

MAJLIS MAKAN MALAM SEMPENA ULANGTAHUN PENERBANGAN MALAYSIA KE-50

PWTC, KUALA LUMPUR, 02 APRIL 1997

1. Saya ucapkan terima kasih kepada Syarikat Penerbangan Malaysia atau MAS, kerana menjemput saya untuk menghadiri majlis jamuan malam sempena pelancaran rasmi sambutan Ulangtahun ke-50 Penerbangan Malaysia.
2. Perayaan ulangtahun ini begitu bermakna sekali bagi saya kerana seperti rakyat Malaysia yang lebih kurang sama tua dengan saya, saya telah saksikan pertumbuhan dan perubahan yang berlaku kepada syarikat penerbangan kita ini sejak ianya dilahirkan. Tepat 50 tahun lalu, syarikat pelopornya, Malayan Airways Limited atau MAL, telah mencipta sejarah apabila ia membuat penerbangan sulungnya dengan menggunakan pesawat jenis Airspeed Consul. Syarikat ini beroperasi sehinggalah Singapura terpisah dari Malaysia.
3. Selepas pemisahan Singapura, MAL telah disusun semula menjadi MSA atau Malaysia-Singapore Airlines. Kemudian daripada itu terdapat perbezaan pendapat antara Malaysia dan Singapura tentang peranan MSA. Sementara Singapura ingin terbang ke Eropah, Malaysia berpendapat MSA sepatutnya tumpu semata-mata kepada destinasi dalam negara sahaja, dengan hanya beberapa penerbangan ke Bangkok dan Hong Kong. Kita anggap kita tidak layak bersaing dengan syarikat penerbangan Eropah seperti British Overseas Airways Corporation dan lain-lain. Kita tidak mempunyai cita-cita besar dan kita tidak yakin bahawa negara kita mampu mencabar jaguh-jaguh dunia, lebih-lebih lagi dari Eropah.
4. Dengan pendirian ini kita bukan sahaja berpendapat kita harus membahagikan MSA kepada negara masing-masing, tetapi segala hak mendarat di negara asing yang telah diperolehi digugurkan oleh kita dan diberi kepada Singapura. Dengan itu apabila kemudian kita cuba mendapat hak pendaratan untuk MAS secara berasingan kita diberitahu hak itu sudah pun diberi kepada Malaysia tetapi dipindah dengan persetujuan kita sendiri untuk penerbangan negara lain.
5. Buat beberapa tahun selepas MAS ditubuh, penerbangannya terhad kepada laluan dalam negeri sahaja. Tetapi, Alhamdulillah, pengurusan MAS akhirnya sedar bahawa kita berhak dan sepatutnya terbang ke Eropah dan destinasi-destinasi lain. Dengan itu bermulalah sejarah MAS sebagai sebuah penerbangan antarabangsa atau 'international airline' yang sebenar.
6. Sejarah ini tidak patut dilupai oleh kita kerana ia menjadi pengajaran yang besar bagi kita semua dan bagi pengurusan MAS sendiri. Kita bukan berangan-angan untuk menjadi besar sedangkan kita tidak mampu. Sebenarnya ia bukan angan-angan dan kita bukan tidak mampu. Kita berhak dan kita mampu, tetapi sama ada kita berjaya menebus kesilapan kita atau tidak bergantunglah kepada pelajaran yang kita perolehi daripada sejarah kita.
7. Malaysia mempunyai strategi yang tersendiri untuk pembangunan

ekonominya dan persaingan dengan negara asing. Strategi kita diasaskan kepada pengawalan kos sara hidup supaya pendapatan kita yang rendah tidak akan menyebabkan taraf hidup yang rendah. Kawalan kos dan harga barangan dan khidmat menentukan kos sara hidup kita lebih rendah dari negara maju. Hasil daripada kawalan harga dan pengawasan terhadap inflasi, satu ringgit Malaysia boleh membeli hampir sama banyak barangan atau khidmat di Malaysia seperti satu dolar Amerika di Amerika Syarikat. Mengikut angka statistik, sementara pendapatan per kapita kita mengikut nilai tukaran wang atau 'exchange rate' ialah Dollar Amerika \$4,200 tetapi dari segi daya beli di Malaysia pendapatan ini bernilai Dollar Amerika \$10,000. Dengan ini walaupun gaji atau pendapatan kita rendah tetapi kuasa beli kita ialah dua setengah kali lebih tinggi daripada kuasa beli pendapatan yang sama di negara maju lain, atau lebih jelas lagi gaji RM10,000 di Malaysia adalah sama dengan RM25,000 di Amerika Syarikat. Secara langsung kos pengeluaran kita dapat dikawal di paras yang rendah tanpa merugikan rakyat Malaysia dan daya saingan kita pula dapat dipertahankan.

8. Tetapi dengan pendapatan yang rendah ini maka barangan dari luar negeri atau kos berada di luar negeri menjadi tinggi. Ini boleh diatasi dengan membayar elaun luar negeri yang sejajar dengan kos sara hidup di negara berkenaan. Inilah yang dibuat bagi kakitangan kedutaan kita.

9. Oleh kerana kos kita rendah maka kita sudah menjadi negara pengeksport yang ke-17 terbesar di dunia. Dengan itu juga kita menjadi maju hingga tidak ada yang menganggur. Syarikat-syarikat Malaysia mendapat keuntungan yang baik dan keuntungan ini harus dinikmati oleh syarikat dan kakitangannya secara adil tanpa menjejaskan kos sara hidup dan meningkatkan inflasi. Keuntungan yang lebih selain daripada diagih antara pekerja dan pemegang saham syarikat hendaklah digunakan untuk melabur terutama untuk pembesaran perniagaan. Dengan ini perusahaan-perusahaan Malaysia boleh membesar sehingga dapat menyaingi syarikat-syarikat antarabangsa di dunia. Tetapi janganlah kita lupa bahawa kejayaan kita bergantung kepada kawalan kos dan inflasi. Jika kita menaikkan kos dan inflasi kita melalui apa juga cara, maka bukan sahaja daya beli atau 'purchasing power' kita akan turun tetapi kita akan 'kiss goodbye' kepada kemewahan kita.

10. Keuntungan MAS tidaklah seberapa berbanding dengan pelaburan yang besar yang telah dibuat dan nilai harta yang rendah oleh Kerajaan semasa penswastaan untuk menolong MAS. Jika Kerajaan menjual MAS dengan kos aset yang sebenar, MAS tidak mungkin untung bahkan akan rugi sepanjang masa. Keuntungan MAS adalah rendah berbanding dengan keuntungan syarikat-syarikat penerbangan yang bersaing dengannya. Perkara ini harus diambilkira oleh semua pihak kerana jika kita tidak mempedulikan kos, kita akan mengalami kerugian dan prestasi MAS akan merosot, iaitu rancangan MAS untuk membesar mungkin menjadi angan-angan Mat Jenin sahaja.

11. Alhamdulillah, setakat ini MAS masih dapat diselenggara dengan jayanya. Dalam industri penerbangan tidak ada banyak 'competitive advantage'. Pesawat yang digunakan oleh semua syarikat penerbangan adalah sama sahaja.

Demikian juga lapangan terbang. Hanya yang berlainan ialah khidmat atau 'service' yang diberi dan kos khidmat ini. Justeru itu, jadual dan layanan terhadap pelanggan menjadi penting dan kita percaya kakitangan MAS di semua peringkat sedar akan perkara ini. Kita bernasib baik kerana di Asia tradisi khidmat masih ada. Di Barat memberi khidmat dianggap hina kerana pelanggan tidak lebih tinggi daripada kita. Mereka sama sahaja. Yang mereka lupa ialah ada masanya mereka menjadi pelanggan dan ketika itu mereka mahu khidmat yang tidak menghina mereka. Baru-baru ini MAS dianugerahkan gelaran 'The Best Business Airline in Asia' oleh sebuah majalah kembara perniagaan di United Kingdom dua kali berturut-turut. Ini merupakan satu bukti MAS mampu mencapai tahap yang tinggi daripada segi perkhidmatannya. Kita rasa megah kerana anugerah ini.

12. Seperti juga dengan kerja-kerja lain, kepuasan hati tidak boleh ditentukan oleh pendapatan semata-mata. Kepuasan hati datang daripada 'job satisfaction' atau kepuasan kerja, bahawa khidmat yang kita beri adalah sesuatu yang boleh kita banggakan, yang mencerminkan diri kita. Jika kerana khidmat kita ini maka sedikit sebanyak kita menolong menebus maruah dan kehormatan bangsa dan negara, maka ini sepatutnya memberi kepuasan yang lebih kepada hati kita, meralatkan sumbangan yang kita beri. Hanya pekerja asing atau 'mercenary' sahaja yang mengutamakan pendapatan. Namun 'mercenary' pun ingin mencapai 'pride in the quality of his work'.

13. Jika kita semua pegang kepada kenyataan ini, insya-Allah MAS dan negara akan berjaya. Saya percaya inilah sifat yang ada pada semua pekerja MAS; semua pekerja termasuk pengarah, pengurus, kakitangan profesional di semua peringkat dan yang bukan profesional dan mereka yang menjadi pembekal khidmat dan barangan kepada MAS. MAS adalah syarikat kebangsaan negara dan menjadi lambang negara di seluruh dunia. "We cannot afford to see MAS fail, or even become less successful than our competitors."

14. MAS berkembang dan lebih aktif sejak dipindah milik kepada swasta yang diketuai oleh Tan Sri Tajuddin Ramli. Tujuan Kerajaan memindah milik kepada swasta ialah kerana kepercayaan kita bahawa pengurusan oleh pelabur sendiri adalah lebih baik daripada pengurusan oleh orang yang tidak mempunyai risiko peribadi dalam prestasi syarikat. Tidaklah dapat dinafikan bahawa sejak saham MAS yang terbesar dipindah kepada Tan Sri Tajuddin, pertumbuhan MAS telah melonjak dengan pesatnya. Demikian juga perancangan masa depan MAS lebih bercita-cita tinggi. Sudah tentu ini memerlukan banyak perubahan daripada segi tanggungjawab, bidang tugas dan cara bekerja. Tidak akan berkesan peralihan dan pemulihan jika tugas dan kebiasaan lama dipertahan dan dikekalkan.

15. Sepertimana kita tentu maklum, pertumbuhan negara kita meningkat dengan pesatnya beberapa tahun yang kemudian ini. Ini berlaku kerana usaha dibuat untuk memulih pentadbiran negara dan memperkenalkan banyak perubahan yang radikal. Semua perubahan ini memerlukan penyesuaian tanggungjawab, disiplin dan pendekatan kepada kerja dan tugas yang berbeza dan baru daripada semua kakitangan Kerajaan yang tetap dan yang dipilih lima tahun sekali. Alhamdulillah dengan penerimaan perubahan ini maka tercapailah cita-

cita negara untuk menjadi lebih efisien, maju dan dihormati.

16. Demikian juga dengan MAS. Saya percaya semua kakitangan MAS termasuk pengarah, pengurusan dan pegawai-pegawai tinggi dan rendah sedar akan keperluan menerima perubahan-perubahan dan kesan-kesan kepada diri sendiri kerana perubahan ini. Dengan ini saya yakin MAS akan maju dengan lebih pesat dan akan menjadi kebanggaan negara.

17. Pada tahun ini MAS akan memula setengah abad yang kedua baginya. Peluang dan potensi untuk MAS berkembang dan menjadi satu daripada syarikat penerbangan yang terbesar di dunia memang cerah. Tetapi peluang akan tinggal peluang jika kita tidak tahu atau tidak mahu menggunakannya. Saya yakin kecekapan ada kepada semua anggota MAS. Hanya yang diperlukan ialah dedikasi dan 'pride in your own organisation' dan keinginan untuk menjayakannya. Kejayaan organisasi sendiri tidak dapat tidak akan memberi keuntungan secara langsung akhirnya kepada diri kita. Sebaliknya jika organisasi kita gagal kerana apa juga sebab maka secara langsung juga kita tetap akan rugi. Bagi MAS bukan sahaja MAS akan rugi tetapi negara juga akan rugi dan malu.

18. Oleh itu, sempena Ulangtahun Penerbangan Malaysia yang ke-50, sukacita saya mengambil kesempatan ini untuk menyeru semua kakitangan Penerbangan Malaysia agar berusaha sungguh-sungguh untuk menjadikan syarikat penerbangan kebangsaan kita ini sebagai aset negara yang paling membanggakan dan dihargai. Saya meminta supaya kakitangan Penerbangan Malaysia sama-sama berusaha menjayakan aspirasi pengasas syarikat dan mereka yang menerokai industri penerbangan Malaysia. Kuatkanlah azam dan daya tenaga serta gunakanlah peluang-peluang yang ada dengan sebaik mungkin. Saya pasti tuan-tuan dan puan-puan akan mencapai kejayaan yang kemudian akan turut dinikmati oleh semua rakyat Malaysia.

19. Selamat merayakan ulangtahun yang ke-50 Penerbangan Malaysia.