

PENGANGKUTAN AWAM : KAJIAN KES KUMPULAN PEMANDU

TEKSI DI DAERAH KRIAN PERAK.

OLEH

JAMALUDIN BIN ISMAIL

NO. MATRIK : 055058

Latihan Ilmiah Bagi Memenuhi Sebahagian
Daripada Syarat-Syarat Untuk Ijazah
Sarjana Muda Sastera.

JABATAN ANTROPOLOGI DAN SOSIOLOGI

UNIVERSITI MALAYA

KUALA LUMPUR

SESI 1990 / 1991

Sinopsis

Dalam latihan ilmiah ini pengkaji ingin melihat profesion pemandu teksi yang merupakan profesion yang tersendiri dan segala yang berkaitan dengan profesion ini. Ini merangkumi latarbelakang mereka yang terlibat dalam profesion ini, sejarah perkhidmatan ini, masalah-masalah mereka dan sebagainya. Oleh kerana ia melibatkan pelbagai pihak di dalam masyarakat, maka atas kesedaran itulah pengkaji merasakan perlunya dikaji bidang ini. Pengkaji membahagikan latihan ilmiah ini kepada tujuh bab seperti yang dikemukakan di bawah.

Dalam bab satu pengkaji memperihalkan tentang tujuan kajian ini, iaitu persoalan yang cuba diutarakan oleh pengkaji. Juga dimasukkan dalam bab ini ialah bidang kajian, kepentingan kajian, kaedah-kaedah yang digunakan di dalam kajian ini dan masalah-masalah yang dihadapi ketika melakukan kajian ini. Bab ini juga mengandungi analisis mengenai kajian-kajian lepas yang bersangkutan dengan kajian ini.

Dalam bab dua pengkaji cuba menerangkan mengenai konsep pengangkutan awam secara keseluruhannya, kemudian definisi teksi itu sendiri, juga latarbelakang perkhidmatan teksi secara am dan jenis-jenis teksi yang terdapat di negara ini.

Dalam bab tiga pengkaji lebih menumpukan kepada skop kajian, iaitu latarbelakang perkhidmatan taksi di Daerah Krian, kemudian latarbelakang pemandu-pemandu taksi di Daerah Krian yang merangkumi bangsa, umur, tempat asal, pendapatan, pekerjaan lain, jumlah masa yang diperuntukkan untuk melakukan pekerjaan ini. Begitu juga dengan tanggungan yang ada pada pemandu-pemandu dan perbelanjaan dalam sebulan. Selain itu ditinjau pekerjaan yang dilakukan sebelum menjadi pemandu taksi, sebab-sebab memilih menjadi pemandu taksi dan tempoh menjadi pemandu taksi. Dalam bab ini juga dilihat mengenai pemilikan sama ada taksi ataupun permit serta kadar sewa yang dikenakan. Akhirnya di dalam bab ini diutarakan mengenai harapan pemandu-pemandu di masa hadapan.

Di dalam bab empat pengkaji cuba melihat organisasi yang wujud hasil daripada perkhidmatan ini, iaitu mengenai koperasi dan persatuan pemandu taksi. Ini merangkumi sejarah penubuhan, syarat-syarat penubuhan struktur organisasi, matlamat penubuhan, peraturan-peraturan keahlian dan mesyuarat dan sumber kewangan. Selain itu dilihat juga sejauhmanakah penglibatan pemandu di dalam organisasi, sebab-sebab tidak menyertai organisasi, prestasi organisasi dan aktiviti-aktiviti organisasi.

Di dalam bab lima kajian ditumpukan kepada masalah-masalah yang dihadapi oleh pemandu-pemandu teksi di Daerah Krian. Ianya dilihat dengan wujudnya persaingan dengan bas-bas ekspres, bas berhenti-henti dan teksi sapu. Selain itu dilihat juga tindakan-tindakan yang diambil oleh pemandu-pemandu di dalam menghadapi masalah ini dan tindakan pihak berkuasa. Tindakan pihak berkuasa juga merupakan masalah kepada pemandu-pemandu teksi seperti saman sukar mendapat kelulusan dan masalah-masalah berkaitan dengan kemelangan, masalah jalanraya yang buruk, masalah mencuri penumpang di kalangan pemandu teksi luar dan masalah dengan penumpang.

Dalam bab enam pengkaji menumpukan kepada sikap pemandu di dalam menjalankan perkhidmatan ini. Ianya dilihat juga dalam bidang penjagaan kenderaan, sikap pemandu ketika di jalanraya, pakaian, tuturkata pemandu dan hubungan antara pemandu dengan pemandu yang merangkumi pelbagai bangsa.

Dalam bab tujuh, iaitu penutup, pengkaji membuat rumusan atau kesimpulan bagi keseluruhan di atas yang kesemuanya pelbagai kemungkinan dan akibat yang mungkin terselindung. Bagi tujuan itu perbandingan dan penggunaan soal selidik penumpang akan digunakan sebagai 'control group'.

Selain itu pengkaji juga mengemukakan cadangan-cadangan yang dirasakan perlu bagi segala hal yang bersangkutan dengan bidang ini. Ia melibatkan perkhidmatan yang ditawarkan dan juga organisasi yang terdapat di dalam perkhidmatan ini.

University of Malaya

KANDUNGAN	Muka surat
1. Penghargaan	i
2. Sinopsis	ii
3. BAB 1	
1.1 Pendahuluan	1
1.2 Bidang Kajian	3
1.3 Tujuan Kajian	4
1.4 Kepentingan Kajian	7
1.5 Kaedah Kajian	8
1.6 Masalah Kajian	12
1.7 Kajian Lepas	14
4. BAB 2	
2.1 Konsep Pengangkutan Awam	18
2.2 Definisi Teksi	19
2.3 Latarbelakang Teksi Secara Am ..	21
2.4 Pengendalian Teksi	22
2.5 Perkhidmatan Teksi Di Malaysia ..	23
5. BAB 3	
3.1 Latarbelakang Kajian	29
3.2 Latarbelakang Perkhidmatan Teksi Di Daerah Krian	31
3.3 Latarbelakang Sosioekonomi Pemandu	32
3.1.1 Bangsa	33
3.1.2 Umur	34
3.1.3 Tempat Asal	35
3.1.4 Pendapatan	35

3.1.5	Pekerjaan Sampingan	37
3.1.6	Pekerjaan Dahulu	38
3.1.7	Peruntukan Masa Bawa Teksi	38
3.1.8	Tanggungan Pemandu	40
3.1.9	Perbelanjaan	41
3.1.10	Faktor Tarikan	42
3.1.11	Tempoh Menjadi Pemandu Teksi	43
3.1.12	Hak Milik	44
3.1.13	Kadar Sewa	45
3.1.14	Harapan Masa Depan	47
6.	BAB 4	
	Organisasi	
4.1	Persatuan Kebajikan Am Pemandu- Pemandu Teksi/Kereta Sewa Krian	50
4.2	Syarat Dan Peraturan	52
4.3	Matlamat Penubuhan	54
4.4	Ahli Jawatankuasa	55
4.5	Kewangan	56
4.6	Keahlian	58
4.7	Prestasi	60
4.8	Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Daerah Krian Berhad	62
4.9	Tujuan Penubuhan	64
4.10	Keahlian	65
4.11	Peraturan Koperasi	67
4.12	Ahli Jawatankuasa	70

4.13	Kewangan	71
4.14	Pemilikan Saham	75
4.15	Kalangan Pemandu Yang Tidak Menyertai Organisasi	76
7.	BAB 5	
	Masalah-Masalah Pemandu	
5.1	Saingan Dengan Bas	79
5.2	Saingan Dengan Teksi Sapu	81
5.3	Masalah Curi Penumpang	82
5.4	Tindakan Pemandu	84
5.5	Masalah Dengan Pihak Berkuasa	
5.5.1	Saman	85
5.5.2	Mendapat Kelulusan Dan Rasuah ...	87
5.6	Kemalangan Jalanraya	89
5.7	Masalah Dengan Penumpang	91
5.8	Masalah Geografi	92
8.	BAB 6	
	Sikap Pemandu Dan Mutu Perkhidmatan	
6.1	Langkah Penjagaan	93
6.2	Kekerapan Servis	95
6.3	Pakaian Dan Tuturkata	97
6.4	Sikap Di Jalanraya	98
6.5	Hubungan Antara Pemandu	100
6.6	Mutu Perkhidmatan	102

9. BAB 7

Penutup

7.1	Kesimpulan	108
7.2	Rumusan	112
7.3	Saranan ,.....	114

10. Lampiran

10.1	Lampiran 1	
10.2	Lampiran 2	

University of Malaya

Senarai Jadual

1. Jadual 3.1 - Bangsa	33
2. Jadual 3.2 - Umur	34
3. Jadual 3.3 - Pendapatan	36
4. Jadual 3.4 - Peruntukan Masa Bekerja	39
5. Jadual 3.5 - Tanggungan	40
6. Jadual 3.6 - Perbelanjaan	41
7. Jadual 3.7 - Faktor Tarikan Menjadi Pemandu	42
8. Jadual 3.8 - Hak Milik	44
9. Jadual 3.9 - Kadar Sewa	45
10. Jadual 3.10 - Harapan Masa Depan	47
11. Jadual 4.1 - Pendapatan Dan Perbelanjaan Persatuan	58
12. Jadual 4.2 - Bilangan Ahli	59
13. Jadual 4.3 - Kewangan Koperasi	72
14. Jadual 4.4 - Keahlian Koperasi	74
15. Jadual 4.5 - Pecahan Pegangan Saham	75
16. Jadual 5.1 - Tindakan Pemandu	84
17. Jadual 5.2 - Jumlah Kompaun	86
18. Jadual 5.3 - Kemalangan Jalanraya	89
19. Jadual 6.1 - Langkah Yang Diambil	93
20. Jadual 6.2 - Kekerapan Penjagaan	94
21. Jadual 6.3 - Servis	95
22. Jadual 6.4 - Kos Servis	96
23. Jadual 6.5 - Sikap Di Jalanraya	99
24. Jadual 6.6 - Peruntukan Masa Menunggu Teksi	105

BAB 1

Pengenalan

Profesion sebagai pemandu teksi sebenarnya merupakan satu profesion yang menarik dan unik. Pemandu teksi dikaitkan dengan pelbagai label, daripada yang paling baik hinggalah ke tahap yang paling buruk. Cerita mengenai pemandu teksi terlibat dengan pengedaran dadah, menjadi pemandu tetap pelacur, kisah pemandu merogol penumpang, teksi dirampas, pemandu dirompak dan pelbagai fenomena lain yang berkaitan telah menarik perhatian masyarakat terhadap golongan ini.

Perkhidmatan teksi di dalam masyarakat telah mendahului perkhidmatan pengangkutan yang lain terutamanya bas-bas ekspres. Pada zaman itu perkhidmatan teksi adalah pilihan utama untuk ke destinasi di utara, selatan, timur dan barat. Cerita-cerita mengenai sikap pemandu seperti angkuh, sombong, peramah dan jual mahal silih berganti. Penumpang -penumpang akan mencari teksi pada zaman atau masa itu bila mereka memerlukannya.

Kini zaman kegemilangan telah berlalu bagi golongan yang mencari rezeki atas jalan raya. Seiring dengan kemajuan dan pembangunan, pelbagai jenis perkhidmatan pengangkutan muncul. Kini telah ada bas-bas ekspres yang selesa, berhawa dingin dan tambangnya jauh lebih murah. Kalau dulu penumpang mencari teksi kini pemandu-pemandu lebih suka mencari penumpang pula. Kesesakan dan rungutan terutamanya kekurangan penumpang sering didengari. Bukan itu sahaja, masalah dengan pihak berkuasa juga

dihadapi; saman, tindakan Jabatan Pengangkutan Jalan dan polis trafik, masalah mendapatkan permit turut menghimpit pemandu. Begitu juga dengan kadar sewa yang semakin meningkat sedangkan penumpang semakin kurang.

Namun disebalik cerita-cerita itu siapakah sebenarnya kelompok ini yang mempunyai latarbelakang yang tersendiri yang berjuang tanpa batas masa; siang ataupun malam. Mereka berjuang mencari rezeki di atas jalanraya. Adakalanya menguntungkan dan adakalanya rugi. Dalam kajian ini perkara-perkara sebegini sering didengari. Ada yang terpaksa bekerja dari pagi hingga ke malam demi sedikit untung. Lebih parah lagi bila kereta tiba-tiba rosak. Ungkapan sebegini kerap di-luahkan 'masukpun belum lagi, tapi sudah terpaksa keluar'. 'Belanja tiap-tiap sudah tentu, masuk kadang-kadang'. Jelaslah bahawa pemandu teksi bekerja bukan untuk mencari kesenangan dan kemewahan tetapi lebih merupakan perjuangan untuk hidup sempurna.

Sebenarnya pemandu teksi mempunyai latarbelakang yang berbeza-beza. Ada yang menjadikan profesion ini sebagai kerja tetap, tidak kurang juga sebagai kerja sambilan yang tetap dan juga ada yang menjalankannya hanya sebagai pemandu ganti sahaja. Keseluruhan pemandu teksi menganggap kerja mereka sebagai satu profesion yang mempunyai maruah dan **digniti** yang tersendiri. Mereka mahu diri mereka dihormati (lihat DM, Disember 1989: m/s7).

Sebagai profesion yang unik, mencabar dan mendebarkan, diwarnai oleh zaman yang telah berubah walaupun ceritanya masih sama, maka, adalah wajar dikaji kelompok ini. Senarionya mungkin berbeza-sama ada latar masa dan tempat, pelakunya bertukar ganti. Namun latar ceritanya tidak banyak berubah. **Asih** kelompok yang berjuang

untuk survival, dan sedikit kesenangan telah memuatkan pelbagai cerita yang menyaksikan seribu kemungkinan.

Bidang Kajian

Kajian ini dijalankan di dalam Daerah Krian dengan menumpukan kepada dua buah perhentian yang utama iaitu di bandar Parit Buntar dan Bagan Serai. Ini kerana kebanyakan pemandu-pemandu menjadikan perhentian tersebut sebagai pusat mengambil penumpang sebelum menuju ke destinasi masing-masing. Kajian ini mengambil kira pemandu yang menyertai organisasi dan yang tidak menyertai organisasi. Selain daripada penumpuan kepada pemandu di dalam menjalankan aktiviti mereka, tumpuan juga diberikan kepada kegiatan-kegiatan pengorganisasian yang wujud di dalam kelompok ini. Ia juga meliputi pihak-pihak yang terlibat secara langsung seperti pihak polis, Jabatan Pengangkutan Jalan dan penumpang-penumpang teksi.

Pada keseluruhannya kajian ini cuba melihat latarbelakang perkhidmatan teksi di Daerah Krian dan juga latarbelakang pemandu-pemandu sama ada dari segi umur, jantina, pendapatan dan sebagainya. Selain itu ia juga menitikberatkan soal pengorganisasian. Sejauhmanakah ianya berfaedah kepada pemandu-pemandu dan masyarakat. Sejauhmanakah sambutan yang diberikan oleh pemandu-pemandu terhadap kegiatan pengorganisasian ini.

Ia juga meliputi masalah pemandu sama ada masalah teknikal dan masalah kemalangan jalanraya ataupun masalah dengan pihak berkuasa. Adakah ini mendatangkan kesan kepada masyarakat amnya dan kepada pemandu teksi khususnya.

Kajian ini dijalankan dengan mengambil sampel seramai 25 orang pemandu sebagai responden dan 30 orang penumpang sebagai responden bagi mendapatkan data-data.

Tujuan Kajian

Di zaman moden pada hari ini, pengangkutan awam telah memainkan peranan yang penting sebagai alat perhubungan dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain. Di dalam kajian yang **Nordin Jusuh** di Kota Bharu, beliau telah menyatakan bahawa,

"....lebih kurang 70% penduduk bergantung kepada pengangkutan awam" (Nordin, 1988, m/s 25)

Sebagai salah satu daripada pengangkutan awam yang terpenting, teksi mempunyai peranan yang besar dalam menghubungkan destinasi-destinasi sama ada di bandar mahupun di luar bandar. Oleh itu seharusnya perkhidmatan ini dapat memenuhi keperluan-keperluan itu di dalam masyarakat. Selain itu keselesaan, keselamatan dan tambang yang berpatutan juga harus diambil kira. Kebajikan pemandu-pemandu juga harus diambil kira dan seharusnya ia tidak mendatangkan masalah-masalah di dalam masyarakat.

Sebagai memperjelaskan lagi tujuan kajian, maka, dinyatakan bahawa kajian ini bertujuan untuk melihat latarbelakang perkhidmatan teksi di daerah Krian. Ianya meliputi sejarah awal, tempat-tempat perhentian, kadar tambang dan laluan-laluan teksi di dalam daerah ini. Selain itu dilihat juga peraturan-peraturan yang dikenakan di dalam menjalankan perkhidmatan ini.

Kajian ini juga cuba melihat latarbelakang pemandu-pemandu teksi yang semestinya mempunyai latarbelakang yang berbeza-beza. Ianya meliputi dari segi umur pemandu, bangsa, jenis pekerjaan yang terdahulu dan pendapatan sampingan, beserta pendapatan tetap sebagai seorang pemandu teksi. Kajian juga merangkumi perbelanjaan dan tanggungan yang terpaksa dipikul oleh pemandu teksi serta jumlah masa yang diperuntukan dalam sehari bagi melakukan pekerjaan ini. Selain itu ia juga ingin meninjau adakah kegiatan ini dijalankan oleh seorang pemandu itu secara tetap, kerja sambilan ataupun hanya sebagai pemandu ganti.¹ Akhirnya juga dilihat adakah pemandu-pemandu teksi anak tempatan ataupun pemastautin di dalam Daerah Krian.

Pemilikan juga adalah salah satu skop yang menjadi tumpuan bagi kajian ini. Pemilikan di kalangan pemandu dilihat merangkumi pemilikan kenderaan dan permit ataupun hanya sebagai pemandu yang mengambil upah sahaja. Berkaitan dengan itu ianya ingin melihat kadar sewaj yang dikenakan ekdua-duanya, iaitu kenderaandan permit. Sejauhmanakah kadar ini berpatutan dan wajar, selain itu bagi pemandu yang menyewa kenderaan adakah pernah mereka memohon bantuan daripada sebarang pihak bagi tujuan memiliki kenderaan sendiri. Begitu juga dengan permit, adakah penyewa pernah memohon bagi mendapatkan permit sendiri.

Pengkajian ini juga melihat sejauhmanakah pemandu menitikberatkan bidang penjagaan kenderaan mereka. "Apakah pemandu-pemandu berkeprihatinan dalam hal ini. Apakah tindakan pemandu-pemandu sebelum mereka menjalankan pekerjaan ini setiap hari dan juga sejauhmanakah kenderaan mereka itu kerap dihantar untuk diservis juga

turut ditinjau. Selain itu tujuannya juga ingin mengetahui kriteria kenderaan-kenderaan yang layak untuk dijadikan taksi sama ada dari segi umur, casis injen dan sebagainya. Dalam hal ini juga pengkaji ingin meninjau tentang masalah-masalah etika yang dilakukan oleh pemandu-pemandu dan pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan, dalam meluluskan sesebuah taksi untuk beroperasi. Sejauhmanakah tindakan pihak berkuasa bagi menjamin kenderaan dalam keadaan baik untuk dijadikan taksi turut dipersoalkan dalam kajian ini.

Kajian ini juga bertujuan untuk meninjau masalah-masalah yang berlaku di dalam perkhidmatan ini. Masalah kemalangan jalanraya akan cuba dikaitkan dengan faktor-faktor penyebab sama ada dari segi sikap pemandu, penumpang, keadaan fizikal kenderaan dan keadaan geografi. Sejauhmanakah masalah ini memberikan kesan kepada masyarakat ataupun kes kemalangan itu berada di tahap yang membimbangkan. Selain itu dimuatkan juga masalah-masalah seperti kadar sewaan yang tinggi, masalah penguatkuasaan undang-undang, penumpuan kepada kadar tambang dan persaingan dengan perkhidmatan pengangkutan yang lain. Selain itu ditujukan juga kajian ini kepada kegiatan mencuri penumpang di kalangan pemandu taksi luar, serta kewujudan taksi-taksi sepu.² Masalah-masalah ini akan cuba dilihat bagaimana ianya diatasi dan juga sejauhmanakah ianya memberikan kesan kepada pemandu-pemandu taksi.

Kajian ini juga ingin melihat di dalam hal-hal yang berkaitan dengan aspek-aspek pengorganisasian. Ianya meliputi sejarah penubuhannya, senarai ahli Jawatankuasanya, pendapatan persatuan dan lain-lain aspek pengurusan. Begitu juga di dalam syarat-syarat keahlian dan objektif penubuhannya. Sejauhmanakah pentingnya organisasi

ini kepada pemandu-pemandu dan bagaimanakah sambutan yang diberikan oleh pemandu-pemandu terhadap bidang pengorganisasian.

Selain itu kajian ini juga ingin melihat masalah-masalah sosial yang wujud kesan daripada perkhidmatan ini. Ianya meliputi kegiatan rasuah sama ada pemandu ataupun pihak berkuasa, masalah kemalangan jalanraya, kes-kes penipuan tambang, moral pemandu teksi dan sikap mereka serta perbuatan menyewakan permit kepada orang lain khasnya orang Melayu kepada bukan Melayu.

Adalah menjadi matlamat kajian ini agar segala tujuan itu dapat dicungkilkan dan dibuat rumusan mengenai segalanya. Ini diharapkan dapat menghasilkan satu perkhidmatan yang baik, selesa dan selamat serta mendatangkan kesejahteraan kepada masyarakat.

Kepentingan Kajian

Kehidupan sebagai pemandu teksi merupakan satu profesion yang tersendiri dan unik. Mereka adalah pejuang di jalanraya dan mencari rezeki tidak mengira masa. Oleh itu pengkaji merasakan bahawa adalah penting kelompok ini dikaji. Kajian mengenai kelompok ini telah dibuat oleh Saudara Yusuf Harun di Bandar Johor Baharu pada tahun 1984 dan kajian yang berkaitan juga telah dibuat oleh Saudara Nordin Jusoh yang membuat kajian mengenai sapu, pada tahun 1988. Walaupun begitu pengkaji merasakan kajian ini patut dilakukan lagi kerana ianya dijalankan di tempat yang berlainan dan fokus kajian juga berlainan di mana bagi kajian ini ianya cuba mengaikan segala aspek yang berkaitan dengan kehidupan pemandu teksi. Adalah lebih jelas lagi jika dikatakan bahawa kajian ini

adalah merupakan kajian terhadap teksi-teksi tidak bermeter ia-itu teksi di bandar-bandar kecil.

Oleh kerana kajian ini merangkumi keseluruhan kehidupan pemandu teksi adalah diharapkan segala rumusan itu dapat memberikan gambaran tentang pemandu teksi dan perkhidmatan ini serta dapat membantu mencari jalan penyelesaian kepada masalah-masalah dan kedudukan masalah itu sendiri di dalam masyarakat.

Kaedah Penyelidikan

Kerja-kerja penyelidikan adalah satu seni yang tersendiri. Oleh itu setiap pengkaji mesti menguasai kaedah-kaedah penyelidikan yang hendak digunakan sesuai dengan peringkat kajian dan masalah-masalah kajian. Oleh itu pengkaji telah menggunakan beberapa kaedah penyelidikan di dalam kajian ini.

Sampel

Oleh kerana di dalam daerah Krian mempunyai lebih kurang 400 orang pemandu teksi iaitu 205 orang yang berdaftar dengan persatuan dan koperasi dan bakinya tidak menyertai mana-mana organisasi, maka, adalah sesuai dan wajar bagi pengkaji memilih di antara mereka sebagai responden. Walaupun pemilihan sampel kajian adalah kerja yang rumit, kompleks dan mengambil masa ianya adalah perlu kerana ia masih dapat memberikan gambaran tentang situasi atau universe yang dikaji.

"Sampling may be defined as a procedure by which a research analyst can infer the characteristics of a large body of respondents, commonly referred to as a universe or population, by examining or interviewing a selected group of them "

(Blackstorm, 1963, m/s 12)

Sampel adalah sekumpulan kecil unsur yang telah diambil daripada satu rangka persampelan dan dikatakan mewakili sesuatu populasi di dalam sebarang tinjauan. (Ahmad, 1985; m/s 74&75) Bagi peringkat ini kajian ini, pengkaji memilih seramai 25 orang pemandu sebagai responden dan begitu juga dengan penumpang, dipilih seramai 30 orang. Pemilihan adalah secara rawak dan melibatkan pemandu teksi sendiri, pemandu yang menyewa, pemandu yang menyertai organisasi dan tidak menyertai organisasi serta pelbagai bangsa dan peringkat umur.

Pengumpulan Data

Di dalam kajian ini, pengkaji menggabungkan pelbagai kaedah di dalam mengumpulkan data serta mendapatkan maklumat, iaitu soalselidik, temubual, pemerhatian dan penyekidikan perpustakaan.

a) Soalselidik

Soalselidik penting bagi kajian ini agar terdapat keseragaman jawapan di dalam pengumpulan data. Melalui siri soalan ini, kemungkinan tertinggalnya soalan-soalan untuk ditanya tidak akan berlaku. Melalui cara yang pengkaji gunakan di sini, kemungkinan kurangnya kefahaman oleh responden dapat dielakkan kerana pengkaji dapat menjelaskan setiap soalan yang susah difahami. Soalselidik di sini ditumpukan kepada pemandu-pemandu teksi dan juga penumpang.

Satu lagi sebab mengapa soalselidik digunakan oleh pengkaji ialah kerana ia memudahkan pengkaji membandingkan setiap jawapan oleh responden-responden. Disamping itu ia dapat mempercepatkan kerja-kerja pengumpulan data dan memastikan mutu data yang

dikumpul. Akhirnya ia memastikan data-data diproses dengan mudah, dengan mengutip setiap jawapan yang diberikan oleh responden.

Soalselidik ini terdapat dalam bentuk tertutup dan terbuka. Dalam soalselidik ini terdapat kawalan di mana responden dikehendaki menjawab berdasarkan jawapan yang telah disenaraikan dalam soalselidik. Selain itu responden juga bebas memberikan jawapan untuk soalan-soalan tertentu.

Temubual

Temubual merupakan proses interaksi di antara penemubual dengan respondennya. Ianya penting bagi mendapatkan maklumat daripada individu tertentu yang dapat memberikan penjelasan mengenai bidangnya.

Kaedah temubual dirasakan penting kepada kajian ini kerana pertamanya, ianya dapat disesuaikan dengan keadaan dan tujuan kajian dapat diperjelaskan serta soalan-soalan dapat dikemukakan dengan pelbagai cara mengikut reaksi responden. Di samping mendengar penjelasan, pengkaji dapat melihat suasana yang memungkinkan segala jawapan dan akan menyokong kepada kebenaran maklumat itu. Namun yang lebih penting ialah kaedah ini adalah lebih merupakan penyiasatan maklumat yang hanya melibatkan orang-orang tertentu sahaja, maka itulah lebih mudah dan sesuai kaedah ini digunakan. Selain di dalam perbualan biasanya responden akan memberikan maklumat-maklumat penting yang sebelumnya tidak disedari oleh pengkaji. Temubual yang pengkaji lakukan adalah dengan Pengerusi dan Setiausaha Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi Daerah Krian, Setiausaha Koperasi Pemandu Teksi, Timbalan Ketua Polis Daerah Krian, Penolong Pengarah

Jabatan Pengangkutan Jalan. **Cawangan** Taiping dan Petugas di pondok teksi persendirian di bandar Parit Buntar.

Kajian Dokumen

Kajian juga dijalankan ke atas sumber-sumber sekunder seperti laporan, terbitan-terbitan dan rekod-rekod daripada jabatan kerajaan, persatuan dan sebagainya. Bagi kajian ini, sumber-sumber dokumen adalah sangat penting terutamanya dalam mendapatkan data-data penting yang telah dibuat oleh pihak-pihak yang berkenaan. Penggunaan data-data sebegini akan memudahkan sesuatu fenomena itu dikaji. Dalam kajian ini, kajian dokumen dibuat terhadap penerbitan yang dikeluarkan oleh pihak polis, Persatuan dan koperasi pemandu teksi dan pihak Majlis Daerah Krian. Dokumen itu penting dalam menentukan perangkaan mengenai jumlah keahlian, kewangan, struktur organisasi, kadar kemalangan, denda dan sebagainya. Melalui penelitian dokumen ini, masa dapat di Jimatkan serta memudahkan lagi pengumpulan maklumat bagi kajian ini.

Pemerhatian

Keeadah pemerhatian juga digunakan di dalam kajian ini untuk melihat hubungan di antara pemandu dengan pemandu serta hubungan pemandu dengan penumpang. Begitu juga ia penting di dalam melihat suasana dan persekitaran kegiatan yang berkaitan dengan profesion ini. Segala maklumat itu dapat terus direkodkan dan tidak bergantung kepada kesanggupan responden untuk memberikan maklumat. Kebenarnya melalui pemerhatian, segala maklumat dapat dinilai kebenarannya.

Masalah/Kesulitan Kajian

Di dalam apa jua bidang kajian ataupun penyelidikan tidak terlepas daripada masalah dan kesulitan. Manusia tidak ada yang sempurna. Kadang kala sesuatu masalah itu datang tanpa diduga. Begitu juga di dalam kajian ini turut mempunyai masalah yang sedikit sebanyak telah menyebabkan berlakunya kekurangan di dalam memenuhi matlamat kajian.

Masalah utama yang dihadapi oleh pengkaji ialah untuk menemubual responden. Ini kerana sebagai seorang pemandu teksi, pekerjaan mereka tidak menentu masanya dan keadaan ini menyukarkan pengkaji di dalam menemubual mereka. Ada ketikanya responden yang hendak ditemubual tidak dapat menghabiskan temubual kerana penumpang telah menunggu mereka di dalam teksi. Adalah tidak wajar mereka ditahan untuk ditemubual. Begitu juga ada masanya responden gagal untuk hadir pada tempat dan masa yang telah ditentukan kerana berada di tempat lain dan tidak dapat pulang tanpa penumpang ataupun terperangkap di dalam kesesakan lalulintas.

Masalah untuk mendapatkan data berkaitan dengan pendapatan pemandu turut dialami oleh pengkaji. Keadaan ini di sebabkan responden tidak dapat menyatakan jumlah sebenar dan ada yang tidak mahu menyatakan jumlah pendapatan mereka yang sebenarnya kerana takut ini akan menyebabkan mereka dikenakan cukai pendapatan kelak. Selain itu maklumat yang diberikar oleh responden agak berhati-hati kerana kluatir akan mendatangkan masalah kepada mereka kelak. Ini terutamanya di dalam menyatakan sebab-sebab tidak menyertai organisasi.

Selain itu kesulitan juga berlaku di dalam mendapatkan

dokumen-dokumen atau data-data daripada pihak berkuasa. Masalah ini berpunca daripada sistem penyimpanan data yang tidak sistematik. Pihak berkenaan masih mengamal sistem fail dalam menyimpan segala rekod dan maklumat. Keadaan ini berlaku di Jabatan Polis dan ini menyebabkan banyak masa diperlukan bagi mendapatkan data-data berkaitan. Di pihak JPJ pula mereka tidak menyimpan data secara spesifik. Pihak JPJ Taiping tidak mengelaskan pendaftaran teksi mengikut daerah tetapi memasukkannya secara keseluruhan mengikut kawasan Perak Utara.

Selain itu pengkaji juga menghadapi masalah di dalam mendapatkan bahan-bahan yang dapat membantu penyelidikan ini. Pada peringkat tempatan belum banyak kajian dibuat secara ilmiah. Cuma yang banyak dibuat dalam bentuk penerbitan majalah yang skopnya tidak menyeluruh. Di Jabatan Antropologi Dan Sosiologi, Universiti Malaya sendiri baru ada dua orang pengkaji yang menjalankan kajian yang berkaitan dengan bidang ini, iaitu Yusuf Harun yang menjalankan kajian yang bertajuk "Perkhidmatan Dan Gaya Hidup. Pemandu Teksi: Satu Kajian Kes di Bandar Johor Baharu pada tahun 1984 dan pada tahun 1988, Nordin Yusuh telah membuat kajian bertajuk "Kegiatan Teksi Sapu: Gaya Hidup Pemandu Dan Reaksi Para Pengguna/Penumpang Ke atas Kegiatan ini". Oleh itu pengkaji terpaksa mencari bahan-bahan daripada sumber yang lain.

Pengkaji juga menghadapi masalah keselesaan di dalam menjalankan kajian ini. Kebanyakan responden yang ditemubual secara berdirinya dan di tempat yang agak tidak selesa seperti di tepi bangunan perhentian teksi, tepi kedai berhampiran stesyen dan sebagainya.

Kewangan juga adalah merupakan masalah kepada pengkaji. Semasa menjalankan kajian ini, pengkaji terpaksa ikutserta atau

pergi ke destinasi tertentu dengan menaiki teksi bagi memerhati cara pemandu atau sikap mereka ketika di jalanraya. Oleh yang demikian, pengkaji terpaksa mengeluarkan belanja yang besar untuk tujuan tersebut. Bebanan ini ditambah lagi dengan perbelanjaan lain seperti membuat salinan soalselidik, kos-kos yang berkaitan dengan peralatan, kos penulisan dan segala yang berkaitan seperti makanan.

Kajian Lepas

Di Jabatan Antropologi Dan Sosiologi telah ada dua orang pelajar yang menjalankan kajian yang berkaitan dengan kajian ini.

Yusuf Harun di dalam kajiannya di bandar Johor Baharu telah melihat perkhidmatan dan gaya hidup pemandu teksi. Kajiannya adalah di dalam mencari satu pendekatan atau pengelompokan kegiatan ini sama ada di dalam sektor formal ataupun di dalam sektor informal. Beliau cuba membandingkan beberapa ciri penting di antara perkhidmatan tradisional atau informal dengan formal yang lebih bersifat kebandaran. Dalam kajiannya, beliau memasukkan juga kegiatan berpasutuan, pengurusan organisasi dan juga kajian mengenai pihak-pihak yang terbabit dalam bidang ini. Namun yang nyata kajian ini adalah yang pertama bagi Jabatan Antropologi Dan Sosiologi dan sebagai pembuka jalan kepada kajian yang akan datang. Beberapa pendekatannya terutamanya, di dalam pembahagian jenis teksi di bandar Johor Baharu. Begitu juga ia dapat memberikan gambaran awal tentang fenomena kehidupan pemandu teksi kepada pengkaji yang akan atau ingin membuat kajian.

Selain Yusuf Harun, seorang lagi pengkaji ialah Nordin Jusuh. Beliau menumpukan kajiannya dalam kegiatan teksi sapu. Walaupun kajiannya berkenaan dengan teksi sapu tetapi di dalam bab-bab awal, penumpuannya lebih kepada teksi. Beliau juga banyak mengemukakan istilah dan definisi berkaitan dengan teksi. Ia juga mengemukakan satu penemuan di mana pengangkutan dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan sosial. Beliau juga ada mengemukakan tiga cara pengendalian teksi iaitu *employes-driver*, *lessee - driver* dan *owner - driver*.

Dalam analisis mengenai tulisan secara am, beliau telah menghuraikan perkhidmatan pengangkutan di Amerika Syarikat dan pada peringkat tempatan beliau cuba mengemukakan sejarah awal pengangkutan di Malaysia. Selain itu beliau juga mengemukakan sebab-sebab yang menyebabkan wujudnya 'Road Transport Licensing Board'. Di dalam kajian ini juga dikesan bagaimana besarnya peranan pengangkutan awam, di mana hampir 70% daripada penduduk bergantung kepada pengangkutan awam.

Di dalam kajian utamanya mengenai teksi sapu diterangkan takrifan teksi sapu dan keadaan yang membawa kepada kewujudan gejala ini. Selain itu faktor latarbelakang juga turut dibawa bersama-sama. Apa yang nyata dalam kajian ini, wujudnya teksi sapu kerana permintaan yang ada. Selain itu ia mendapat perhatian penumpang yang mempunyai hubungan dengan pemandu.

Dari segi kaedah penyelidikan kedua-dua pengkaji banyak menggunakan kaedah soal selidik, temubual dan kajian dokumen. Apa yang nyata kajian-kajian ini telah membuka ruang kepada kajian yang akan datang, terutamanya sebagai garis panduan dan penggunaan

kaedah penyelidikan serta pengesanan terhadap masalah-masalah yang mungkin timbul. Walaupun begitu ia hanya terhad kepada kawasan kajian sahaja dan tidak dapat memberikan gambaran secara keseluruhannya.

University of Malaya

Bilik Sumber
Jabatan Antropologi & Sosiologi
Universiti Malaya

Nota Kaki

1. Pemandu ganti merupakan pemandu yang menjalankan kegiatan memandu teksi bila ada kekosongan yang ditinggalkan oleh pemandu tetap. Mereka akan menjalankan pekerjaan ini jika diminta atau ditawarkan untuk melakukannya. Biasanya mereka akan menggantikan tempat tuan punya teksi yang meminta mereka membawa teksinya mengikut masa tertentu. Mereka juga seperti pemandu teksi yang lain mesti mempunyai lesen memandu dan lesen kenderaan awam.
2. Teksi sapu merujuk kepada penggunaan kenderaan /kereta tanpa kebenaran pihak berkuasa untuk tujuan membawa penumpang dengan mengambil upah. Perkhidmatannya menyamai perkhidmatan teksi.

BAB 2

Konsep Pengangkutan Awam

Pengangkutan awam adalah merujuk kepada penggunaan kenderaan untuk tujuan membawa penumpang-penumpang dan barang-barang dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain dengan mengenakan bayaran. Dalam hal ini, kenderaan awam meliputi kenderaan kenderaan yang berada di darat, laut dan udara. Namun sesuatu yang penting yang membezakan antara pengangkutan awam dengan pengangkutan biasa atau persendirian ialah dari segi kebenaran beroperasi yang meliputi syarat-syarat tertentu, bentuk perkhidmatan yang diberikan dan terdapat pengurusannya.

Jelasnya, pengangkutan awam boleh ditakrifkan sebagai perkhidmatan pengangkutan untuk kegunaan semua anggota masyarakat di mana ianya ditawarkan dengan mengenakan bayaran yang diselaras-kan dan telah ditentukan mengikut kategori perkhidmatan dan tempat ianya beroperasi. Keadaan ini dapat dilihat di mana bayaran teksi berbeza-beza mengikut kawasan. Contohnya teksi bandaraya Kuala Lumpur mengenakan tambang berasaskan jumlah yang tercatat pada meter, manakala teksi luar bandar mengenakan tambang berasaskan jarak dan ke atas individu atau tiap-tiap penumpang.

Dalam hal pengangkutan awam yang difokuskan kepada perkhidmatan orang ramai, hanya kenderaan-kenderaan tertentu sahaja yang dibenarkan menjalankan operasi-operasi ini. Pengusaha mestilah mempunyai permit, lencana memandu kenderaan awam dan syarat-syarat lain untuk memandu kenderaan awam. Selain itu terdapat

juga peraturan-peraturan yang mengawal perjalanan operasi ini agar ianya dapat memberikan perkhidmatan yang baik dan selesa kepada anggota-anggota masyarakat yang menggunakannya .¹

Pengangkutan awam membangun sejajar dengan pembangunan negara. Bahkan dengan adanya sistem pengangkutan yang baik akan dapat mempercepatkan lagi pembangunan di dalam sesebuah negara.

Pengangkutan awam juga telah diberikan takrifan seperti yang ditulis oleh Tarris, Martin, J,

'Transportation is civilization - in the spread of idea, the interchange of cultures, the knowledge of news and previously unknown people customs and tribes, passenger transportation is indeed the pivotal ingredient'

(Tarris, 1976, m/s 4)

Definisi Teksi

Teksi adalah merupakan kereta yang digunakan untuk tujuan membawa penumpang atau barangan penumpang secara sah dari segi undang-undang jalanraya. Teksi berbeza daripada kereta biasa iaitu dari segi motif kegunaan, warna dan syarat-syarat tambahan yang dikenakan berbanding kenderaan biasa.

Teksi didefinisikan sebagai,

'A motorvehicle used for carrying passenger for hire or reward, or for only other consideration and a motorvehicle means a structure capable of moving or being moved or used for conveyance of any person, thing and which maintains contact with the ground when in motion'

(Chua, 1982, m/s 3)

Selain itu taksi juga telah diberikan takrifan sebagai,

'The taxi is a nontracked small cabin transportation system. Individually controlled by an operator - in a non-stop origin to destination services'
(Nordin, 1988, m/s 22)

Berdasarkan dua definisi di atas, taksi merupakan kenderaan pengangkutan yang kecil yang membawa penumpang dan barang penumpang dari satu tempat ke satu tempat dengan dikenakan bayaran serta syarat-syarat beroperasi. Bayaran adalah mekanisme yang dapat membezakan antara taksi dengan kereta biasa.

'Motokar yang membawa penumpang dengan mengambil sewa (mengikut jauh perjalanan)
(Kamus Dwi Bahasa, 1985, m/s 1289)

Jelaslah bahawa taksi adalah kenderaan yang mengenakan bayaran di atas perkhidmatannya. Bayaran terbahagi kepada dua jenis iaitu, berasaskan meter atau mengikut zon-zon tertentu.

Oleh itu jika didapati ada kenderaan lain atau motokar yang menjalankan perkhidmatan ini tanpa lesen yang sah atau kebenaran daripada pihak berkuasa, maka, ia telah melanggar undang-undang jalanraya. Mengikut ordinan Jalanraya 1958, mereka yang menjalankan kegiatan ini boleh dikenakan denda sebanyak antara seratus ringgit hingga seribu ringgit atau enam bulan penjara atau kedua-duanya sekali.

'Taksi haram adalah diklasifikasikan sebagai,

'Penggunaan kenderaan untuk membawa penumpang atau barangan tanpa lesen yang sah serta mengambil upah atas perkhidmatan itu'.²

Sekatan ke atas teksi haram ini dibuat bagi menjamin
keselesaian dan keselamatan penumpang di dalam perkhidmatan yang di-
berikan. Melalui pengenaan peraturan-peraturan, kepentingan pemandu
yang sah dapat dijaga serta mengelakkan penumpang ditipu serta di-
kenakan bayaran yang berlebihan.

Latarbelakang Perkhidmatan Teksi Secara Am

Perkembangan industri ini sebenarnya tidak dikethui se-
cara jelas oleh masyarakat, tarikh sebenar ia muncul dan di mana
pertama kalinya ia didapati serta tujuannya secara jelas. Oleh kerana
kekaburan mengenai perkhidmatan ini di mata masyarakat dan disebab-
kan keterlibatan pemandu-pemandu teksi di dalam kegiatan yang negatif
seperti merompak, mengedar dadah, menipu penumpang, merogol penumpang
dan lain-lain telah memberikan pandangan yang serong di kaca mata
masyarakat terhadap perkhidmatan ini. Keadaan ini telah mencemarkan
imej pemandu-pemandu teksi di dalam pelbagai hal. (Nordin, 1988: m/s 29)

Suatu yang penting mengenai teksi ialah status perkhidmatan-
nya yang tersendiri berbanding dengan lain-lain perkhidmatan
pengangkutan awam. Edward Weiner menjelaskan bahawa status atau sifat
perkhidmatan teksi adalah seperti berikut,

'Taxicabs, along with other 'paratransit' type system
provide service with characteristics between the
automobile and mass transportation. They are capable
of accessing and polint in an urban area, can respond
on demand by hailing or telephone and provide
personalized transportation service. In these regards
they are move similar to the, automobile then mass
transportation. On the otherhand, a fire is required

for their use, vehicle parking is eliminated and some wait is associated with taxicab trips. These characteristics are similar to mass transportation services. In that taxicab services and move tailored to individual demand, their fares are higher than those for mass transit.

(Nordin, 1988, m/s 33)

Pengendalian Teksi

Pada umumnya terdapat tiga cara pengendalian teksi

1. Employee - Driver (Pekerja - Pemandu)
2. Lessee - Driver (Penyewa - Pemandu)
3. Owner - Driver (Pemilik - Pemandu)

Dalam sistem pengendalian employee-driver teksi adalah kepunyaan syarikat dan bukan milik pemandu. Pemandu mendapat komisyen yang dikira berdasarkan jumlah pendapatan daripada perkhidmatan teksi yang dipandunya. Dalam hal ini pemandu juga mendapat gaji minimum yang ditentukan oleh majikannya. Selain itu keselamatan sosial dan faedah-faedah yang difikirkan sesuai untuk pemandu juga diberi oleh majikan.

Lesser - driver adalah operasi yang dijalankan oleh pemandu dengan kenderaan daripada tuannya kenderaan, sama ada orang perseorangan mahupun syarikat-syarikat teksi. Biasanya bayaran teksi yang disewa dikira berdasarkan jumlah jam, terutamanya di Bandaraya Kuala Lumpur, jumlah hari, bulan dan tahun. Dalam hal ini pendapatan pemandu adalah bergantung kepada usaha mereka sendiri. Penyewa tidak menyediakan apa-apa kemudahan dan tidak membayar gaji kepada pemandu.

Owner -driver pula merupakan pengendalian oleh tuannya teksi itu sendiri. Pemilik teksi menjadi pemandu kepada teksinya. Oleh itu segala operasi adalah tertakluk dibawah tanggungannya seorang. Begitu juga segala pendapatan dan kos ditanggungnya sendiri.
(Gilbert, 1982: m / s 9)

Perkhidmatan Teksi Di Malaysia

Menjelang tahun 1936, ada dua jenis perkhidmatan pengangkutan di Tanah Melayu, iaitu bas dan kereta sewa (Nordin, 1988: m/s 38). Kebanyakan perkhidmatan itu, khasnya kereta sewa atau teksi dikendalikan oleh orang perseorangan. Laluan yang dilalui hanya di kawasan tertentu sahaja dan berlaku pertandingan-pertandingan yang merugikan, pengurusan yang agak lemah, tidak terkawal dan penggunaan kenderaan yang uzur kerana tidak dijaga dengan baik.

Pada tahun 1937 telah diwujudkan 'Road Transport Licensing Board' di Tanah Melayu. Ia ditubuhkan bagi mengawal beberapa keadaan seperti,

- a) Menyediakan kepada umum satu sistem yang cekap dalam pengurusan. Keadaan kenderaan hendaklah sentiasa dijaga dan diperiksa bagi menjamin keselesaan dan keselamatan penumpang.
- b) Bagi tujuan menghasilkan lebih pendapatan kepada kerajaan daripada salah satu bentuk perkhidmatan atau industri yang dijalankan oleh sesebuah industri.
- c) Menghapuskan pertandingan yang membazir dan tidak ekonomik dan menyediakan perlindungan yang cukup kepada lain-lain perkhidmatan.³

Pengenalan 'Road Transport Licensing Board' telah berjaya mewujudkan satu keseragaman dan pengawalan dalam perkhidmatan pengangkutan. Berasaskan kepada badan itu telah diwujudkan pula 'Ordinan Lalulintas Jalanraya' pada tahun 1958 yang berkuatkuasa sehingga ke hari ini.

Pemberian permit bagi menjalankan operasi teksi telah dikeluarkan kepada individu-individu yang mempunyai kelayakan di dalam menjalankan operasi ini. Namun bagi kawasan-kawasan bandar, permit-permit lebih mudah diberikan kepada individu-individu yang menubuhkan syarikat atau kepada badan yang mempunyai sumber kewangan yang kukuh seperti Persatuan Bekas Perajurit Malaysia. Pada 26hb. Julai 1989, Mesyuarat Jemaah Menteri telah memutuskan bahawa adalah lebih wajar permit-permit dikeluarkan kepada pemohon-pemohon yang menubuhkan syarikat dan tidak kepada orang per - seorangan. (DM, Disember 1989: m/s 11)

Berdasarkan keputusan ini, maka, pengeluaran permit teksi bagi Kuala Lumpur, Petaling Jaya dan Shah Alam hanya kepada syarikat-syarikat sahaja. Individu-individu yang ingin menjadi pemandu teksi bolehlah menyertai syarikat tersebut dengan dikenakan bayaran tertentu.

Perlaksanaannya adalah seperti berikut;

1. Lesen-lesen dikeluarkan kepada syarikat-syarikat sendirian berhad atau berhad sahaja.
2. Syarikat berkenaan mestilah mempunyai keupayaan dari segi modal yang cukup untuk membiayai pembelian kenderaan dan perjalanan operasinya.
3. Sebaik-baiknya syarikat yang mengendalikan perkhidmatan pengangkutan teksi berupaya mengadakan bengkel dan perkhidmatan sokongan yang lain.

4. Keutamaan akan diberikan kepada syarikat-syarikat yang mampu mengendalikan perkhidmatan sekurang-kurangnya 100 buah teksi atau lebih.
5. Permit-permit dikeluarkan secara berperingkat-peringkat dan permit tambahan diberikan setelah syarikat membuktikan prestasi pengurusannya.
6. Kawalan pengendalian yang baik seharusnya diberikan perhatian oleh syarikat. Syarikat yang berjaya dikehendaki melesenkan kenderaan baru mengikut kapasiti injin dan saiz minimum tempat duduk dan ruang barang yang ditetapkan oleh Lembaga.
7. Perlesenan Kenderaan Pengangkutan. Keutamaan diberikan kepada syarikat-syarikat yang boleh memberikan perkhidmatan radio.
8. Syarikat-syarikat yang berjaya hendaklah mengambil pemandu-pemandu yang mempunyai PSV 4 sama ada sebagai pemegang saham atau kedua-duanya.

Berdasarkan aliran ini, maka, peluang individu yang ingin memiliki permit sendiri di kawasan tersebut telah tertutup. Kini wujud sebuah badan yang mungkin dikendalikan oleh mereka yang tidak pernah menerjuni profesion sebagai pemandu teksi.

Langkah pertama bagi memenuhi perlaksanaan itu di Kuala Lumpur, kerajaan telah memberikan sebanyak 200 permit teksi kepada syarikat Saujana Car Hire Sdn Bhd, sebuah syarikat yang baru ditubuhkan berbanding dengan Persatuan Bekas Perajurit Negara.

Dalam menjalankan operasinya, Syarikat Saujana Car Hire Sdn Bhd telah menyewakan permit itu kepada pemandu teksi dengan kadar \$45.00 sehari. Kadar ini lebih mahal berbanding dengan sewa yang dikenakan oleh pemegang permit individu iaitu antara \$ 22.00 hingga \$25.00 bagi minyak diesel dan \$15.00 hingga \$ 18.00 bagi

kenderaan yang menggunakan minyak petrol. Selain itu pemandu diminta menandatangani perjanjian dengan syarikat serta membayar \$2970.00 sebagai wang pendahuluan dan sewaan permit sebanyak \$45.00 sehari. Setelah enam tahun kenderaan itu menjadi milik pemandu tetapi permit masih lagi menjadi menjadi milik syarikat.

Bagaimanapun pemberian permit di tempat-tempat lain masih lagi terbuka kepada orang perseorangan dan persatuan-persatuan pemandu teksi. Namun ia bergantung kepada keperluan semasa.

Jenis-Jenis Teksi

Terdapat tiga jenis teksi iaitu teksi bandar, teksi jalan jauh dan teksi mewah.

1. Teksi Bandar

Teksi bandar mempunyai permit bagi mengangkut penumpang untuk destinasi -destinasi di dalam bandar teksi itu beroperasi sahaja. Teksi jenis ini mempunyai tanda bulat pada dinding di sebelah pintu depannya.

2. Teksi Jalan Jauh

Klasifikasi ini melibatkan teksi atau kereta sewa yang mempunyai permit untuk membawa penumpang ke luar daripada bandar atau kawasan operasinya. Operasinya tidak terhad dan boleh membawa penumpang ke mana sahaja dengan syarat ia bermula di dalam kawasan operasinya. Selain itu ia juga boleh beroperasi di dalam kawasannya sahaja iaitu untuk jarak dekat. Teksi-teksi di bandar kecil biasanya adalah jenis ini. Biasanya teksi ini mempunyai tanda empat segi di pintu depannya dan bagi kereta sewa ia mempunyai lambang di atas bumbung berbentuk

bulat bujur serta bertulis kereta sewa.

3. Teksi Mewah

Ia juga dikenali sebagai limousine. Operasinya terhad kepada perjalanan tertentu sahaja. Biasanya ia beroperasi di lapangan - lapangan terbang dan hotel-hotel terkemuka sahaja. Teksi ini hanya dibenarkan mengambil penumpang di kawasan tersebut sahaja dan destinasiya tidak ditentukan bergantung kepada destinasi penumpang. Dalam kajian Yusuf Harun di Johor Baharu, di dapati hanya terdapat lapan buah teksi mewah sahaja di bandar itu.

Nota Kaki

1. Penerangan oleh Encik Lee Teik Seng, Penolong Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan, Cawangan Taiping Perak .
2. Temubual dengan Encik Lee Teik Seng.
3. Transportation- Malaysia, Malaysia , Jabatan Pengangkutan Jalan, Public Transport Seminar, Kuala Lumpur , 1978 (m/s 5-7)
4. PSV - ialah lesen yang membenarkan seseorang memandu kenderaan pengangkutan awam. Berbentuk bulat seperti lencana dan ia hendaklah dipakai ketika memandu.

Latarbelakang Kajian

Daerah Krian merupakan salah sebuah daerah yang besar di dalam Negeri Perak dengan keluasan 856.50 km. persegi. Kedudukannya di Utara Perak yang bersempadanan dengan Seberang Prai Selatan, Pulau Pimang dan juga Bandar Baru, Kedah. Daerah ini mempunyai tujuh mukim iaitu Mukim Kuala Kurau, Bagan Serai, Bagan Tiang/ Tanjung Piandang, Parit Buntar, Gunung Semanggol, Beriah dan Selinsing. Penduduknya seramai 191,000 orang dengan kepadatan 223 orang sek. persegi. Dari segi pecahan penduduknya, orang Melayu berjumlah 127,970 orang atau 67%, Cina 42,020 orang atau 22%, India 19,100 orang atau 10% dan Lain-lain 1,910 orang atau 1%. Mengikut pecahan jantina lelaki seramai 93,227 orang atau 48.50% dan perempuan seramai 97,773 orang atau 51.50%¹.

Dalam bidang ekonomi, kebanyakan aktiviti tertumpu kepada kegiatan penanaman padi. Selain itu terdapat juga ladang-ladang getah dan kelapa sawit yang menyediakan pekerjaan kepada penduduk di situ. Selain pertanian, bidang perindustrian juga sedang dipergiatkan, iaitu terdapatnya kawasan perindustrian di Parit Buntar. Jelasnya terdapat kepelbagaian dalam aktiviti ekonomi, sama ada di sektor awam, swasta, perusahaan dan pertanian.

Daerah ini mempunyai satu unit pentadbiran yang mentadbir iaitu kerajaan tempatan yang diberi nama Majlis Daerah Krian. Bagi memudahkan pentadbiran daerah ini dibahagikan kepada dua iaitu Krian Laut dan Krian Darat. Daerah Krian diketuai oleh seorang Pegawai Daerah dan dibantu oleh Penolong-penolong Pegawai Daerah. Di peringkat mukim ia diketuai oleh seorang Penghulu dan di peringkat kampung di ketuai oleh Ketua Kampung.

Sebuah Ibu Pejabat Polis dibina di Bagan Serai untuk menjaga kepentingan dan keselamatan sosial anggota-anggota masyarakat. Pengawasan sosial dibuat terhadap penyelewengan dan pelanggaran undang-undang awam yang turut meliputi undang-undang lalulintas.

Terdapat empat bandar utama dalam daerah Krian, iaitu Parit Buntar, Bagan Serai, Kuala Kurau Dan Tanjung Piandang. Di antara bandar-bandar itu, bandar Parit Buntar dan Bagan Serai lebih maju dan berperanan besar sama ada sebagai kawasan pentadbiran mahu pun di dalam aspek-aspek kemudahan pengangkutan awam. Faktor geografi nyata telah menyebabkan wujudnya keadaan sedemikian. Bandar Parit Buntar letaknya bersempadan dengan Bandar Baru Kedah dan daerah Seberang Prai. Oleh itu ia menjadi pusat persinggahan untuk ke tempat-tempat tersebut. Keadaan ini ditambah lagi dengan kedudukannya yang berhampiran dengan jalanraya yang menghubungkan utara dan selatan semenanjung. Begitu juga dengan bandar Bagan Serai yang sememangnya terletak di kawasan di mana jalanraya utara-selatan merentasinya. Keadaan ini menyebabkan ia begitu penting di dalam bidang pengangkutan awam.

Selain itu faktor penduduk telah mendorong pembangunan bandar-bandar ini. Banyak kawasan perumahan dibina di samping rumah rumah yang sememangnya banyak di sepanjang jalan. Di antara kawasan perumahan itu ialah Taman Krian, Taman Seri Tenggara, Pekan Baru, Taman Seri Wangsa, Taman Parit Buntar, Taman Serai Wangi dan lain-lain. Berdasarkan kebanyakan penghuni kediaman ini mempunyai pendapatan yang tetap dan terdiri daripada golongan menengah, maka, kuasa beli adalah tinggi. Faktor ini telah meletakkan bandar-bandar ini berkembang dan menyebabkan pengangkutan awam turut menjadi suatu yang penting.

Jenis-jenis pengangkutan awam yang terdapat di dalam daerah ini ialah bas berhenti-henti, bas ekspres, teksi dan keretapi. Bas berhenti-henti melalui hampir ke seluruh daerah ini. Bas ekspres pula hanya terdapat di bandar Parit Buntar dan Bagan Serai sahaja, yang akan menuju ke destinasi-destinasi lain di luar daerah. Begitu juga dengan perkhidmatan keretapi yang hanya terdapat di bandar Parit Buntar dan Bagan Serai. Bagi Parit Buntar semua perkhidmatan keretapi berhenti di stesyen ini, kecuali perkeretapi ekspres Langkawi. Bagi perkhidmatan teksi pula ia melibatkan dua jenis perkhidmatan iaitu, jarak jauh dan jarak dekat. Teksi jarak jauh meliputi perkhidmatan antara bandar Parit Buntar atau Bagan Serai dengan bandar-bandar lain di luar daerah. Teksi jarak dekat pula menawarkan perkhidmatan antara bandar-bandar dalam daerah seperti antara Parit Buntar dengan Kuala Kurau dan ke kawasan-kawasan pendalaman.

Latarbelakang Perkhidmatan Teksi Di Daerah Krian

Perkhidmatan teksi di daerah Krian telah wujud seiringan dengan perkembangan perkhidmatan teksi di tempat-tempat lain atau lebih tepat lagi muncul di sekitar awal kemerdekaan. Perkhidmatan pada masa itu hanya terhad kepada perkhidmatan jarak dekat sahaja kerana kekurangan jalan

yang dibina dan kesukaran untuk beroperasi. Pada masa itu hanya terdapat lebih kurang sepuluh bush teksi di bandar Parit Buntar. Perhentian yang ada pada masa sekarang iaitu pondok persendirian adalah merupakan perhentian asal bagi perkhidmatan teksi di Parit Buntar.² Perkhidmatan teksi pada masa itu boleh dianggap sebagai perkhidmatan mewah, kerana bayarannya yang mahal mengikut nilai barangan semasa pada masa itu. Hanya orang-orang yang berkemampuan sahaja menggunakan perkhidmatan itu.

Pada awal 70-an telah ada usaha-saha untuk mewujudkan persatuan pemandu teksi di daerah Krian berikutan pertambahan pemandu dan jumlah teksi. Persatuan di lihat penting dalam menjaga pemandu sesuai dengan industri ini yang begitu merosot hasilnya. Pada 1976 telah ditubuhkan Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi Kereta Sewa Daerah Krian yang berpusat di Parit Buntar. Kemudian diikuti dengan penubuhan Koperasi Perdagangan dan Perindustrian Daerah Krian Berhad pada tahun 1977.

Laluan-laluan teksi di daerah Krian telah ditetapkan. Bagi penumpang-penumpang yang inginkan perkhidmatan di luar laluan yang ditetapkan, dikenakan menyewa teksi dengan kadar yang berbeza daripada perkhidmatan biasa. Laluan-laluan biasa ialah antara Parit Buntar - Bagan Serai, Parit Buntar - Tanjung Piandang,

Parit Buntar - Kuala Kurau, Bagan Serai Kuala Kurau, Kuala Kurau --Tanjong Piandang dan sebaliknya. Bagi destinasi luar daerah tiada diperuntukan laluan khusus. Selain teksi tempatan, terdapat juga teksi-teksi luar yang membawa penumpang luar ke daerah ini. Dalam hal ini keutamaan akan diberi kepada teksi-teksi luar untuk membawa penumpang tempatan ke luar daerah bergantung kepada tempat asal teksi luar itu.

Latarbelakang Sosisio-ekonomi Pemandu

Bangsa

Jadual 3.1

Bangsa	Bilangan	Peratusan (%)
Melayu	18	72
Cina	2	8
India	3	12
Lain-lain	2	8
Jumlah	25	100

Dalam kajian ini, pengkaji mendapatkan responden seramai 25 orang. Responden yang teramai sekali terdiri daripada orang Melayu iaitu sebanyak 72 %, diikuti Orang Cina sebanyak 8 %, India 12 % dan lain-lain bangsa iaitu berbangsa Sikh sebanyak 8 %. Memang nyata sekali kebanyakan pemandu teksi di daerah Krian adalah orang Melayu.

Umur

Jadual 3.2

UMUR (TAHUN)	BIL.	PERATUSAN (%)
26 - 30	2	8 %
31 - 35	3	12 %
36 - 40	4	16 %
41 - 45	4	16 %
46 - 50	4	16 %
51 - 55	2	8 %
56 - 60	5	20 %
61 ke atas	1	4 %
JUMLAH	25	100 %

Latar umur yang dikaji telah ditunjukkan dalam jadual 3.2. Dalam kajian ini didapati umur yang termuda di kalangan pemandu ialah 28 tahun dan yang tertua sekali berumur 61 tahun. Kebanyakan pemandu adalah pada umur peringkat pertengahan, iaitu di antara 30 tahun hingga 50 tahun. Pada peringkat umur ini terdapat sebanyak 60 % daripada responden. Pada peringkat umur 51 tahun ke atas terdapat sebanyak 32 % . 8 % lagi berumur di bawah 30 tahun.

Tempat Asal

Pengkaji juga ingin melihat asal pemandu-pemandu teksi sama ada mereka itu penduduk tempatan iaitu menetap di tempat kelahiran atau menetap di kawasan lain tetapi masih di dalam daerah, penghijrah dari luar daerah atau luar negeri Perak dan sebagainya. Berdasarkan kajian ini di dapati sebanyak 52 % masih merupakan penduduk asal di tempat kelahiran mereka. 20 % pula telah berpindah tetapi masih lagi berada di dalam daerah. 24 % pula berasal dari luar daerah Krian dan 4 % pula berasal dari luar negara iaitu berasal dari India.

Pendapatan

Terdapat dua bentuk pendapatan pemandu teksi, iaitu pendapatan daripada membawa teksi dan pendapatan lain •

1. Bawa Teksi

Jadual 3.3 menunjukkan jumlah pendapatan pemandu dan bilangan pemandu yang memperolehi pada tingkat tertentu.

Jadual 3.3

Pendapatan(\$)	Bil.	Peratusan(%)
250 - 300	4	16
301 - 350	1	4
351 - 400	8	32
401 - 450	2	8
451 - 500	2	8
501 - 550	8	32
551 - 600	-	-
Jumlah	25	100

Berdasarkan jadual 3.3, didapati ke -
banyakan pemandu mempunyai pendapatan di antara \$350-\$501
iaitu sebanyak 48 % daripada responden yang dikaji. 20 %
berpendapatan antara \$250-\$350 dan 32 % berpendapatan
\$501 - \$550.

2. Pendapatan Lain

Selain daripada memperolehi pendapatan dari-

pada pekerjaan memandu teksi, kedapatan juga pemandu yang memperoleh pendapatan lain seramai 10 orang responden atau 40 % responden menyatakan mereka mempunyai pendapatan sampingan. Terdapat sebanyak 20 % responden yang memperoleh pendapatan sampingan di antara \$100-\$150. 8 % berpendapatan \$155-\$200. Masing-masing 4 % bagi pendapatan \$351-\$400 dan \$401-\$450 serta \$551-\$600.

Pekerjaan Sampingan

Selain daripada memandu teksi, kedapatan juga pemandu-pemandu teksi yang menjalankan kerja-kerja sampingan. Daripada 25 responden, terdapat 32 % responden yang menjalankan pekerjaan sampingan. 20 % daripada responden menjalankan kerja-kerja bersawah padi. Selain itu bakinya 8 % menguruskan rumah sewa dan 4 % bekerja sebagai tukang rumah. Baki responden sebanyak 68 % menjalankan kerja memandu teksi sepenuh masa. Pekerjaan sampingan ini telah menyumbangkan pendapatan sampingan kepada responden-responden. Ada juga pemandu yang memperoleh pendapatan sampingan daripada bayaran pencen kerana telah tamat perkhidmatan di dalam perkhidmatan kerajaan. Dua orang daripada mereka adalah pesara tentera dan seorang pesara kerani.

Pekerjaan Dahulu

Kajian ini juga meninjau latarbelakang pekerjaan mereka dahulu. 48 % daripada responden menjalankan pekerjaan lain sebelum menjadi pemandu teksi. 8 % pernah berkhidmat sebagai tentera, 4 % sebagai kerani, 20 % bersawah padi dan 12 % pernah bekerja sebagai buruh. Mereka meninggalkan pekerjaan lama kerana pekerjaan yang tidak tetap terutamanya sebagai buruh binaan ; pendapatan yang tidak mencukupi dan hasil yang tidak menguntungkan. Selaib itu mereka yang berkhidmat dengan kerajaan, berhenti setelah tamat tempoh perkhidmatan.

Peruntukan Masa Bekerja

Dalam menjalankan kerja ini, pemandu mem -
punyai inisiatif sendiri di dalam mencari pendapatan mereka.
Oleh itu terdapat pemandu yang hanya memperuntukan masa
yang sedikit sahaja dan ada pula yang terpaksa bekerja se-
hingga larut malam. Segala-galanya bergantung kepada ke -
inginan dan keperluan kewangan dalam menyara kehidupan se-
keluarga. Pecahan masa bekerja pemandu - pemandu teksi di
tunjukkan di dalam jadual 3.4

Jadual 3.4

Jumlah Masa (Jam)	Bil.	Peratusan (%)
6	5	20
7	2	8
8	10	40
9	2	8
10	6	24
Jumlah	25	100

Berdasarkan jadual 3.4, kebanyakan responden memperuntukan masa lebih daripada lapan jam. 40 % telah memperuntukan sebanyak lapan jam sehari untuk menjalankan kerja ini. 8 % memperuntukan sebanyak sembilan jam dan 24 % memperuntukan masa selama sepuluh jam. Baki responden sebanyak 28 % memperuntukan masa kurang daripada lapan jam. 8 % memperuntukan masa selama tujuh jam dan 20 % pula selama enam jam dalam sehari bagi menjalankan pekerjaan ini.

Pemandu-pemandu yang memperuntukan masa antara lapan hingga sepuluh jam biasanya memulakan kerja mereka

pada sebelah pagi dan menamatkannya pada sebelah petang atau pada awal malam. Bagi pemandu yang hanya bekerja enam jam memulakan kerja mereka pada lewat pagi dan pulang di awal petang atau memulakannya pada sebelah petang dan mengakhirinya pada sebelah malam.

Jumlah Tanggungan

Kebanyakan responden yang dikaji telah berumah tangga dan mempunyai anak. Jadual 3.5 menunjukkan tanggungan pemandu teksi di daerah Krian.

Jadual 3.5

Jumlah Tanggungan	Bil.	Peratusan (%)
0	1	4
1	0	0
2	3	12
3	8	32
4	3	12
5	8	32
6	1	4
7	1	4
Jumlah	25	100

Tanggungan merujuk kepada isteri dan anak-anak responden. Berdasarkan jadual 3.5, didapati hanya 4 % responden tidak mempunyai tanggungan kerana belum berkahwin. Jadual itu menunjukkan kebanyakan pemandu mempunyai anak seramai tiga hingga lapan orang, iaitu 76 % responden. 12 % mempunyai dua orang anak dan masing-masing sebanyak 4 % bagi responden yang mempunyai anak seramai enam orang dan tujuh orang.

Perbelanjaan

Jadual 3.6 menunjukkan jumlah perbelanjaan sebulan yang meliputi perbelanjaan diri sendiri, keluarga dan penyelenggaraan kenderaan.

Jadual 3.6

Perbelanjaan (\$)	Bil.	Peratusan (%)
201 - 250	33	12
251 - 300	3	12
301 - 350	12	48
351 - 400	5	20
401 - 450	0	0
451 - 500	1	4
501 - 550	0	0
551 - 600	1	4
Jumlah	25	100

Jadual 3.6 menunjukkan perbelanjaan yang paling tinggi antara \$301 - \$350, iaitu sejumlah 48 % berbelanja sebanyak itu di dalam sebulan. Berdasarkan jadual ini juga dapat disimpulkan perbelanjaan kebanyakannya dalam lingkungan \$300 - \$400 sebulan. Pada peringkat lebih \$400 hanya terdapat 8 % sahaja.

Faktor Tarikan Menjadi Pemandu Teksi

Terdapat pelbagai faktor yang menarik mereka untuk terlibat dalam bidang ini, setelah melakukan pekerjaan lain sebelum ini. Jadual 3.7 menunjukkan faktor yang menarik responden menjadi pemandu teksi. Dalam jadual ini, pengkaji telah mengklasifikasikan faktor-faktor kepada tiga kategori berdasarkan jawapan yang diberikan oleh responden.

Jadual 3.7

Faktor	Bil.	Peratusan (%)
Peluang Yang Sedia Ada	12	48
Pendapatan Yang Lebih Tinggi	5	20
Pilihan Yang Terbaik	8	32
Jumlah	25	100

Dalam jadual 3.7 48 % melibatkan diri dalam profesion ini kerana peluang yang sedia ada. Mereka mempunyai kemampuan memiliki kenderaan sendiri dan permit teksi. 20 % responden menyatakan sebab pendapatan yang lebih tinggi berbanding dengan pendapatan daripada pekerjaan mereka dahulu, seperti bersawah padi. Manakala 32 % berpendapat profesion ini adalah pilihan yang terbaik di dalam banyak kerja yang terdapat di dalam masyarakat, walaupun pendapatannya mungkin rendah sedikit daripada kerja-kerja lain tetapi ia mendatangkan kepuasan dan bersesuaian dengan diri mereka.

Tempoh Menjadi Pemandu Teksi

Kebanyakan responden yang menjalankan profesion ini dalam satu tempoh yang lama. Dari 25 responden yang dikaji sebanyak 16 % telah menjalankan pekerjaan ini selama kurang daripada lima tahun. 44 % responden telah menjalankan perkhidmatan ini dalam tempoh enam hingga sepuluh tahun, 8 % dalam tempoh sebelas hingga lima belas tahun, 12 % pula telah menjalankan perkhidmatan ini selama lima belas hingga dua puluh tahun. Selebihnya, 20 % telah menjalankan pekerjaan ini selama antara dua puluh satu hingga dua puluh lima tahun.

Kajian ini menunjukkan jumlah responden yang paling ramai sekali mempunyai pengalaman dalam tempoh enam

tahun hingga sepuluh tahun. Mereka yang mempunyai pengalaman dalam tempoh lebih dua puluh tahun juga besar iaitu sebanyak 24 % . Keseluruhannya 76 % mempunyai pengalaman yang luas dalam bidang ini kerana telah menjalankan pekerjaan ini melebihi tempoh lima tahun.

Bagi responden yang bekerja melebihi tempoh dua puluh menganggap profesion ini sebagai pekerjaan tetap sejak dahulu lagi dan tidak pernah melakukan pekerjaan lain sebelum ini.

Hak Milik

Terdapat dua jenis pemilikan di kalangan pemandu-pemandu teksi di daerah Krian. Pertamanya pemilikan sendiri dan yang keduanya pemilikan sewaan. Jadual 3.8 menunjukkan pemilikan teksi dan permit.

Jadual 3.8

Pemilikan	Responden			
	Sendiri		Sewa	
	Bil	%	Bil	%
Teksi	21	84	4	16
Permit	17	68	8	32

Jadual 3.8 menunjukkan 84 % mempunyai teksi sendiri. 16 % lagi menyewa kenderaan. Daripada pemilikan permit pula sebanyak 68 % mempunyai permit sebdiri, manakala selebihnya 32 % lagi menyewa permit. Dari segi pemilikan 16 % menyewa kedua-duanya iaitu permit dan teksi.

Kadar Sewaan

Untuk mendapatkan permit dan teksi pemandu dikenakan bayaran pada kadar tertentu dan dalam tempoh yang tertentu. Bagi sewaan teksi, biasanya dikenakan dalam tempoh hari, manakala permit pula dalam tempoh bulan atau tahun. Ada juga yang memajak dalam tempoh tiga tahun sekali bayaran.

Jadual 3.9 menunjukkan kadar sewaan teksi mengikut hari.

Jadual 3.9

Kadar \$	Bilangan	
	Responden	Peratusan
10 - 15	2	50 %
16 - 20	1	25 %
21 - 25	1	25 %
Jumlah	4	100 %

Jadual 3.9, menunjukkan kadar sewa teksi adalah antara \$10 hingga \$25 sehari. Bagi kadar sewa \$10 hingga \$15 sebanyak 50 % responden yang menyewa teksi dikenakan kadar itu. Masing-masing 25 % bagi yang menyewa dengan kadar \$16 - \$20 dan \$21 - \$25.

Jadual 3.10 pula menunjukkan kadar sewaan permit dalam sebulan.

Jadual 3.10

Kadar (\$)	Bil.	Peratusan
50 - 60	6	75 %
61 - 70	2	25%
Jumlah	8	100 %

Sewaan permit yang dikenakan ke atas pemandu adalah antara \$50 hingga \$70 sebulan. Bagi kadar \$50 - \$60 terdapat sebanyak 75 % dan 25 % pula menyewa dengan kadar \$61 - \$70 .

Bantuan Kewangan

Kadar perbelanjaan yang besar diperlukan untuk menyelenggarakan kenderaan kecuali seorang sahaja

yang mendapat bantuan kewangan daripada tabung Bantuan Koperasi Angkatan 4entera. Responden lain tidak mendapat sebarang bantuan daripada badan lain. Dua orang responden pernah mencuba memohon bantuan kewangan tetapi gagal mendapatkannya.

Harapan Masa Depan

Pemandu juga akan mengundurkan diri dari profesion ini apabila atau telah mencapai tempoh tertentu. Keadaan lain yang mendorong pengunduran diri pemandu atau beralih kepada profesion lain ialah bila adanya peluang kerja yang lebih tinggi pendapatannya. Namun segalanya terletak ditangan individu itu sendiri.

Jadual 3.11

Harapan Di Masa Depan	Bil.	Peratusan
Terus Menjadi Pemandu	18	72 %
Bertukar Kerja Jika Ada Peluang	4	16 %
Akan Berhenti	3	12 %
Jumlah	25	100 %

Jadual 3.11 menunjukkan 72 % pemandu menyatakan ingin terus menjadi pemandu teksi. 16 % pula menyatakan akan bertukar kerja jika terdapat peluang yang lebih baik berbanding dengan pekerjaan memandu teksi. Manakala 12 % lagi akan berhenti daripada memandu teksi.

Responden yang ingin terus menjadi pemandu teksi, kebanyakan terdiri daripada mereka yang mempunyai teksi dan permit sendiri. Purata umur adalah antara 30 hingga 50 tahun. Bagi yang ingin bertukar kerja, mereka terdiri daripada penyewa-penyewa dan pemandu yang berumur dalam lingkungan 30-an dan berpeluang besar untuk mencari pekerjaan lain. Kelompok pemandu yang menyatakan akan berhenti daripada memandu teksi puratanya mereka yang berumur melebihi 55 tahun. Berdasarkan usia sebegini, sewajarnya mereka berhenti agar tidak mendatangkan keburukan kepada diri mereka dan mungkin juga kepada perkhidmatan ini.

NOTA KAKI

- 1- Taklimat Prestasi Pentadbiran Dan Pembangunan Daerah Krian, Sempena Lawatan Setiausaha Kerajaan Negeri Perak Darul Ridzuan, 1990 Pejabat Daerah Krian.

- 2- Temubual dengan Encik Abd. Samad Jantan, Pengendali Perjalanan Teksi Pondok Persendirian, Parit Buntar.

Bilik Sumber
Jabatan Antropologi & Sosiologi
Universiti Malaya

BAB 4

ORGANISASI

Terdapat dua organisasi yang menanangi pemandu teksi di daerah Krian. Organisasi tersebut ialah Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian dan Koperasi Perdagangan dan Perindustrian Daerah Krian Berhad.

- a) Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian.

Perkhidmatan teksi di daerah Krian telah lama wujud sejajar dengan perkembangan perkhidmatan awam. Pada awalnya tidak ada organisasi yang berkaitan untuk menyatukan pemandu dan memberikan faedah serta menjaga kebajikan pemandu-pemandu. Ketika itu terdapat seorang yang secara tidak rasmi menjadi ketua di dalam menjalankan perkhidmatan ini. Setipa pemandu pada masa itu dikenakan bayaran tahunan sebanyak \$50 untuk tujuan menjalankan pekerjaan ini serta menggunakan perkhidmatan pondok perhentian. Keadaan ini menjadikan pemandu-pemandu merasa tidak puashati kerana kebajikan dan faedah tidak diperolehi mereka. Persoalan ini mula muncul tentang wang kutipan itu,

bila pemandu merasakan wang itu hanya dinikmati oleh se - gelintir individu sahaja.

Setelah menyedari kelemahan dan penyelewengan yang berlaku, maka, inisiatif telah diambil oleh Encik Shahidan b. Namat, Encik Amal Baharin b. Hussin dan rakan-rakannya untuk menubuhkan satu persatuan yang sah. Pada tahun 1974 beliau telah mengadakan satu perjumpaan secara rahsia dengan lebih dua puluh orang pemandu teksi di bandar Kuala Kurau bagi membincangkan hal penubuhan persatuan itu. Perkara ini terpaksa dilakukan sedemikian rupa kerana usaha menubuhkan persatuan sebelum ini telah dihalang oleh golongan yang berkepentingan sendiri.

Hasil daripada penerangan dan perbincangan yang dijalankan di kalangan pemandu, maka, semua yang hadir telah bersetuju untuk menubuhkan persatuan. Selepas itu telah diadakan mesyuarat bagi memilih Ahli Jawatankuasa sementara yang akan menguruskan pendaftaran. Mesyuarat itu telah diadakan di pekan kecil Batu Lima, Kuala Kurau Perak. Encik Shahidan telah dipilih menjadi Pengerusi sementara.

Pada tahun 1975, persatuan ini berjaya ditubuhkan dan didaftarkan dengan sah pada tahun 1977. Ia dikenali sebagai Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi Kereta Sewa Daerah Krian, berpusat di Bandar Parit Buntar. Keshlian pada masa itu seramai lebih kurang 20 orang.¹

SYARAT -SYARAT KEAHLIAN

Keahlian persatuan ini terbuka kepada individu yang berumur 21 tahun ke atas yang terdiri daripada:

- a- Pemandu-pemandu teksi yang mempunyai lesen memandu yang sah dan tinggal di dalam daerah Krian.
- b- Tuan punya teksi yang tinggal di dalam daerah Krian Perak.
- c- Setiap pemandu atau tuan punya teksi yang hendak menjadi ahli mesti mengisi borang keahlian dan menyertakan bayaran masuk sebanyak \$3 (tiga ringgit)
- d- Setiap ahli dikenakan yuran bulanan sebanyak \$1.00 (satu ringgit).

Peraturan-Peraturan Persatuan

- a- Setiap individu yang ingin menjadi ahli mesti mengisi borang dan membayar wang penyertaan sebanyak \$3.
- b- Setiap ahli yang tidak membayar yuran tiga kali berturut-turut, akan tersendirinya terbatal keahliannya atau kerana melanggar undang-undang persatuan.

- c- Mesyuarat agung tahunan hendaklah diadakan tiap-tiap tahun. Jawatankuasa akan menetapkan tarikh dan menentukan tempat dan akan mengeluarkan notis kepada ahli-ahli selewat-lewatnya 14 hari sebelum mesyuarat agung dijalankan.
- d- Mesyuarat agung hendaklah diadakan selewat-lewatnya pada bulan April tiap-tiap tahun dan kehadiran hendaklah melebihi tiga kali ganda daripada jumlah ahli. Jawatankuasa.
- e- Mesyuarat agung tergepar boleh diadakan bila ada perkara khas yang perlu dan bila separuh daripada ahli meminta diadakan mesyuarat agung dan notis selama sekurang-kurangnya 7 hari hendaklah diedarkan kepada ahli-ahli sebelum mesyuarat itu dijalankan.
- f- Mesyuarat Jawatankuasa diadakan sekurang-kurangnya sekali dalam masa tiga bulan dan notis sekurang-kurangnya 7 hari sebelum hari mesyuarat diadakan hendaklah diberikan kepada ahli Jawatankuasa. Ia hendaklah dihadiri oleh separuh daripada ahli Jawatankuasa.
- g- Tahun kewangan bagi persatuan bermula pada 1hb. Januari dan berakhir pada 31hb. Disember tiap-tiap tahun.

- h- Sebarang perubahan dalam perlembagaan hendaklah mendapat persetujuan 50% daripada ahli dan dibuat dalam mesyuarat agung.
- i- Pembubaran persatuan hendaklah dipersetujui oleh dua pertiga daripada ahli yang hadir dalam mesyuarat agung.
- j- Persatuan dilarang terlibat dalam bidang politik, adakan hubungan dengan lain-lain pertubuhan di luar Malaysia, ahli-ahli dilarang berjudi dalam apa jua bentuk dan ahli-ahli tidak dibenarkan menyertai gerakan kesatuan sekerja seperti yang diterangkan oleh undang-undang kesatuan sekerja 1959.
- k- Perbelanjaan yang kurang daripada \$300 boleh diluluskan oleh pengerusi tetapi perbelanjaan yang lebih daripada \$300 hendaklah terlebih dahulu diluluskan oleh Jawatankuasa di dalam mesyuarat ahli Jawatankuasa.

Matlamat Penubuhan

Persatuan ini ditubuhkan adalah bertujuan seperti berikut:

- a- Berikrar bagi membantu kebajikan para ahli dan keluarga ahli dari segi moral dan material.

- b- Berikrar memberikan sumbangan kepada ahli-ahli dalam masalah kematian, kenduri dan kemalangan.
- c- Berikrar memberikan sumbangan kepada umum yang di fikirkan mustahak.
- d- Berikrar memberikan sokongan dan kerjasama dengan pertubuhan atau badan-badan lain yang sah asalkan tidak menyalahi undang-undang negara dan agama.

Organisasi Persatuan

Persatuan ini telah dianggotai oleh lima pegawai dan sembilan ahli Jawatankuasa.

Pengerusi	: En. Shahidan Namat
Naib Pengerusi	: En. Hashim Mustaffa
Setiausaha	: En. Abd. Hamid Muhamad
Penolong Setiausaha	: En. Musa Din
Bendahari	: En. Ismail Ramli
Ahli Jawatankuasa	: En. Mohd Nordin Hj Zakaria
	: En. Chaw Ah Kiang
	: En. Mohd Amin Zakaria
	: En. Mohd Nor Md Din
	: En. Eng Bak Hua
	: En. Mat Isa Awang
	: En. Mahd Basi Hussein
	: En. Shamsudin Jamaludin
	: En. Mat Nayan Yahya

Sumber Kewangan

Bagi menggerakkan persatuan dan memberikan bantuan kepada ahli-ahlinya, sumber kewangan yang cukup sangat diperlukan. Dalam hal ini, persatuan mempunyai sumber kewangan seperti berikut:

- a- Bayaran yuran masuk menjadi ahli
- b- Bayaran yuran bulanan
- c- Sumbangan derma daripada ahli-ahli
- d- Sumbangan derma daripada orang ramai
- e- Mengadakan sebarang aktiviti yang menghasilkan kewangan dengan cara yang di bolehkan oleh undang-undang negara

Kedudukan Kewangan Persatuan

Jadual 4.1 menunjukkan kedudukan kewangan persatuan bagi tahun 1988 dan 1989. Dalam jadual itu pendapatan persatuan dalam tahun 1988 berjumlah \$10066.50, di mana daripada jumlah itu 9435.50 adalah kutipan komisyen daripada pemandu dan bakinya daripada kutipan yuran. Perbelanjaan pada tahun itu berjumlah \$7677.79. Bahagian yang terbesar sekali diperuntukkan

untuk membayar elaun pekerja. Pada tahun 1989, pendapatan persatuan telah bertambah sebanyak \$507.70 menjadi \$10,574.20. Perbelanjaan juga turut bertambah kepada \$9,039.80, iaitu pertambahan sebanyak \$1362.01 dalam tahun 1989. Dari segi kutipan yuran di dapati kekurangan sebanyak \$283.00 dalam tahun 1989 menjadi \$348.00, tetapi komisyen telah bertambah sebanyak \$790.70.

“Berdasarkan jadual 4.1 dibawah, di dapati perbelanjaan bagi perkara berikut telah bertambah di dalam tahun 1989 berbanding dengan tahun 1988, iaitu bayaran elaun pekerja, derma kenduri kahwin dan perbelanjaan membaiki rumah penghentian.

Perbelanjaan yang menurun pula ialah untuk membayar bil api, bil telefon, derma kebajikan dan bantuan kematian. Bayaran bagi pegawai masih ditahap yang sama, iaitu \$645.00. Pada tahun 1988 tiada dinyatakan mengenai pembayaran cukai pendapatan, tetapi pada tahun 1989 di dapati bayaran cukai pendapatan telah dibuat, iaitu sebanyak \$1,177.88.

Pecahan perbelanjaan dan pendapatan ditunjukkan dalam jadual 4.1 iaitu bagi tahun 1988 dan 1989.

Jadual 4.1

Perkara	Tahun 1988		Tahun 1989	
	Masuk(\$)	Keluar(\$)	Masuk(\$)	Keluar (\$)
Komisyon 'stand'	9435.50		10,226.20	
Yuran	631.00		348.00	
Elaun pekerja		5502.00		5563.00
Bil Api		119.24		96.72
Bil Telefon		320.00		300.00
Derma Kebajikan		222.00		95.30
Derma Kenduri Kahwin		200.00		800.00
Baiki 'stand'		115.00		269.90
Elaun Pegawai		645.00		645.00
Bantuan Kematian		200.00		50.00
Cukai Pendapatan		-		1177.88
Jumlah	10066.50	7677.79	10,574.20	9039.80
Baki	2388.71		1,534.40	

Sumber: Rekod Kewangan Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/
Kereta sewa Daerah Krian Perak, Tahun 1988 dan 1989.

Keahlian Persatuan

Persatuan ini terbuka kepada semua pemandu teksi dan kereta sewa dan tuan punya teksi dan kereta sewa di dalam daerah Krian. Pada awal tahun penubuhannya ditahun 1977, keahliannya hanya 20 orang sahaja. Pada tahun 1989 keahliannya telah mencapai ke angka 96 orang. Jadual 4.2 menunjukkan bilangan ahli dan pecahan mengikut bangsa dalam persatuan ini.

Jadual 4.2

Bangsa	Bil.Ahli	Peratusan(%)
Melayu	77	80.2
Cina	15	15.6
India	3	3.1
Lain-Lain	1	1.1
Jumlah	96	100.00

Sumber :

Rekod Keahlian Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian.

Jadual 4.2 menunjukkan keahlian persatuan bahagian yang terbesar sekali dianggotai oleh orang-orang Melayu iaitu sebanyak 80.2%. Ini diikuti oleh kaum Cina sebanyak 15.6 %, India 3.1 % dan Lain-lain bangsa sebanyak 1.1 %. Jumlah keahlian ini masih kurang jika dibandingkan dengan jumlah pemandu teksi yang terdapat di daerah Krian, iaitu hampir mencapai ke angka 400 orang.

Prestasi Persatuan

Pada umumnya prestasi persatuan ini masih belum berkembang pesat. Keahliannya masih belum mencapai satu tahap yang membanggakan. Selain daripada menjaga kebajikan pemandu, program-program yang lain terhadap kepada

memberikan derma kepada masyarakat. Sumber kewangannya juga hanya bergantung kepada bayaran komisyen dan yuran ahli-ahli. Walaupun ada peruntukan di dalam perlembagaan per - satuan cara lain bagi mendapatkan wang, tetapi usaha itu tidak dapat dilakukan lagi pada masa sekarang. Sebelum ini persatuan ada membuka kedai alat ganti kenderaan , stesyen servis dan menyediakan pondok perhentian kepada pemandu-pemandu di Bandar Kuala Kurau, tetapi pulangnya tidak memuaskan dan telah mengakibatkan pertambahan kos pengurusan keseluruhan. Akhirnya ia terpaksa ditutup. Selain daripada kelemahan di dalam pengurusan , ia juga tidak mendapat sokongan sepenuhnya daripada ahli-ahli.

Aktiviti-aktiviti lain yang dilakukan ialah menyediakan satu kumpulan perbarisan di masa menyambut Hari Kebangsaan peringkat daerah setiap tahun. Selain itu , persatuan juga melibatkan diri dalam menyambut kedatangan kedatangan pemimpin-pemimpin negara ke Kawasan Parit Buntar Khasnya.

Persatuan juga tidak mempunyai bangunan yang sesuai dalam menjalankan pengurusan pentadbirannya. Mesyuarat-mesyuarat terpaksa diadakan di bangunan sekolah yang berhampiran. Ketiadaan pejabat yang sempurna tentunya menjejaskan perjalanan pentadbiran .



Gambar menunjukkan perhentian teksi/kereta sewa Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian, di Parit Buntar.



Gambar menunjukkan perhentian persendirian dibandar Parit Bunter.

B- Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Daerah
Krian Berhad.

Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Daerah Krian Berhad (KPDPDKB) telah didaftarkan di bawah seksyen 9 ordinan koperasi-koperasi 1948 pada 28hb. Oktober 1977 dan telah dibenarkan bergerak mulai tarikh itu.

Sebagaimana dengan penubuhan persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Aereta Sewa Daerah Krian, penubuhan koperasi ini juga adalah akibat rasa tidak puashati pemandu-pemandu mengenai komisyen yang diberikan kepada pengendali pondak perhentian. Wang itu telah disalahgunakan dan mendatangkan keraguan dan persoalan kepada pemandu-pemandu. Menyedari kelemahan itu satu cadangan untuk menubuhkan koperasi telah diadakan dalam mesyuarat pada tahun 1975. Hasil daripada persetujuan itu, maka, pada tahun yang sama telah diadakan mesyuarat melantik ahli Jawatankuasa Penaja di sebuah kedai kopi di Bandar Bagan Serai, Perak. Kehadiran pemandu dalam mesyuarat itu hanya dalam sekatar sepuluh orang sahaja. Dalam mesyuarat itu, En Mohd Nor Mohamad telah dilantik men-pengerusi sementara. Setelah dikemukakan permohonan penubuhan, maka, pada 28hb. Oktober 1977 telah diluluskan oleh Pendaftar Pertubuhan seperti yang diperuntukan di

bawah ordinan koperasi 1948.

Langlak pertama yang diambil oleh pihak pentadbiran ialah mendirikan sebuah perhentian yang baru bagi teksi-teksi di Bagan Serai. Pada awalnya perhentian itu dibina di tepi jalan yang menghubungkan utara dan selatan. Kemudian perhentian itu telah dipindahkan ke jalan pasar kerana kerajaan telah mengambil tanah itu. Selepas itu atas pertolongan Ahli Parlimen Bagan Serai, Datuk Zainal Abidin Zain dan Menteri Besar, tapak itu telah dikembalikan kepada pihak koperasi. Menteri Besar telah menyumbangkan sebanyak \$5000.00 bagi membina pondok perhentian yang baru.

Pada mulanya pondok itu diuruskan sendiri oleh pihak koperasi, tetapi bagi mencapai pulangan yang lebih dan pengurusan yang cekap ia telah dipajakan kepada pihak swasta atau orang perseorangan setiap setahun sekali. Pemajak-pemajak akan mengendalikan pondok itu dengan menyelaraskan pengambilan penumpang dan perjalan teksi di perhentian teksi Bagan Serai. Komisyen yang didapati adalah milik pemajak dan pemajak dikehendaki membayar wang pajakan sebanyak \$350 sebulan.²

Tujuan/Matlamat Penubuhan

Tujuan penubuhan KPDPDKB adalah seperti berikut :

- a- Menjalankan aktiviti perdagangan termasuk fungsi-fungsi pengguna, agensi dan lain-lain.
- b- Menjalankan aktiviti perindustrian.
- c- Memproses dan memasarkan, mengadakan gudang dan lain-lain kemudahannya, menjalankan perniagaan eksport dan import dan membina kilang.
- d- Memiliki tanah dan mendirikan bangunan atau rumah-rumah kediaman untuk ahli-ahli atau membeli rumah-rumah dan tapak-tapak rumah serta menjual, memajak, mencagar, memindahkan tanah dan rumah-rumah itu kepada ahli-ahli.
- e- Memperolehi tanah untuk membuka dan memajukan ladang-ladang untuk ditanam dengan getah, kelapa sawit dan lain-lain tanaman dan membeli ladang-ladang yang telah sedia ada.
- f- Menjalankan perkhidmatan kenderaan pengangkutan yang tidak terhad kepada teksi semata-mata.

- g- Mengadakan kemudahan untuk membolehkan ahli-ahli menyimpan sebahagian daripada pendapatan mereka dan memberi pinjaman-pinjaman kepada mereka bagi maksud yang berfaedah.
- h- Menggalakkan jimat cermat ,menyimpan wang, menolong diri sendiri ,membantu antara satu sama lain dan memajukan pelajaran di kalangan ahli-ahli.
- i- Melabur di dalam saham-saham swasta dengan kebenaran pendaftar,

Keahlian

Koperasi ini mempunyai beberapa syarat yang melayakkan dan mengesahkan seseorang itu menjadi ahli.

- a- Ahli-ahli koperawi terbuka kepada warganegara Malaysia yang berkelakuan baik ,berumur tidak kurang daripada 18 tahun dan bermastautin atau telah dilahirkan, atau mempunyai tanah di dalam daerah Krian Perak.
- b- Ahli-ahli koperasi ini mengandungi mereka yang menandatangani permohonan untuk mendaftar koperasi ini dan mereka yang diterima menjadi ahli.

- c- Setiap individu yang ingin menjadi ahli hendaklah mengisi borang rasmi koperasi dan menghantar terus kepada setiausaha koperasi dengan memenuhi borang itu dengan pencadang dan penyokong.
- d- Lantikan menjadi ahli hanya boleh dibuat oleh Lembaga Pengarah dalam mesyuaratnya yang boleh menerima dan menolaknya tanpa menyatakan sebab-sebabnya.
- e- Permohonan yang ditolak boleh dibuat rayuan dalam mesyuarat agung dan hanya dibenarkan keahlian pemohon itu jika tiga perempat ahli bersetuju menerimanya.
- f- Bayaran masuk sebanyak tiga ringgit mesti disertakan bersama permohonan dan ia akan dikembalikan jika permohonan itu ditolak. Penama atau waris yang sah kepada ahli yang mati, jika diterima menjadi ahli dalam masa tiga bulan selepas kematian itu adalah dikecualikan daripada bayaran masuk.
- g- Tiap-tiap pemohon yang telah diterima menjadi ahli dan telah menjelaskan bayaran masuk dan harga penuh saham (sekurang-nya satu) adalah mempunyai segala hak, kewajiban dan tanggungan sebagai seorang ahli, sebagaimana yang terkandung di dalam undang-undang kecil ini.

Pemberhentian Ahli

Seseorang ahli itu berhenti menjadi ahli dengan sebab yang berikut:

- a- Mati
- b- Gila
- c- Menarik diri mengikut undang-undang kecil 16
- d- Bangkrap (Muflis)
- e- Dipecat
- f- Mungkir membayar harga saham yang dijalankan tiga bulan berturut-turut tanpa kebenaran Lembaga-Lembaga
- g- Dijatuhkan hukuman di bawah "Registration of Criminals And Undesirable Persons Art, 1969"

Peraturan-Peraturan Koperasi

- 1- Setiap pemandu yang ingin menjadi ahli hendaklah mematuhi segala peraturan-peraturan keahlian dan ahli Lembaga Pengarah berkuasa menolak, mengantung, menyingkir ahli dan menyelesaikan kes pemberhentian ahli.
- 2- Ahli yang berhenti akan dikembalikan saham-sahamnya tidak lebih daripada harga yang diterima oleh koperasi ini kerana bayaran baginya.
- 3- Ahli Lembaga Pengarah berkuasa menahan pengembalian modal saham jika kedudukan kewangan koperasi terjejas kerana pengembalian wang tersebut.

4- Kuasa tertinggi dalam koperasi ini ialah mesyuarat Agung. Dalam mesyuarat ini, seseorang ahli berhak menghadirkan dirinya dan mempunyai satu undi.

5- Berkenaan Mesyuarat.

Mesyuarat memilih wakil-wakil kawasan hanya dibenarkan bila keanggotaan mencapai ke angka 500 orang. Setiap kawasan mesti mempunyai sekurang-kurangnya 15 orang bagi melayakkan dilantik seorang wakil. Mesyuarat pemilihan mesti dibuat sebulan sebelum pemilihan atau Mesyuarat Agung, dan terhadap kepada memilih wakil sahaja.

Bagi mesyuarat agung, Lembaga Pengarah hendaklah memberi notis sekurang-kurangnya 14 hari untuk menetapkan tarikh, masa, tempat dan agenda mesyuarat. Notis hendaklah dikirim kepada ahli-ahli atau disiarkan di dalam akhbar-akhbar.

Mesyuarat hanya dapat dijalankan jika mencapai satu pertiga ahli yang hadir atau sekurang-kurangnya 10 orang. Jika selepas setengah jam kehadiran masih belum mencukupi maka, mesyuarat hendaklah dibatalkan dan hendaklah diadakan notis baru selama 7 hari sebelum mesyuarat kawasan diadakan. Jika masih gagal, mesyuarat itu dibatalkan dan ahli-ahli kawasan itu dianggap telah hilang hak perwakilan mereka.

Bagi mesyuarat agung pula kehadiran hendaklah tidak kurang daripada satu perempat daripada jumlah ahli atau sekurang-kurangnya 50 orang. Fungundian akan diadakan jika keputusan tidak dapat dicapai melalui perundingan. Hanya ahli-ahli yang menjelaskan sekurang-kurangnya satu unit saham pada atau sebelum 30hb. Jun tiap-tiap tahun terdahulu daripada tarikh mesyuarat agung adalah layak mendapatkan satu undi. Mesyuarat agung biasa ini hendaklah diadakan tidak lewat daripada 18 bulan daripada atau selepas tarikh ianya didaftarkan dan selepas itu setahun sekali dengan jarak tidak lebih daripada 15 bulan dari satu mesyuarat ke satu mesyuarat. Notis hendaklah diberikan dalam tempoh tidak kurang daripada 15 hari daripada tarikh yang ingin diadakan.

Mesyuarat agung luarbiasa juga boleh diadakan bila Lembaga Pengarah memikirkkan ia mustahak. Lembaga Pengarah hendaklah memanggil mesyuarat itu atas permintaan bersurat yang ditandatangani oleh sekurang-kurangnya satu perlima daripada wakil-wakil atau 30 orang wakil itu. Perkara yang hendak dibincangkan hendaklah dinyatakan di dalam permohonan mengadakan mesyuarat itu.

Organisasi Koperasi

Pengelolaan hal ehwal koperasi ini diserahkan

kepada Lembaga Pengarah yang mengandungi seramai 12 orang yang dipilih dalam mesyuarat agung tahunan.

Laporan Lembaga Pengarah 1988/89

Yang DiPertua Kehormat	: Y.B. En. Mohamad Abas ADUN Alor Pongsu, Perak
Pengerusi	: En. Bain Basar
Setiausaha	: En. Mohd Nor Mohamad
Bendahari	: Tuan Haji Othman Hj Marhusin
Ahli Lembaga Pengarah	: Tuan Haji Hassan Karim : Tuan Haji Abd Aziz Yunus : En. Abd Rani Debok : En. Moy Chee Chiang : En. M. Kandeegan : En. Ramli Jelani : En. Ahmad Darus : En. A . Ragayan : En. Sariman Motoh
Juru Odit Dalam	: En. R. Supamah : En. Osman Ismail
Juru Odit Luar	: Jabatan Pembangunan Koperasi Malaysia, Kuala Lumpur.

Sumber Kewangan

Koperasi ini mendapat sumber kewangan daripada beberapa cara, iaitu :

- 1- Bayaran masuk daripada ahli-ahli yang baru.
- 2- Saham-saham - satu unit saham yang diterbitkan ber-harga \$10.00. Tiap-tiap ahli diminta menambah saham-saham mereka dengan membayar harga saham secara ber-ansur-ansur pada tiap-tiap bulan.
- 3- Wang-wang pertaruhan daripada ahli-ahli dan bukan ahli. Koperasi boleh menerima wang tersebut dengan syarat -syarat yang ditetapkan oleh Lembaga Pengarah.
- 4- Pinjaman-pinjaman. Koperasi boleh meminjam wang dengan membayar faedah yang tidak lebih daripada pasaran daripada ahli-ahli dan bukan ahli untuk diperniagakan.
- 5- Kumpulan wang Cadang Berkanun . Semua atau sebahagian daripada kumpulan wang itu boleh diperniagakan bagi sesuatu tujuan tertentu dengan persetujuan pendaftar.

Kedudukan Kewangan Koperasi

Kedudukan kewangan koperasi pada tahun 1986 dan 1987 ditunjukkan dalam jadual 4.3

Jadual 4.3

Perkara	1986		1987	
	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar
	\$	\$	\$	\$
Faedah Simpanan di Bank Rakyat	282.00		292.51	
Faedah Pertaruhan Tetap di Bank Rakyat	328.00		232.09	
Sewa Permit Teksi	660.00		720.00	
Kutipan Pondok	2764.00		1812.00	
Sewa Tempat Niaga	-		444.00	
Bayaran Masuk	6.00		15.00	
Pelbagai Pendapatan	15.00		-	
Bayaran Audit Ketua Pendaftar		100.00		100.00
Alattulis		47.00		51.05
Tambang Dan Perjalanan		10.00		102.00
Kos Mesyuarat Lembaga		69.00		79.85
Kos Mesyuarat Agung		-		165.55
Elaun Ahli Lembaga		185.00		195.00
Elaun Kehadiran Mesyuarat		-		200.00
Belanja Pos		12.00		24.55
Bayaran Letrik		48.00		47.04
Derma		80.00		111.00
Upah Taip		30.00		25.00
Papan Tanda		80.00		-
Belanja Kursus		-		96.00
Pelbagai Perbelanjaan		65.00		32.90
Susutnilai atas Harta tetap		619.00		883.39
Jumlah	4055.00	1345.00	3515.60	2116.33
Baki	2710.00		1399.27	

Sumber:

Ulasan Ketua Pendaftar Dan Penyata Kewangan, Jabatan Pembangunan Koperasi, Kementerian Pembangunan Negara Dan Luar Bandar, 1988

Berdasarkan jadual 4.3, pendapatan pada tahun 1987 telah jatuh sebanyak \$540 menjadi \$3515.60 jika dibandingkan dengan pendapatan dalam tahun 1986. Kejatuhan ini secara kasar disebabkan kejatuhan di dalam kutipan pondok teksi iaitu kekurangan sebanyak \$952 berbanding dengan tahun 1986. Begitu juga dari segi pendapatan melalui faedah simpanan tetap di Bank Rakyat yang berkurangan sebanyak \$95.91. Walaupun dalam lain-lain pendapatan bertambah tetapi jumlah pertambahannya tidak setanding dengan kejatuhan dalam kedua-dua punca tadi.

Perbelanjaan pada tahun 1987 telah meningkat sebanyak \$771.33 berbanding perbelanjaan tahun 1986. Hampir keseluruhan perbelanjaan telah meningkat dan telah ada bentuk perbelanjaan baru dalam tahun 1987 seperti elaun mesyuarat, belanja mesyuarat agung dan belanja kursus. Walaupun ada bentuk perbelanjaan yang ditiadakan dalam tahun 1987 namun perbelanjaan tidak dapat dikurangkan kerana kadar kenaikan yang besar dalam kebanyakan bentuk perbelanjaan. Ini dapat dilihat di dalam bentuk tambang dan belanja perjalanan yang bertambah sebanyak \$92 berbanding \$10 pada tahun 1986.

Berdasarkan kepada pendapatan yang kurang dan perbelanjaan yang besar, maka keuntungan pada tahun 1987 telah jatuh sebanyak \$1320.73 berbanding dengan tahun 1986.

Keahlian

Koperasi ini terbuka kepada semua kaum tetapi tertakluk kepada syarat-syarat yang ditetapkan dalam undang-undang tubuhnya. Jadual 4.4 menunjukkan jumlah keahlian dalam tahun 1987 dan 1988.

Jadual 4.4

Bangsa	Bilangan			
	1987	%	1988	%
Melayu	102	78.46	107	78.68
Cina	4	3.08	4	2.94
India	24	18.46	25	18.38
Jumlah	130	100.00	136	100.00

Berdasarkan kepada jadual 4.4, orang Melayu paling ramai menjadi ahli dalam koperasi ini yang melibatkan sebanyak 78.46 % daripada keseluruhan keahlian dalam tahun 1987. Pada tahun 1988 keahliannya bertambah sebanyak 0.22 % menjadi 78.68 %. Keahlian Cina pula pada tahun 1987 ialah sebanyak 3.08 %. Walaupun bilangannya sama dalam tahun 1988 tetapi peratusannya jatuh kepada 2.94 %. Kaum India pula pada 1987 menyumbangkan keahlian sebanyak 18.46 % berbanding tahun 1988 18.38 %. Walaupun demikian bilangan keahliannya

bertambah seorang pada tahun 1988.

Secara keseluruhannya orang Melayu menguasai koperasi ini di mana jika dibandingkan antara tahun 1987 dan 1988, bilangan keahlian Melayu telah bertambah 5 orang dalam tahun 1988. Cina masih kekal dengan jumlah 4 orang manakala India telah bertambah seorang.

Pecahan Pelaburan Saham Mengikut Bangsa

Jadual 4.5 akan menunjukkan pecahan saham dan nilainya yang dimiliki oleh ahli-ahli mengikut bangsa dalam tahun 1988

Jadual 4.5

Bangsa	Nilai saham (\$)	%
Melayu	3375.00	79.69
Cina	338.00	7.98
India	522.00	12.33
Jumlah	4235.00	100.00

Jadual di atas menunjukkan nilai saham ahli-ahli Melayu adalah sebanyak 79.69 % daripada jumlah keseluruhan yang bernilai \$4235 .Bagi orang Cina pula nilai

sahamnya merangkumi 7.98 % dan orang India sebanyak 12.33%. Walaupun dari segi peratusan keseluruhannya orang Melayu merupakan pemegang saham yang terbesar, namun dari segi purata pegangan individu, orang Melayu adalah lebih kecil nilainya jika dibandingkan dengan orang Cina. Orang Cina merupakan pemegang saham purata yang terbesar sekali dan orang India adalah pemegang individu yang terkecil sekali. Dari segi peratusan purata pegangan individu orang Melayu, hanya mempunyai nilai saham \$31.54 bagi setiap orang, manakala orang India pula hanya \$20.88 setiap orang dan orang Cina sebanyak \$84.50 setiap orang.

Kalangan Pemandu Yang Tidak Menjadi Ahli

Walaupun di dalam kelompok ini terdapat dua organisasi yang berkaitan dengan pemandu teksi, tetapi masih ada juga pemandu yang tidak menyertainya. Dalam kajian ini, didapati seramai lapan responden yang tidak menyertai mana-mana organisasi kerana mereka tidak mahu terikat dengan sesiapa, iaitu bebas dalam melakukan pekerjaan ataupun bebas daripada urusan yang bersangkutan dengan persatuan. Ada juga yang menyatakan mereka rasa tidak memerlukan persatuan kerana hanya menjalankan pekerjaan ini bagi jarak atau kawasan yang dekat sahaja dan juga ada yang hanya menjalankannya sebagai kerja separuh masa sahaja. Ada

juga responden yang menjadikan cara pentadbiran sebagai sebab tidak mahu menyertainya. Mereka amat tidak puashati dengan aktiviti dan corak pengurusan yang dijalankan dalam kedua-dua organisasi. Alasan tidak berminat juga merupakan sebab responden tidak menyertai organisasi di dalam kelompok pemandu teksi di daerah Krian ini.

University of Malaya

Nota Kaki

- 1- Temubual dan Penerangan oleh Encik Shahidan Namat,
Pengerusi Persatuan Kebajikan Pemandu-pemandu
Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian, Parit Buntar pada
Tarikh 12hb. Mei 1990.

- 2- Temubual Dan Penerangan oleh Encik Mohd Nor Mohamad,
Petiausaha Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian
Daerah Krian Berhad, Bagan Serai, Bertarikh 3hb. Jun
1990.

Masalah-Masalah Pemandu

Dalam apa juga bidang atau pekerjaan tidak ada jalan mudah ke arah mencapai kejayaan dan kesenangan. Kehidupan pemandu teksi juga tidak terlepas daripada masalah-masalah yang wujud dari pelbagai sudut. Dalam kajian ini, masalah dilihat dari segi persaingan dengan lain-lain perkhidmatan pengangkutan, masalah teksi sapu, masalah penguatkuasaan, kemalangan, masalah dengan pemandu lain, geografi dan masalah dengan penumpang.

Di Daerah Krian Terdapat pelbagai per - khidmatan pengangkutan yang bersaing sesama sendiri, termasuklah teksi. Penduduk di daerah ini mempunyai alternatif untuk menggunakan pengangkutan awam. Di sini terdapat perkhidmatan keretapi biasa, ekspres dan railbus. Melalui perkhidmatan ini pengguna dapat ke destinasi mereka seperti ke utara hingga ke Butterworth, ke selatan melalui Bagan Serai, Parit Buntar seperti ke Taiping, Ipoh dan sebagainya. Tambangnya juga murah berbanding dengan lain-lain per - khidmatan khasnya teksi.

Selain itu di Daerah Krian juga terdapat bas-bas ekspres dan bas berhenti-henti. Bas ekspres yang terdapat di sini menyediakan perkhidmatan antara

Parit Buntar ke Butterworth, Parit Buntar ke Ipoh, Parit Buntar ke Kuala Lumpur, Bagan Serai ke Butterworth, Bagan Serai ke Ipoh, Bagan Serai ke Taiping dan Bagan Serai ke Singapura. Di Parit Buntar terdapat Syarikat Bumuwira Sdn.Bhd. dan Sam Lian Omnibus Sdn.Bhd. yang menjalankan perkhidmatan dari Parit Buntar ke Butterworth dan Syarikat S.P.S. yang menjalankan perkhidmatan ke Ipoh. Di Bagan Serai terdapat bas dari Syarikat-syarikat Usahabaru, Hosni Ekspres, Ekspres Nasional dan S.P.T Ekspres.

Perkhidmatan bas berhenti-berhenti pula merangkumi hampir keseluruhan laluannya sama dengan laluan teksi. Terdapat satu syarikat iaitu Syarikat The Red Omnibus Sdn. Bhd. yang menjalankan perkhidmatan di laluan di daerah Krian, sehingga ke bandar Taiping. Persaingan dengan bas ini sangat ketara terutamanya di waktu lewat pagi dan malam. Pada awal pagi dan petang, khasnya pada hari bekerja teksi-teksi mudah mendapat penumpang terutamanya untuk perjalanan jarak dekat. Namun di malam hari tidak ramai yang menggunakan perkhidmatan ini dan pengguna lebih suka menggunakan perkhidmatan bas kerana tambang yang murah sedikit. Teksi menjadi penting pada hari minggu atau kelepasan am dan hari-hari tertentu seperti hari pasar malam, adanya program-program tertentu di bandar, menjelang hari perayaan atau musim perayaan dan cuti sekolah. Waktu begini penumpang-penumpang agak mudah didapati.

Dalam kajian ini, responden telah dikemukakan dengan soalan-soalan mengenai pendapatn mereka. Rata-rata menyatakan pendapatn mereka terjejas akibat persaingan dengan perkhidmatan bas tersebut. 75 % responden menyatakan pendapatn mereka terjejas manakala 25 % lagi tidak terjejas pendapatn mereka.

Teksi Sapu

Selain daripada perkhidmatan bas dan keretapi terdapat juga kegiatan teksi sapu (haram) atau di daerah ini lebih dikenali sebagai 'prebet sapu'. Kegiatan ini memang wujud dan ini diakui oleh Timbalan Ketua Polis Daerah Krian. Namun tidaklah dapat dipastikan jumlahnya dan agak sukar membasminya. Teksi sapu ini terhad aktivitinya di dalam laluan tertentu sahaja. Contohnya laluan antara Parit Buntar dengan Titi Serong hingga ke Tanjong Piandang dan antara Bagan Serai dengan Alor Pongsu. Namun kegiatan ini menjadi lebih aktif pada waktu tengah malam dan kemuncaknya bila waktu subuh di mana kegiatannya tertumpu di stesyen-stesyen keretapi Bagan Serai dan Parit Buntar. Kenderaan yang digunakan tidak terhad kepada kereta sahaja tetapi juga van-van turut digunakan.

Bagi pemandu-pemandu teksi di Daerah Krian, kegiatan teksi sapu sebenarnya tidak mendatangkan masalah kepada mereka, terutamanya dari segi pendapatan, kerana teksi-teksi sapu ini memainkan peranan yang penting dalam perkhidmatan teksi. Biasanya ada teksi-teksi sapu yang bawa penumpang ke perhentian teksi daripada kawasan pendalaman. Jadi di sini teksi sapu dilihat sebagai penyambung kepada pemandu-pemandu teksi. Bagi penumpang, teksi sapu agak mudah kerana mereka sanggup pergi ke kawasan pendalaman dan jalan-jalan yang dilalui agak buruk berbanding dengan teksi yang agak keberatan ke sana. Hal ini turut diakui oleh Timbalan Ketua Polis Daerah Krian dan pembasmian itu adalah tidak adil sekali dan ia dilihat sebagai keperluan selagi tidak mendatangkan masalah kepada masyarakat. Kajian ini telah mengemukakan masalah ini kepada responden dan 80 % menyatakan pendapatan mereka tidak terjejas akibat kegiatan teksi sapu ini.

Masalah Mencuri Penumpang

Huraian sebelumnya menyatakan mengenai masalah yang berlaku diluar kelompok pemandu teksi, tetapi di dalam kelompok pemandu teksi sendiri wujudnya masalah,

terutamanya masalah mencuri penumpang.

Mencuri penumpang ialah kegiatan yang dilakukan oleh pemandu yang mengambil penumpang yang bukan di dalam kawasan di mana ia dibenarkan beroperasi. 36 % daripada 25 responden menyatakan berlakunya kegiatan ini. Kegiatan ini turut diakui wujud oleh Encik Shahidan Namat selaku Pengerusi Persatuan Aebajikan Am pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian dan Encik Mohd Nor selaku Setiausaha Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Berhad .

Kegiatan ini berlaku terutamanya di Bandar Taiping, di mana pemandu-pemandu teksi daripada Batu Kurau telah mengambil penumpang-penumpang yang hendak ke Daerah Krian. Sepatutnya penumpang-penumpang itu hendaklah diberikan kepada pemandu-pemandu dari Daerah Krian, mengikut bandar tertentu dari mana ia datang. Hal ini telah menyebabkan berlakunya pergeseran antara pemandu -pemandu teksi Daerah Krian dengan pemandu teksi Batu Kurau sehingga pemandu-pemandu teksi dari Batu Kurau tidak dibenarkan datang ke Parit Buntar dan Bagan Serai. Kalau datangpun mereka tidak akan diberikan kemudahan seperti meletak teksi di perhentian dan tidak akan diberikan penumpang untuk dibawa ke Batu Kurau.

Tindakan - Tindakan Pemandu

Berhubung dengan masalah itu,terutamanya jalan penyelesaian secara baik cuba dilahirkan untuk mengatasinya. Terdapat saluran-saluran yang dapat digunakan bagi mengatasi masalah itu. Jadual 5.1 menunjukkan saluran-saluran yang digunakan oleh responden dalam menghadapi masalah ini.

Jadual 5.1

Tindakan Pemandu	Bil.	%
Merujuk Kepada Pihak Berkuasa	-	-
Merujuk Kepada Persatuan	10	40
Tiada Tindakan Dibuat	11	44
Tidak Memberi Maklumat	4	16
Jumlah	25	100

Berdasarkan jadual 5.1 didapati kebanyakan responden tidak mengambil sebarang tindakan iaitu sebanyak 44 % , 40 % merujuk kepada persatuan , tidak ada yang merujuk kepada pihak berkuasa dan 16 % pula tidak memberikan sebarang maklumat yang berkaitan dengan hal ini.

Masalah Tindakan Pihak Berkuasa

Selain daripada masalah-masalah yang dinyatakan diatas, masalah dengan pihak berkuasa juga turut wujud di dalam kegiatan pemandu teksi. Walaupun tindakan penguatkuasaan itu penting dalam menjaga keselamatan, keselesaan dan kelancaran perkhidmatan kepada masyarakat, namun ia turut memberi masalah kepada pemandu-pemandu teksi.

1. Masalah Saman/Tindakan Undang-Undang

Dalam kajian ini seramai 8 orang responden atau 32 % menyatakan mereka pernah disaman. Di antaranya pernah disaman dua kali. Kesalahan-kesalahan yang dinyatakan oleh responden ialah memandu laju, memotong di dua garisan putih, berhenti di tepi dua garisan putih, membuat pusingan 'U' di kawasan larangan, tidak memakai talipinggang keledar dan tidak memakai lensana memandu.

Jadual 5.2 menunjukkan jumlah kompaun yang dikenakan ke atas pemandu-pemandu teksi bagi tahun 1988, 1989, 1990 (setakat April)

Jadual 5.2

Bulan	Jumlah Kompaun		
	1988	1989	1990
	\$	\$	\$
Januari	230	240	700
Februari	300	540	550
Mac	400	200	600
April	630	650	350
Mei	650	300	-
Jun	540	700	-
Julai	450	450	-
Ogos	270	160	-
September	540	680	-
Oktober	660	950	-
November	530	250	-
Disember	550	650	-
Jumlah	5750	5770	2200

Sumber:

Rekod Tindakan Penguatkuasaan Jabatan Polis Di Raja
Malaysia, Daerah Krian, Bagan Serai Perak, 1990

Berdasarkan jadual di atas di dapati telah berlaku peningkatan di dalam jumlah kompaun yang dikenakan. Pada tahun 1988 jumlah kompaun adalah \$5750 dengan

jumlah kes sebanyak 30. Pada tahun 1989 jumlah kes sebanyak 35 dengan kutipan kompaun sebanyak \$5770 dan dalam tahun 1990 sehingga April, kompaun yang dikutip adalah sebanyak \$2200 dengan hanya 5 kes. Berdasarkan jadual itu juga didapati bulan April hingga Jun paling banyak kesalahan yang dilakukan. Kemudian pada penghujung tahun di antara September hingga Disember pada tahun 1988 dan 1989 jumlah kesalahan bertambah jika dilihat dengan jumlah kompaun yang dikenakan. Namun dalam tahun 1990, penguatkuasaan telah diperketatkan dan kompaun telah dinaikkan sehingga jumlahnya telah bertambah dengan ketara sekali.

2. Masalah Mendapatkan Kelulusan Dan Rasuah

Bagi kenderaan pengangkutan ia hendaklah diperiksa di Jabatan Pengangkutan Jalan setiap enam bulan sekali bagi menjamin agar ia selamat. Syarat itu mesti dipatuhi bagi memelihara cukai jalan. Bagi pemandu-pemandu teksi di Daerah Krian, masalah ini dihadapi terutamanya oleh pemandu-pemandu yang mempunyai kenderaan yang lama. Dalam kajian ini, umur kenderaan yang termuda ialah 5 tahun dan yang tertua ialah 15 tahun iaitu jenis Morris. Seramai 36 % responden menyatakan mereka mengalami kesukaran di dalam mendapatkan kelulusan pihak JPJ. Di antara puncanya ialah kenderaan yang sudah tua, asap yang berlebihan dan

berlaku kerosakan pada bahagian badan kenderaan. Kesukaran mendapatkan kelulusan memaksa pemandu membaiki semula kenderaan itu. Perkara ini meyakinkan pemandu yang terpaksa mengeluarkan wang untuk membaiki kenderaan dan ini menyebabkan kenaikan kos pengendalian. Akibat keadaan itu telah wujud satu perkara buruk terjadi, di mana pemandu yang bermasalah itu akan diminta memberi wang sogokan agar mudah mendapatkan kelulusan. Tindakan ini dilakukan oleh orang tengah yang akan berhubung antara kedua-dua pihak iaitu pemandu dan pihak berkuasa. Hal ini telah diskui oleh Encik Shahidan Namat. Beliau menyatakan ada menerima aduan dan rungutan daripada pemandu mengenai masalah meminta wang sogokan itu.

Dalam kajian ini sebanyak 16 % responden menyatakan mereka pernah diminta memberikan wang sogokan sebagai jalan mudah untuk mendapatkan kelulusan. Di pihak pemandu sendiri, apabila telah mengagak mereka tentunya sukar mendapatkan kelulusan, mereka akan mengambil beberapa tindakan yang menyeleweng. Ada yang menggunakan peralatan kenderaan yang disewa semata-mata untuk diperiksa dan akan menggunakan peralatan lama apabila telah mendapat kelulusan daripada pihak berkuasa. Walaupun tidak dapat dibuktikan, tetapi kalau dilihat keadaan sesetengah teksi yang uzur tetapi berjaya mendapat kelulusan, kemungkinan itu tetap ada.

Masalah Kemalangan Jalanraya

Kemalangan jalaraya adalah satu bencana yang menyebabkan kematian dan kerugian hartabenda dan wang wang.¹⁴ Kajian ini turut meninjau masalah kemalangan jalanraya di kalangan pemandu teksi. Jadual 5.3 menunjukkan jumlah kemalangan teksi dan jumlah teksi yang terbabit.

Jadual 5.3

Bulan	Jumlah Kemalangan			Jumlah Teksi		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Januari	1	2	2	2	2	2
Februari	3	4	1	4	5	1
Mac	3	2	-	3	2	-
April	4	3	3	4	4	3
Mei	3	3	-	3	3	-
Jun	2	1	-	2	1	-
Julai	1	3	-	1	3	-
Ogos	2	2	-	2	2	-
September	2	3	-	2	3	-
Oktober	1	1	-	1	1	-
November	3	4	-	3	4	-
Disember	1	2	-	1	2	-
Jumlah	26	30	6	27	32	6

Sumber:

Rekod Kemalangan Jalanraya Daerah Krian, Ibu Pejabat Polis Daerah Krian, Bagan Serai, Perak 1990.

Jadual 5.3 menunjukkan peningkatan jumlah kemalangan jalanraya di antara tahun 1988 dengan tahun 1989 sebanyak 15.3 % atau 30 kes . Kes Yang paling banyak berlaku antara bulan Februari hingga Mei bagi tahun 1988 dan 1989. Purata kes bagi empat bulan tersebut ialah sebanyak tiga kes.

Bagi jumlah teksi yang terbabit pula di dapati pada bulan Januari 1988, Februari 1988 dan Februari 1989 terdapat dua buah teksi yang terbabit di dalam satu kemalangan. Pertambahan jumlah teksi yang terlibat bertambah lebih satu berbanding dengan pertambahan kes kemalangan teksi.

Walaupun terdapatnya kes-kes kemalangan, tetapi semuanya hanya melibatkan kemalangan kecil dan membawa kecederaan ringan sahaja. Pada tahun 1988 terdapat sepuluh orang yang terlibat di dalam kemalangan mendapat cedera ringan. Bagi tahun 1989 pula seramai sembilan orang yang mendapat cedera ringan dan sehingga April 1990 terdapat hanya seorang yang cedera ringan akibat daripada kemalangan teksi.

Masalah Dengan Penumpang

Pemandu-pemandu taksi juga tidak lari daripada menghadapi masalah dengan penumpang. Kebanyakan penumpang merasakan mereka boleh mengarahkan pemandu kerana mereka adalah pengguna perkhidmatan ini. Dari kajian yang dibuat sebanyak 28 % responden menyatakan mereka menghadapi masalah dengan penumpang. Di antara masalah-masalah yang dihadapi oleh pemandu ialah penumpang yang meminta dihantar hingga ke destinasi yang dimahunya, walaupun keadaan permukaan jalan yang buruk dan akan mendatangkan kerosakan kepada kenderaan.

Ada juga penumpang yang membayar tambang dengan wang bernilai besar bagi membayar tambang yang bernilai sangat kecil. Ini tentunya mengganggu kelancaran perjalanan penumpang itu turun di kawasan yang sibuk dan banyak kenderaan. Umpamanya untuk tambang yang bernilai 50 sen dibayar dengan wang \$ 10. Keadaan ini tentunya menyusahkan pemandu.

Pemandu juga menghadapi masalah penumpang yang menunggu untuk menggunakan taksi telah lari dan menggunakan perkhidmatan lain. Mereka bertindak demikian kerana terlalu lama menunggu bagi menggunakan perkhidmatan taksi. Ia mendatangkan masalah, sedang pemandu terpaksa

mencukupkan bilangan penumpang menjadi empat orang bagi sekali perjalanan.

Masalah Geografi

Pemandu-pemandu juga menghadapi masalah keadaan jalanraya yang tidak baik, berlubang-lubang dan tidak rata. Keadaan ini menyebabkan pemandu-pemandu keberatan untuk melalui laluan itu walaupun peluang untuk mendapatkan penumpang agak mudah. Pemandu keberatan melaluinya kerana jalan yang sebegitu akan memudahkan kerosakan pada kenderaan dan akan menyebabkan kerugian jika mereka menjalankan perkhidmatan di situ. Jalan-jalan yang rosak terdapat di antara Simpang Tiga hingga ke Tanjong Piandang, Bagan Serai ke Alor Pongsu, Bukit Merah dan sepanjang hingga ke Selama Perak.

Dengan adanya pelbagai masalah telah menjadikan perkhidmatan ini sungguh mencabar. Sesungguhnya halangan itu tidak menjadi alasan pemandu untuk berundur daripada profesion ini. Ia juga tidak dijadikan sebab oleh pemandu-pemandu untuk menaikkan tambang atau apa jua yang bersangkutan dengan perkhidmatan ini.

BAB 6

Sikap Pemandu Dan Mutu Perkhidmatan

Sikap pemandu juga turut diberikan penekanan dalam kajian ini untuk melihat sejauhmanakah pemandu yang menjalankan perkhidmatan ini mempunyai ciri-ciri yang perlu dan sepatutnya ada pada mereka.

Dalam meneliti sikap pemandu terutamanya dalam hal penjagaan beberapa tindakan telah diambil oleh pemandu terhadap kenderaan mereka dengan mengambil beberapa langkah awal sebelum memulakan perkhidmatan ini. Jadual 6.1 menunjukkan langkah-langkah yang diambil sebelum memulakan pekerjaan mereka.

Jadual 6.1

Langkah Yang Diambil	Bil.Responden	%
Membersihkan Kenderaan	16	64
Memeriksa Enjin	17	68
Pastikan Ia Selamat	12	48
Tiada Sebarang Tindakan	-	-

Jadual 6.1 menunjukkan 64 % daripada responden membersihkan kenderaan mereka sebelum memulakan perkhidmatan ini. 68 % memulakan perkhidmatan dengan memeriksa enjin kenderaan. Selain itu 48 % pula menyatakan mereka memastikan kenderaan itu selamat untuk digunakan di jalanraya dengan memeriksa tayar, brek dan lampu isyarat berfungsi dengan baik. Berdasarkan jadual ini didapati masih terlalu ramai pemandu yang tidak mengambil tindakan-tindakan yang dinyatakan iaitu lebih daripada 30 %.

Sejauhmanakah tindakan itu dititikberatkan dapat dilihat daripada jadual 6.2. Jadual ini menunjukkan kekerapan tindakan di atas dilakukan oleh pemandu.

Jadual 6.2

Kekerapan	Bil. Responden	%
Tiap-tiap Hari	12	54.5
Seminggu Sekali	2	9.1
Tidak Tentu	7	31.8
Jarang	1	4.6
Jumlah	22	100.00

Berdasarkan jadual 6.2 di atas terdapat hanya 88 % yang memberikan jawapan. 54.5 % melakukannya setiap hari,

9.1 % responden menyatakan kekerapan tindakan diambil ialah sekali dalam seminggu. Selain itu bagi yang tidak tentu kekerapannya ialah sebanyak 31.8 %. Bagi yang jarang melakukannya ialah sebanyak 4.6 % .Keseluruhannya hampir separuh responden tidak melakukan tindakan penjagaan teksi setiap hari.

Kekerapan Servis

Salah satu bidang penjagaan kenderaan ialah tindakan membaikpulih atau servis kenderaan yang digunakan sebagai teksi. Penjagaan kenderaan ini penting agar ianya selamat dan tidak mendatangkan masalah kepada masyarakat dan alam sekeliling.

Jadual 6.3 menunjukkan kekerapan kenderaan diservis oleh pemandu dalam masa sebulan.

Jadual 6.3

Kekerapan	Bil. Responden	%
Satu Kali	3	14.3
Dua Kali	10	47.6
Tiga Kali	5	23.8
Empat Kali	3	14.3
Jumlah	21	100.00

Jadual 6.3 menunjukkan terdapat hanya 84 % yang memberikan maklumat. 14.3 % berbuat demikian sekurang-kurangnya sekali dalam masa sebulan. Kekerapan servis yang paling banyak dikalangan responden ialah dua kali iaitu sebanyak 47.6 % . Bagi tiga kali servis sebanyak 23.8 % dan empat kali servis pula sebanyak 14.3 %.

Dalam usaha membaikpulih kenderaan , pemandu terpaksa mengeluarkan belanja yang besar untuk tujuan tersebut. Bagi pemandu yang menyewa kenderaan kos itu ditanggung oleh mereka dan bukannya oleh pemilik. Pecahan kos yang ditanggung oleh pemandu ditunjukkan dalam jadual 6.4.

Jadual 6.4

Kos (\$)	Bil. Responden	%
50 - 99	13	61.3
100 - 149	4	18.9
150 - 199	3	14.1
200 Ke atas	1	4.7
Jumlah	21	100.00

Berdasarkan jadual 6.4 di dapati jumlah kos yang paling banyak dikeluarkan oleh responden ialah \$ 50 hingga \$ 99 iaitu sebanyak 61.3 % .Bagi kos \$100 hingga \$149 terdapat sebanyak 18.9 % responden. 14.1 % pula mengeluarkan belanja sebanyak \$150 hingga \$199. Hanya 4.7 % sahaja yang mengeluarkan belanja sebanyak \$ 200 ke atas.Purata kos yang digunakan oleh pemandu ialah sebanyak \$ 104.

Pakaian Dan Tuturkata

Keterampilan pemandu menjadi perhatian masyarakat terutamanya ketika menjalankan pekerjaan memandu teksi.Perhatian kepada cara berpakaian dan tuturkata menjadi ukuran personaliti kepada pemandu-pemandu.Dalam Kajian ini,hampir 99 % daripada pemandu bersetuju bahawa pemandu seharusnya berpakaian kemas.Pengkaji juga mendapatkan maklumat penumpang-penumpang dalam hal ini . Hasilnya penumpang-penumpang telah memberi pandangan mereka terhadap pakaian pemandu.

Sebanyak 43.3 % responden menyatakan bahawa pemandu-pemandu teksi sentiasa berpakaian kemas. 26.64 % pula menyatakan pakaian pemandu teksi tidak kemas seperti dibiarkan keluar dan tidak dikenakan butang; Tidak ada responden yang menyatakan terdapatnya pemandu yang berpakaian tidak terurus atau selekeh.

Dari segi tuturkata 50 % penumpang menyatakan pemandu bertuturkata dalam nada yang lembut dan sopan. 33.3 % lagi menyatakan pemandu bersikap pendiam dan tidak suka bercakap dengan penumpang. Hanya 3.33 % menyatakan pemandu mempunyai tuturkata yang kasar dan tidak sopan terhadap penumpang. 13.32 % tidak memberikan sebarang jawapan.

Sikap Pemandu Di Jalanraya

Melakukan profesion sebagai pemandu teksi memaksa pemandu menghabiskan banyak masa di atas jalanraya. Dalam soal selidik dengan pemandu didapati kedapatan pemandu yang pernah disaman atas kesalahan lalulintas seperti memandu laju, membuat pusingan 'U' di kawasan larangan, memotong di dua garisan putih dan sebagainya. Selain daripada maklumat daripada pemandu yang diakui kebenarannya oleh Timbalan Ketua Polis Daerah Krian, Pengkaji juga mendapatkan maklumat melalui soal selidik dengan penumpang. Segala maklumat yang diberikan oleh responden adalah berdasarkan pengamatan mereka semasa menggunakan perkhidmatan ini. Jadual 6.5 menunjukkan sikap pemandu di jalanraya dari kacamata penumpang.

Jadual 6.5

Sikap Di Jalanraya	Bil.Responden	%
Memaki Pengguna Lain	8	26.64
Memotong Dengan Sesuka Hati	4	13.32
Merokok Ketika Memandu	15	50.00
Memandu Dengan Sebelah Tangan	16	53.33
Tidak Sabar Dan Gopoh	9	29.97
Memandu Laju	17	56.66

Jadual 6.5 menunjukkan paling ramai penumpang menyatakan sikap pemandu dalam kategori merokok ketika memandu , memandu dengan sebelah tangan dan memandu laju. 50 % menyatakan pemandu merokok ketika memandu. Sikap memandu dengan sebelah tangan pula dinyatakan oleh 53.3 % daripada jumlah responden. Sebanyak 56.6 % pula menyatakan pemandu-pemandu memandu dengan laju. Bagi sikap-sikap buruk yang lain seperti jadual di atas , 26.64 % menyatakan pemandu-pemandu memaki hamun pengguna -pengguna lain ketika di jalanraya. 13.32 % responden pula menyatakan pemandu memotong dengan sesuka hati ketika memandu di jalan raya. Selain itu seramai 29.97 % menyatakan pemandu ber - sikap gopoh dan tidak sabar dan memandu dalam keadaan bahaya.

Sikap-sikap di atas merupakan sebahagian daripada punca kemalangan yang berpunca daripada kecuaiannya pemandu sendiri. Selain itu tindakan itu juga membahayakan penumpang dan mengakibatkan ketidakelesaian di kalangan penumpang dan pengguna-pengguna jalanraya yang lain.

Hubungan Antara Pemandu - Pemandu

Penglibatan pemandu dalam profesion ini walaupun pada asasnya atas daya usaha sendiri, tetapi memerlukan interaksi di antara mereka. Interaksi di antara pemandu dilihat secara pemerhatian ke atas pemandu -pemandu di perhentian-perhentian teksi di Parit Buntar dan Bagan Serai.

Hasil daripada pemerhatian itu, pengkaji membahagikan pemandu kepada dua kelompok iaitu, kelompok pemandu berorganisasi dan yang tidak menyertai organisasi. Bagi pemandu yang menyertai organisasi hubungan mereka agak rapat. Hubungan yang rapat ini mungkin kerana sikap atau perasaan kekitaan sebagai ahli persatuan dan rakan di dalam pekerjaan yang sama. Dalam kelompok ini, terdapat satu kesepakatan di mana setiap pemandu akan menuruti jadual perjalanan yang diselenggarakan oleh attenden perhentian.

Hubungan ini tidak terbatas kepada satu kaum sahaja tetapi melibatkan semua kaum dan tidak ada pemisah dalam hubungan itu sama ada dari segi butir-butir perbualan , bentuk perhubungan dan tindakan - tindakan di kalangan pemandu. Selalunya bahan perbualan di kalangan mereka berkisar kepada isu-isu semasa sama ada politik, ekonomi , sosial dan sukan. Keadaan ini sesungguhnya menunjukkan bahawa pemandu teksi hari ini berpandangan jauh dan mampu memberikan sumbangan yang besar kepada pembangunan masyarakat. Ringkasnya hubungan di dalam kelompok ini akrab dan berlaku di dalam suasana yang harmoni.

Bagi kelompok pemandu yang tidak menyertai persatuan atau koperasi, walaupun mereka mempunyai tempat khas untuk berinteraksi kebanyakannya kurang berhubung dengan pemandu lain. Interaksi terhadap rakan yang rapat sahaja. Mereka terpaksa mencari penumpang sendiri dan tidak mempunyai jadual tertentu. Oleh itu wujud persaingan sesama sendiri dalam mendapatkan penumpang kecuali bagi teksi yang jalankan perkhidmatan jarak jauh.

Selain itu pengkaji juga melihat hubungan di antara pemandu berorganisasi dengan pemandu yang tidak berorganisasi. Hubungan di antara mereka ternyata tidak akrab. Terdapat pemisahan tempat letak kenderaan.

Kenderaan-kenderaan bagi pemandu yang tidak berorganisasi dilarang menggunakan kemudahan tempat letak kereta pemandu berorganisasi. Masalah ini amat ketara di kalangan pemandu pemandu teksi tidak berorganisasi di Bagan Serai. Mereka tidak mempunyai tempat letak kenderaan dan hanya meletakkannya di tepi-tepi jalan. Keadaan ini memburukkan hubungan di antara pemandu-pemandu berkenaan. Pada pandangan pengkaji keadaan sebegini tidak seharusnya terjadi terutamanya bagi menjalankan perkhidmatan yang baik, mewujudkan kesepa~~g~~uan suara dan tenaga perlu diutamakan agar kepentingan pemandu terjaga. Jika wujud perpecahan sebegini dan hubungan yang tidak mesra agak sukar untuk mewujudkan sebuah organisasi yang kukuh dari segi kewangan, tenaga dan idea yang bernas bagi pembangunan organisasi dan seterusnya kemajuan pemandu.

Mutu Perkhidmatan

Kajian ini juga meninjau mutu perkhidmatan teksi di daerah ini. Penilaian ke atas mutu perkhidmatan di buat berdasarkan beberapa kriteria yang dikemukakan kepada penumpang-penumpang. Selain itu pengkaji juga turut menilai mutu perkhidmatan ini dengan menaiki teksi-teksi untuk mendapatkan gambaran sebenar tentang perkhidmatan ini.

Tambang

Tambang merupakan bayaran yang dikenakan ke atas pengguna-pengguna perkhidmatan teksi. Tambang seharusnya berpatutan dengan mutu perkhidmatan yang ditawarkan kepada pengguna. 66.6 % daripada responden menyatakan tambang yang dikenakan terhadap pengguna perkhidmatan teksi adalah berpatutan dan masih di peringkat yang rendah jika dibandingkan dengan tambang pengangkutan yang lain. 16.7 % pula menyatakan tambang itu tidak berpatutan dan tinggi. Baki sebanyak 16.7 % lagi tidak menyatakan jawapan.

Bayaran tambang teksi walaupun lebih daripada tambang bas, namun tidak begitu tinggi atau besar perbezaannya. Tambang teksi di antara Parit Buntar ke Bagan Serai adalah \$ 1.00 manakala tambang bas pula (bagi destinasi yang sama) ialah 80 sen. Perbezaannya hanya 20 sen. Begitu juga kalau dilihat perbezaan tambang antara Parit Buntar ke Taiping perbezaannya hanya 75 sen. Bas mengenakan tambang \$2.25 manakala teksi mengenakan tambang sebanyak \$3.00. Mengikut Encik Abd. Hamid Mahmud, Setiausaha Persatuan Kebajikan Am Pemandu Teksi/ Kereta Sewa Daerah Krian, kadar tambang yang dikenakan masih murah dan dibawah paras yang dibenarkan oleh Lembaga Perlesenan Penderaan Perdagangan dan Jabatan Pengangkutan Jalan. Menurutnya kadar tambang yang dibenarkan

ialah 10 sen sebatu atau 16 sen sekilometer, tambang ke Taiping dari Parit Buntar sepatutnya sebanyak \$ 3.50 tetapi pemandu-pemandu di Parit Buntar dan lain-lainnya bersetuju untuk mengenakan hanya \$ 3.00 seorang.

Keselesaian Perkhidmatan

Kajian menunjukkan ramai penumpang di Daerah Krian kurang berpuashati terhadap perkhidmatan teksi. Sebanyak 53.33 % menyatakan keadaan perkhidmatan kurang baik khususnya apabila dilihat dari segi kemudahan tempat menunggu agak kurang dititikberatkan oleh pihak pengurusan. Di perhentian teksi hanya terdapat pondok pengurusan perjalanan dan bangku-bangku yang terhad dan tidak mampu untuk menampung menampung jumlah penumpang walaupun tidak ramai bilangannya. Keadaan ini ditambah lagi dengan tidak adanya satu tempat berteduh khas untuk penumpang. Jika berlaku hujan penumpang terpaksa berteduh di kaki lima kedai yang berhampiran. Hal ini lebih keadaannya di Tanjong Piandang dan Kuala Kurau di mana tidak disediakan pondok perhentian dan hanya berhenti di tepi-tepi jalan .

Dari segi masa yang diambil (masa menunggu) bagi menggunakan perkhidmatan ini juga agak lama. Purata penumpang mengambil masa lebih daripada sepuluh minit

sebelum dapat menggunakan perkhidmatan ini. Jadual 6.6 menunjukkan masa yang diambil oleh penumpang sebelum dapat menggunakan perkhidmatan ini.

Jadual 6.6

Peruntukan Masa	Bil. Responden	%
Kurang daripada 10 minit	5	18.5
Antara 10 - 20 minit	14	51.86
Lebih daripada 20 minit	8	29.64
Jumlah	27	100.00

Jadual 6.6 menunjukkan sebanyak 51.86 % daripada responden menyatakan mereka mengambil masa di antara 10 hingga 20 minit sebelum dapat menggunakan perkhidmatan teksi. Selain itu sebanyak 29.64 % pula menyatakan mereka terpaksa menanti lebih daripada 20 minit sebelum dapat menggunakan perkhidmatan ini dan sebanyak 18.5 % pula menyatakan mereka terpaksa menunggu kurang daripada 10 minit. Keadaan ini tentunya menjejaskan keselesaan penumpang dalam menggunakan perkhidmatan ini.

Penjagaan Kenderaan

Mutu perkhidmatan juga bergantung kepada keadaan kenderaan. Keadaan kenderaan dapat memperlihatkan

kepada umum tentang penjagaannya. Keadaan badan kenderaan yang telah uzur, tidak dicuci dan diganti kelengkapan yang rosak mencerminkan mutu perkhidmatan yang rendah. Dalam kajian ini, pengkaji telah mendapat maklum balas daripada penumpang di mana 66 % daripadanya menyatakan kebanyakan teksi di Daerah Krian tidak dijaga dengan sebaik-baiknya. Kedapatan kerusi yang koyak, meter kelajuan yang tidak berfungsi, pintu yang sukar dibuka, bonet yang rosak dan tidak boleh ditutup dengan baik dan bermacam lagi. Seseorang pemandu tidak mengambil berat tentang masalah itu asalkan kenderaannya masih lagi berupaya untuk bergerak.

Keadaan-keadaan demikian menyebabkan penumpang rasa takut dan tidak selamat untuk menggunakannya. Terdapat 10 % penumpang menyatakan mereka merasakan tidak selamat menggunakan perkhidmatan teksi. Jumlah 10 % ini amat besar jika dilihat di dalam masyarakat luas. Kesannya, kajian ini mendapati 6.6 % responden pernah terlibat di dalam kemalangan teksi dan seorang daripadanya pernah terlibat sebanyak dua kali.

Begitu juga jika dilihat dari segi hubungan pemandu dengan penumpang. Pemandu sepatutnya menjaga hubungan dengan penumpang. Bukan setakat keadaan kenderaan yang baik sahaja menjadi ukuran mutu perkhidmatan yang baik tetapi juga tuturkata dan sopan santun. 6.6 % penumpang menyatakan

mereka pernah dimarah oleh pemandu-pemandu teksi ketika menggunakan perkhidmatan ini.

Berdasarkan keadaan-keadaan inilah menyebabkan teksi sapu mendapat perhatian penumpang-penumpang. Sebanyak 30 % daripada penumpang menyatakan mereka pernah menggunakan perkhidmatan teksi sapu kerana tambangnya sama dan selesa. Ia semakin penting apabila keadaan terdesak dan teksi awam tidak ada atau lambat dan tidak ada pengangkutan lain.

Sikap pemandu yang kadangkala mengambil kesempatan menipu penumpang juga turut merendahkan mutu perkhidmatan ini. Terdapat sebanyak 10 % penumpang menyatakan mereka pernah ditipu oleh pemandu teksi dalam soal bayaran tambang.

BAB 7

Kesimpulan

Meneliti keseluruhan kumpulan pemandu taksi seperti yang dikemukakan dalam penulisan ini, umumnya dapat dilihat realiti kehidupan kumpulan ini. Pemandu taksi dapat digolongkan sebagai golongan yang berpendapatan rendah di dalam masyarakat. Pendapatan yang diperolehi sekadar cukup hidup sekeluarga dan kalau ada lebihpun tidaklah begitu banyak. Sesungguhnya mereka bukanlah bekerja untuk mencari kemewahan. Fenomena ini mendesak pemandu untuk bekerja dengan lebih gigih dan menggunakan masa yang panjang. Ada juga yang terpaksa melakukan kerja sampingan bagi mendapatkan pendapatan tambahan. Keadaan-keadaan ini menyebabkan profesion ini tidak begitu popular lagi untuk diceburi oleh pemandu baru.

Penulis membuat kesimpulan ini berdasarkan beberapa alasan. Pertamanya, keadaan ini dapat dilihat di mana tidak ada pemandu baru yang melibatkan diri dalam profesion ini. Kajian menunjukkan kebanyakan pemandu telah lama menyertai bidang ini dan mempunyai pengalaman sekurang-kurangnya lima tahun .

Keduanya ,persaingan yang begitu hebat terutamanya dengan perkhidmatan bas telah menyebabkan ramai penumpang beralih kepada perkhidmatan bas.Teksi kini hanya merupakan perkhidmatan alternatif.Peranan-nya hanya diperlukan pada hari-hari perayaan , adanya majlis tertentu di bandar dan ketika waktu pagi dan petang hari bekerja dan waktu cuti sekolah.Di luar waktu itu tidak ramai yang menggunakan teksi.

Ketiganya,masalah kesukaran mendapat-kan permit juga menyebabkan profesion ini tidak begitu popular.Kesadaan ini ditambah lagi dengan tindakan - tindakan tegas pihak berkuasa terhadap pemandu teksi . Tindakan saman dan kesukaran mendapatkan kelulusan membaharui cukai jalan telah menyusahkan pemandu yang terpaksa berbelanja lebih untuk tujuan itu.

Keempatnya, kadar sewa yang semakin meningkat telah menjejaskan pendapatan pemandu.Kos penyelenggaraan telah naik dan untuk mencari keuntungan pemandu terpaksa bekerja dengan kuat dan meyediakan masa yang panjang. Oleh itu menggunakan kenderaan dan permit yang disewa tidak begitu digemari oleh pemandu teksi.

Dalam kumpulan pemandu teksi di Daerah Krian terdapat dua kumpulan iaitu pemandu berorganisasi dan pemandu yang tidak berorganisasi. Keadaan ini menyebabkan wujud jurang pemisah untuk berinteraksi di antara pemandu-pemandu. Organisasi-organisasi yang ditubuhkan juga tidak begitu kukuh kerana tidak ramai yang menyertainya. Seterusnya ia akan mengurangkan kuasa bertindak ter - utamanya dalam memperjuangkan hak dan kepentingan pemandu-pemandu.

Mengenai teksi sapu pula terdapat suatu yang menarik dalam hal ini. Kalau teksi sapu selalunya dikatakan sebagai pesaing kepada teksi, tetapi dalam kajian ini, teksi sapu banyak membantu pemandu teksi dalam menjalankan perkhidmatan ini. Teksi-teksi sapu akan membawa penumpang dari luar bandar ke stesyen-stesyen teksi yang kemudiannya akan menggunakan teksi ke destinasi - destinasi seterusnya. Di sini teksi sapu berperanan sebagai penyambung dan nyata ia sebagai satu keperluan dalam masyarakat. Bagi pemandu teksi sendiri, teksi sapu bukanlah saingan kepada mereka dan kewujudannya tidaklah menjejaskan pendapatan pemandu teksi.

Dari segi kemalangan jalanraya keadaannya tidaklah begitu membimbangkan ,namun jumlah sekitar 30 kes itu agak tinggi jika dibandingkan dengan jumlah teksi di Daerah Krian. Kadar kemalangan teksi adalah 7.5 % daripada jumlah teksi keseluruhannya. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kemalangan jalanraya. Di antaranya pemandu memandu dengan cuai , leka ,tidak sabar dan tidak bertimbang rasa, memandu laju dan memotong sesuka hati. Sikap sebegini dapat dikaitkan dengan sikap pemandu merebut penumpang dan menjimatkan masa agar dapat banyak perjalanan dalam satu hari.Keadaan ini mungkin kerana mereka ingin mencari pendapatan yang lebih tinggi kerana persaingan yang dihadapi daripada perkhidmatan bas. Keadaan ini ditambah lagi dengan kejadian mencuri penumpang yang berlaku di daerah ini di kalangan pemandu-pemandu teksi luar.

Dalam menghadapi masalah-masalah mereka, kebanyakan pemandu tidak banyak membantu dalam mencari penyelesaian.Tidak ada pemandu yang merujuk segala masalah terutamanya yang berkaitan dengan pengutkuasaan undang-undang kepada pihak berkuasa. Mereka lebih suka merujuk kepada persatuan dan tidak kurang juga yang tidak berbuat sebarang tindakan. Dalam hal ini pihak persatuan gagal memainkan peranannya.Ini merugikan dan menyulitkan pemandu.

Rumusan

Keseluruhan kajian ini dapat memberikan gambaran bahawa profesion ini lebih banyak diceburi oleh orang Melayu. Kebanyakan mereka begitu berpengalaman dalam bidang ini kerana telah lama melibatkan diri. Pemandu - pemandu teksi di Daerah Krian , mempunyai latarbelakang yang berbeza-beza dan kebanyakannya adalah anak tempatan daerah Krian dan menjadikan profesion ini sebagai profesion utama.

Aspek organisasi dilihat sebagai suatu yang penting. Pertamanya , sebagai penjamin kepada kebajikan pemandu dalam hal kewangan dan sokongan dalam bentuk - bentuk lain seperti sokongan bagi mendapatkan permit. Keduanya sebagai unit untuk menyatukan pemandu-pemandu di bawah satu organisasi yang dapat mengeratkan lagi hubungan di antara mereka. Namun dalam hal ini terdapat kelemahan dan kekurangan , terutamanya dalam hal memenuhi tujuan dan fungsi penubuhannya. Persatuan kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian hanya berjaya dalam hal menjaga kebajikan pemandu khasnya kewangan semata-mata. Selain itu tidak ada aktiviti lain dijalankan yang dapat memberikan faedah kepada pemandu , persatuan dan masyarakat.

Begitu juga dengan Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Daerah Krian Berhad yang hanya menjual saham-saham kepada ahli-ahli dan wang saham itu hanya disimpan di Bank Rakyat bagi mendapatkan faedah. Mereka juga mempunyai kedai kopi yang disewakan kepada orang persendirian dan pondok perhentian yang dipajakkan kepada pihak swasta. Ketiga-tiga punca itulah sumber kewangan koperasi ini. Sepatutnya mereka boleh menceburi bidang yang lebih besar seperti membina kilang, membuka stesyen minyak dan kedai alat ganti kenderaan. Namun tidak ada usaha dibuat ke arah itu, walaupun ia secara jelas terdapat di dalam undang-undang tubuh koperasi berkenaan. Kedua-dua organisasi itu jelas sangat bergantung kepada sumber kewangan yang dinyatakan.

Begitu juga dalam hal keahlian, di mana bilangan yang menyertai organisasi masih kurang. Hanya separuh daripada jumlah pemandu teksi yang menyertainya. Kalau dilihat di pihak Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Daerah Krian keahliannya hanya bertambah seramai 5 orang sahaja dalam tahun 1989. Fenomena ini tentunya berkaitan dengan kelemahan pentadbiran organisasi berkenaan. Di pihak pentadbiran sendiri kurangnya usaha dibuat bagi menambah ahli.

Saranan

“Dalam hal ini pengkaji ingin memberikan saranan terhadap dua bahagian dalam kajian ini. Pertamanya mengenai masalah-masalah pemandu dan keduanya berkaitan dengan organisasi.

Berkaitan dengan masalah pemandu iaitu masalah kemalangan jalanraya, pengkaji rasakan ianya suatu yang penting untuk diperbincangkan. Bagi pengkaji pihak berkuasa seharusnya bertindak lebih tegas bagi mengatasi kemalangan. Tindakan mengantung permit atau lesen memandu harus dikenakan ke atas pemandu yang memandu dengan cuai dan tidak bertanggungjawab. Walaupun saman dikenakan, namun ia tidak mendatangkan kesan yang besar kepada pemandu. Selain itu gerakan penguatkuasaan hendaklah dibuat dari semasa ke semasa dan meliputi banyak kawasan yang dianggap kawasan kemalangan. Pihak Jabatan Pengangkutan Jalan seharusnya memeriksa teksi-teksi dari semasa ke semasa bagi memastikan kenderaan itu berada di dalam keadaan yang baik, selesa dan selamat. Tempoh enam bulan untuk diperiksa agak lama dan pelbagai perkara boleh berlaku terutamanya kenderaan yang telah lama. Kedapatan teksi yang uzur, dinding berlubang, pengilap cermin yang tidak baik, pintu yang sukar dibuka dan pengeluaran asap yang banyak serta lampu isyarat yang tidak berfungsi. Tindakan sebegini

penting agar pemandu sentiasa menjaga dan mengambil berst terhadap teksi mereka dan bukan sekadar dapat digunakan sahaja.

Selain itu pihak berkuasa juga harus bertindak tegas terhadap teksi luar yang mengambil penumpang di dalam Daerah Krian. Tindakan ini penting bagi menjaga kepentingan pemandu dalam daerah yang kini sememangnya tersepit kerana persaingan daripada bas.

Dalam memastikan mutu perkhidmatan yang baik, kesopanan dan sikap yang baik seharusnya ada pada diri pemandu. Bagi pengkaji, sikap sedemikian akan dapat memberikan gambaran yang baik tentang perkhidmatan teksi dan seterusnya dapat menarik pengguna-pengguna. Selain itu hubungan di antara sesama pemandu juga patut diperatkan lagi. Melalui hubungan yang baik, segala masalah dapat diselesaikan sesama mereka dengan suasana yang baik.

Aspek organisasi juga patut diperbaiki pengurusannya. Pertamanya pihak pentadbiran seharusnya memperluaskan lagi aktiviti mereka berbanding apa yang ada pada masa sekarang. Mereka boleh mencuba bidang baru

sesuai dengan objektif dan undang-undang penubuhan seperti membuka perniagaan ,melabur dalam pasaran saham, mengendalikan khidmat menyewa teksi dan permit kepada pemandu yang memerlukannya dan mengambil bahagian dalam aktiviti sosial.Syor ini penting agar organisasi itu lebih bermakna di kalangan pemandu dan masyarakat.

Selain itu pentadbir juga harus tegas dalam menguatkuasakan undang-undang organisasi.Yuran hendaklah dikutip mengikut kadar dan dalam tempohnya. Ahli-ahli yang gagal hendaklah disingkir.Dalam persatuan ini, yuran yang dikenakan adalah \$ 1.00 sebulan atau \$ 12 setahun bagi seorang ahli.Didapati kutipan yuran hanya \$ 348.00 dalam tahun 1989 , sedangkan sepatutnya \$ 1152 dengan jumlah ahli 96 orang.Keadaan ini tentunya melemahkan tabungan kewangan persatuan yang bergantung kepada kutipan yuran sebagai salah satu sumber kewangan.

Dalam usaha melicinkan lagi pentadbiran, terutamanya jika ingin memperluaskan lagi aktiviti seperti perniagaan ,kakitangan yang tetap dan bergaji hendaklah dilantik agar penumpuan terhadap pengurusan dapat dijalankan sepenuhnya. Bagi pentadbir organisasi mereka tidak mampu berbuat demikian kerana masa yang terhad akibat

kerana menjadi pemandu teksi. Adalah sukar bagi mereka menjalankan kesemua peranan dalam satu masa.

Berkaitan dengan pemberian permit adalah dicadangkan agar pengeluarannya dihentikan buat sementara waktu. Kekurangan penumpang adalah merupakan faktor utama perkara ini dicadangkan. Alasan pengguna menggunakan teksi sapu adalah tidak berkaitan dalam hal kekurangan teksi, tetapi lebih kepada faktor geografi dan sikap pemandu yang tidak mahu ke kawasan luar bandar yang jauh dan permukaan jalanraya yang tidak rata yang boleh merosakkan kenderaan.

Adalah dicadangkan kepada pihak berkuasa menyediakan kemudahan menunggu teksi berbumbung di perhentian agar memberikan keselesaan serta melindungi penumpang daripada hujan dan panas. Keadaan ini juga akan menarik pengguna untuk menggunakan perkhidmatan ini. Mereka tidak lagi perlu menanti di tepi kedai atau di tepi bangunan perhentian.

Walaupun teksi sapu penting dalam perkhidmatan teksi di Daerah Krian seperti dinyatakan di awal tadi, namun

pihak berkuasa harus mengambil langkah tertentu agar keselamatan dan kebajikan penumpang terjaga kerana teksi-teksi sapu tidak melindungi penumpang-penumpang dengan insuran dan pemandu-pemandu tidak terikat dengan peraturan terutamanya dalam soal bayaran. Selain itu di pihak kerajaan juga akan kehilangan sumber pendapatan kerana pemandu teksi sapu tidak perlu membayar permit, bayaran bagi dapatkan PSV dan pendapatan mereka tidak dikira dalam Keluaran Negara Kasar, seterusnya mengelakkan mereka daripada membayar cukai pendapatan.

Keseluruhannya perkhidmatan teksi di Daerah Krian berada pada peringkat sederhana dari segi mutunya, kemudahan dan sikap pemandu sesuai dengan penggolongannya di dalam sektor informal. Kes-kes penipuan tambang kurang berlaku dan bayaran tambang masih rendah jika dibandingkan dengan perkhidmatan lain. Segala kekurangan dan kelemahan dalam perkhidmatan ini dapat diperbaiki jika semua pihak iaitu pemandu, pentadbir organisasi, pihak berkuasa dan masyarakat dapat memainkan peranan mereka dan tahu akan tanggungjawab mereka, masing-masing. Adalah diharapkan kajian ini dapat membantu perkembangan industri pengangkutan teksi di masa hadapan, khasnya di Daerah Krian.

Bibliografi

1. Ahmad Mahzan Ayob, Kaedah Penyelidikan Sosial, Suatu Pengenalan, Dewan Bahasa Dan Pustaka , Kuala Lumpur, 1985 .
2. Blackstrom, C.H. And Hursh , G.D., Survey Research, Northwestern University Press, Evanston, Illinois, 1963.
3. Chua Ming Hung , Transportation- Law And Legislation, Malaysia , Seminar On Law , Justice And Consumer, Pulau Pinang , 1982.
4. Dewan Masyarakat, Disember 1989
5. Edward Weiner, The Characteristics , Uses And Potential Of Taxicabs Transportation , Department Of Transportation U.S.A., 1975
6. Kamus Dwi Bahasa, Dewan Bahasa Dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1976
7. Nordin Jusoh, Kegiatan Teksi Sapu: Gaya Hidup Pemandu Dan Reaksi Para Pengguna/ Penumpang Ke atas Kegiatan Ini. Kajian Kes Di Pasir Mas , Jabatan Antropologi Dan Sosiologi, Universiti Malaya, Kuala Lumpur , 1988 .

8. Ramli Zahari, Geografi Ekonomi., Adabi Publishing Sdn. Bhd. , Kuala Lumpur , 1981.
9. Transportation - Malaysia , Malaysia, Jabatan Pengangkutan Jalan, Public Transport Seminar, 1978.
10. Taklimat Prestasi Pentadbiran Dan Pembangunan Daerah Krian; Sempena Lawatan Setiausaha Kerajaan Negeri Perak , Pejabat Daerah Krian , Parit Buntar, 1990.
11. Wan Hashim, Ting Chew Peh , Shamsul Amir Baharudin, Kaedah Penyelidikan Sosial , Dewan Bahasa Dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1980.
12. Yusuf Harun, Perkhidmatan Dan Gaya Hidup Pemandu Teksi: Kajian Kes Di Bandar Johor Baharu, Jabatan Antropologi Dan Sosiologi, Universiti Malaya , Kuala Lumpur , 1984.

Rekod Dan Laporan

1. Laporan Kewangan Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Teksi/Kereta Sewa Daerah Krian, Parit Buntar, 1988.

2. Laporan Minit Mesyuarat Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Berhad , Daerah Krian , Bagan Serai, 1989.
3. Perlembagaan Undang-Undang Persatuan Kebajikan Am Pemandu - Pemandu Taksi/Kereta Sewa Daerah Krian, Parit Buntar, 1977.
4. Rekod Kemalangan Jalanraya Daerah Krian, Jabatan Polis Di Raja Malaysia, Bagan Serai , 1990.
5. Rekod Kompaun Kesalahan Jalanraya Daerah Krian, Jabatan Polis Di Raja Malaysia, Bagan Serai , 1990.
6. Rekod Keahlian Persatuan Kebajikan Am Pemandu-Pemandu Taksi/Kereta Sewa Daerah Krian , Parit Buntar, 1988.
7. Ulasan Ketua Pendaftar Dan Penyata Kewangan, Jabatan Pembangunan Koperasi , Kementerian Pembangunan Negara Dan Luar Bander , Kuala Lumpur, 1987 .
8. Undang-Undang Kecil Koperasi Perdagangan Dan Perindustrian Krian Berhad , Bagan Serai 1985