

Penyertaan Bumiputera Dalam Industri Pengangkutan Jalan Raya: Pencapaian dan Prospek

Abd. Rahim Md. Nor

ABSTRAK

Kertas ini membincangkan aspek-aspek penyertaan Bumiputera dalam sektor pengangkutan dengan tumpuan khusus kepada pengangkutan awam dan barangan. Tinjauan dimulai dengan melihat keterlibatan Bumiputera dalam industri ini sejak sebelum merdeka hingga tahun DEB dilancarkan. Tinjauan yang lebih mendalam seterusnya dilakukan bagi melihat pencapaian kaum ini dalam tempoh pelaksanaan DEB (1970-1990) dan prospek bagi era selepas DEB. Tinjauan ini mendapati penyertaan yang terlalu kecil bagi era sebelum DEB dan peningkatan yang sangat menggalakkan dalam era DEB. Bagaimanapun adalah dipercayai bahawa campurtangan kerajaan perlu diteruskan bagi mempertahankan tahap pencapaian yang sedia ada dan kemungkinan peningkatan di masa depan. Beberapa dasar dan pendekatan terhadap cara industri ini dilayani juga dicadangkan untuk perhatian pihak pembuat dasar dengan tujuan menjamin satu bentuk penyertaan yang tulen dan terdorong di kalangan bumiputera.

ABSTRACTS

This paper attempts to examine aspects of Bumiputera participation in transport sector in Malaysia with special reference to public and freight transport. The examination begins with a general survey of their participation since Independence up to the introduction of NEP (New Economic Policy). A more detailed examination was undertaken on their involvement in the industry for the period during which the NEP was being implemented and their prospect for the post-NEP era. It was found that Bumiputera participation was generally small for the period before NEP but improved significantly after the policy was launched. It is believed that continuous intervention from the government is necessary to sustain present performance and improve future achievement. A change in policy and approach towards trans-

port industry is also suggested to the policy makers in order to nurture a genuine and motivated participation among Bumiputeras.

PENGENALAN

Ada banyak alasan untuk mendakwa bahawa sektor perkhidmatan pengangkutan jalan raya, untuk penumpang dan barangan, telah membuka peluang yang luas kepada pengusaha-pengusaha dan operator bumiputera dalam tempoh pelaksanaan Dasar Ekonomi Baru (DEB) dan sebelumnya, dan mempunyai masa depan yang baik untuk era selepas DEB iaitu apabila kerajaan memperkenalkan dasar-dasar baru di bawah Dasar Ekonomi Negara (DEN) dalam tahun 1991. Perluasan kawasan bandar membuka peluang kepada operator-operator bas, bas mini dan teksi sementara kemajuan pesat dalam pembinaan lebuh raya menjana permintaan untuk perkhidmatan antara bandar. Peningkatan kegiatan ekonomi dan pembangunan infrastruktur dijangka akan mewujudkan kesan yang positif untuk pengusaha-pengusaha pengangkutan barangan. Kertas ini bertujuan menilai sejauh mana campurtangan kerajaan di bawah DEB itu telah mendorong penyertaan bumiputera dan apakah prospek masa depan industri ini buat pengusaha-pengusaha dan bakal pengusaha-pengusaha.

CAMPURTANGAN KERAJAAN

Gagasan untuk membuka peluang bumiputera dalam industri pengangkutan mula disuarakan secara konkrit oleh Jawatankuasa Perhubungan Masyarakat 1949-1951 yang menyebut bahawa satu daripada cara untuk memperbaiki hubungan sosial di antara orang Melayu dengan bukan Melayu ialah dengan meningkatkan peluang perniagaan kepada orang-orang Melayu (Beaglehole 1969; 1975).

Modal ialah satu halangan besar. Menyedari hakikat ini Kementerian Pengangkutan dalam tahun 1958 telah mengarahkan RIDA (Rural Industrial Development Authority), yang ditubuhkan dalam tahun 1951, membantu bumiputera menyediakan modal. Mengikut peraturan ini setiap permohonan lesen daripada bumiputera hendaklah di rujuk kepada RIDA supaya agensi ini boleh membantu dari segi modal atau ia boleh terus diuruskan oleh RIDA. Gagasan untuk melibatkan RIDA ini diperkukuhkan lagi dalam

tahun 1961 bila Tun Abd. Razak, selaku Timbalan Perdana Menteri pada masa itu, mengarahkan supaya RIDA diberi monopoli untuk mengendalikan pengangkutan bas bagi jalan raya yang menghubungkan rancangan-rancangan kemajuan tanah Felda dengan pekan-pekan dan bandar yang berhampiran.

Dorongan-dorongan fiskal dan kewangan kerajaan ini tidak begitu membuahkan hasil. Bantuan kewangan untuk operator-operator individu bumiputera boleh didapati daripada RIDA tetapi kata putus untuk memulakan operasi masih berada di tangan Lembaga Perlesenan yang dibendung oleh Ordinan Lalu Lintas 1958.

Hanya selepas perletakan jawatan Aziz Ishak, menteri yang bertanggungjawab terhadap RIDA pada tahun 1962, RIDA dapat kembali aktif dalam membantu bumiputera, tetapi kali ini ia muncul dalam wajah baru iaitu bila badan ini disusun semula dengan nama MARA dalam bulan Jun 1965. Sebuah tabung pusingan khas untuk membiayai perniagaan pengangkutan telah ditubuhkan oleh MARA diikuti oleh penubuhan syarikat kenderaan MARA. Walaupun dari segi hak milik, syarikat-syarikat kenderaan yang ditubuhkan itu bukan milik mutlak bumiputera secara individu atau kumpulan, tetapi MARA mempunyai rancangan untuk menyerahkan pengurusan syarikat-syarikat ini kepada bumiputera bila sampai masanya nanti.

Sehingga 1967, iaitu tidak berapa lama sebelum tercetusnya peristiwa 13 Mei yang menjadi katalis pelancaran DEB, penyertaan MARA dalam kegiatan mengangkut penumpang telah begitu kukuh (Jadual 1). Kira-kira 15 peratus daripada jumlah seluruh modal dalam industri ini dimiliki oleh MARA sementara dari segi bilangan bas yang beroperasi dan bilangan penumpang yang dilayani kedudukan MARA boleh dibanggakan. Pada tahun 1979 MARA memulakan operasi sebuah lagi kumpulan syarikat pengangkutan penumpang iaitu Kumpulan Kenderaan Malaysia Berhad (KKMB) yang menumpukan perkhidmatan pengangkutan penumpang antara bandar bagi menseimbangkan operasi Kumpulan Syarikat Kenderaan Bas MARA (KBM) yang kebanyakannya melayani laluan-laluan luar bandar (Harun, 1984). Dari segi penyertaan individu dan syarikat bumiputera secara bebas, bagaimanapun, kemajuan sepanjang 1960-an itu sama sekali tidak boleh diharapkan. Kecuali penubuhan syarikat kenderaan Sri Jaya di Kuala Lumpur yang diambil alih daripada pengusaha British, tidak banyak syarikat bas bumiputera yang ditubuhkan.

JADUAL 1. Penyertaan MARA Dalam Industri Pengangkutan
Jalanraya, 1967

	Jumlah Seluruh Negara (1)	Jumlah Yang Disumbangkan oleh MARA (2)	(2) Sebagai Peratus Kepada (1)
Modal	\$M \$42.6 juta	M\$6.5 juta	15.1
Bilangan bas	4,000	400	10.0
Bilangan penumpang bas	\$286.1 juta	81.1 juta	10.8

Sumber: Beaglehole, 1969

Pada pertengahan tahun 1970-an dasar kerajaan dalam menggalakkan penyertaan bumiputera dibidang pengangkutan sekali lagi mengalami perubahan nyata, khususnya dalam sektor pengangkutan awam dalam bandar. Akibat krisis kenaikan harga minyak dunia pada tahun 1973 dan 1974, syarikat-syarikat bas di Kuala Lumpur yang dikuasai oleh pemodal-pemodal Cina mengalami kerugian teruk dan terpaksa memberhentikan operasi di kawasan yang tidak ramai pengguna dan hanya menumpukan kepada kawasan padat (Abd. Rahim 1988). Strategi ini telah menimbulkan bantahan orang ramai kerana bukan sahaja banyak kawasan tidak lagi dilayani, kawasan-kawasan yang perkhidmatan basnya diteruskan pula menjadi semakin buruk kerana kekurangan bas. Ini telah membuka peluang kepada kerajaan untuk campurtangan dengan memperkenalkan sistem bas mini buat pertama kalinya di Kuala Lumpur pada tahun 1974. Peluang ini telah digunakan sebaiknya oleh kerajaan untuk membuka pintu yang lebih luas terutama kepada pengusaha-pengusaha kecil dan individu terutamanya di kalangan bumiputera.

Dalam bulan Januari 1988, kerajaan telah membuat pindaan terhadap Ordinan Lalu Lintas yang kali terakhir dipinda dalam tahun 1971. Bagaimanapun pindaan kali ini menumpu kepada aspek-aspek peraturan lalu lintas yang lain, seperti undang-undang jalanraya, sekolah memandu dan peperiksaan mendapatkan lesen memandu, dan tidak kepada pemilikan lesen. Pindaan 1971 itu sebenarnya telah memberikan peruntukan yang berkesan, iaitu melalui kuasa Yang Di Pertuan Agong, untuk melindungi bumiputera dan membantu kemasukan mereka ke dalam industri ini.

TAHAP PENYERTAAN BUMIPUTERA DI BAWAH DEB

Penggunaan kereta-motor sebagai alat pengangkutan di Malaysia, sama ada untuk tujuan persendirian atau perniagaan, telah melalui sejarah yang memberangsangkan sepanjang tempoh DEB. Jumlah kenderaan berdaftar di Semenanjung Malaysia telah meningkat pesat, daripada hanya lebih kurang setengah juta buah dalam tahun 1971 kepada lebih empat juta dalam tahun 1985, satu pertambahan sebanyak 316% dalam tempoh 15 tahun atau pada kadar purata 31.6% setahun. Bagaimanapun, peningkatan ini jauh daripada seimbang di kalangan jenis-jenis kenderaan. Jadual 2 menunjukkan pertumbuhan yang secara relatifnya sangat pesat di kalangan kereta persendirian dan motosikal, iaitu pada paras purata kira-kira 32% setahun. Kenderaan barangan juga memperlihatkan pertumbuhan yang menarik pada kadar purata 25% setahun; sebaliknya kenderaan penumpang hanya mengalami pertumbuhan tahunan yang kecil iaitu kira-kira 16 peratus.

JADUAL 2. Pendaftaran Kereta-Motor di Semenanjung Malaysia
Bagi Tempoh 1971-1985

Jenis Kenderaan	Bilangan Pendaftaran 1971	Bilangan Pendaftaran 1985	Pertambahan Purata Tahunan 1971-1985
Kenderaan persendirian	642,624	3,767,150	32.4%
Kenderaan perdagangan (lori dan van)	60,543	290,900	25.4%
Kenderaan pengangkutan awam (bas, bas mini, teksi, kereta pandu sendiri)	13,824	47,464	16.2%
Kenderaan-kenderaan lain	22,174	138,098	34.9%
Jumlah	739,165	4,243,612	

Sumber: Diolah semula daripada Jabatan Pengangkutan Jalan, 1982;1986

Di kalangan kenderaan perdagangan, iaitu untuk tujuan mengangkut penumpang dan barangan, wujud juga perbezaan pertumbuhan yang besar (Jadual 3). Kereta sewa pandu sendiri, bas per-

siaran dan limousine ialah yang paling cepat berkembang untuk tempoh 1971-1986, menggambarkan perkembangan yang membe-rangsangkan dalam perniagaan pengangkutan untuk pelancong. Kumpulan ini merupakan satu komponen yang relatif baru dalam sektor pengangkutan awam iaitu sejenis perkhidmatan yang memerlukan ketelitian dan kecekapan dalam memberikan perkhidmatan secara terus dan peribadi kepada kumpulan pengguna yang berpendapatan tinggi. Apa yang menarik ialah peningkatan yang sangat lembab bagi kenderaan pengangkutan awam konvensional. Teksi, kereta sewa dan bas mini meningkat kira-kira 6% setahun, bas sekolah kira-kira 3% dan bas konvensional tidak sampai 2% setahun.

JADUAL 3. Bilangan Lesen Kenderaan Perdagangan Yang Diluluskan Di Semenanjung Malaysia, 1971-1986

Jenis Kenderaan	Bilangan Lesen Berdaftar 1971	Bilangan Lesen Berdaftar 1986	Pertambahan Tahunan Purata 1971-1986
Lori A	6,943	21,153	12.8%
Lori C	60,985	75,669	1.5%
Teksi/Kereta sewa	12,687	25,177	6.2%
Kereta sewa pandu sendiri	417	3,928	52.6%
Limousine	232	936	18.9%
Bas konvensional	3,697	4,565	1.5%
Bas ekspres	485	708	2.9%
Bas mini	261	523	6.3%
Bas sekolah	5,872	8,443	2.7%
Bas persiaran	123	559	22.2%
Bas kilang	736	1,734	8.5%
Jumlah	92,438	143,395	

Sumber: Lembaga Perlesenan Pengangkutan Jalan, 1980; 1987.

Dalam sektor pengangkutan jalan raya, dua jenis perkhidmatan dapat dikenalpasti dan dibezakan, iaitu pengangkutan penumpang yang dikendalikan oleh bas biasa, bas mini dan teksi dan pengangkutan barangan yang kebanyakannya menggunakan lori dan van. Dari segi nisbah bilangan gunatena, kedua-dua jenis perkhidmat-

an mengangkut ini merekodkan bilangan pekerja yang tidak seimbang (Jabatan Buruh 1985). Pada tahun 1971, syarikat-syarikat pengangkutan barangan di Semenanjung Malaysia mempunyai kira-kira 6,300 pekerja sahaja berbanding dengan kira-kira 14,730 orang yang bekerja dalam syarikat-syarikat bas, menghasilkan nisbah pekerja dalam kedua-dua jenis pengangkutan itu sebanyak 0.29:1. Nisbah ini tidak banyak mengalami perubahan sepanjang tahun 1970an dan bahagian pertama dekad 1980an bila dalam tahun 1984 terdapat kira-kira 8,520 pekerja dalam sektor pengangkutan barangan berbanding dengan 17,270 pekerja dalam pengangkutan penumpang memberi nisbah sekitar 0.33:1.

Kurangnya penglibatan bumiputera di dalam kedua-dua sektor ini sangat jelas sebelum DEB dilancarkan. Jadual 4 menunjukkan bahawa pada pertengahan tahun 1960an, bagi setiap 10 orang pekerja, hanya terdapat 2 orang bumiputera, dan ini kekal hingga ke tahun 1970, setahun sebelum DEB dilancarkan. Hasil daripada galkan secara langsung oleh kerajaan bilangan bumiputera meningkat cepat sepanjang tahun 1970an dan 1980an, malah mulai 1980, telah dapat mengatasi bilangan pekerja kaum Cina yang selalu dikaitkan sebagai petanding. Secara keseluruhannya, jumlah gunatenaga dalam industri pengangkutan jalan bertambah daripada 18,720 dalam tahun 1970 kepada 37,830 dalam tahun 1986, kenaikan purata sebanyak 6.8% setahun. Daripada jumlah ini bilangan pekerja bumiputera meningkat sebanyak 18.9% setahun dan bukan bumiputera secara keseluruhannya sebanyak 4.0%; manakala

JADUAL 4. Bilangan Pekerja Mengikut Kaum Dalam Industri Pengangkutan di Semenanjung Malaysia, 1967-1986

Tahun	Bilangan Pekerja		
	Bumiputera	Bukan Bumiputera	Jumlah
1967	3,370	14,870	18,240
1970	3,640	15,080	18,720
1975	3,490	28,920	32,410
1980	10,000	24,700	34,700
1983	14,543	26,949	41,492
1986	14,009	23,821	37,830

Sumber: Diolah semula daripada Jabatan Buruh, 1987

kaum Cina sahaja mengalami peningkatan yang lembab, iaitu sekitar 2.5% setahun untuk tempoh 1970-1986. Nisbah bilangan pekerja bumiputera dengan bukan bumiputera telah meningkat daripada kira-kira 1:5 semasa DEB dilancarkan kepada 3:5 pada tahun 1986, satu pertumbuhan yang memberangsangkan.

Satu hal yang menarik dalam data siri masa ini ialah arah aliran bilangan pekerja kaum Cina yang tidak begitu licin sepanjang kira-kira 16 tahun tersebut. Bilangan mereka meningkat dengan cepatnya pada separuh pertama dekad 1970an, seiring dengan peningkatan di kalangan bumiputera, dan mencapai puncaknya dalam tahun 1975. Selepas itu bilangan pekerja dari kaum Cina terus merosot, hingga ke pertengahan dekad 1980an.

Ini adalah perkembangan yang menarik kerana ia bertentangan dengan arah aliran yang dialami oleh bilangan bukan bumiputera secara keseluruhannya, iaitu satu peningkatan yang boleh dikatakan berterusan untuk tempoh tersebut. Perbezaan ini tidak dapat tidak menunjukkan bahawa sebahagian besar daripada peningkatan di kalangan bukan bumiputera ini disumbangkan oleh kaum-kaum yang lain daripada Cina. Perangkaan yang ada menunjukkan bahawa walaupun bilangan pekerja India boleh dikatakan stabil, pertumbuhan di kalangan kaum-kaum bukan bumiputera yang lain selain daripada Cina dan India didapati begitu memberangsangkan (Jabatan Buruh 1987), iaitu daripada hanya kira-kira 90 orang pekerja dalam tahun 1980 kepada kira-kira 1,293 orang pada tahun 1986, satu pertumbuhan sebanyak 190% dalam tempoh 6 tahun.

Walaupun dari segi bilangan pekerja dan kenderaan prestasi bumiputera boleh dibanggakan, tetapi dari segi pulangan, terutamanya dalam sektor pengangkutan awam, tidak semua pengusaha dan operator menunjukkan kejayaan yang diharapkan walaupun begitu banyak bantuan dihulurkan oleh kerajaan untuk melindungi mereka. Perangkaan rasmi sukar diperolehi, tetapi memang telah diakui oleh banyak pihak bahawa terdapat amalan "Ali-Baba" dan "Ali-Ali" dengan pengusaha bumiputera yang diberikan lesen menyewakannya kepada orang lain, bumiputera dan bukan bumiputera. Amalan ini paling lumrah di kalangan pemilik-pemilik lesen teksi, bas mini, limousine dan kereta pandu sendiri. Syarikat Sri Jaya Kenderaan Bhd, syarikat bas awam yang terbesar di Kuala Lumpur yang dimiliki dan dikendalikan sepenuhnya oleh bumiputera, misalnya, pernah mengalami kerugian teruk di pertengahan tahun 1970an dan terpaksa memberhentikan opera-

si bagi kawasan-kawasan yang tidak ramai penumpang (Walter 1979).

Syarikat-syarikat pengangkutan penumpang yang dibiayai oleh kerajaan juga tidak semuanya dapat bergerak lancar. Syarikat Kenderaan Bas MARA (KBM) iaitu konglomerasi 10 buah syarikat bas ialah di antara agensi yang terbesar tetapi kerap mengalami kerugian dan memerlukan subsidi kira-kira 2 juta ringgit setahun (Harun 1984). Selain daripada pengurusan yang kurang cekap, syarikat-syarikat ini tidak berupaya menutup kos operasinya kerana kebanyakan daripada kira-kira 50 laluan yang diperuntukkan terdiri daripada laluan-laluan luar bandar yang kurang pengguna.

Dalam pada itu, Kumpulan Kenderaan Malaysia Berhad (KKMB), sebuah lagi kumpulan syarikat pengangkutan tajaan MARA yang menumpukan kepada perkhidmatan pengangkutan ekspres antara-bandar, menunjukkan pencapaian yang baik sejak ditubuhkan dalam tahun 1979. Pada tahun 1982, kumpulan ini memperolehi keuntungan sebanyak 1.6 juta ringgit, kemudian meningkat kepada 4.2 juta ringgit dalam tahun 1983 dan 6.8 juta ringgit dalam tahun 1984. Selain daripada bernasib baik kerana memperolehi laluan antara-bandar yang ramai penumpang, kejayaan kumpulan ini juga dikaitkan dengan dedikasi dan disiplin lebih 3,000 orang pekerjanya. Ekspres Nasional, Klang-Banting dan Seremban-Kuala Lumpur ialah di antara perkhidmatan-perkhidmatan yang popular di kalangan pengguna dan menguntungkan. Bagaimanapun syarikat-syarikat yang beroperasi di kawasan luar bandar dalam kumpulan ini seperti Sungai Manik dan Sri Kedah masih bergantung kepada subsidi kerana tidak dapat menampung kos.

Perkhidmatan bas mini di Kuala Lumpur yang kebanyakannya diusahakan oleh bumiputera secara individu dan syarikat kecil-kecilan, bagaimanapun, menunjukkan keupayaan untuk terus hidup, walaupun amalan "Ali-Baba" dan "Ali-Ali" masih belum dapat dikikis sepenuhnya. Kajian-kajian oleh Simpson (1979), Walter (1979), White (1980) dan Jamieson (1981) menunjukkan usahawan-usahawan kecil dan sederhana ini berupaya memperolehi pulangan yang baik untuk terus tinggal dalam industri dalam pada pesatnya pertandingan bukan saja di kalangan sesama pengusaha tetapi juga mod-mod pengangkutan awam yang lain iaitu bas biasa dan teksi. Hakikat bahawa kadar tambang bas mini hanya naik sekali sahaja sejak 1975 (seperti yang disebut oleh Abd.

Rahim, 1988) menunjukkan bahawa operator-operatornya dapat menguasai perniagaan dengan cekap.

PROSPEK BUMIPUTERA

Sejarah industri pengangkutan di Malaysia, untuk penumpang dan barangan, dimulai oleh orang-orang bukan bumiputera, terutama Cina. Malah oleh kerana kuatnya benteng monopoli Cina inilah maka penyertaan di kalangan bumiputera menjadi sukar sebelum DEB digubal; mereka yang pernah mencuba pula kerap kali gagal kerana pertandingan yang sengit atau berakhir dengan terpaksa menyerahkan pengurusan kepada pengusaha-pengusaha bukan bumiputera yang lebih berpengalaman. Nonini (1983) dalam kajiannya tentang industri pengangkutan trak di kalangan kaum Cina mendapati bahawa ciri-ciri dalaman dan luaran organisasi trak di kalangan masyarakat ini memainkan peranan dalam menjamin ketahanan perniagaan. Darjah kepercayaan yang tinggi di kalangan pengusaha dan operator memungkinkan wujudnya organisasi-organisasi yang bersifat kekeluargaan. Dari segi luaran pula, syarikat trak Cina yang kecil-kecil berpeluang menjalin hubungan dengan syarikat-syarikat berskala besar dan syarikat-syarikat ini dianggap lebih sebagai pelengkap daripada sebagai petanding. Wee Pek Kun (1989) dalam kajiannya terhadap 31 buah syarikat pengangkutan barangan di Kota Bharu Kelantan mendapati ciri-ciri yang sama. Kira-kira 87 peratus daripada semua pengusaha Cina didapati mewarisi perniagaan itu daripada keluarga mereka.

Dorongan kaum Cina memasuki industri ini ialah peluang mendapatkan keuntungan; pekerjaan sektor pengangkutan jalan raya pula menyediakan peluang pekerjaan yang berbagai jenis, dalam kumpulan mahir, separuh mahir dan buruh kasar (Jadual 5).

Dari segi jantina, umumnya kaum lelaki menguasai industri ini iaitu bagi kedua-dua jenis perkhidmatan pengangkutan barangan dan penumpang. Dalam tahun 1986, terdapat kira-kira 7,397 kakitangan lelaki dan 671 kakitangan perempuan dalam semua syarikat pengangkutan barangan di seluruh Semenanjung Malaysia. Manakala untuk syarikat pengangkutan penumpang pula bilangan pekerja lelaki dan perempuannya ialah masing-masing 17,773 dan 2495 (Jabatan Buruh, 1987)

JADUAL 5. Jenis pekerjaan dalam industri pengangkutan jalan

Jenis pengangkutan	Jenis pekerjaan	Peratus pekerja mengikut jenis pekerjaan (1984)
Pengangkutan penumpang	Ketua stesyen bas	3%
	Inspektor tiket bas	5%
	Pemandu	40%
	Konduktor	31%
	Pekerja woksyp	6%
	Kerani/penjaga stor	8%
	Buruh kasar	2%
	Pekerja-pekerja lain	5%
	Jumlah	100%
Pengangkutan barangan	Pemandu	46%
	Atendan	16%
	Pekerja woksyp	4%
	Kerani/penjaga stor	9%
	Buruh kasar	14%
	Penyelia	1%
	Pekerja-pekerja lain	10%
	Jumlah	100%

Sumber: Jabatan Buruh, 1985

Bekerja dalam industri ini, walaupun kebanyakannya menggunakan tenaga dan masa yang tidak berketentuan, menghasilkan pulangan yang lumayan kerana sistem ganjaran upahnya lebih longgar daripada sektor-sektor lain. Beberapa sumber pendapatan tambahan seperti komisyen, elaun kerja lebih masa, bonus, dan sistem perundingan upahnya yang informal membuka peluang kepada pekerja memperolehi pendapatan yang lebih tinggi daripada pendapatan tetap bulanan. Di kalangan pemandu bas dan pemungut tiket, misalnya, mereka memperolehi pendapatan tambahan yang banyak, iaitu mengikut bilangan tiket yang terjual. Sistem memberi komisyen berdasarkan bilangan tiket terjual ini menggalakkan konduktor bekerja keras untuk memastikan semua penumpang membayar tambang mengikut kadar yang dijadualkan. Di samping

meninggikan pendapatan dan semangat bekerja konduktor, sistem ini juga menguntungkan taukeh kerana ia menghalang kejadian pengeluaran tiket.

JADUAL 6. Pendapatan bulanan beberapa jenis pekerjaan dalam sektor pengangkutan jalan

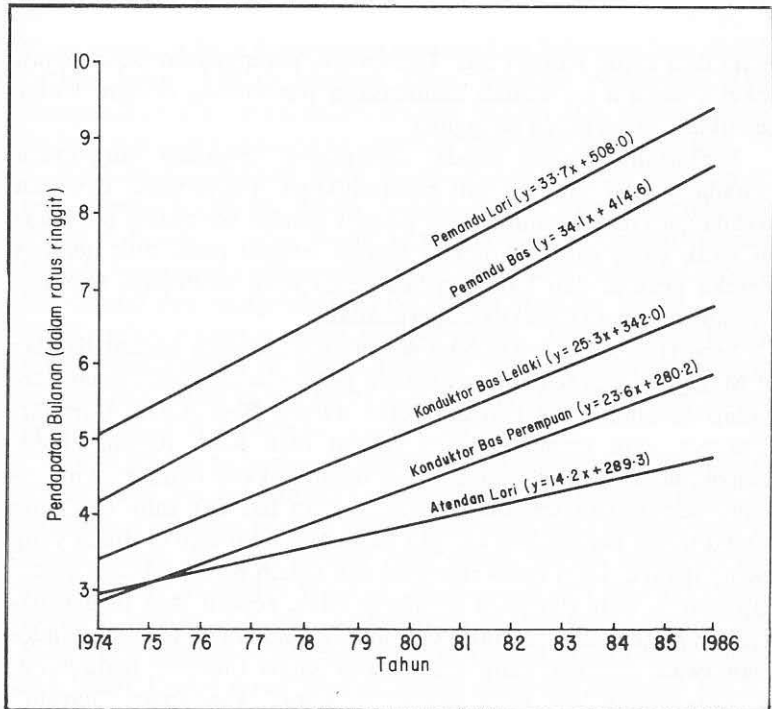
Jenis pekerjaan	Gaji tetap (\$)	Elaun (\$)	Gaji bersih (\$)	% elaun daripada gaji tetap (%)
Pemandu bas	424	148	572	25.8
Konduktor bas (lelaki)	312	195	507	38.5
Konduktor bas perempuan)	325	58	388	15.1
Pemandu teksi	163	179	342	52.3
Pemandu lori	460	23	483	4.7
Inspektor tiket bas	422	132	554	23.8

Sumber: Diolah semula daripada Jabatan Buruh, 1985

Jadual 6 mencatatkan pendapatan bulanan purata bagi beberapa jenis pekerjaan utama dalam sektor pengangkutan jalan raya berdasarkan kajiselidik oleh Jabatan Buruh dalam tahun 1985. Walaupun umumnya gaji tetap pekerja-pekerja ini rendah iaitu kurang daripada \$500 sebulan, tetapi mereka berpeluang memperoleh pendapatan tambahan melalui kerja lebih masa, bonus dan komisyen. Kira-kira 52 peratus daripada pendapatan pemandu-pemandu teksi dalam syarikat-syarikat teksi, misalnya, berpunca daripada pendapatan sampingan ini.

Dari segi masa, perangkaan menunjukkan bahawa pendapatan pekerja-pekerja dalam sektor ini mengalami kadar peningkatan yang baik dalam pada hakikat bahawa kebanyakan jenis pekerjaan sektor ini tidak memerlukan kelayakan akademik yang tinggi dan latihan yang panjang. Rajah 1 yang diolah daripada data Jabatan Buruh menunjukkan bahawa terdapat hubungan positif yang kuat di antara pendapatan pekerja-pekerja (y) ini dengan perubahan masa (x).

Jadual 7 pula merekodkan perubahan pendapatan bulanan bersih pekerja-pekerja sektor ini bagi tempoh separuh pertama dekad 1980an. Pemandu bas mengatasi pekerjaan-pekerjaan lain dengan pertumbuhan tahunan sebanyak 9.3%, diikuti oleh konduktor



RAJAH 1. Perkembangan Pendapatan Bulanan Beberapa Jenis Pekerjaan Dalam ektor Pengangkutan, 1974–1986.

JADUAL 7. Perubahan pendapatan pekerja-pekerja terpilih dalam industri pengangkutan, 1980–1986

Pekerjaan	Pendapatan bulanan 1980 (\$)	Pendapatan bulanan 1986 (\$)	Purata pertumbuhan pendapatan setahun (%) 1980-86
Pemandu bas	360	595	9.3
Konduktor lelaki	313	511	9.0
Konduktor perempuan	263	390	6.8
Inspektor tiket*	392	554	5.9
Ketua stesyen bas*	413	661	8.6

*Untuk tempoh 1980–1984 sahaja

Sumber: Jabatan Buruh, 1985

lelaki dan ketua stesyen bas. Umumnya, peningkatan pendapatan pekerja-pekerja ini adalah memuaskan berbanding dengan kadar kenaikan indeks harga pengguna.

Perluasan kawasan bandar mempunyai implikasi yang nyata terhadap keperluan mobiliti penduduknya. Penyebaran kawasan perkilangan dan perumahan ke pinggir bandar bermakna pemisahan jarak yang lebih jauh bagi tempat tinggal penduduk, tempat mereka bekerja dan kawasan beli-belah yang seterusnya meningkatkan keperluan melakukan perjalanan.

Seperti kebanyakan bandar sedang membangun bandar-bandar di Malaysia juga sedang mengalami pertambahan permintaan terhadap perkhidmatan pengangkutan awam. Bagi Kuala Lumpur, misalnya, satu anggaran yang dibuat oleh Abd. Rahim (1989) menggunakan kaedah regresi linear menunjukkan bandar ini mengalami permintaan terhadap pengangkutan bas dan mini bas yang sangat tinggi berbanding dengan bandar-bandar lain di dunia yang mempunyai ciri-ciri sosio-ekonomi dan sistem pengangkutan awam yang sama. Satu daripada sebabnya ialah, seperti juga bagi kebanyakan bandar lain di Malaysia, tidak wujudnya kenderaan-kenderaan awam informal yang tidak sah di Kuala Lumpur, pada hal di bandar-bandar lain yang setaraf di dunia, kenderaan "haram" selalunya menjadi pelengkap kepada kenderaan awam yang sah.

Potensi dalam industri pengangkutan, khususnya pengangkutan penumpang, juga boleh dilihat dari sudut perubahan polisi kerajaan dalam pembiayaan kemudahan-kemudahan awam. Sejak awal 1980-an, telah dirasakan perubahan dasar kerajaan bagi menggalakkan penyertaan pihak swasta dalam menyediakan kemudahan-kemudahan pengangkutan. Di bawah dasar ini falsafah yang menjadi tunjangnya ialah kos perkhidmatan pengangkutan, bukan sahaja tambang tetapi penggunaan jalan raya, haruslah dibiayai oleh pengguna. Pembinaan lebuh raya Utara-Selatan sepanjang 730 kilometer ini (Lim 1987) ialah satu daripada projek pembinaan infrastruktur yang boleh disertai oleh pengusaha-pengusaha bumiputera. Pembinaan lebuh raya yang dianggarkan menelan belanja sebanyak 7 ribu juta ringgit ini membuka peluang kepada kontraktor-kontraktor sederhana dan kecil untuk melakukan kerja-kerja membina, membaiki dan menyelenggara lebuh raya dan kemudahan-kemudahan sepanjangnya di bawah kawalan PLUS.

Dalam sektor pengangkutan teksi pula, walaupun monopoli laluan seperti dalam pengangkutan bas tidak begitu berleluasa, ope-

rator-operator baru bumiputera menghadapi halangan bagi mendapatkan lesen. Adalah menjadi dasar lembaga perlesenan (LPPJ) menghadkan lesen teksi dalam sesuatu bandar atau laluan pengguna bagi menjaga kepentingan operator-operator yang sedia ada.

Cadangan-cadangan telah dikemukakan kepada kerajaan untuk memperkenalkan sistem pengangkutan awam berteknologi tinggi di bandar-bandar besar, terutama Kuala Lumpur. Peluang kepada bumiputera dalam sektor ini wujud dalam bentuk mebekalkan modal dan mengendalikannya. Pelan Struktur Kuala Lumpur (1984) telah mencadangkan supaya projek Transit Laju Ringan (LRT) dilaksanakan di Kuala Lumpur dalam beberapa peringkat supaya pada awal kurun ke 21 nanti sejumlah 5 laluan LRT sepanjang kira-kira 52.5 kilometer dapat disiapkan.

Pada jangka panjangnya, matlamat perancang-perancang pengangkutan di bandar-bandar Lembah Klang ialah untuk mewujudkan sistem keretapi bandar secara bersepadu iaitu penggunaan keretapi ringan di pusat bandar iaitu dalam bentuk monorail atau aerobus, LRT di sekitar Wilayah persekutuan dan keretapi (metro) untuk perkhidmatan menyambungkan bandar-bandar di Lembah Klang dan bandar-bandar lain di sekitarnya (Utusan Malaysia, 27 Jun 1989). Untuk pusat bandar, sistem monorail berharga 146 juta ringgit dijangka akan dimulai pembinaannya pada akhir 1989. Peluang adalah terbuka luas kepada bumiputera, terutamanya dalam bentuk syarikat-syarikat pembinaan, menyertai projek-projek jangka panjang yang berkos tinggi ini.

Kegiatan-kegiatan ekonomi bandar dan antara-bandar yang pesat berlaku juga secara tidak langsung membuka peluang kepada bumiputera untuk menawarkan perkhidmatan dalam sektor pengangkutan. Keterlibatan kerajaan dalam mempertingkatkan jumlah panjang jaringan jalan raya tidak dapat diragui lagi. Bagi tempoh 1976-1983, sejumlah kira-kira 3.5 bilion ringgit telah dibelanjakan oleh kerajaan bagi membina jalan baru, membaiki jalan lama dan mengurus jalan bagi bandar dan luar bandar (Johnson 1984). Penekanan kerajaan terhadap sektor pelancongan pula memberi peluang untuk mempertingkatkan penawaran perkhidmatan pengangkutan antara bandar dan perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan yang bersifat peribadi seperti bas persiaran, kereta sewa pandu sendiri dan limousine. Pada awal tahun 1985, industri pelancongan menduduki tempat keenam pentingnya dari segi hasil eksport (*Business Times*; Jan. 1985) dan dijangka meningkat ke tempat ketiga dalam tahun 1990-an.

BENTUK CAMPUR TANGAN KERAJAAN YANG DIPERLUKAN

Kritik terhadap campurtangan kerajaan dalam beberapa bentuk kegiatan ekonomi komersial, termasuk perusahaan pengangkutan, memang pernah disuarakan oleh beberapa pihak (misalnya, Chee 1987). Kritik-kritik telah mempersoalkan kewajaran pemerintah dalam ekonomi liberal-kapitalis seperti Malaysia yang mencampuri urusan-urusan bersifat perniagaan dan dengan itu mengkaburkan garisan yang memisahkan peranan kerajaan sebagai penyelaras kegiatan ekonomi dengan peranan swasta yang terlibat secara langsung dalam kegiatan ekonomi berpandukan prinsip untung dan rugi.

Bagaimanapun untuk era selepas DEB kerajaan mempunyai kes yang kuat untuk campurtangan bagi memastikan penyertaan yang lebih aktif di kalangan bumiputera dalam sektor pengangkutan, sama ada dalam bentuk penerusan pengurusan syarikat-syarikat dan agensi-agensi yang dijanjikan untuk diserahkan kepada bumiputera atau penyertaan baru daripada bakal pengusaha individu dan syarikat. Ini ialah kerana pada umumnya penyertaan mereka masih belum memuaskan. Bagaimanapun, setelah kira-kira dua dekad pengalaman dalam urusan ini, hakikat yang mesti diterima ialah bahawa bantuan, sokongan dan perlindungan yang selama ini dilakukan dengan cara yang begitu langsung perlu difikirkan kembali bagi mengelakkan pergantungan yang berterusan terhadap kerajaan. Pergantungan yang keterlaluan, daripada segi sumber modal, pengurusan organisasi dan operasi perkhidmatan tidak akan menguntungkan kaum bumiputera untuk jangka panjangnya dan bertentangan dengan matlamat mewujudkan sekumpulan pengusaha bumiputera yang bebas, berdikari dan berjaya.

ORGANISASI DAN HAK MILIK

Satu lagi perkara yang berkaitan dengan perancangan yang perlu diselesaikan oleh kerajaan kiranya peningkatan penyertaan bumiputera ini ingin dicapai di masa depan, ialah falsafah perancangan pengangkutan negara. Dua isu yang paling menonjol berhubung dengan dasar dan perancangan pengangkutan ini iaitu (1) isu bentuk organisasi dan hakmilik dan (2) peranan paratransit, akan dibincangkan secara berasingan di bawah ini.

Perkhidmatan pengangkutan awam dalam bandar barangkali ialah sektor yang paling banyak menjanjikan peluang kepada pengusaha-pengusaha bumiputera untuk melabur. Mereka boleh mengharapkan keuntungan kerana permintaan terhadap perjalanan yang lebih stabil di situ berbanding dengan perkhidmatan di kawasan lain seperti bandar-luar bandar dan antara-bandar. Walaupun begitu, amalan yang ada sekarang tidak begitu memberi kebebasan untuk bakal pengusaha, secara individu dan kumpulan, kerana sistem monopoli-français yang wujud dalam semua bandar di negara ini tidak membenarkan pengusaha-pengusaha baru masuk dengan sewenangnyanya.

Era selepas DEB perlu melihat perubahan yang asas kepada sistem monopoli/oligopoli-français ini kiranya peluang-peluang yang lebih luas ingin dibuka kepada bumiputera. Kecuali ia dilonggarkan sedikit, bumiputera tidak akan dapat memecahkannya, dan terpaksa mengharapkan pembukaan kawasan baru atau penciptaan laluan baru.

Dari segi bentuk institusi pengangkutan awam bandar, ada beberapa pilihan yang terbuka untuk para pembuat dasar mengambil iktibar. Setengah daripada alternatif ini disenaraikan di dalam Jadual 8. Bentuk campurtangan kerajaan boleh wujud daripada yang sangat ketat seperti di Bombay, Moscow atau Washington D.C. antara lainnya, ke pertandingan hampir sempurna seperti di kalangan teksi dan operasi para transit di beberapa buah bandar di USA seperti di Phonix (teksi) dan Pittsburgh (jitney). Barangkali telah sampai masanya dasar campurtangan yang ketat di Malaysia ini dilonggarkan supaya lebih menghala ke arah pertandingan seperti dalam skema Roth (1986) ini.

Dalam menentukan bentuk organisasi dan hakmilik institusi pengangkutan awam, terdapat dua pandangan yang bertentangan. Pandangan pertama menekankan perlunya perkhidmatan ini dikendalikan sepenuhnya oleh kerajaan kerana ia adalah perkhidmatan asas yang diperlukan oleh orang ramai. Campurtangan yang langsung daripada kerajaan adalah wajar kerana jika operasi ini diserahkan kepada pihak swasta mutu perkhidmatan boleh jadi merosot kerana pihak swasta yang motif utamanya ialah keuntungan akan mengabaikan kawasan yang kurang pengguna. Pandangan kedua menegaskan supaya pihak swastalah yang paling sesuai dalam menyediakan perkhidmatan pengangkutan awam kerana mereka lebih cekap daripada kerajaan.

Maklumat-maklumat yang ada dalam kebanyakan bandar di negara-negara yang sedang membangun dan yang telah maju menunjukkan bahawa pandangan kedua itu lebih berasas (Abd. Rahim 1988). Di Calcutta, terdapat 1200 buah bas penumpang setingkat dan dua tingkat yang dikendalikan oleh kerajaan. Daripada jumlah ini hanya kira-kira separuh sahaja yang efektif; yang lain biasanya sedang dibaiki dalam woksyop atau rosak sama sekali. Ketidakecapan ini adalah menghairankan kerana syarikat kerajaan ini iaitu Calcutta State Transportation Corporation (CSTC), mempunyai kira-kira 11,000 kakitangan, menghasilkan nisbah pekerja-bas sebanyak 16:1. Ketidakecapan institusi kerajaan ini mengakibatkan daya keluaran pekerja begitu rendah, kadar pengeluaran tambang mencapai setinggi 15% dan perkhidmatan yang tidak memuaskan sama sekali. Akibatnya sistem ini memerlukan subsidi kira-kira 700,000 paun sterling sebulan daripada kerajaan. Di Malaysia, syarikat bas yang dikendalikan oleh Majlis Perbandaran Pulau Pinang itu juga terus menerus mengalami kerugian dan terpaksa disokong oleh subsidi. Bandar-bandar lain di mana operasi bas yang dimiliki oleh kerajaan dan sentiasa kerugian termasuklah Bangkok, Kaherah, Delhi, Istanbul, Jakarta, Karachi, Madras dan Mexico City, antara lain-lainnya (Walter 1987).

Kerugian dan ketidakecapan yang dialami oleh syarikat-syarikat milik negara ini dalam banyak kes bukanlah disebabkan oleh faktor-faktor tempatan. Di bandar Calcutta itu, misalnya, terdapat kira-kira 1,800 buah bas lain, selain daripada bas kerajaan, yang diusahakan oleh syarikat-syarikat swasta yang kecil atau individu-individu. Sektor swasta ini berjaya kekal dalam perniagaan dalam pada pertandingan yang sengit, tidak perlukan subsidi, malah menghasilkan untung setiap tahun (Roth 1986). Keadaan di mana kedua-dua jenis pengusaha iaitu kerajaan dan swasta menawarkan perkhidmatan pengangkutan awam dan hanya pihak swasta yang berupaya mempertahankan keuntungan bukanlah unik untuk Calcutta, malah dalam kebanyakan bandar-bandar besar dan kecil, terutama di negara yang sedang membangun (Walter 1987).

Bukti-bukti yang dikumpul daripada banyak kes, khususnya di bandar-bandar Dunia Ketiga, menunjukkan bahawa teori faedah ekonomi berskala besar yang didakwa wujud dalam kebanyakan industri sukar direalisasikan dalam industri pengangkutan penumpang (Feibel & Walters 1980). Syarikat-syarikat pengangkutan awam yang besar dan dikendalikan oleh kerajaan cenderung meng-

hasilkan keuntungan yang sangat kecil malah kerap kali tidak dapat menampung kos operasi akibat daya keluaran pekerja yang rendah berbanding dengan syarikat-syarikat swasta. Pekerja-pekerja yang diberi gaji bulanan dan dijamin kekal dalam pekerjaannya tidak menganggap daya keluaran sebagai suatu yang perlu dipentingkan. Gagasan bahawa sektor pengangkutan awam perlukan subsidi untuk beroperasi kerana ia sejenis perkhidmatan sosial juga telah ditangkis sejak akhir-akhir ini (Abd. Rahim, 1987). Subsidi, walau sebaik manapun tujuannya, bukanlah satu pilihan yang baik kerana biasanya ia mengwujudkan kesan pusingan yang negatif.

Era 1980-an sebenarnya telah memperlihatkan satu arah aliran baru dalam industri pengangkutan penumpang dan barangan iaitu perubahan daripada campurtangan kerajaan yang ketat kepada konsep deregulasi (Rimmer & Dick 1980; Roth, 1982; Rusli 1988), dan ia tidak sahaja eksklusif untuk bandar-bandar negara sedang membangun, tetapi juga negara-negara maju (Farrington 1985). Hakikat bahawa organisasi-organisasi dikawal ketat oleh kerajaan selalunya berakhir dengan kerugian memang telah lama disedari oleh kebanyakan bandar di dunia. Tetapi di kebanyakan bandar di negara maju, misalnya di Amerika Utara, kerugian itu sengaja ditampung dan tidak dipedulikan atas sebab-sebab politik dan populariti (Smerck 1988). Deregulasi membuka peluang yang lebih luas kepada bumiputera untuk terlibat lebih aktif dalam perusahaan perkhidmatan pengangkutan.

PERANAN PARATRANSIT

Paratransit ialah istilah yang selalu digunakan untuk kenderaan-kenderaan pengangkutan awam yang saiznya lebih kecil daripada bas panjang. Saiz bukanlah satu-satunya kriteria yang membezakan paratransit dengan mass-transit; faktor-faktor lain seperti bentuk hakmilik, cara lesen diperolehi dan setakat mana formalnya operasi kenderaan ini dijalankan juga diambilkira (Rimmer 1984; Pendakur 1984; Ocampo 1982).

Kajian-kajian yang dilakukan di beberapa kawasan di dunia menunjukkan bahawa paratransit bukan sahaja popular di kalangan pengguna berpendapatan rendah malah bagi pengusaha-pengusaha lain dalam semua kumpulan pendapatan iaitu sebagai komplimentari kepada pengangkutan mass-transit (kajian oleh

Fouracre dan Maunder 1982 di India; Soegijoko 1982 di Indonesia; Heraty, 1981 di Caribbean).

Di Malaysia, selain daripada beca dan teksi, kenderaan paratransit yang popular ialah bas mini. Mod ini sebenarnya bukanlah baru di Malaysia kerana perkhidmatan menggunakan bas kecil ini, walaupun tidak semestinya mempunyai sistem operasi dan tambang yang sama dengan di Kuala Lumpur, telah dimulakan sejak 1960an di Sandakan. Kajian-kajian yang dilakukan terhadap bas mini di Malaysia (Jamieson Mackay 1981; Simpson 1979; Chen 1989; Abd. Rahim 1989), menunjukkan bahawa kenderaan paratransit ini sangat popular di kalangan pengguna. Bentuknya yang kecil memudahkan ia bergerak pantas dalam kawasan bandar yang sesak.

Di Sandakan bas mini menjadi alat penghubung yang penting di antara penduduk pinggir bandar dan CBD kerana adalah tidak ekonomis untuk bas panjang melayani kawasan-kawasan yang kurang penumpang di pinggir bandar (Chen 1989). Di Hulu Trengganu, paratransit iaitu van sangat popular di kalangan pengguna kerana ia dapat menyediakan perkhidmatan pintu-ke-pintu dan tambangnya pula boleh dirundingkan (Che Wan Ahmad 1989). Mod ini menjadi saingan hebat kepada perkhidmatan bas biasa di kawasan itu hingga akhirnya syarikat bas berkenaan terpaksa memberhentikan perkhidmatannya.

Kunci kejayaan operasi paratransit ialah sifat informalnya dan bentuk organisasi operasinya. Pemilik biasanya ialah individu-individu yang sekaligus menjadi operator atau sekumpulan pengusaha kecil yang memiliki beberapa buah kenderaan sahaja. Ini mengelakkan kerenah pentadbiran yang boleh membawa kepada ketidakcekapan. Sistem upah yang sebahagian besarnya berdasarkan bonus, komisyen dan kerja lebih masa menggalakkan pekerja meninggalkan daya keluaran. Dalam pada ramai penumpang dapat dilayani, keharmonian dalam kenderaan dapat dipertahankan. Pengoptimuman cara begini membawa banyak faedah: penumpang dapat perkhidmatan yang cepat dan sentiasa siap sedia, kegigihan operator (pemandu dan konduktor) tidak sia-sia kerana setiap penumpang yang naik bererti komisyen, dan pengusaha dapat meningkatkan pulangan daripada pungutan tambang.

Perancangan pengangkutan awam dalam era selepas DEB khususnya tentang aspek-aspek yang ada kaitannya dengan peningkatan penyertaan bumiputera, haruslah mengambilkira peluang

yang disediakan oleh sektor-sektor informal seperti dalam kes paratransit ini. Mereka boleh dilatih dalam industri ini sekiranya peluang dibuka supaya niche mereka dapat dikembangkan dan diperkukuhkan melalui masa. Dasar-dasar yang lebih longgar dalam pemberian lesen bas mini dan bas-bas kecil yang lain boleh digubal dan diperluaskan perlaksanaannya di bandar-bandar lain di Malaysia dengan tidak menumpu di Kuala Lumpur. Perluasan polisi ini haruslah seboleh mungkin memberi keutamaan kepada pengusaha kecil dan individu bumiputera.

Falsafah perancangan pengangkutan di Malaysia yang lebih mengutamakan infrastruktur dan dengan itu memihak kepada kereta persendirian, dan kepercayaan yang kental terhadap mass-transit yang canggih seperti LRT (Abd. Rahim, 1988; Pillai, 1989) bukan sahaja kurang sesuai dengan keperluan dan keupayaan negara (Allport 1986) malah tidak akan menggalakkan wujudnya satu sekitaran yang mendorong untuk bumiputera terlibat dan industri pengangkutan, terutama mereka yang sama ingin mencuba.

KESIMPULAN

Kertas ini telah membincangkan beberapa aspek tentang penyertan bumiputera dalam industri pengangkutan, khususnya pengangkutan penumpang. Telah ditunjukkan bahawa paras keterlibatan mereka berbanding dengan kaum-kaum lain masih jauh daripada memuaskan dalam pada kuatnya sokongan daripada kerajaan yang dilakukan bukan sahaja sebagai satu cara mencapai matlamat DEB malah telah dimulai sejak sebelum DEB dirangka. Kelembapan ini ada kaitannya dengan monopoli tradisional oleh kaum bukan-bumiputera.

Benteng monopoli atau oligopoli ini boleh dipecahkan kiranya kerajaan mempertimbangkan semula falsafah perancangan pengangkutannya yang menggalakkan pengekalan monopoli. Sistem monopoli-francais untuk laluan dalam bandar dan antara bandar sekarang ini perlu dilonggarkan supaya peluang yang lebih kompetitif dapat diwujudkan. Dasar yang terlalu mempercayai keupayaan mass-transit yang dengan tidak secara langsung menggalakkan layanan yang lebih kepada kereta persendirian juga tidak akan menyediakan keadaan yang baik untuk perkembangan pengangkutan awam. Pelaburan dalam sektor ini memerlukan modal yang

besar dan tidak ramai bumiputera yang berupaya menyertai kalau pun peluang dibuka dan sokongan diberi. Sistem mass-transit itu juga cenderung untuk menggalakkan penubuhan monopoli, satu aliran yang tidak lagi boleh dipercayai kerana ketidakcekapannya.

RUJUKAN

- Abd. Rahim, M.N. 1987. Keperluan kepada mobiliti dalam bandar: kes pengangkutan bas dan paratransit di bandar-bandar Dunia Ketiga dengan rujukan khas kepada Kuala Lumpur. Kertas kerja Siri Seminar Jabatan Geografi, UKM, 28 Oktober.
- Abd. Rahim, M.N. 1988. Public Transport Planning in Malaysia. *Occasional Paper No. 14*, Dept. Of Geography, University of Keele, U.K.
- Abd. Rahim, M.N. 1988. The levels of public passenger transport use in cities of the developed and developing countries. *Ilmu Alam*, 17: 81-104.
- Abd. Rahim, M.N. 1989. Preliminary investigations on travel characteristics of public transport users in metropolitan Kuala Lumpur. *Ilmu Alam*, 18: 25-37
- Allport, R.J. 1986. Appropriate mass transit for developing cities. *Transport Reviews* 6(4): 365-384.
- Beaglehole, J.H. 1969. Malay participation in commerce and industry: The role of RIDA and MARA. *Journal of Commonwealth Political Studies*, 7(3): 216-245.
- Beaglehole, J.H., 1975. Malay participation in road transport – A Study of public policy and administration in a multi-racial society. *New Zealand Journal of Public Administration*, 38: 39-51.
- Chen, N.K., 1989. Minibus di Sandakan, Sabah. Tesis Sarjanamuda, Jabatan Geografi, UKM.
- Che Wan Ahmad, C.W.S. 1989. Paratransit di Hulu Terengganu, Tesis sarjanamuda, Jabatan Geografi, UKM.
- Chee, P.L., 1987. *Industrial Development: An Introduction to the Malaysian Industrial Master Plan*. Kuala Lumpur: Pelanduk Publication,
- Farrington, J.J. 1985. Transport Geography and Policy: Deregulation and privatisation. *Trans. Inst. Br. Geogr. New Series*. 10(1): 109-119.
- Fiebel, C. & Walters, A.A. 1980. Ownership and efficiency in urban buses. *World Bank Staff Working Paper No. 371*, Washington D.C.
- Fouracre, P.R. & Maunder, D.A.C. 1982. Public Transport Development in Third World, unpublished paper Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, U.K.
- Harun, D., 1984. "MARA on the express lane". *Malaysian Business*, Nov., hlm. 69-70.

- Heraty, M.J. 1980. Public transport in Kingston, Jamaica and its relation to low income households. *Supplementary Report 546*. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, U.K.
- Jabatan Buruh. (Pelbagai tahun) *Petunjuk-Petunjuk Buruh*, Kementerian Buruh.
- Jabatan Pengangkutan Jalan. (Pelbagai tahun) *Yearbook of Transport Statistics*, Malaysia.
- Jamieson, M. 1981. The Minibuses and the public transport system of Kuala Lumpur. *Supplementary Report No. 678*, Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, U.K.
- Johnson, A.J. 1984. Comparative economic and financial cost of railway and highway transport in Peninsular Malaysia. *The Southeast Asian Economic Review*. 5 (1): 45-66.
- Lembaga Perlesenan dan Pengangkutan Jalan. *Laporan Tahunan*. Kementerian Pengangkutan (Pelbagai tahun).
- Lim, S.E. 1987. Roads: A Costly Drive. *Malaysian Business*, July, hlm. 7-10.
- Nonini, D.M. 1983. The Chinese Truck Transport Industry of a Peninsular Malaysian Market Town. Dlm *The Chinese in Southeast Asia*, L. Linda dan P. Gosling (eds). Dlm Singapore: Maruzen Asia.
- Ocampo, R.B. 1982. *Low-cost Transport in Asia*. Canada: IDRC.
- Pillai, P. 1989. Causes and cost of road carnage. *Malaysian Business*, Jun., hlm. 11-14.
- Pendakur, Y.S. 1984. *Urban Public Transport in ASEAN*. Singapore: ISEAS.
- Rimmer, P.J. & Dick, H.W. 1980. Improving Urban Public Transport in South Asian Cities: Some Reflections on the conventional and unconventional Wisdom. *Transport Policy and Decision Making*. 1(2/3): 97-120.
- Rimmer, P.J. 1984. The role of paratransit in Southeast Asian Cities. *Singapore Journal of Tropical Geography* 5 (1): 46-62.
- Roth, G.J. 1986. Road and Transport are private goods, *Economic Affairs* 6(4): 11-15.
- Roth, G.J. 1982. *Free Enterprise Urban Transportation*. Washington D.C: Council for International Urban Liason.
- Rusli, N. 1988. Planning for future public transport in Kuala Lumpur and its conurbation. Kertas kerja dalam Simposium Perancangan dan Pengubalan Dasar Pengangkutan di Lembah Klang, Shah Alam, 15-16 Sept.
- Smerk, G.M., 1986. Urban mass transportation: From private to public to privatisation. *Transportation Journal*, 86(1): 83-91.
- Simpson, C.E. 1979. Competition in urban public transport: the example of Kuala Lumpur. *Report for the Highway Planning and Public Transport Unit*. Kuala Lumpur, August.

- Soegijoko, B.T.S. (ed). 1981. *Public Transportation in Bandung*. Penerbit Institut Teknologi Bandung, Indonesia.
- Walter, A.A. 1979. The Benefits of Minibuses: The case of Kuala Lumpur. *Journal of Transport Economic and Policy* 13(3): 320-334.
- Wee, P.K. 1989. Trak sebagai mod pengangkutan barangan di Kota Baharu. Tesis sarjanamuda, Jabatan Geografi, UKM.
- White, R.R. 1980. Prosperity and minibuses in Malaysia. *Omnibus Magazine*, Sept./Oct., 138-142.

Jabatan Geografi
Universiti Kebangsaan Malaysia
43600 Bangi
Selangor D.E.