak bersetuju kalau sekiranya ada pandangan yang menyatakan mereka perlu dilihat seksi, kelihatan seksi untuk memberikan keuntungan kepada MAS. *Unless we are there* untuk mencuci mata, dengan izin. Kita hendakkan perkhidmatan, bukan kita hendak lihat betis, bukan kita hendak lihat potongan badan.

Apa yang kita hendak ialah perkhidmatan yang terbaik di dalam pesawat *if we are in the long whole flight*, dengan izin. Kebanyakan daripada kita mungkin mengambil masa itu membaca atau berehat bukannya hendak mencuci mata. Jadi mengapa mesti dikaitkan, dengan izin bahawasanya kononnya ada kepercayaan kalau tidak menggunakan pakaian belahan dan sebagainya maka syarikat itu akan merudum dengan lebih teruk. Ini saya fikir sudah sampai masanya untuk kita berani kaji dan kita berikan pilihan yang baik kepada anak-anak kapal kita khususnya yang beragama Islam. Janganlah bila kita ada anggapan bahawasanya kita tutup aurat maka akan berlaku kerugian yang besar. Saya tidak percaya kepada kepercayaan ini.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: [*Bangun*]

Datuk Megat Zulkarnain bin Tan Sri Omardin: Ya, silakan Yang Berhormat.

Dato' Dr. Asyraf Wajdi bin Dato' Dusuki: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Apakah Yang Berhormat bersetuju bahawa dengan menafikan hak pramugari-pramugari beragama Islam untuk memakai tudung, ia juga adalah sebab salah satu bentuk pencabulan hak asasi manusia yang kita boleh anggap sebagai satu bentuk yang tidak boleh kita terima dalam konteks untuk menstrukturkan balik MAS yang kita puja sebagai *national carrier*, dengan izin?

Datuk Megat Zulkarnain bin Tan Sri Omardin: Terima kasih Yang Berhormat Dato' Asyraf. Saya bersetuju dengan pandangan itu sebab sudah sampai masanya seperti yang saya sebut awal tadi untuk kita boleh melakukan satu perubahan secara total. Kalau kita hendak buat holistik, satu perubahan secara holistik yang total dan sebagainya mesti kita berani membuat sesuatu yang lebih baik. Jadi saya fikir janganlah kita ada kepercayaan bahawasanya dengan tidak

melihatkan keseksian dan sebagainya, akhirnya kita tidak berjaya. Ini saya tidak akan bersetuju sama sekali.

Jadi kadang-kadang sebagai orang Islam saya percaya juga apa yang kita buat kita mesti ada keyakinan tanpa dengan izin Allah SWT maka tidak akan berjaya. Ini mesti ada kepercayaan kita tetapi tidak menafikan hak-hak mereka yang bukan beragama Islam. Silakan. Tidak ada masalah kerana ini mengikut perlembagaan yang sedia ada.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, dengan beberapa perkara ini saya mohon supaya dikaji dengan sedalam-dalamnya. Saya khawatir kita akan kembali lagi sekali beberapa tahun akan datang membincangkan perkara yang sama. *There is no end to it*, dengan izin. Benda ini sudah berlaku buat sekian lamanya. Yang Berhormat Charles sudah sebut, *has been there for long*, terlalu lama. Sampai bila kita hendak bincang perkara yang sama sedangkan perlu kita ingat seperti yang saya kata awal tadi, *it is an image*. MAS merupakan wajah kita di peringkat antarabangsa. Kenapa mesti kita korbakan MAS hanya untuk kerana menyelamatkan beberapa orang sahaja *and this is not fair* kepada mereka yang berada di bawah.

Saya pun selalu berada dalam pesawat dan kita dengar luahan hati anak-anak kapal ini. Mereka telah berikan yang terbaik. Yang Berhormat Datuk Prof. Dr. Sim pun sebut yang sama. Semua kita bersetuju bahawasanya mereka telah berikan yang terbaik kepada kita sebagai *passenger*, sebagai pengguna. Saya yakin kalau ini dapat dikaji dengan sedalam-dalamnya, dibuat satu keputusan yang cukup serius. Maka saya percaya masalah MAS ini akan dapat diselesaikan. *Otherwise* kita akan kembali membincangkan perkara yang sama pada masa-masa yang mendatang.

Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mengucapkan terima kasih. Macam tadi Yang Berhormat **Tan Sri Dato' Abdul Rahim** sebut tetapi beliau sudah sebut soal *block booking*. Ini perkara yang besar. Ini kita tidak boleh ambil secara ringan. Kenapa perkara ini masih lagi berlaku sehingga hari ini? Sepertinya ada *players* yang besar yang mengawal. Ini yang menjurus kepada kerugian. Kita telefon, kita cuba *booking* tidak dapat. *When we were on board*, kita naik, kapal kosong. Jadi inilah antara perkara-perkara yang tidak kita lihat dan akhirnya menyumbang kepada kerugian yang besar oleh MAS. Jadi sama-samalah kita berada di sini untuk membincangkan supaya MAS ini akan dapat kita selamatkan. Dengan itu saya mohon menyokong Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014. Sekian, terima kasih. *Wabillahaufik walhidayah. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Tuan Yang di-Pertua: *Walaikumussalam.* Terima kasih Yang Berhormat. Dalam masa yang dihadkan 14 minit. Bagus. Sekarang saya persilakan Yang Berhormat Dato' Adam bin Abdul Hamid. Kalau boleh dalam masa yang dihadkan juga Yang Berhormat ya.

4.28 ptg.

Dato' Adam bin Abdul Hamid: *Insya-Allah* Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Saya sangat terpanggil untuk turut serta membahaskan rang undang-undang ini. Sebelum saya berucap panjang, saya minta Menteri yang berkenaan dapat meletakkan dirinya sebagai pekerja MAS. Ada 6,000 orang yang akan diberhentikan kerja. Ikut bil ini, diberikan notis tiga bulan. Itu sahaja. Sedangkan dalam perjanjian kolektif dahulu mana-mana pekerja yang telah bekerja sepuluh tahun ke atas dan akan diberhentikan, dia mesti dibayar satu bulan setengah gaji darab tahun berkhidmat. Kalaulah kita pekerja MAS, kita rasa adil atau tidak adil? Kena ingat tahu, MAS ini adalah anak syarikat kerajaan. Akan tetapi malangnya pula Tuan Yang di-Pertua, dalam *bill* ini juga, mana-mana vendor yang telah terikat perjanjiannya dengan MAS dahulu disambung terus.

■1630

Macam mana wujud satu suasana yang tidak seimbang? Saya bagikan contoh yang lebih jelas. Misalnya, MAS Katering yang rugi, kenapa dia jadi rugi? Jawabnya senang sahaja. Kita ikat satu kontrak 25 tahun dengan setahun RM180 juta. Bawah perjanjian ini sama ada dia hantar makanan mengikut jadual ataupun dikurangkan pun juga RM180 juta setahun. Lihat balik perjanjian. MAS ada mengurangkan penerbangan, ada *re-route*. Sepatutnya, kontrak itu juga mesti mengikut banyak mana perkhidmatan yang diberikan. Orang tengok Tuan Yang di-Pertua, apa yang kita lakukan. Jadi, saya hendak minta begini, supaya kalau boleh kita membuat keputusan dengan *vendors*, kita teruskan perjanjian itu, apa salahnya? Kepada pekerja juga kita kekalkan mengikut perjanjian yang telah kita ikat. Ini soal keadilan. Kalau kita adil, percayalah syarikat itu *insya-Allah* kemudiannya akan maju. Kalau kita adil, percayalah bahawa Allah akan bagi rahmat kepada kita.

Tuan Yang di-Pertua, menilai apa yang berlaku di dalam MAS sekarang, di samping kita menstrukturkan semula syarikat ini, banyak perkara yang kita perlu lihat. Satu, ingat tidak MAS dahulu semasa CEOnya Tan Sri Aziz Abdul Rahman. Pengurus besarnya saya ingat lagi, Saw Huat Lai. Sekarang juga bergelar Tan Sri. Melayu, Cina, abang adik. Maju, untung, tidak pernah rugi tetapi sekarang kita melalui proses kerugian dan salah satu sebabnya ialah kerana salah urus tadbir.

Untuk makluman Yang Berhormat Menteri, saya ingat Yang Berhormat Menteri pun tahu bahawa *HR Manager* pun di MAS sekarang dapat gaji RM140 ribu sebulan. Nama saya tidak sebut. Kalau begitu keadaannya macam mana pula yang atas daripada dia? Sepatutnya tidak boleh rugi. Akan tetapi rugi dan harus dibuat kajian semula. Betul tadi ada Ahli Dewan, Dato' Khairudin tidak silap saya, yang menyatakan bahawa sekarang yang beli kapal terbang ialah Penerbangan Malaysia Berhad (PMB) di bawah Khazanah.

Dulu, sekitar tahun 2007, kita beli 747, harganya waktu itu lebih kurang *USD250 million* satu kapal terbang. Akan tetapi tiba-tiba, tidak tahu macam mana perancangannya, kita tidak pakai kapal terbang itu. *Idle*. Sekarang kita jual satu, satu, satu dan ada lebih kurang lapan ataupun lebih

pun 10 yang sekarang kita sewakan kepada Eagle Express. Kita beli 380 - 380 sekarang ini Tuan Yang di-Pertua, satu kapal terbang USD414 juta. Saya hendak ceritakan baru ini saya pergi Haji. Yang Berhormat Menteri pun pergi Haji.

Akan tetapi kita naik Saudi. Saya fikir masa saya duduk dalam kapal terbang itu, kenapalah MAS tidak digunakan? Apabila MAS tidak digunakan, apa lagi kita ada 747 ini, kan banyak kerugian kita. Kalau saya boleh berfikir begitu, rakyat jelata tidak boleh berfikir begitukah? Tentunya pemikiran kita sama. Nampak bagaimana saya katakan tadi, kita salah urus tadbir.

Kita ada anak syarikat bawah MAS, bahagian kejuruteraan, *sign agreement* dengan AirAsia. Servis AirAsia, syarikat ini yang buat. Kalau di luar negara, cas servis lebih kurang USD120,000 tetapi MAS cas RM80,000 sahaja. Itu pun ada syarat, mesti dalam masa 36 jam siap servis itu. Kalau terlewat, AirAsia tidak bayar apa-apa, macam dia servis percuma. Saya menyatakan hal ini Tuan Yang di-Pertua, untuk menyatakan banyak kerja perlu kita lakukan. Kita semua hendak selamatkan MAS. Akan tetapi kita juga ada kewajipan untuk menjaga kewangan rakyat supaya ia ditadbir urus dengan baik.

Tuan Yang di-Pertua, kita beli minyak bawah kontrak yang ada sekarang kerana kita terlalu pandai agaknya, RM120 *per barrel*. Sekarang minyak sudah turun. Akan tetapi kita kena ikut perjanjian yang ada dan ini juga menyebabkan MAS rugi. Saya katakan tadi kapal terbang-kapal terbang kita, kita sewakan balik. Khazanah sewakan balik kepada Malaysia. Tahun lalu MAS rugi lebih kurang RM1.1 bilion dan dia kena bayar sewa kepada Khazanah sebanyak RM900 juta. Cuba difikirkan satu mekanisme di mana MAS sendiri yang beli tetapi Khazanah kawal dan tidak payah ada unsur penyewaan ini. Oleh sebab kalau sewa dengan syarikat-syarikat lain, jauh lebih murah.

■1640

Saya tidak bercakap panjang Tuan Yang di-Pertua, dengan saya memberi fakta-fakta itu dengan jelas menunjukkan bahawa di samping MAS perlu diselamatkan, ia punya pekerjanya patut dibayar pampasan. Saya rasa bukan sahaja oleh Menteri tetapi mengikut artikel ini oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri sebab kalau kita tengok muka surat lima bawah tafsiran, Menteri ertinya Yang Amat Berhormat Perdana Menteri Malaysia. Jangan kita aniyakan. Oleh sebab itu kadang-kadang kalau kita buat sesuatu tindakan, niat tidak betul, Allah tidak restu. Sekian, *Wabillahi taufiq walhidayah, wassalamualaikum warahamatullahi wabarakatuh*.

Tuan Yang di-Pertua: *Waalaiikumussalam warahamatullahi wabarakatuh*. Ada satu usul yang saya hendak kemukakan di Majlis kita pada hari ini. Silakan Yang Berhormat.

USUL
WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN
DIBEBASKAN DARIPADA PERATURAN MESYUARAT

4.41 ptg.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Abdul Wahid bin Omar]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

“Bahawa mengikut Peraturan Mesyuarat 11(1), Majlis Mesyuarat pada hari ini tidak akan ditangguhkan sehingga selesai diputuskan dan diluluskan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014 dan selepas itu Majlis Mesyuarat akan ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi pada hari Rabu, 3 Disember 2014.

Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan [Dato' Seri Ahmad Bashah bin Md Hanipah]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis untuk diputuskan. Masalahnya ialah usul seperti yang dikemukakan tadi hendaklah disetujui.

[Usul dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]

Tuan Yang di-Pertua: Sekarang saya mempersilakan Yang Berhormat Puan Shanim. Saya hendak dengar ya, eh! Sudah keluar? Okey, kita pergi kepada Yang Berhormat Tan Sri Dato' Abdul Rahim.

4.42 ptg.

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Rang undang-undang yang kita bahas hari ini secara kasarnya ialah untuk memulihkan kembali Malaysia Airlines System setelah ia telah terjerumus kepada satu tahap kerugian yang begitu besar. Saya berpendapat kerajaan telah mengambil tindakan yang betul iaitu yang pertama, Khazanah mengambil alih kesemua ataupun hampir semua saham MAS. Kedua, kita nyah senarai atau di *delist* dari bursa saham MAS, syer MAS. Seperti yang diterangkan dalam rang undang-undang ini, melantik syarikat baru iaitu Malaysia Airlines Berhad. Juga kita akan melantik mengikut rang undang-undang ini seorang pentadbir untuk mengambil alih syarikat dan kemudian melantik penasihat bebas.

Seterusnya akan mengendalikan perniagaan MAS selama lima tahun ataupun apabila ia dapat di senarai kembali ke bursa saham mana-mana yang cepat. Kepada saya, tidak lah hendak memburukkan MAS semata-mata. Pengalaman saya setelah menggunakan perkhidmatan MAS selama 20 atau 30 tahun, *to me* dengan izin *MAS is still one of the best airlines*. Dari segi *cabin service* misalannya, kalau kita naik kapal MAS di London selepas berada di luar negara selama

seminggu, seolah-olah kita sudah balik ke Kuala Lumpur. Dengan hemah dan krew-krew dan sebagainya.

Kepada saya masalah MAS ini ialah bukan masalah servis. Akan tetapi seperti yang disebut oleh Yang Berhormat Dato' Adam tadi, masalah MAS ini ialah masalah pentadbiran. Sama ada krew curi kacang kah atau nasi lemak sedap atau tidak sedap, mahal tidak mahal, kita hendak beli 380 kah, hendak jual 737 kah, itu adalah masalah pentadbiran. Oleh sebab itu, kita mestilah memastikan bahawa pentadbiran akan datang, akan bukan sahaja mentadbirkan MAS sehingga ia berjaya, mestilah orang itu *dedicated* dan tugasnya ialah untuk mentadbir MAS sehingga ia berjaya. Kontrak hendak bagi 25 tahun, kalau lah diberi itu bermakna pengurusan tidak betul ataupun kita dengar orang-orang luar yang telah mengambil ataupun mencelah berhubung dengan pentadbiran MAS.

Berhubung dengan pentadbiran MAS ini, saya hendak bandingkanlah. Saya pelanggan lama, sudah menjadi sah Platinum kah, *Gold* kah, *Enrich* ini, saya ingat saya sudah tulis surat kepada MAS 10 kali, bukan hendak *complain* tetapi hendak bagi mengesyorkan. Satu surat jawapan pun saya tidak dapat. Akan tetapi apabila saya tulis kepada – bukan hendak banding dengan Malaysia Airlines, bukan sahaja pengarah urusannya jawab tetapi telefon pula, itu bezanya di antara pentadbiran MAS. Kalau lah kita yang telah menggunakan *airlines* ini 30 tahun, kalau surat pun dia tidak jawab. Semasa Tan Sri Aziz Abdul Rahman menjadi pengarah pengurusan dulu, dia punya *complaint* kepada kita ialah dia kata *Malaysian* ini tidak mahu *complain* berhubung dengan apa-apa masalah. Ini maknanya kalau kita *complaint*, mesti dia jawab.

Akan tetapi sekarang ini *it's the other way round*. Ini adalah masalah pengurusan. Keduanya kita kena jaga pelanggan. Itu sahaja pentadbiran MAS. Pertama urus tadbir, kedua kena menjaga pelanggan. Sama ada kita guna 380 kah, 730 kah, kita kena jaga pelanggan kita. Pertama, kita mempertahankan ataupun kena *retain* pelanggan-pelanggan yang ada. Kalaulah MAS tidak boleh *retain enrich holders* sekali pun, macam mana ia hendak dapat pelanggan baru? Inilah saya hendak pendekkan ucapan saya ini, dua masalah yang besar.

Hendak kah tidak hendak kita kena tukarkan MAS ini seperti yang telah dicadangkan dalam undang-undang ini tetapi di dalam menukarkan kepada itu, dua perkara yang kena jaga iaitu pertama, urus niaga ataupun pentadbirannya, kedua ialah pelanggan. Kalau kita jaga dua perkara ini, maka *insya-Allah* saya fikir MAS akan kembali kepada masa di mana kita semua bangga dengan penerbangan MAS ini. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua, terima kasih. *Assalamualaikum warahmatullahitaala wabarakatuh*.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat, terima kasih mengambil masa yang pendek. Sekarang saya mempersilakan Yang Berhormat Puan Shanim, tadi keluar nampaknya. Sekarang ini hendak dengar buat kali pertamanya bercakap dalam Dewan yang mulia ini. Silakan.

4.49 ptg.

Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, *Bismillahi Rahmani Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi taala wabarakatuh*, salam 1Malaysia. Saya telah meneliti rang undang-undang ini yang mempunyai 37 fasal dan enam bahagian. Antara ciri-ciri yang utama ialah membolehkan MAS beroperasi pada kos yang munasabah daripada kos bekalan, perkhidmatan kakitangan termasuk kaedah-kaedah kerja dan terma-terma untuk kakitangan baru. Pasti bertujuan untuk membolehkan syarikat yang baru yang akan dilantik ini beroperasi pada standard yang tinggi.

■1650

Jadi di sini saya cuba mengemukakan beberapa persoalan dan saya mohon mencadangkan beberapa perkara bagi mengelakkan perkara yang tidak sepatutnya berulang dan menimbulkan keresahan rakyat.

Tuan Yang di-Pertua, saya dimaklumkan, pada ketika ini MAS mengalami kerugian sebanyak RM5 juta sehari manakala sebanyak RM748 juta dicatatkan untuk tempoh enam bulan pertama tahun ini. Ya, memang betul kerugian yang dialami MAS bukan merupakan perkara asing kepada syarikat penerbangan awam kerana terdapat banyak lagi syarikat penerbangan antarabangsa lain turut mengalami kerugian seperti *Singapore Airlines* dan *America Airlines*. Namun, persoalan saya di sini, apakah pelan Khazanah Nasional ini adalah lebih baik daripada yang pernah dilakukan syarikat penerbangan lain seperti yang berlaku kepada *Japan Airlines*.

Saya hendak bagi contoh di sini bagi *Japan Airline* (JAL), JAL menanggung kerugian yang amat besar dan diselamatkan oleh Kerajaan Jepun sebanyak tiga kali iaitu dari tahun 2001 sampai 2009. Pada awal tahun 2010, JAL memfailkan tuntutan muflis, hutang yang telah mencecah RM82.5 bilion, jauh lagi tinggi daripada MAS, RM10 bilion. Namun begitu, JAL telah mengambil langkah memfailkan muflis, memberi ruang kepada JAL disusun semula, melakukan rombakan pengurusan, peningkatan tumpuan kakitangan terhadap produktiviti serta keuntungan. Akhirnya pada tahun 2012, JAL bangun semula, JAL bangkit semula daripada kedudukan muflis terus disenaraikan semula di pasaran saham.

Jadi apa yang saya hendak katakan di sini, hari ini MAS rugi tapi tidak semestinya rugi ini berpanjangan. *Insyah-Allah*, dengan ada penstrukturan semula, kita sebagai rakyat Malaysia akan bagi sokongan kepada MAS.

Contoh yang kedua kepada Yang Berhormat Menteri yang juga bekas bos saya di Maybank – saya juga orang Maybank. Contoh saya yang kedua mengenai *Thai Airways*. Saya kagum dengan *Thai Airways* ini. Bukan setakat syarikat penerbangan ya Yang Berhormat Menteri tetapi *Thai Airways* ini telah mempromosikan produk-produk mereka ke seluruh dunia. Sebab itu kalau kita tengok di dunia-dunia macam di London, UK, ada *Thai Restaurant*. Di Moscow, Rusia, ada *Thai Restaurant*. Di Shinjuku, *Japan*, ada Thai Restoran. Di Buenos Aires, Argentina, ada *Thai Restaurant*. Jadi *Thai Airways* ini membawa satu identiti, imej negara Thai. Jadi apabila

perkhidmatan Thai Airways dilakukan dari Thailand ke seluruh dunia, mereka telah membawa produk-produk makanan seperti contohnya pes tom yam dan sebagainya.

Jadi bukan saya hendak memohon MAS *diversified*, dengan izin, atau mempelbagaikan *business* tetapi kita ambil contoh negara Thai ini yang terbaik. Mereka mempromosikan produk makanan mereka dengan ada satu *combination* di antara *Thai Restaurant* seluruh dunia dengan Thai Airways. Mungkin agak terlewat tetapi alangkah bahagianya kalau kita boleh ke London ataupun ke Rusia, kita tengok ada restoran-restoran seperti *MAS Restaurant*. Mungkin ini salah satu yang kita boleh mempromosi produk-produk makanan kita.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, apa yang saya hendak katakan di sini, saya difahamkan Khazanah Nasional Berhad dikatakan bakal menyuntik modal sebanyak RM6 bilion menerusi syarikat baru. Pastinya saya, sahabat-sahabat saya dan rakyat Malaysia tidak mahu melihat MAS terus gagal. Maka, saya ingin mendapatkan jaminan kerajaan terhadap pelan penstrukturan ini agar ia mampu memberi pulangan yang setimpal. Saya juga ingin memohon agar pihak kerajaan memastikan aspek pengurusan dapat dimantapkan, mengadakan rundingan semula dengan pemegang-pemegang kontrak dan vendor serta mengukuhkan strategi destinasi yang disifatkan terlalu *tolerant*.

Seperti yang kita semua tahu, undang-undang ini bertujuan untuk membolehkan satu penstrukturan semula dilakukan terhadap MAS. Dalam konteks ini, ia menggunakan satu *new business model*.

Tuan Yang di-Pertua, atas alasan ini, saya berpendirian, saya memohon mencadangkan agar Kerajaan Malaysia menimbang untuk memansuhkan terus penghidangan dan penjualan arak di dalam pesawat. Tambahan pula, sejak berlakunya beberapa tragedi hitam yang melibatkan MAS, Syarikat MAS telah menggunakan beberapa pendekatan Islam seperti doa di dalam pesawat sebelum memulakan penerbangan. Adakah penerbangan MAS kita akan rugi dan tidak laku sekiranya tiada penjualan arak ini dilakukan? Sedangkan, ada penerbangan lain yang tidak menghidangkan arak namun masih mampu berjaya, masih mampu berdaya saing seperti Brunei Airlines.

Saya sangat-sangat...

Tuan Yang di-Pertua: Panjang lagi, Yang Berhormat?

Puan Shahanim binti Mohamad Yusoff: Sikit lagi. Saya sangat bersetuju dengan Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain, sahabat-sahabat saya menitik beratkan soal pakaian, aurat di dalam kabin.

Cuma satu Tuan Yang di-Pertua, kepada Yang Berhormat Menteri, apa yang saya hendak katakan ini, pakaian pramugari kita ini sebenarnya sudah cantik, sudah elok, sudah molek berpakaian kebaya, berpakaian pakaian tradisional negara kita, mempromosikan produk-produk kita. Cumanya, kalau belah itu jangan belah lebih-lebih sangat. Belah atas, belah bawah kurang sikit. Yang ketat itu kita longgar-longgarkan sikit. Kalau boleh, saya setujulah dengan sahabat,

Yang Berhormat Puan Hajah Khairiah, kepada pramugari-pramugari yang beragama Islam, kalau boleh izinkanlah mereka untuk memakai tudung.

Jadi yang keduanya Tuan Yang di-Pertua, bila bercakap soal pekerja-pekerja yang hendak diberhentikan, pastinya soal kebajikan yang kita kena tumpukan. Difahamkan 20,000 orang yang akan dipilih untuk tidak menyertai syarikat yang bakal ditubuhkan. Jadi saya hendak minta MAS tengok balik nasib kakitangan yang memilih untuk tidak bersama syarikat baru ini supaya MAS membela mereka berpaksikan kepada prinsip keadilan, ketelusan dan belas kasihan kerana saya sendiri dan kita sendiri tidak mahu kerajaan dilabelkan lepas tangan dan isu kakitangan ini yang akhirnya menyebabkan mereka, keluarga mereka membenci dan menolak Kerajaan Barisan Nasional.

Atas sebab itu juga, kerajaan saya mohon mewujudkan skim-skim latihan ataupun penyediaan bantuan perniagaan kecil, sederhana bagi memastikan mereka ini mampu meneruskan hidup dan menyara keluarga.

Tuan Yang di-Pertua, saya difahamkan Khazanah Nasional telah memeterai memorandum persefahaman MoU dengan tiga syarikat iaitu Scicom Berhad yang bersetuju mengambil 2,000 pekerja; Sutherland Global Services, 1,500 pekerja; dan Tech Mahindra ICT Services (Malaysia) Sdn Bhd, 1,000 pekerja. Jadi apakah perkembangan dalam situasi itu bagi memastikan jaminan dan kebajikan para kakitangan MAS yang diberhentikan, yang sukarela berhenti? Saya memohon penjelasan.

Akhir sekali, saya juga hendak tahu setakat mana perancangan strategik dalam mewujudkan pusat latihan semula secara kursus itu? Apakah mereka ini diberikan ruang untuk bekerja di bawah syarikat milik Khazanah yang lain ataupun syarikat berkaitan kerajaan GLC kerana kita faham MAS ini ramai kelompok kakitangan yang mahir dan mempunyai pengalaman luas mengikut bidang masing-masing.

Itu saja Tuan Yang di-Pertua. Saya mohon menyokong. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang saya persilakan Datuk Raja Ropiaah.

■1700

Datuk Raja Ropiaah binti Raja Abdullah: *Bismillahi Rahmani Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, memberi ruang kepada saya. Saya rasa terpaksa *cut short* kerana banyak perkara telah pun dibangkitkan. Walau bagaimanapun, saya ingin mengucapkan tahniah kepada Khazanah Nasional Berhad kerana setakat ini perancangan pemilihan dikatakan *on track* dengan izin, mengikut landasan perancangan setelah pengumuman bahawa MAS kena *dioverhaul* secara keseluruhannya. Saya telah membaca dengan teliti perancangan lima tahun, 12 perkara utama dalam Pelan Pemulihan MAS yang telah diumumkan pada bulan Ogos.

Saya nampak bahawa memang telah mengikut jadual kerana dalam masa tiga bulan yang lepas ini telah mencapai tiga perkara yang telah dijanjikan iaitu pemegang saham minoriti telah pun meluluskan pada 6 November di mana mereka sudah bersetuju untuk menjual 27 sen sahaja *per share* dan penubuhan NewCo juga telah berlaku pada bulan 7 November. Sekarang ini di Dewan Rakyat telah pun meluluskan rang undang-undang ini dan *insya-Allah* pada hari ini akan diluluskan di Dewan Negara kerana setelah meluluskan ini, maka akan mengupayakan Khazanah untuk terus mengimplementasikan pelan lima tahun, 12 perkara itu.

Saya berharap bahawa Khazanah akan meneruskan dan menentukan bahawa *delisting exercise* itu akan berlaku sebelum hujung tahun ini dan dalam masa tiga tahun seperti yang telah dijanjikan, selewat-lewatnya saya rasa tahun 2019, MAS akan *relist* kan balik dan masa *relisting*, saya ingin tahu bahawa apakah sebenarnya unjuran yang telah dibuat oleh Khazanah, harga apabila dibuka, disenaraikan nanti dan adakah kita mampu untuk mendapat balik RM6 bilion yang telah pun dibelanjakan ataupun dimasukkan oleh Khazanah kepada Malaysia Airlines.

Saya juga ingin menyatakan bahawa – tadi telah dinyatakan beberapa perkara tentang – banyak yang mempersoalkan tentang pekerja-pekerja tetapi saya nampak bahawa di dalam perkara 10, perkara ini telah pun dimasukkan sebagai satu perkara yang akan diberi keutamaan oleh Khazanah. Hanya seperti Yang Berhormat Puan Shahanim kata tadi, kita ingin melihat bahawa perkara ini memang betul-betul berlaku kerana sebagai salah seorang pekerja MAS dahulu, saya pun memang amat prihatin tentang perkara ini, selalu berbincang dengan staf-staf MAS, ada banyak perkara yang berlaku dalam MAS itu yang harus diperbaiki. Umpamanya yang telah dibangkitkan oleh salah seorang daripada Yang Berhormat tadi bahawa makanan, juadah yang dihidangkan memang tidak kreatif langsung walaupun ada *survey on flight* yang dilakukan tetapi semua cadangan itu saya nampak bertahun-tahun tetapi tidak pun diimplementasikan.

Jadi oleh sebab itu saya rasa, kalaulah boleh syarikat yang baru ini, yang diambil alih ini kenal melihat perkara-perkara ini dengan secara teliti supaya janganlah kita mengulangi kesilapan yang telah dilakukan oleh pihak Malaysia Airlines. Sebenarnya Malaysia Airlines ialah satu *airlines* yang begitu baik sekali di seluruh dunia ini. Memang kita mempunyai prestasi kabin krew yang begitu baik sekali dan selalu mendapat *award* antarabangsa. Walau bagaimanapun, oleh sebab beberapa perkara mungkin pengisian yang kurang kemas, maka kita telah mengalami banyak kerugian.

Saya juga ingin menyatakan bahawa sekiranya kita menjaga kita punya staf di hadapan, *front line* yang senantiasa bersama dengan *passenger*, dengan penumpang-penumpang, yang itu kita kena jaga kerana yang itu saya nampak selalunya yang merungut-rungut di masa yang lepas. Sudah pasti rungutan itu yang sebenarnya bermula apabila Tan Sri Tajudin Ramli mengambil alih syarikat MAS. sebelum itu di bawah pentadbiran Tan Sri Saw Huat Lye...

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: *[Menyampuk]*

Datuk Raja Ropiaah binti Raja Abdullah:...Yang lain semua tidak ada masalah.

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: Tuan Yang di-Pertua, boleh mencelah?

Tuan Yang di-Pertua: Ya, ya, silakan Yang Berhormat, ada hendak –

Datuk Raja Ropiaah binti Raja Abdullah: Ya, sila.

Tuan Yang di-Pertua: ...Ya Yang Berhormat Bathmavati.

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Dalam usaha menstrukturkan kembali MAS oleh syarikat baru, saya berharap perhatian akan diberi kepada suatu sektor iaitu sektor pengendalian penumpang iaitu dalam bahasa Inggeris, *passenger handling* yang pada suatu ketika dahulu ia dikendalikan oleh MAS sendiri dan pada masa itu perkhidmatannya amat bagus. Saya sebagai seorang OKU pernah – *I mean*, saya menggunakan perkhidmatan MAS sejak tahun 1977 lagi. Selepas perkhidmatan pengendalian penumpang ini diswastakan, saya nampak prestasinya menurun dan golongan OKU sebagai penumpang dan juga warga emas menghadapi pelbagai masalah. Perkhidmatan pengendalian penumpang ini adalah apabila seorang OKU sampai ke *airport*, lapangan terbang sampai ia masuk ke pesawat dan apabila sampai ke destinasi, apabila dia turun sampai keluar kesemuanya akan dibantu oleh seorang staf dari sektor pengendalian penumpang. Jadi saya harap, dengan penstrukturkan semula ini ia akan..

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Yang Berhormat...

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: Ya?

Tuan Yang di-Pertua: Saya hendak beri pandangan kepada Yang Berhormat untuk panduan ya. Sekarang ini tadi Yang Berhormat Datuk Raja Ropiaah sedang berucap, Yang Berhormat boleh minta penjelasan. Contohnya kalau Yang Berhormat mencadangkan begitu, adakah Yang Berhormat bersetuju tentang ini, ya boleh. Akan tetapi Yang Berhormat terus tentang OKU, *you* minta sendiri kalau hendak pada lain kali, okey?

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: Ya, okey. *So*, saya minta ini dimasukkan dalam ucapan Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak, *you* kena bertanya dengan yang berucap. Adakah dia bersetuju atau tidak sebab dia yang bercakap pada masa itu. Itu daripada segi peraturan ya. Okey, minta Yang Berhormat ambil panduan itu.

Puan Bathmavathi a/p K.Krishnan: Ya, terima kasih.

Datuk Raja Ropiaah binti Raja Abdullah: Tuan Yang di-Pertua, yang sebenarnya saya amat bersetuju. Memang benar dahulunya memang ada jabatan itu dan memang harus diteruskan. Saya ingin meneruskan bahawa saya dimaklumkan ada 28 cadangan yang telah dikemukakan kepada Khazanah oleh banyak syarikat dan saya hanya minta bahawa tolonglah teliti dengan baik cadangan-cadangan ini. Janganlah dipecah-pecahkan MAS, syarikat-syarikat, anak syarikatnya sehingga kita hilang kawalan kerana ini yang telah berlaku sebelum ini dan jangan diulangi lagi dan mana-mana anak syarikat yang untung janganlah dibagi kepada orang lain dan yang tidak untung itu kita ambil untuk diri kita. Kita jangan lagi buat perkara-perkara sebegini.

Tuan Yang di-Pertua, saya tahu masa amat terhad. Rang undang-undang Malaysia Airlines System Berhad ini yang digubal, saya nampak memang amat-amat terperinci. Sehingga saya nampak ia ada status pengendali, pentadbir dan juga yang bebas memberi pandangan. Jadi, saya nampak kalau kita ikut betul-betul apa yang telah disenaraikan, memang kita sepatutnya di landasan yang betul. Walau bagaimanapun, saya ada beberapa persoalan yang hendak saya tanya iaitu tentang adakah *provision* di dalam membuat penstrukturan ini, kita mengambil kira tentang *rural air services* dengan izin atau adakah ini tidak lagi diambil alih oleh MAS dan diberikan kepada syarikat lain. Saya juga ingin mengetahui bahawa *route* yang akan ataupun sektor-sektor yang tidak menguntungkan selama ini, adakah hendak kita tamatkan. Kalau ini betul, ingin juga tahu sektor-sektor manakah yang terlibat?

Sebagai sebuah syarikat penerbangan nasional, sudah pastilah kepentingan rakyat kita mesti kita utamakan dalam penstrukturan ini. Saya ingin tahu bahawa adakah perancangan untuk menukar *fleet* kapal terbang kepada lebih terkini dan seterusnya, bagaimanakah caranya kita untuk meningkatkan imej baru syarikat MAB ini untuk memberikan keyakinan kepada pelancong dari luar negara khususnya pelancong-pelancong setelah tragedi berkembar iaitu tragedi MH370 dan MH17 ini, prestasi Kementerian Pelancongan itu memang agak menurun dan khususnya pelancong dari China, banyak tidak datang ke sini lagi.

■1710

Jadi saya rasa rang undang-undang ini memang amat terperinci dan saya dengan sepenuhnya menyokong rang undang-undang ini dan saya hanya berdoa bahawa Khazanah Nasional Berhad yang telah bersetuju untuk mengambil alih syarikat ini akan menjalankan tugas dengan penuh amanah, penuh komitmen supaya akhirnya ini adalah kali terakhir kita mendengar bahawa MAS kerugian. Pada masa akan datang kita boleh keluar daripada keadaan yang begitu tidak menyeronokkan. Dengan itu Tuan Yang di-Pertua saya mohon menyokong. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang saya persilakan Yang Berhormat Puan Hajah Mariany binti Mohammad Yit.

5.11 ptg.

Puan Hajah Mariany binti Mohammad Yit: *Bismillahi Rahmani Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua atas kebenaran membahaskan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2004.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengucapkan tahniah kepada Kerajaan Malaysia dan Perdana Menteri kerana telah dengan segera mengambil tindakan menstrukturkan semula syarikat penerbangan nasional iaitu Malaysia Airlines System Berhad agar entiti baru yang diwujudkan akan memberi nafas baru dalam operasi dan menjadikan ia syarikat yang berdaya maju dan memperoleh keuntungan dari operasinya.

Secara peribadi pandangan saya, kerugian yang dialami MAS Berhad antaranya merupakan kesan daripada global seperti yang dialami oleh syarikat-syarikat penerbangan yang lain serta ekoran dasar awan terbuka dan munculnya segmen baru penerbangan tambang murah atau tambang rendah, *low cost carrier* dengan izin. Model perniagaan MAS dan *low cost carrier* amat berbeza dan seharusnya pengurusan baru Malaysian Airline Berhad perlu melihat dan mengkaji secara serius dan terperinci dengan melakukan simulasi terbaik, model perniagaan dan perkhidmatan udara ini.

Kalau kita melihat model perniagaan AirAsia, perniagaannya kelihatan menguntungkan adalah kerana tumpuan dan promosi mereka dibuat ke atas laluan *short haul* dan perniagaan *long haul* AirAsia X juga mengalami kerugian pada tahun ini. Pada suku ketiga 2014, AirAsia X merekodkan kerugian hampir RM224.5 juta dalam operasi *long haul* mereka. Justeru itu, saya perlu tekankan bahawa model perniagaan mereka juga bermasalah.

Tuan Yang di-Pertua, masalah kerugian MAS jika diamati lebih tertumpu kepada kerugian operasi. Kerugian ini meliputi beberapa risiko iaitu:

- (i) kadar pertukaran wang asing;
- (ii) liabiliti pinjaman perolehan aset dan kapal terbang;
- (iii) kos selenggaraan operasi seperti minyak dan kapal *spare* untuk alat ganti pesawat;
- (iv) bebanan *rightsizing* pekerja sokongan dan kru pesawat;
- (v) turun naik harga minyak pesawat; dan
- (vi) tragedi MH370 dan MH17.

Bagi menangani masalah ini, rang undang-undang ini telah memperuntukkan iaitu seksyen 10(a) hingga 10(x) memberi kuasa kepada pentadbir untuk mengambil inisiatif yang berkesan untuk menangani semua masalah yang dihadapi oleh MAS Berhad. Oleh itu, pelantik pentadbir di bawah seksyen 7 iaitu seksyen (2)(b) saya ingin bacakan di sini (2)(a) adalah seorang juruaudit syarikat yang diluluskan di bawah Akta Syarikat 1965. Seksyen (2)(b) adalah seseorang yang pada pendapat pelantik berupaya untuk melaksanakan tugas pentadbir.

Kami berdoa semoga pihak pelantik diberi taufik dan hidayah, orang yang bakal dilantik dapat membuat *turnaround* terhadap *airlines* yang kita sayangi ini. Ini adalah peluang keemasan yang boleh kita ambil dan segala harapan kita terletak kepada orang yang bakal dilantik nanti.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya ada beberapa cadangan. Pertama merujuk kepada seksyen 31 dan seksyen 32 serta 34(1) dan 34(2) iaitu menender atau runding semula kontrak-kontrak perolehan serta kontrak penyumberan luar dengan izin *outsourcing* dengan mengehendkan tempoh perolehan, kontrak atau tempoh sah perkhidmatan kontrak tidak melebihi tiga tahun sahaja untuk disesuaikan dengan akta ini. Dengan cara ini, perolehan yang diperolehi oleh Malaysian Airline System Berhad lebih optimum dan kompetitif serta *value for money*, dengan izin.

Bagi kes-kes yang mana perjanjian telah ditandatangani sebelum ini yang mengikat serta memberi kesan kritikal ke atas kerugian MAS, saya cadangkan agar kontrak ini tidak diteruskan dan tidak ada apa-apa pembayaran ganti rugi atau *goodwill* dibayar sesuai dengan peruntukan seksyen 30(1) dan 30(2) mengenai peruntukan peletakan hak dan kuasa kekebalan dari prosiding perundangan di seksyen 34(1) dan 34(2).

Kedua, saya merujuk kepada seksyen 28 iaitu rundingan kesatuan sekerja dan persatuan. Bagi maksud pemberhentian hampir 6,000 orang pekerja dari 20,000 orang pekerja, saya ingin mencadangkan agar pelan penempatan secara sukarela atau *volunteer separation scheme* dan secara mandatori atau *mandatory separation scheme* hendaklah dibuat secara rundingan antara pengurusan *new co* atau syarikat yang baru, Kementerian Sumber Manusia dan juga kesatuan sekerja.

Penilaian dan bayaran ganti rugi serta bantuan selepas persaraan perlu ditangani secara efektif agar nasib pekerja yang diberhentikan dibela dan sumber pendapatan baru dapat menampung kos sara hidup mereka.

Ketiga, merujuk kepada seksyen 25, seksyen 26 dan seksyen 27. Bagi tawaran skim gaji dan kemudahan serta *benefit* kepada pekerja yang bakal menyertai syarikat baru, tawaran baru serta insentif yang terlampau mewah dan membazir hendaklah dihentikan dan di struktur semula secara berhemah. Oleh yang demikian, saya mengesyorkan panduan yang diguna pakai oleh Jabatan Perkhidmatan Awam diguna pakai sepenuhnya dalam menentukan nilai kelayakan elaun, *benefit* dan keistimewaan agar beban kewangan menampung urusan sumber manusia ini dapat diatasi secara berhemah dan berjimat.

Saya mohon kerjasama persatuan agar berkompromi dengan kerajaan dalam penentuan kadar baru tawaran gaji serta elaun dan kelayakan *benefit* pekerjaan. Seharusnya kita menginsafi bahawa perlu ada pengorbanan dari setiap individu seramai 14,000 orang dalam menggunakan dana awam untuk memastikan operasi *nasional carrier* kita mencatat keuntungan.

Keempat, kontrak bekalan alat ganti pesawat hendaklah dibuat secara jadual kadar harga yang boleh dirunding setiap dua tahun. Penggunaan *schedule of rates* dengan izin, bagi perolehan alat ganti dan perkhidmatan penyumberan luar *outsourcing* memastikan penjimatan dan ketelusan. Ini memastikan penjimatan dan alat ganti yang diperolehi secara kompetitif dan memastikan tidak ada kerugian nilai dari segi tukaran wang asing dan risiko pemerolehan.

Kelima, agar tidak terperangkap dengan promosi dan model perniagaan *low cost carrier*, syarikat baru perlu meningkatkan produktiviti pekerja dan memastikan jumlah minimum kakitangan digunakan bagi meningkatkan keuntungan syarikat tersebut. Program *rightsizing* tenaga kerja perlu dilaksanakan dan diaplikasikan segera.

Tuan Yang di-Pertua, oleh itu saya berharap dengan luluskan rang undang-undang dan dalam masa tempoh lima tahun akan datang operasi Malaysian Airline System Berhad akan

mencatat keuntungan dan beban kerajaan menanggung kerugian MAS dapat ditamatkan segera. Saya mohon mencadangkan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Akhir sekali saya persilakan Yang Berhormat Dato' Dayang Hajah Madinah binti Tun Abang Haji Openg.

5.19 ptg.

Dato' Dayang Hajah Madinah binti Tun Abang Haji Openg: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya.

■1720

Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh dan salam 1Malaysia. Dalam usaha kerajaan untuk menstrukturkan semula MAS saya kira ada beberapa pendekatan yang perlu diambil kira supaya MAS kembali bersinar *golden service* nya dengan izin, yang dari mula penubuhannya menjadi kebanggaan negara dan rakyat Malaysia.

Sebagai syarikat penerbangan nasional, MAS yang diberi nafas baru perlu mempunyai semangat nasional dan berjiwa nasional dengan berperanan mengharumkan nama baik negara kita, Malaysia di mata dunia dengan memberi perkhidmatan holistik yang lebih baik dan cemerlang di antara syarikat-syarikat penerbangan antarabangsa di peringkat global. Segala kelemahan, kekurangan dan juga pembaziran dan lain-lain faktor yang telah menyebabkan kerugian sehingga MAS merudum teruk harus dan patut dikaji dengan penuh teliti untuk diperbaiki dan dipertingkatkan. Dengan peranan bersemangat nasional itu saya mengesyorkan MAS yang baru nanti mempelbagaikan *in-flight* menunya dengan izin, sama ada untuk penerbangan domestik dan antarabangsa supaya dimasukkan juga makanan ringan keluaran IKS tempatan kita. Contohnya kerepek pisang untuk menggantikan kacang masin dengan cara *packaging* yang serupa termasuklah juga saya hendak mempromosikan kek lapis Sarawak. Dengan itu, sekurang-kurangnya membantu mempromosikan produk-produk IKS kita khususnya dalam *international flight*, dengan izin.

Selain daripada itu, memperbagaikan barangan *in-flight shopping* nya, MAS juga boleh mempromosikan produk-produk kraf tangan keluaran Malaysia contohnya barangan buatan batik Malaysia. Sekurang-kurangnya kalau boleh 50% daripada *in-flight shopping items*, dengan izin untuk penerbangan antarabangsanya dikhususkan dengan produk-produk kraf tangan keluaran Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai seorang Muslim saya juga bersetuju dengan rakan saya, Yang Berhormat Senator Puan Hajah Khairiah binti Mohamed tadi fasal kod etika pakaian pramugari. Jadi, MAS yang baru nanti saya kira boleh mengambil kira salah satu ruku negara kita iaitu kesopanan dan kesusilaan dengan memperkenalkan kod etika pakaian seragam untuk pramugarinya dengan ala potongan kesopanan bukan potongan ikut badan. Sementara itu, pramugari Muslimnya kalau boleh seelok-eloknya bertudung.

Sebagai *national carrier*, dengan izin, MAS berperanan dalam usaha kerajaan memperkasakan lagi integrasi nasional kita dan juga membantu mempromosikan industri pelancongan negara. Antara lain, dengan memperbanyakkan penerbangan domestik khususnya antara Semenanjung Malaysia dengan Sabah dan Sarawak dengan tambang murah, kalau boleh lebih murah dari AirAsia lagi. Itu sebagai usaha kita untuk memperkasakan dan mempertingkatkan integrasi nasional antara kaum kerana kita lebih maklum ramai pelancong dari Barat gemar dengan alam semula jadi yang hijau dan juga *adventures tourist destination*, dengan izin yang terdapat di Sabah dan juga di Sarawak. Tuan Yang di-Pertua, dengan itu saya mohon menyokong akta ini. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, terima kasih. Ada seorang lagi, tadi tidak termasuk nama di sini Yang Berhormat Dato' Jaspal Singh. Minta maaf, agaknya ada kesalahan teknikal. Silakan, Yang Berhormat.

5.25 ptg.

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua memberi peluang kepada saya membahaskan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad (Pentadbiran) 2014. Selamat petang, salam sejahtera dan salam 1Malaysia saya ucapkan kepada semua. Bila saya melihat dan mengkaji rang undang-undang ini, lebih suka ataupun lebih penting untuk saya melihat rang undang-undang ini secara holistik. Apakah objektif kita berbahas rang undang-undang ini? Sebab kerajaan mahu mereka suatu mekanisme untuk mencari jalan, memberi fungsi dan *responsibility* atau tanggungjawab kepada satu pentadbiran baru untuk membawa ataupun memperkasakan balik MAS.

Seperti apa yang telah dibahaskan oleh Yang Berhormat Dato' Mohd. Suhaimi dan banyak rakan-rakan di sini, saya pun banyak menggunakan MAS dan saya percaya apabila kita berada di luar negara sampai *airport* hendak balik ke Malaysia, tengok di luar tingkap MAS. Kita sebagai rakyat Malaysia merasa begitu bangga sekali dan bila masuk kapal terbang di salam pula oleh pramugari dan pramugara MAS, selamat datang, bagi sate pula terus kita rasa berada di rumah sudah. Walaupun kita berada di New Zealand, New York kah, di London. Perasaan patriotik ini bukan sahaja kepada saya tetapi semua rakyat Malaysia fikir macam ini.

Jadi, hendak selamatkan MAS ini, hendak memperkasakan MAS dan membawa MAS ke tahap yang baru ini adalah satu objektif bukan daripada kerajaan tetapi perasaan daripada semua kalangan rakyat Malaysia. Saya rasa begitu sedih bukan saya sahaja tetapi semua rakyat Malaysia berasa sedih kerana tahun ini ada malapetaka yang menimpa MAS ini, tidak dijangka-jangka.

Walau bagaimanapun, kerugian MAS dan malapetaka ini, *this incident is two different things*, dengan izin. Kerugian MAS ini bukan sahaja kerugian tahun ini, MAS rugi sudah sejak tahun 2010 kalau tidak salah saya, seperti yang dibahaskan oleh Menteri tadi, daripada 2011 hingga 2013, MAS telah ditimpa kerugian sebanyak RM4 bilion. Baru-baru ini sahaja, tiga hari lalu

MAS telah memberi *announcement*, dengan izin bahawa dalam *quarter* ini dengan izin, kerugian MAS adalah RM576 juta menjadikan kerugian sembilan bulan RM1.32 bilion. Dengan izin *revenue* MAS adalah RM11.2 bilion dan *operating cost* nya, dengan izin RM10.9 bilion. Saya hendak tahu ini, saya minta penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri tentang *operating cost* ini.

■1730

Adakah kita mengambil *operating cost* ini dan memecahkan kepada segmen-segmen kecil dan tengok *ratio* nisbah dan kita bandingkan dengan *airlines* lain, sama kah ataupun kita kurang. Jadi kita dapat tahu di manakah kelemahan kita dalam pengurusan MAS. Bila saya mendengar perbahasan daripada Ahli-ahli Dewan Negara lain, saya pun terkejut mendengar *human resource manager* dengan izin, mendapat gaji, saya mula-mula ingat setahun tetapi saya tak tahu, saya terdengar sebulan kah setahun.

Daripada *operating expenses* ini, berapa peratus kah untuk pengurusan tinggi? Adakah kita mengambil apa-apa langkah sebab saya dengar memang Khazanah dah membuat satu *announcement* nak mengurangkan pekerja-pekerja 6,000 orang, adakah ini pekerja-pekerja di bawah ataupun terlibat pengurusan pun? Sebab kalau MAS telah rugi untuk tiga tahun berturut-turut RM4 bilion dah, tahun ini sampai 9 bulan RM1.32 bilion, mungkin 12 bulan RM1.5 bilion, bukan kah ini sebab pengurusan yang lemah?

Bila kita bandingkan tahun 2010 sampai tahun 2013, *airlines* lain semua dapat *overcome* dengan izin, dapat mencari keuntungan. *Airlines-airlines* baru, Emirates, Etihad semua dapat mencari keuntungan. Japan Airlines pun selepas dia buat bankrap tahun 2010, dalam masa dua tahun lapan bulan boleh mencari keuntungan dan disenaraikan balik ke Bursa. Kenapa pula MAS adalah satu-satu *airlines* yang terbawah?

Saya baca ini betul tak betul saya tak tahu, tetapi yang terbawah daripada empat yang terbawah di dalam dunia daripada segi keuntungan, daripada segi *efficiency* dia. Kenapa kita telah membiarkan perkara ini untuk berapa lama ini? Kenapa? Saya nak tahu, adakah kerajaan akan mengambil atau membuat keputusan untuk menukar sebab memang kita bayar mereka tinggi, bonus pun ada tapi kita rugi. Kalau kita nak tukarkan, nak *restructure*, nak buat transformasi...

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Minta penjelasan.

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Ya, boleh.

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Apa fikiran Yang Berhormat kalau kita *set the whole board first*?

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Kalau Yang Berhormat Tan Sri minta *professional offence* saya, isu yang dibentang *long time ago* dengan izin. [Tepuk] Kenapa kita tak buat macam ini tapi *announcement* yang kita buat pertama, kita akan mengurangkan 6,000 orang dahulu. *Announcement* pertama itu kita ambil *ratio*. *Operating ratio* ini kita *compare* dengan *airlines-airlines* yang maju. Singapore Airlines, Etihad. Kita ambil *ratio*.

Menteri pun akauntan yang begitu canggih, CEO daripada Maybank pula. Jadi kita ambil *ratio*, kita boleh *compare* apakah *ratio* gaji *air hostess* dengan ini betul kah tak. Gaji pilot betul kah, gaji *management* betul tak. *Expenses food* betul tak, *expenses* ini semua betul tak. Kita ambil *ratio*, kita *compare*. Kalau yang tak betul itu kita kemaskan. Jadi untuk saya, *this action* ini *is something* dah lama kita tunggu tapi lebih baik kita buat sekarang daripada kemudian. Kita dah *announce* dah nak *restructure*, nak buat satu transformasi tapi kita mesti mempunyai *political will* yang betul, dengan izin.

Political will ini adalah nombor satu seperti yang dicelah oleh Yang Berhormat Tan Sri Rahim tadi, *the board*. Kalau empat tahun dah rugi, nak simpan *board* balik, nak simpan *human resource* balik, nak simpan CEO, apa beza dia?

Dato' Lim Nget Yoon: Boleh beri laluan? Kalau ikut *medical point of view*, kalau ada *cancer lump*, mesti potong *cancer lump* itu supaya boleh sembuh. Setuju tak?

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Saya setuju, itu *medical term* itu memang saya setuju tapi saya bila saya lihat *announcement* MAS dia bagi tahu okey kita rugi sebab harga minyak naik, kita rugi sebab banyak *competition*, kita rugi kali ini sebab *look factor* turun sebab malapetaka tetapi harga minyak naik ini bukan sahaja MAS, semua *airlines* dia *effect* tapi dia boleh cari keuntungan.

Kadang-kadang kita lihat MAS, saya tengok dua tahun dulu mereka membuat satu *press conference* yang begitu cantik sekali. Saya pun tengok wah cantik sekali, apa ini, apa dia nak *announce*. Dia *announce*, oh kita dengan menggunakan strategi ini kita akan meningkatkan *profitability* kita. Apa dia? Boleh bayar melalui PayPal. Orang lain semua dah buat dua, tiga tahun, kita *announce* selepas tiga tahun tetapi ini strategi yang begitu canggih sekali. *That is not innovation*. Kita perlukan *management* yang boleh *innovate*, yang boleh *compete*, yang tahu apakah makna industri *aviation* ini.

Yang kedua ini, saya ada beberapa soalan nak tanya kepada Menteri ini. Nombor satu, berapa banyak kah kerajaan akan telah hilang ataupun telah mengeluarkan lima tahun dahulu ini untuk menyelamatkan MAS sampai hari ini dan apakah kos untuk membeli saham-saham ini balik dan peruntukan yang akan diberikan kepada MAS untuk kita cuba senaraikan semula MAS di Bursa nanti. Lagi satu, apakah saiz aset MAS sekarang. Saya dengar kapal terbang dah jual.

Dato' Dr. Firdaus bin Haji Abdullah: Mohon mencelah sikit. Saya hanya nak campur sikit sahaja. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kerana telah banyak tadi istilah yang agak *sensational* tentang *set the whole board*, *cut the cancer lump*. Bagaimana kalau umpamanya Yang Berhormat Dato' Jaspal sedia menerima satu lagi istilah yang barangkali harus diambil kira oleh MAS ini iaitu bahawa MAS perlu mengadakan gerakan revolusi mental untuk mengubah, dengan izin, *to overhaul the whole system*. *The key word*, revolusi mental yang harus dilakukan oleh MAS. Terima kasih.

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Saya setuju. Kalau kita baca kajian daripada *ancient very famous university* dekat France. Dia mengkaji Japan Airlines. Japan Airlines, dia telah membuat untuk membangunkan balik selepas bankrap ialah seperti yang disebutkan oleh Senator Dato' Dr. Firdaus ataupun semalam oleh Yang Berhormat Dato' Seri Shahidan, keremajaan. Menukar fikiran pekerja-pekerja. Mereka mesti tahu ini bukan macam aset kerajaan, saya tak payah pedulilah. Kerja lima jam kah, empat jam, jangan takut bonus ada semua ada. *That kind of mentality* kena buang.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat ada tiga minit lagi Yang Berhormat.

Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh: Ya. Jadi soalan lagi satu ini, apakah *outstanding loan* ataupun *debt* yang ada dengan MAS sekarang, adakah bank-bank di Malaysia ini mempunyai *exposure* yang tinggi dengan MAS. Dalam perundingan MAS dengan nanti adakah kerajaan bercadang nak mengurangkan ataupun lebih-lebih lagi dalam bahasa Inggeris, kita akan membuat *haircut* bagi *debt* MAS ini, dengan izin. Akhir sekali, saya rasa saya pun begitu bimbang ada *clause-clause* ini yang telah dibincangkan oleh berapa banyak Yang Berhormat ini, 29 *clause*, 28, fasal 25, 26 ini tapi saya minta keterangan daripada Menteri.

■1740

Apabila kita menubuhkan syarikat baru ini, adakah ini bererti pekerja-pekerja kena memasuki kontrak yang baru dengan syarikat ini? Mereka yang tidak akan masuk ataupun akan *diretrench*, dengan izin, siapakah yang akan bertanggungjawab untuk mereka? Kalau seperti yang disebutkan tadi oleh seorang Ahli Yang Berhormat bahawa kerajaan mempunyai pelan mereka memasuki tempat lain, itu memang bagus sekali. Saya setuju. Akan tetapi kita tidak boleh memberikan notis, "*Akta ini telah diluluskan di Parlimen, you suka, tidak suka, notis tiga bulan, tidak boleh buat apa-apa, ambil gaji dua bulan, pergi cari kerja baru.*"

Kalau kita buat macam itu, ini tidak betul. Ini memang saya percaya semua Ahli Yang Berhormat di sini tidak akan setuju dengan langkah-langkah seperti ini. *It's looking a way out*, tidak betul. Kita mesti menjaga kebajikan mereka yang telah begitu *loyal* kepada MAS setakat ini tetapi memang ini satu benda yang kita tidak mahu, *we have to do it*. Akan tetapi kita jagalah kebajikan mereka yang terlibat. Kita *ensure* pampasan yang betul diberikan kepada mereka supaya masa hadapan kita, *the journey forward looks good*, dengan izin. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua. Dengan ini, saya menyokong Rang Undang-undang MAS ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang tibalah masanya untuk kita mendengar jawapan daripada pihak kementerian ataupun dari Menteri. Kepada soalan-soalan yang telah ditimbulkan oleh 19 Ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian membahaskan Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad, silakan Yang Berhormat Menteri.

5.42 ptg.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Abdul Wahid Omar]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahi Rahmani Rahim, assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat sejahtera. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah berbahas Rang Undang-undang Malaysian Airline System Berhad ini. Seramai 19 Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah berbahas dengan baik, berfakta dan juga dengan penuh semangat, dengan penuh *passion*, dengan izin.

Kita semua sedar bahawa Malaysian Airline ini ataupun MAS ini memang terletak amat dekat dengan hati kita semua. Ia merupakan sebuah syarikat yang amat kita sayangi dan sebuah syarikat yang menjadi kebanggaan. Bukan sahaja semua kita di sini tetapi seluruh rakyat Malaysia. Saya juga setuju dengan pendapat yang diutarakan oleh Yang Berhormat Tan Sri Rahim dan juga Dato' Jaspal yang menyatakan bahawa perkhidmatan dalam kabin MAS antara perkhidmatan yang terbaik. Untuk itu saya juga bersama-sama mempunyai rasa yang sama apabila kita menjejakkan kaki di dalam pesawat MAS, maka kita memang merasa kita sudah sampai pulang ke rumah. Yang sate itu adalah bonus, Dato' Jaspal.

Tuan Yang di-Pertua, memandangkan banyak isu yang telah dibangkitkan dan pendapat-pendapat telah pun diutarakan. Izinkan saya membahagikan penggulungan atau jawapan saya ini dalam lima bahagian.

- (i) Pelan Pemulihan MAS ataupun MAS Recovery Plan;
- (ii) Concept Strategic Reset yang dibolehkan oleh Rang Undang-undang ini;
- (iii) Isu-isu yang berkaitan pengurusan;
- (iv) Isu-isu yang berkaitan pekerja dan kebajikan mereka; dan
- (v) Cadangan-cadangan yang telah dikemukakan.

Pertama sekali tentang Pelan Pemulihan MAS. Izinkan saya, Tuan Yang di-Pertua, mungkin memberi sedikit pendapat tentang pengalaman saya sebagai seorang CEO. Saya sebelum ini amat bertuah kerana telah diberi peluang untuk menerajui tiga buah syarikat yang besar. Pertama sekali, Syarikat Kumpulan UEM, Renong. Kedua, Kumpulan Telekom Malaysia dan ketiga, Kumpulan Maybank. *Alhamdulillah*, dengan berkat sokongan rakan-rakan pengurusan yang lain dan seluruh *stakeholder* yang lain, dengan izin, telah berjaya memulihkan dan menaikkan prestasi syarikat-syarikat tersebut.

Antara program-program yang telah dilaksanakan semasa saya menjawat jawatan tersebut adalah satu program transformasi syarikat-syarikat berkaitan kerajaan. Ini telah pun dilancarkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri ketika itu, Tun Abdullah Ahmad Badawi yang telah memperkenalkan Program Transformasi ini. Antara syarikat-syarikat GLC yang telah disenaraikan untuk ditransformasikan adalah Syarikat Malaysian Airline System Berhad ataupun MAS.

Saya berpendapat dan saya juga sering berjenaka juga dengan rakan-rakan yang lain. Dalam banyak-banyak syarikat yang berkaitan dengan kerajaan, syarikat bagi saya yang paling sukar untuk kita transformasikan adalah MAS itu sendiri. Ini berdasarkan bukan sahaja kepada industri penerbangan yang amat kompetitif, industri yang amat bergantung kepada pergerakan harga minyak yang tidak menentu dan apabila minyak naik ke paras USD142, memang tidak ada syarikat penerbangan yang boleh mendapat keuntungan. Ia juga berdasarkan kepada sesuatu keadaan di mana ia mempunyai pelanggan yang ramai dan mempunyai banyak pendapat yang berbeza.

Setiap pelanggan mempunyai pendapat yang berbeza tentang kualiti perkhidmatan, tentang perkhidmatan yang diberikan oleh para pramugari dan para pramugara. Bagaimana bentuk kapal terbang, *design* kapal terbang, bagaimana senyuman pramugara atau pramugari itu tersebut, bagaimana rasa nasi lemak itu, sedap tidak sedap dan sebagainya. Memang ini merupakan antara satu banyak perkara yang amat mencabar.

Memang bagi saya, MAS merupakan satu syarikat yang amat sukar untuk ditransformasikan. Banyak usaha yang telah dilaksanakan sebelum ini. Ada yang berjaya dan ada yang kurang berjaya dan tidak mampan. Antara sebab-sebabnya adalah kerana kita tidak mempunyai satu pelan yang menyeluruh. Ada yang pelan ini dibuat berdasarkan penstrukturan semula modal tetapi mungkin tidak merangkumi operasi yang lebih menyeluruh. Maknanya, *improvement inefficiency*, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua. Sebab itulah bagi saya dalam keadaan ini satu Pelan Pemulihan MAS yang telah dirancang oleh Khazanah ini merupakan satu pelan yang amat *holistic*, yang amat komprehensif sekali. Pelan ini telah pun diumumkan oleh Khazanah pada 29 Ogos iaitu 3 bulan lebih yang lalu dan ia mempunyai 12 perkara, rangka kerja, iaitu:

- (i) Untuk menubuhkan syarikat yang baru, untuk menempatkan MAS baru dan menyahsenaraikan MAS. Penyahsenaraian ini merupakan langkah pertama dan ia telah pun berjalan dan proses ini telah pun diluluskan oleh pemegang saham MAS, kalau tidak silap saya pada 6 November yang lalu;
- (ii) pendanaan sehingga RM6 bilion dengan syarat yang ketat dan penurunan nisbah bersih hutang berbanding modal ataupun *gearing ratio* kepada kira-kira 120%. RM6 bilion ini yang akan dilaburkan oleh Khazanah merupakan RM1.4 bilion untuk menyahsenaraikan syarikat tersebut dari Bursa Malaysia dan RM1.6 bilion akan digunakan untuk syarikat MAS sedia ada ini. Antara lain untuk menyediakan pelbagai program termasuk proses-proses untuk membayar pampasan dan memberikan program-program yang baik untuk pekerja-pekerja mereka. Baki RM3 bilion akan

dilaburkan kepada syarikat baru Malaysian Airline Berhad yang telah pun....

Dato' Khairudin bin Samad: Yang Berhormat, minta laluan.

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: ...ditubuhkan pada 7 November yang lalu.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri, ada yang hendak mencelah.

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: Kalau boleh bagi saya habiskan 12 ini.

■1750

Jadi RM3 bilion untuk syarikat yang baru dan antaranya termasuklah untuk membeli aset-aset yang baru dan juga untuk memperbaiki operasi Malaysia Airlines Berhad;

- (iii) untuk menetapkan semula model perniagaan melalui rangkaian yang memberi tumpuan serantau, struktur kos yang lebih rendah dan penekanan yang lebih kepada pengurusan hasil pendapatan;
- (iv) untuk menyatukan ibu pejabat dan operasi daripada Subang ke KLIA;
- (v) pengukuhan jaminan, integriti dan keselamatan fungsi;
- (vi) mengkaji dan jika berkenaan, merundingkan semula kontrak bekalan;
- (vii) mengukuhkan barisan kepimpinan;
- (viii) menyesuaikan asas tenaga kerja kepada anggaran 14,000 kakitangan di syarikat baru;
- (ix) mengukuhkan perhubungan industri dan penjajaran dalaman;
- (x) latihan semula pewujudan pekerjaan dan penempatan semula;
- (xi) sokongan kerajaan yang sesuai terhadap inisiatif pertama termasuklah lulusan untuk rang undang-undang ini;
- (xii) komunikasi berterusan dan perhubungan dengan pihak yang berkepentingan.

Pihak Khazanah telah pun pada hari Jumaat yang lalu 28 November telah mengeluarkan satu kenyataan untuk memberikan status terkini tentang proses *MAS Recovery Plan* ini dengan izin yang rasa telah dilakukan dengan lancar. Silakan Dato' Khairudin bin Samad tadi.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat yang hendak mencelah tadi.

Dato' Khairudin bin Samad: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin tahu daripada Yang Berhormat Menteri. Tadi ada rakan saya Ahli Yang Berhormat mengatakan kontrak katering sahaja RM25 bilion untuk 25 tahun. Adakah betul? Kalau betul RM1 bilion satu tahun. Saya melihat makluman yang saya dapat hanya 18% daripada perbelanjaan MAS ini untuk kakitangan. Jadi kenapa harus kakitangan itu yang kita cari untuk hendak selesaikan masalah.

Boleh atau tidak kita dengan syarikat baru Malaysian Airline Berhad ini kita tamatkan kontrak, batalkan sahaja kontrak katering, kemudian kita *maintain* pekerja-pekerja. Lebih baik daripada kita dok tanggung katering *transfer* kepada syarikat baru, kemudian pekerja-pekerja kita

buang yang hanya kosnya 18% sebulan. Jadi saya rasa ataupun saya bersetuju dengan Dato' Jaspal Singh a/l Gurbakhes Singh kita buang yang di atas itu semua, jadi kita *maintain* yang di bawah ini, sebab yang di atas itu gaji yang mahal. Sekian.

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Yang di-Pertua, memang saya hendak sampai kepada *point* tersebut dalam bahagian kedua ini iaitu konsep strategi *preset* yang dibolehkan oleh rang undang-undang yang kita bincangkan pada petang ini. Konsep strategi *preset* ini kita kalau hendak membuat apa juga penstrukturan semula berdasarkan kepada syarikat yang ada dengan struktur operasi yang ada dengan struktur modal yang ada. Memang tidak akan berjaya kerana antara lain ia mempunyai struktur operasi dan kos yang tinggi yang *embedded*.

So, jadi macam mana kita buat kalau kita tidak *address*, dengan izin *cost structure* ini dengan izin kita tidak akan berjaya. Oleh sebab itulah rang undang-undang ini dibuat untuk membolehkan kita melaksanakan satu proses transformasi ataupun penstrukturan semula yang holistik.

Ini dengan izin serupa dengan beberapa syarikat penerbangan antarabangsa yang sebelum ini telah mengalami kerugian yang sama, masalah yang sama seperti Japan Airlines dan sebagainya. Jadi dengan adanya konsep strategi konsep strategi *preset* ini dengan izin ia membolehkan semua kontrak pembekalan dan perkhidmatan dikaji dan dirunding semula oleh syarikat yang baru ini. Ia juga membolehkan syarikat yang baru ini memilih pekerja-pekerja yang layak dan yang berkebolehan dengan terma-terma yang sesuai. Mereka yang tidak dipilih untuk memasuki syarikat yang baru ini akan diberikan pampasan, akan diberikan peluang penempatan semula di syarikat-syarikat penerbangan yang lain sekiranya ada dan sekiranya sesuai. Ini akan dilaksanakan oleh MAS, syarikat yang sedia ada ini.

Untuk kontrak-kontrak pembekalan dan perkhidmatan ini termasuklah kontrak catering yang disebutkan tadi. Syarikat antara lain yang membekalkan catering tersebut merupakan satu syarikat yang tersenarai di Bursa Malaysia dan nilai kontraknya telah pun saya rasa pernah disebutkan. Saya tidak ingat berapa jumlah sebenarnya tetapi tempoh memang *long term contract*. Ini merupakan antara kontrak-kontrak yang perlu dirunding semula oleh syarikat.

Dalam konteks rundingan semula ini, tadi terdapat isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Dato' Adam bin Abdul Hamid tentang ketidakadilan pembekalan yang diteruskan. Akan tetapi syarikat ataupun pekerja-pekerja tidak mendapat jaminan untuk mendapat pekerjaan di syarikat yang baru.

Sebenarnya perkara itu adalah tidak benar Yang Berhormat sebab apa yang kita sebut dalam konteks fasal 14 yang kita wujudkan ini. Kita mahukan syarikat baru Malaysian Airline Berhad berunding dengan pembekal sedia ada dan sekiranya terma baru tidak dipersetujui oleh syarikat yang lama ini, ia akan membolehkan syarikat yang baru ini untuk mendapatkan pembekal

yang baru. Akan tetapi kita sedar bahawa untuk mendapatkan pembekal yang baru untuk syarikat yang penerbangan yang beroperasi setiap hari ini akan mengambil masa.

Sebagai contoh kalau catering itu hendak dapatkan pembekalan untuk sehingga antara 10,000 hingga 40,000 bekalan makanan sehari, tidak boleh kita dapat pengganti pembekal secara *overnight*. Ini memerlukan masa sama ada antara 12 hingga 24 bulan. Apa yang kita sebutkan dalam fasal 14 itu adalah membolehkan sekiranya pentadbir mengehendaki supaya syarikat sedia ada membekalkan secara berterusan sehingga pengganti pembekal dapat disiap sediakan. So, ini merupakan satu perkara yang sementara untuk memastikan apa juga penerbangan ataupun perkhidmatan MAS tidak terganggu.

Perkara ketiga Tuan Yang di-Pertua ialah isu-isu berkaitan dengan pengurusan. Ini telah banyak dibincangkan dan kita mengambil maklum tentang pandangan, tentang masalah-masalah yang kita hadapi sebelum ini. Kita juga mengambil maklum tentang pentingnya kita mendapatkan pengurusan yang sesuai untuk syarikat yang baru ini. Untuk itu memang kita sekarang ini telah pun menjalankan proses untuk menilai mereka yang sesuai, berpengalaman dan berkebolehan untuk mengisi tempat-tempat utama di lembaga pengarah dan di pengurusan tertinggi.

Setakat ini seperti yang telah dinyatakan oleh Khazanah pada hari Jumaat lepas proses dan penilaian kepada untuk 500 ahli pengurusan teratas telah pun dilaksanakan. Ini akan diteruskan lagi kepada kumpulan-kumpulan yang lain. Tentang pemilihan CEO yang bagi saya antara yang terpenting sekali adalah untuk memastikan kita mendapat CEO yang sesuai, yang berpengalaman seperti yang telah disebutkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat tadi. Ini semua memang telah dipersetujui. Oleh sebab itulah Khazanah telah menjalankan satu proses *global search* dengan izin untuk mencari mana-mana juga *talent* dengan izin yang sesuai untuk dilantik sebagai CEO. Seperti yang disebutkan oleh Khazanah ini akan diumumkan sebelum akhir bulan ini.

Bahagian IV tentang isu-isu berkaitan dengan pekerja dan kebajikan mereka. Seperti yang saya sebut tadi berdasarkan kepada konsep strategi konsep strategi *preset* untuk membolehkan kemapanan syarikat yang baru ini beroperasi pada kadar yang optimum yang boleh mendapatkan keuntungan dan boleh berdaya saing adalah kira-kira 14,000 pekerja yang diperlukan.

■1800

Proses pemilihan diadakan secara adil, secara telus dan juga dengan ihsan. Ada proses di mana mereka yang tidak terpilih ataupun tidak dapat meneruskan perkhidmatan mereka dengan Syarikat Malaysian Airline Berhad yang baru ini, pampasan yang sewajarnya akan diberikan oleh MAS. Dan lebih daripada itu, yang penting sekali ialah supaya disediakan satu program untuk *re-skilling* dengan izin. Oleh sebab itulah akan diwujudkan *Corporate Reskilling Centre* yang akan diwujudkan mulai 1 April 2015.

Begitu juga dengan bantuan penempatan ataupun *outplacement centre* yang bakal diwujudkan pada 1 April 2015 juga. Ini untuk membolehkan pekerja-pekerja ini diberi bantuan

untuk ditempatkan di tempat-tempat atau kekosongan-kekosongan yang ada sama ada di dalam Kumpulan Khazanah ataupun di syarikat-syarikat GLC yang lain ataupun *partner-partner* yang lain. Ini akan diusahakan dengan cara terbaik untuk Khazanah.

Perkara yang kelima ialah tentang cadangan-cadangan yang telah dikemukakan. Memang banyak telah disebutkan, Tuan Yang di-Pertua. Saya rasa mungkin saya tidak dapat hendak *cover* semuanya termasuklah isu-isu tentang pengenalan kod etika pakaian yang baru yang banyak telah disebutkan. Antaranya ialah untuk membolehkan mereka yang beragama Islam untuk menutup aurat dan yang lain itu diberikan satu uniform yang sopan dan sebagainya. Ini akan dipanjangkan kepada pihak Khazanah dan pengurusan MAS, Malaysian Airline Berhad untuk dipertimbangkan.

Begitu juga dengan cadangan tentang hidangan minuman beralkohol dan begitu juga dengan perkhidmatan pengendalian penumpang terutamanya untuk pengendalian orang kurang upaya yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat Bathmavathi Krishnan. Juga tentang cadangan untuk mempelbagaikan menu daripada kumpulan-kumpulan IKS seperti kerepek pisang, kek lapis dan sebagainya.

Banyak cadangan ini Tuan Yang di-Pertua, kita ambil maklum. Di belakang saya ada juga pegawai-pegawai daripada MAS dan Khazanah yang telah pun mencatatkan senarai yang begitu panjang sekali dan akan disampaikan kepada pihak tertinggi pengurusan MAS dan juga Khazanah.

Ada isu-isu yang lain yang telah dibangkitkan, mungkin saya boleh terus. Yang Berhormat Jaspal Singh bertanya tentang adakah MAS mempunyai pinjaman yang belum dilunaskan kepada bank-bank Malaysia. MAS sebenarnya mempunyai pinjaman daripada bank tempatan dan semua kontrak utama termasuklah pengaturan pinjaman akan dikaji dan diambil tindakan dengan sewajarnya. Ini semua akan dibincangkan antara pentadbir dan juga bank-bank tempatan ini. Akan tetapi dari segi *exposure* itu, berdasarkan kepada maklumat yang saya ada, tidak ada bank yang terlalu *overexpose* kepada MAS sehingga menjejaskan operasi mereka ataupun keuntungan mereka. Jadi saya rasa itu tidak perlu kita risaukan.

Ada juga tentang isu *rural air services* yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat Datuk Raja Ropiaah. Untuk makluman Tuan Yang di-Pertua, perkhidmatan penerbangan desa ataupun *rural air services* yang sekarang ini dilaksanakan oleh MASwings, anak syarikat MAS, akan diteruskan.

Saya rasa tentang RM6 bilion tadi saya dah sebut, yang RM3 bilion itu akan diberikan kepada syarikat-syarikat yang baru.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, kalau tidak ada bantahan, kalau boleh saya ingin membuat kesimpulan di sini bahawa akta yang kita minta untuk Ahli-ahli Yang Berhormat luluskan pada petang ini merupakan satu akta yang penting yang perlu untuk membolehkan kita memulihkan semula MAS, syarikat penerbangan yang kita cintai ini. Akta ini diwujudkan adalah hanya untuk sementara waktu sahaja untuk tempoh lima tahun atau sehingga MAS tersenarai di Bursa Malaysia. Pelan pemulihan MAS ini yang telah dirancang oleh Khazanah merupakan antara pelan

yang paling terperinci pernah saya lihat. Memang saya akui tidak ada *guarantee*, tidak ada jaminan bahawa ia pasti akan berjaya tetapi saya percaya dengan pendekatan yang holistik, dengan pendekatan yang terperinci dan dengan sokongan semua, saya percaya bahawa ini boleh berjaya.

Adalah direncanakan agar MAS ini kembali pulih dalam jangka masa...

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Minta mencelah.

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: Sila.

Tan Sri Dato' Abdul Rahim bin Abdul Rahman: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sebelum Yang Berhormat Menteri habiskan ucapan ini, saya hendak tanya dalam pengalaman Yang Berhormat Menteri sebagai CEO kepada tiga syarikat yang terbesar termasuk Malayan Banking yang semua kita bangga, dalam pandangan Yang Berhormat Menteri – dalam akta ini dia telah bagi lima tahun untuk mentadbir urus ataupun apabila tiba masa untuk syarikat baru ini dapat disenaraikan balik dalam Bursa Saham Malaysia. Dalam pandangan Yang Berhormat Menteri secara tulus, adakah kita dapat membaiki kedudukan MAS ini dalam masa lima tahun supaya ianya boleh balik menjadi satu syarikat yang kita dapat banggakan?

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri. Tuan Yang di-Pertua, kalau kita lihat dari segi tahap perkhidmatan, walaupun MAS ini telah mengalami pelbagai cabaran termasuklah MH370 dan MH17 dan walaupun dalam keadaan kita membincangkan untuk menyelamatkan MAS tetapi saya lihat semangat dan juga mutu kerja oleh pekerja-pekerja mereka ini adalah dikekalkan. Saya masih lagi banyak menaiki pesawat dan dapat membezakan antara perkhidmatan *cabin crew* contohnya MAS dengan yang lain, saya rasa mereka masih senyum dan memberikan perkhidmatan yang terbaik walaupun alam persekitaran korporatnya tidak memberangsangkan.

Saya percaya kalau mereka boleh memberikan perkhidmatan yang begitu baik dalam keadaan yang begitu meruncing sekali, apabila kita dapat memperkukuhkan keadaan persekitaran kedudukan syarikat yang lebih baik, saya rasa mereka akan mendapat satu motivasi yang lebih tinggi lagi dan akan dapat memberikan perkhidmatan yang terbaik dan akan membolehkan syarikat ini dipulihkan sepenuhnya. Saya percaya bahawa antara aset-aset yang paling penting untuk mana-mana syarikat adalah pekerja-pekerjanya.

Kalau mengikut pengalaman saya sendiri Tuan Yang di-Pertua, semua perancangan yang saya buat di ketiga-tiga syarikat sama ada di UEM Group, Telekom Malaysia ataupun di Kumpulan Maybank, merupakan majoritinya pekerja-pekerja yang sama termasuklah Yang Berhormat Shahanim sendiri. Apabila kita dapat memberikan satu inspirasi dan *leadership* yang baik dan dengan kaedah-kaedah lain dan sokongan pelbagai *stakeholder*, saya rasa *insya-Allah* pelan ini boleh berjaya.

Seperti saya katakan tadi, tiada jaminan tetapi *insya-Allah* dengan niat yang saya lihat dan komitmen daripada Khazanah, MAS dan semua orang, saya percaya *insya-Allah* ini bakal berjaya.

Tuan Syed Shahir bin Syed Mohamud: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak minta penjelasan Yang Berhormat Menteri mengenai *point* yang saya bawa awal tadi berhubung dengan *assignee*, *transferee* dan *successor* di mana pertanggungjawaban ataupun liabiliti *assignee*, *successor* dan *transferee*. Mohon dijawab.

■1810

Dato' Sri Abdul Wahid Omar: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sebenarnya, seperti yang diperuntukkan dalam rang undang-undang ini, syarikat Malaysia Airlines Berhad bukan sebagai syarikat pengganti dan syarikat ini berhak untuk menentukan terma-terma yang baru untuk membolehkan ia beroperasi pada kadar produktiviti yang lebih tinggi, yang lebih baik setaraf dengan syarikat-syarikat penerbangan antarabangsa yang lain. Apa juga tanggungan ataupun komitmen yang sedia ada, akan kekal di syarikat sedia ada iaitu MAS dan apa juga tuntutan-tuntutan yang ada yang boleh dibuat dengan syarikat sedia ada ini. Cuma yang ada moratorium itu, apabila pentadbir dilantik selama 12 bulan itu tidak boleh ada sebarang langkah-langkah ataupun *legal suit* yang boleh difailkan kepada MAS. Akan tetapi, apabila tempoh itu telah habis, jadi pekerja-pekerja boleh meneruskan tuntutan mereka terhadap syarikat MAS ini tetapi tidak kepada syarikat yang baru ini. Itu asasnya.

Tuan Yang di-Pertua, rancangan kita adalah supaya MAS ini ataupun syarikat baru, Malaysian Airline Berhad ini setelah dipulihkan dan mendapat keuntungan dalam jangka masa tiga tahun, kita berharap agar ia dapat disenaraikan semula dan diletakkan di Bursa Malaysia dalam tempoh 5 tahun yang akan datang. Sebelum ini, ada mereka yang berpendapat bahawa RM 6 bilion ini merupakan satu amaun yang tinggi, yang bukan satu *bailout* dan merupakan satu pembaziran tetapi saya dan kami di pihak kerajaan berpendapat berlainan.

Kita merasakan ini merupakan suatu pelaburan yang penting, yang dapat menyelamatkan sebuah ikon nasional yang amat penting. Sebelum ini kita mempunyai pengalaman sendiri. Khazanah sebelum ini pernah diberi tanggungjawab untuk memulihkan Kumpulan UEM dengan pelaburan sebanyak RM 5 bilion. *Alhamdulillah*, walaupun ketika itu banyak orang yang menjadikan ia merupakan suatu *bailout* dengan izin, akan tetapi Khazanah telah berjaya mendapat pulangan yang hampir dua kali ganda daripada jumlah yang mereka laburkan. Saya juga berharap pada masa ini, RM 6 bilion ini yang dilaburkan bakal mendapat manfaat bukan sahaja dalam konteks menyelamatkan satu ikon nasional ini, malah dapat memberikan keuntungan kepada Khazanah Nasional dalam jangka masa panjang.

Untuk kita berjaya, saya menyeru agar semua Ahli-ahli Yang Berhormat supaya memberikan sokongan yang penuh terhadap MAS. Memang Malaysian Airline Berhad yang baru nanti bukan merupakan sebuah syarikat yang *perfect*, mesti ada kekurangannya. Akan tetapi kalau kita boleh membantu mempertingkatkan lagi perkhidmatan mereka, *Insyaa-Allah* saya percaya mereka akan berjaya. Untuk itu, kalau boleh itu, berikan *priority* yang lebih kepada MAS untuk kita terbang, selain daripada syarikat-syarikat yang lain itu. Saya percaya semua rakyat Malaysia bakal

memberikan sokongan yang padu juga kepada MAS. *Insyallah*, kita akan berjaya. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

[Masalah dikemuka bagi diputuskan; dan disetujui]

[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa]

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Jawatankuasa**]*

[Fasal-fasal 1 hingga 37 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]

[Jadual diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]

[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

[Rang undang-undang dilaporkan dengan tiada pindaan; dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan]

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat, dengan itu tadi, maka tamatlah sesi kita pada hari ini. Namun, esok 3 Disember 2014 selepas sesi soal jawab lisan, kita akan membentangkan Rang Undang-undang Perbekalan 2015 atau pun Bajet 2015. Jadi, saya sekali lagi mengharapkan agar Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian untuk membuat persiapan supaya dapat membahaskan rang undang-undang ini mulai esok selama enam hari. Lebih baik sekiranya saya dan Tuan Yang di-Pertua mendapat kerjasama Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian supaya Yang Berhormat dapat menghantar nama dan kalau boleh letakkan bila Yang Berhormat hendak membahaskan rang undang-undang itu ini supaya kita senang mengatur masa. Boleh tidak Yang Berhormat? Ahli-ahli Yang Berhormat mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10 pagi hari Rabu, 3 Disember 2014.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 6.19 petang]