

KEGIATAN TEKSI SAPU: GAYA HIDUP PEMANDU
DAN REAKSI PARA PENGGUNA/PENUMPANG
KE ATAS KEGIATAN INI. (KAJIAN KES DI
PASIR MAS, KELANTAN).

NORDIN B. JUSOH.
NO. MATRIK: 048342.

LATIHAN ILMIAH BAGI MEMENUHI
SEBAHAGIAN DARIPADA SYARAT-SYARAT
UNTUK MENDAPATKAN IJAZAH SARJANA
MUDA SASTERA.

JABATAN ANTROPOLOGI DAN SOSIOLOGI
UNIVERSITI MALAYA
KUALA LUMPUR.
SESI 1987/88.

PENGHARGAAN

Bismillahirrahmanirrahim,

Selawat dan salam kepada Junjungan Besar Nabi Muhammad (s.a.w.) dan seluruh ahli keluarga. Syukur saya ke hadrat Allah (s.w.t.) kerana dengan limpah kurnianya dapat saya menyiapkan Latihan Ilmiah yang amat berharga dan bermakna bagi diri saya ini.

Dikesempatan yang terhad ini, ingin saya rakamkan ucapan setinggi penghargaan kepada mereka yang telah terlibat dalam usaha saya menyiapkan Latihan Ilmiah ini.

Pertama sekali, untuk kedua ibubapa saya yang telah banyak memberi dorongan dan peransang serta doa yang suci, bukan sahaja untuk menyiapkan kerja-kerja ini bahkan sebahagian masa. Aku sujud dikakimu.

Keduanya, jutaan terimakasih saya ucapkan kepada Prof. Dr. Syed Husin Ali, selaku penyelia yang telah memberi nasihat dan tunjuk ajar yang berguna sepanjang saya menyiapkan Latihan Ilmiah ini.

Ucapan terima kasih juga saya ucapkan kepada semua responden yang telah memberi kerjasama terutamanya kepada Encik Mustafa (Pegawai Penguatkuasa, Jabatan Pengangkutan Jalan, Kota Bharu), Encik Zulkipli (Penolong Penguasa Polis, Balai Polis Pasir Mas, Kelantan) dan kepada rakan-rakan di-kampung yang telah membantu saya sewaktu membuat kajiselidik dahulu.

Tidak lupa juga kepada rakan-rakan seperjuangan di Flat PKNS, Section 17 terutamanya kepada 'DK 9278' yang banyak membantu dan memberi peransang kepada saya setiap masa.

Budi dan jasa anda semua hanya Allah sahaja yang dapat membalasnya.

Wasallam.

NORDIN JUSOH.
FLAT PKNS
P.J.
FEB. 1988.

SINOPSIS

Kajian dan penulisan mengenai sistem pengangkutan awam di Malaysia banyak dilakukan oleh para penyelidik dan orang tertentu bagi menambahkan ilmu pengetahuan dan juga menjelaskan kepada umum tentang sistem pengangkutan di-negara kita. Kajian ke atas tajuk seperti yang tertera di - muka hadapan latihan ilmiah ini merupakan satu kajian kes ke atas salah satu daripada bentuk pengangkutan awam di Malaysia. Di bawah ini diterangkan serba ringkas mengenai aspek-aspek yang dikaji.

Dalam bab pertama, sebagai pengenalannya, penulis telah membincangkan tentang beberapa perkara asas dalam kajian iaitu meliputi tujuan, bidang, kaedah atau methodology, masalah dan juga latarbelakang tempat kajian.

dalam bab kedua, penulis memberikan definisi mengenai fokus kajian iaitu tentang teksi, sebagaimana yang biasa dikenali dan juga tentang teksi sapu. Dalam bab ini juga, penulis telah membincangkan perkara-perkara yang bersangkutan dengan kajian yang dilakukan iaitu berkaitan dengan industri teksi. Perkara-perkara yang dibincangkan di-sini adalah diambil daripada bahan-bahan penulisan lepas termasuk dari dalam dan luar negeri. Di antara perkara yang dibincangkan mengenai perkhidmatan teksi ialah tentang struktur tambang, sifat-sifat penumpang, sifat-sifat perjalanan teksi dan sebagainya.

Dalam bab ketiga pula, perbincangan difokuskan kepada analisis kajian yang dijalankan oleh penulis terhadap kegiatan teksi sapu. Fokus utama yang dibincangkan ialah mengenai latarbelakang sosioekonomi pemandu yang meliputi; kaum dan umur, status perkahwinan dan tanggungan, taraf pelajaran, tempat kediaman, hak milik, pekerjaan yang dilakukan sebelum menjadi pemandu teksi sapu dan juga sebab-sebab mereka bergiat dalam kegiatan itu.

Seterusnya dalam bab keempat, fokus perbincangan penulisan ialah mengenai kegiatan yang dijalankan dan pendapatan yang diperolehi oleh para pemandu. Perkara-perkara yang dibincangkan ialah meliputi jenis-jenis pemilikan teksi, masa dan kawasan pekerjaan, pendapatan yang diperolehi oleh pemandu teksi hasil dari kegiatan teksi sapu. Disamping itu perbincangan juga meliputi kepada pekerjaan dan pendapatan sampingan para pemandu dan akhir sekali mengenai perbelanjaan dan tabungan yang dilakukan oleh mereka.

Di bab yang kelima pula, penulis telahpun membuat perbincangan kepada para pengguna atau penumpang yang menggunakan khidmat kepada para pengguna atau penumpang yang menggunakan khidmat teksi sapu. Perbincangan ini meliputi kaum dan umur, pekerjaan tujuan kekerapan mengguna serta reaksi ataupun pandangan mereka terhadap kegiatan teksi sapu.

Dalam bab yang seterusnya, fokus perbincangan penulis ialah mengenai masalah yang dihadapi oleh para pemandu dan juga para pengguna/penumpang. dibahagian yang pertama, perbincangan adalah ditumpukan kepada masalah para pemandu. Masalah-masalah yang dibincangkan ialah berkaitan dengan pihak berkuasa, lesen/permit, pertambahan jumlah teksi sapu, kawasan tempat menunggu atau perhentian yang terhad dan masalah persaingan yang dihadapi oleh para pemandu dalam menjalankan kegiatan ini.

Akhir sekali dalam bab ketujuh, yang merupakan bab penutup bagi latihan ilmiah ini, penulis telah membuat rumusan mengenai keseluruhan perkara yang diperbincangkan terdahulu terutamanya yang menyentuh tentang para pemandu, pengguna dan pihak berkuasa. Seterusnya, penulis telah memberikan saranan-saranan yang tertentu dalam usaha untuk "membebaskan" kegiatan teksi sapu ini. Diakhir bab ini, penulis telah memberi satu kesimpulan umum terhadap kajian yang dijalankan.

DAFTAR KANDUNGAN

	<u>Muka surat</u>
PENGHARGAAN	i
SINOPSIS	ii-iv
DAFTAR KANDUNGAN	v-vii
SENARAI JADUAL	vii-ix
SENARAI GAMBAR	x
SENARAI PETA	x
 BAB 1: PENGENALAN	 1 - 20
1.1. Tujuan Kajian	
1.2 Bidang Kajian	
1.3 Kaedah Kajian/Methodology	
1.3.1 Kajian Perpustakaan	
1.3.2 Kajian Luar	
1.4 Masalah Kajian	
1.5 Latarbelakang Tempat Kajian	
 BAB 2: DEFINISI DAN PENULISAN MENGENAI	 21 - 63
BIDANG PENGANGKUTAN AWAM	
2.1 Definisi	
2.2 Sistem Pengangkutan Secara Umum	
2.3 Penulisan Dari Barat Mengenai Sistem Pengangkutan Awam	
2.3.1 Industri Perkhidmatan Awam	
2.3.2 Peraturan-Peraturan Dalam Perkhidmatan Teksi	
2.3.3 Struktur Tambang Teksi	
2.3.4 Sifat-Sifat Perjalanan Teksi	

- 2.3.5 Sifat-sifat
Penumpang/Pengguna
- 2.3.6 Pembaikan Dalam
Operasi Teksi
- 2.4 Penulisan Tempatan Mengenai
Sistem Pengangkutan Awam
 - 2.4.1 Teksi Haram atau
Teksi Tidak Berlesen

BAB 3: LATARBELAKANG SOSIOEKONOMI PEMANDU 64 - 81

- 3.1 Kaum dan Umur
- 3.2 Status Perkahwinan dan
Tanggungan
- 3.3 Taraf Pelajaran
- 3.4 Tempat Kediaman
- 3.5 Hak Milik
- 3.6 Pekerjaan Dahulu
- 3.7 Sebab-Sebab Jadi pemandu
Teksi Sapu

BAB 4: KEGIATAN DAN PENDAPATAN 82 - 104

- 4.1 Jenis-Jenis Pemilikan Teksi
- 4.2 Masa dan Kawasan Pekerjaan
- 4.3 Pendapatan
- 4.4 Pekerjaan dan Pendapatan
Sampingan
- 4.5 Perbelanjaan dan Tabungan

BAB 5: LATARBELAKANG DAN REAKSI PENGGUNA/
PENUMPANG 105 - 116

- 5.1 Kaum dan Umur
- 5.2 Pekerjaan
- 5.3 Tujuan Mengguna
- 5.4 Kekeperluan dan Reaksi
Pengguna/Penumpang

BAB 6:	MASALAH PEMANDU DAN PENGGUNA/ PENUMPANG	177 - 137
6.1	Masalah Pemandu	
6.1.1	Pihak Berkuasa	
6.1.2	Lesen/Permit	
6.1.3	Pertambahan Jumlah Teksi Sapu	
6.1.4	Kawasan Tempat Menunggu atau Perhentian Yang Terhad	
6.1.5	Persaingan	
6.2	Masalah Pengguna/Penumpang	
6.2.1	Jumlah Penumpang	
6.2.2	Kelewatan	
6.2.3	Tambang Yang Tidak Tersusun.	
BAB 7:	PENUTUP DAN KESIMPULAN.	138 - 146
	BIBLIOGRAFI.	147 - 150
	LAMPIRAN.	

-viii-
SENARAI JADUAL

<u>Jadual</u>	<u>Muka Surat</u>
2.1 Objektif Utama Pihak-Pihak Yang terlibat Dalam Operasi Teksi.	48
2.2 Perbandingan Diantara Perkhidmatan Teksi Dengan Bas dan Kereta Persendirian.	50
3.1 Taburan Umur Bagi 30 Orang Pemandu Teksi Sapu.	65
3.2 Taraf Pelajaran Bagi 30 Orang pemandu Mengikut Umur.	69
3.3 Taraf Pelajaran Tanggungan Pemandu Teksi Sapu	71
3.4 Purata Keluasan Tanah Yang Dimiliki Oleh Para Pemandu Teksi Sapu.	75
3.5 Jenis-Jenis Pekerjaan Yang Dilakukan Oleh 30 Orang Responden Sebelum Menjadi Pemandu Teksi Sapu.	77
4.1 Cara Pembelian Kereta dan Punca Kewangan Yang Diperolehi Oleh 30 Orang Pemandu Teksi Sapu.	83
4.2 Aktiviti-Aktiviti Yang Dilakukan Oleh Para pemandu Setiap Hari.	86
4.3 Purata Pendapatan Bersih Sebulan Bagi 30 Orang Pemandu.	93

4.4	Purata Pendapatan Sampingan Sebulan Bagi 25 Orang Pemandu.	96
4.5	Purata Pendapatan Keseluruhan Bagi 30 Orang Pemandu Sebulan.	98
4.6	Anggaran Kasar Perbelanjaan Bulanan Keluarga Pemandu Teksi.	100
4.7	Anggaran Kasar perbelanjaan Tahunan Untuk Teksi.	102
4.8	Tabungan Yang Dilakukan Oleh 25 Orang Pemandu.	103
5.1	Kategori Pekerjaan Bagi 30 Orang Pengguna/ Penumpang Yang Menggunakan Perkhidmatan Teksi Sapu.	107

SENARAI GAMBAR

<u>Gambar</u>	<u>Muka Surat</u>
1. Contoh-contoh Kereta Yang Digunakan Sebagai Teksi Sapu.	62
2. Pemandangan Di Perhentian Teksi Sapu.	63

SENARAI PETA

<u>Peta</u>	
1. Jajahan Pasir Mas Secara Umum.	20

BAB 1 : PENGENALAN

1.1 Tujuan Kajian

Tiap-tiap perkara yang dilakukan sememangnya mempunyai tujuan-tujuan yang tertentu. Begitulah juga dalam membuat kajian ini. Tujuan kajian ini di samping memenuhi syarat wajib kepada penuntut-penuntut di Jabatan Antropologi dan Sosiologi untuk mendapatkan Ijazah Sarjana Muda Sastera mereka masing-masing juga untuk mendedahkan seseorang penuntut itu kepada gerakkerja luar yang bersifat empirikal. Daripada pendedahan luaran inilah kita akan mendapati perbezaan antara seorang penuntut di peringkat pengajian tinggi dengan penuntut-penuntut di peringkat menengah.

Adalah menjadi suatu perkara yang penting bagi penuntut-penuntut di peringkat Universiti khususnya bagi penuntut Sains sosial untuk melakukan kajian luar mereka yang tersendiri di samping mempelajari teori-teori di dalam dewan-dewan kuliah. Dengan adanya kajian ilmiah yang dilakukan secara praktikal dan sistematik menurut kaedah-kaedah yang tertentu yang dilakukan sendiri oleh penuntut-penuntut maka mereka akan lebih mengetahui dan memahami tentang apa yang mereka pelajari di dewan-dewan kuliah. Jelasnya di sini para penuntut itu dapat

menimba sebanyak mungkin pengetahuan dan pengalaman semasa melakukan kajian luar dan seterusnya ia akan memberi kefahaman yang lebih mendalam kepada para penuntut tentang disiplin ilmu itu sendiri.

Kajian atau penyelidikan mengenai kegiatan teksi sapu seperti tajuk yang tertera iaitu "Kegiatan Teksi Sapu : Gaya Hidup Pemandu dan Reaksi Para Penumpang/Pengguna" adalah difokuskan kepada keadaan sosio-ekonomi para pemandu, reaksi para pengguna/penumpang serta peranan yang dimainkan oleh pihak berkuasa. Ianya dilakukan memandangkan sebelum ini belum ada kajian yang khusus dilakukan mengenainya. Bagaimanapun terdapat beberapa kajian yang dilakukan ke atas sistem pengangkutan awam yang lain seperti pengangkutan bas, perkapalan, teksi berdaftar dan sebagainya.

Di Jabatan Antropologi dan sosiologi, Universiti Malaya sendiri terdapat juga beberapa kajian ilmiah yang bersangkutan dengan sistem pengangkutan awam ini tapi bagaimanapun tidak ada penuntut yang membuat satu penyelidikan yang khusus terhadap kegiatan teksi sapu. Disebabkan belum ada kajian yang khusus dilakukan ke atas kegiatan ini, maka penulis merasakan perlu mengambil kesempatan untuk mengupas beberapa persoalan penting yang terdapat pada kegiatan teksi sapu, baik disebelah pihak pemandu

mahupun orang ramai yang menggunakannya. Kajian ini juga diharapkan dapat memberi pengetahuan dan penjelasan kepada penuntut-penuntut yang lain khususnya dan orang ramai amnya.

Satu perkara penting yang perlu diketahui di sini ialah, kegiatan atau perkhidmatan teksi sapu merupakan satu kegiatan yang menyalahi undang-undang atau dengan jelasnya ia merupakan satu kegiatan teksi "haram". Bagaimanapun kalau dilihat dari segi operasinya, khususnya di tempat kajian penulis, ia berjalan dengan rancak dan amat berleluasan sekali. Kegiatan atau perkhidmatan teksi sapu ini dilakukan dengan bebas seolah-olah tidak ada sekatan undang-undang ke atasnya. Keadaan yang sebegini menarik minat penulis untuk mengkajinya secara lebih terperinci supaya ia jelas kepada penulis dan orang ramai amnya.

Teksi sapu merupakan satu istilah yang digunakan terhadap kenderaan persendirian yang menjalankan kegiatan mengangkut penumpang sebagaimana yang dilakukan oleh teksi berdaftar atau kereta sewa. Kegiatan ini sebenarnya berjalan sudah agak lama dan dapat dikatakan perkembangannya selari dengan perkembangan teksi berdaftar ataupun kereta sewa. Para pemandu yang menjalankan kegiatan ini bergerak dengan bebas mengangkut penumpang tanpa

diikat oleh sesuatu peraturan. Mereka bergiat dengan berlabelkan istilah "tekxi" untuk mengangkut penumpang walaupun pada dasarnya mereka bukanlah pemandu tekxi yang sebenarnya. Dalam hal ini, mereka seolah-olah "mencuri" kesempatan dariapda tugas ataupun perkhidmatan yang sebenarnya terletak kepada pemandu-pemandu tekxi berdaftar atau kereta sewa yang selama ini wujud dengan mempunyai peraturan-peraturan dan undang-undang yang tertentu.

Seperti yang telah diterangkan di bahagian awal tadi, dalam kajian ke atas tajuk ini, penulis bertujuan untuk mengcungkil beberapa persoalan penting di kalangan pihak-pihak yang terlibat iaitu pemandu, pengguna/penumpnag dan pihak yang berkuasa. Teksi sapu seperti yang telah diketahui umum merupakan salah satu daripada sistem pengangkutan awam yang terdapat di negara kita, erutamanya di kawasan-kawasan luar bandar. Di tempat kajian penulis terdapat ramai pemandu yang berkecimpung dalam kegiatan ini. Di sini, penulis ingin mengetahui apakah sebab-sebab yang mendorong mereka melakukan kegiatan ini sedangkan ianya adalah menyalahi undang-undang.

Di samping itu, penulis juga akan menyingkap aktiviti-aktiviti yang dijalankan oleh para pemandu seharian. Berbagai-bagai perkara lagi akan dibincangkan dan dicungkilkan di sini yang meliputi

latar belakang pemandu itu sendiri dan segala apa yang bersangkutan dengan kehidupan mereka sebagai seorang pemandu taksi sapu. Selain daripada menjadi pemandu taksi sapu mungkin terdapat para pemandu yang menjalankan kegiatan lain untuk menyara hidup atau menambahkan pendapatan mereka. Bagaimana para pemandu ini mengagih-agihkan pendapatan yang mereka perolehi dan masalah-masalah yang mereka hadapi dalam menjalani hidup sebagai pemandu taksi sapu akan disingkap dengan "detail" supaya ia dapat menjelaskan keadaan sebenar tentang kehidupan pemandu taksi sapu ini.

Seterusnya kajian ini bertujuan untuk mengetahui tentang pihak yang kedua yang merupakan satu pihak yang amat penting dalam kegiatan taksi sapu, iaitu pihak pengguna atau penumpang yang menggunakan perkhidmatan taksi sapu sebagai pengangkutan utama bagi mereka. Selain dari latarbelakang para pengguna/penumpang yang ingin diketahui, apa yang lebih penting lagi ialah tentang sikap dan pandangan mereka terhadap kegiatan taksi sapu yang berkhidmat untuk mereka.

Selain dari apa yang disebutkan di atas, kajian ini selanjutnya bertujuan untuk membuktikan samada benar atau tidak anggapan umum yang mengatakan bahawa kegiatan taksi sapu ini telah "memotong"

rezeki para pemandu teksi berdaftar. Kerap kali kita terbaca berita-berita yang menyatakan bahawa kegiatan teksi sapu yang berleluasa ini telah menjejaskan pendapatan pemandu-pemandu teksi berdaftar atau kereta sewa. Melalui kajian ini diharapkan ia akan menjelaskan keadaan yang sebenarnya mengenai kegiatan teksi sapu dalam masyarakat kita.

Sebagai tujuan yang terakhir, penulis, ingin mengetahui sejauh mana peranan yang telah dan akan dimainkan oleh pihak berkuasa khususnya pihak polis dan Jabatan Pengangkutan Jalan (J.P.J.) dalam menghadapi dan menyelesaikan masalah-masalah yang berkaitan dengan kegiatan teksi sapu ini.

1.2

Bidang Kajian

Pada umumnya terdapat tiga aspek utama yang akan dibincangkan berdasarkan tajuk kajian ini, iaitu mengenai gaya hidup pemandu, sikap dan reaksi para pengguna/penumpang dan akhir sekali akan disentuh juga mengenai peranan pihak berkuasa. Berdasarkan ketiga-tiga aspek ini, sebagai permulaannya satu analisa akan dijalankan yang tertumpu kepada pihak yang terliabat secara langsung dalam kegiatan ini iaitu para pemandu. Di sini, apa yang penting untuk dikaji ialah latarbelakang sosio-ekonomi para pemandu di samping beberapa perkara lain

umpamanya tentang hubungan dua faktor iaitu faktor penarik (pull factor) dan faktor penolak (push factor) yang mendorong mereka menjalankan pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu.

Kegiatan atau perkhidmatan teksi sapu merupakan satu kegiatan yang begitu meluas berjalan di kawasan tempat kejadian penulis. Kegiatan ini begitu bebas berjalan tanpa menghiraukan peraturan seolah-olah ianya diresdai oleh undang-undang di negara kita. Apa yang penting untuk dianalisa di sini ialah tentang kesedaran undang-undang yang terdapat dalam diri mereka yang terlibat dalam kegiatan ini. Kesedaran undang-undang ini merupakan sesuatu yang penting dalam menghuraikan beberapa persoalan yang terdapat dalam kegiatan teksi sapu.

Selanjutnya analisis ditumpukan kepada pihak yang kedua iaitu pihak pengguna atau penumpang. Di sini, aspek yang penting untuk diketahui merangkumi latarbelakang para pengguna/penumpang itu serta sikap dan pandangan mereka terhadap para pemandu teksi sapu. Sikap dan pandangan para pengguna/penumpang di atas penglihatan mereka dalam kegiatan teksi sapu ini merupakan suatu yang penting untuk dianalisa kerana dalam kajian ini, mereka (pengguna) adalah merupakan golongan yang kedua pentingnya dalam kegiatan teksi sapu. Sokongan serta sambutan

yang diberikan oleh para pengguna merupakan faktor penting dalam perjalanan atau penerusan operasi teksi sapu. Selain dari apa yang disebutkan itu, terdapat juga perkara-perkara lain yang akan dibincangkan, iaitu meliputi masalan-masalah dan kesedaran undang-undang yang terdapat dalam diri pengguna atau penumpang.

Aspek yang ketiga yang akan dibincangkan di sini ialah mengenai peranan pihak berkuasa, kerana seperti yang telah diketahui umum kegiatan teksi sapu ini merupakan satu kegiatan yang salah di sisi undang-undang. Kegiatan ini berjalan tanpa kelulusan atau tanpa lesen dan secara terang pemandu itu telah melakukan kesalahan di sudut perundangan. Di sini, peranan pihak berkuasa dilihat dari satu aspek bagaimana mereka menguatkuasakan undang-undang yang ada dalam menghadapi dan menyelesaikan masalah. Masalah yang berkaitan dengan kegiatan teksi sapu ini.

1.3 Kaedah Kajian/Methodology

Dalam menjalankan kajian ini, beberapa kaedah atau teknik telah digunakan oleh penulis untuk mengumpulkan maklumat dan data yang berkaitan. Kaedah-kaedah yang digunakan ini merupakan kaedah-kaedah yang biasa digunakan oleh ahli-ahli

Sains Sosial dalam membuat kajian mereka. Pada umumnya, penulis telah menggunakan dua kaedah yang utama, iaitu kaedah penyelidikan perpustakaan dan kajian luar.

1.3.1 Kajian Perpustakaan

Kajian ini digunakan dengan tujuan untuk mendapatkan maklumat daripada bahan-bahan penulisan yang lepas seperti buku, artikel, akhbar dan sebagainya. Dalam menggunakan kaedah ini, seorang penulis dari Barat menyatakan bahawa :-

"It is important because all research inevitably involves the use of the book, pamphlet, periodical, and documentary materials in libraries. This applies to studies based upon original data gathered in a field study as well as to those based entirely upon documentary sources".
(1)

Apa yang penting mengenai kaedah ini ialah sebarang buku atau penulisan-penulisan lepas yang berkaitan dengan kajian yang dilakukan oleh penulis

. Good W.J., and Hatt D.K., Methods in Social Research, McGraw Hill, Kaga-Kusha, Series in antropology and Sociology, N.York, 1982, m.s. 103.

akan digunakan sebagai maklumat tambahan untuk kajian ini. Maklumat ini bertujuan untuk menjelaskan lagi tentang kajian ke atas tajuk ini.

1.3.2 Kajian Luar

Dalam menggunakan kaedah ini, tiga teknik yang penting telah digunakan oleh penulis iaitu temuramah (interview), soal selidik (questionnaire) dan pemerhatian (observation). Menurut seorang sarjana tempatan, teknik temuramah merupakan teknik yang paling popular dalam tinjauan sosio-ekonomi. Kata beliau :-

"Temuramah ini dilakukan dengan menghantar pembanci menemui unsur yang dipilih untuk mendapatkan maklumat daripada mulut responden sendiri. Dalam tiap-tiap temuramah peribadi akan berlakulah interaksi atau saling bertindak antara responden dengan pembanci".
(2)

Teknik temuramah ini digunakan untuk mendapatkan maklumat dari orang-orang yang terlibat dalam

-
2. Ahmad Mahdzan Ayob, Kaedah Penyelidikan SosioEkonomi-Suatu Pengenalan, DBP, Kementerian Pelajaran Malaysia, K. Lumpur 1985, m.s. 53.

kajian ini seperti para pemandu, para penumpang dan pihak berkuasa. Dengan teknik ini penulis telah berpeluang berbual secara lebih 'personal' dengan responden. Menurut seorang sarjana Barat :

"In an interview, since the interviewer and the person interviewed are both present as the question are asked and answered, there is opportunity for greater flexibility in eliciting information; in addition, the interviewer has the opportunity to observe both the subject and the total situation to which he or she is responding".
(3)

Kaedah ditemuramah ini juga sangat berguna untuk mendapatkan maklumat kerana dengan cara ini penulis dapat berdepan sendiri dengan para responden dan meneliti keadaan mereka semasa ditemuramah.

Beralah kepada teknik soalselidik pula, di sini penulis telah menyediakan satu set borang soalselidik untuk mendapatkan maklumat dan data yang diperlukan. Mengikut Young :-

-
3. Selitz C., Research Methods In Social Relation, Revised One-Volumed Edition, Holt, Rinehart and Winston, N.York 1959, m.s. 238.

"The questionnaire is designed to collect data from large, diverse, and widely scattered groups of people. It is used in gathered objective, quantitative data as in securing the development of information of a qualitative nature".

(4)

Penulis dalam melakukan kaedah ini menanyakan soalan-soalan berdasarkan apa yang terdapat di dalam borang yang telah disediakan dan segala jawapan dari responden dicatat menurut soalan-soalan yang dikemukakan. Dalam teknik ini, terdapat dua bentuk soalan yang dikemukakan iaitu yang berbentuk "open-ended" dan "closed-ended". Soalan-soalan yang berbentuk "open-ended" dinyatakan sebagai berikut :-

"One in which the topic is structured for the respondent but he is given the task of answering in his own words, structuring his answer as he sees fit and speaking at whatever length he desires".

(5)

Manakala soalan-soalan berbentuk "closed-ended" pula adalah :-

4.

5. Festinger and Katz, Research Methods In The Behavioral Sciences. Rolt. Rinehart and Winston Inc. N.York 1955, m.s. 350.

"The possible responses are contained question so that the respondent merely has to select the category which comes closet to his position".
(6)

Kaedah yang terakhir digunakan oleh penulis adalah merupakan kaedah pemerhatian. Dalam keadaan ini penulis memerhati keadaan yang sebenar berlaku dalam kegiatan teksi sapu. Pemerhatian dilakukan ke atas gelagat para pemandu dan para penumpang yang terlibat secara langsung dalam kegiatan teksi sapu. Satu kelebihan dari teknik ini ialah penulis dapat memerhati dengan sendiri keadaan yang berlaku setiap masa dan maklumat yang diperolehi adalah merupakan maklumat yang berbentuk "direct" tanpa soalan-soalan atau temuramah. Menurut sarjana pemerhatian adalah :-

"Observation is not only one of the most pervasive activities of daily life; it is a primary tool of scientific enquiry".
(7)

1.4 Masalah Kajian

Dalam membuat kajian ke atas tajuk ini, memang

6. Ibid. m.s. 351.

7. Moser and Kalton, Survey Methods In Social Investigation, 2nd Edition, Heinemann Educational Books Ltd; London 1971 m.s. 245.

tidak dapat dinafikan bahawa penulis telah menghadapi beberapa masalah. Tambahan pula, skop kajian ini melibatkan golongan tertentu yang secara terang telah melakukan satu kegiatan yang bertentangan dengan undang-undang.

Masalah utama yang dihadapi oleh penulis dalam mendapatkan maklumat untuk kajian ini ialah masalah kerjasama dari para responden. Penulis pada peringkat awalnya pernah dimarahi oleh para responden (pemandu teksi sapu) kerana dikatakan cuba mencampuri urusan mereka. Mereka tidak mahu memberikan kerjasama sebagaimana yang diperlukan oleh penulis kerana anggapan mereka penulis adalah merupakan agen kerajaan yang cuba mengcungkil rahsia dari kegiatan mereka. Pada awalnya mereka juga tidak mengakui yang mereka melakukan teksi sapu kerana takut disoal walaupun berkali-kali penulis memberitahu bahawa kajian yang dilakukan ini adalah merupakan satu kajian ilmiah untuk peperiksaan di universiti. Penulis juga telah menunjukkan pengenalan penulis sebagai seorang mahasiswa yang sedang membuat penyelidikan tetapi mereka masih tidak mempercayainya. Masalah ini berterusan hinggalah penulis mendapat bantuan daripada seorang kawan yang kebetulan mempunyai ramai kawan yang terlibat dalam kegiatan ini.

Semasa melakukan "interview" untuk mendapatkan

maklumat, penulis berhadapan pula dengan masalah yang seterusnya iaitu kerjasama yang agak minima diberikan. Semasa mereka (pemandu) memberi maklumat, kebanyakan mereka memberi satu jawapan yang sama. Ini adalah kerana sewaktu penulis sedang menemuramah seorang responden, kawan-kawan mereka yang lain akan berkumpul beramai-ramai dan mereka sama-sama memberi maklumat untuk satu-satu soalan yang ditujukan kepada rakan mereka. Perkara ini menyebabkan kebanyakan maklumat merupakan "stereotype" daripada maklumat-maklumat yang terdahulu. Jawapan-jawapan untuk sesetengah soalan juga tidak diberikan dengan tepat. Ini berlaku kerana mereka tidak memberikan sepenuh perhatian kepada soalan-soalan yang ditanyakan. Temuramah juga sentiasa terganggu di sebabkan keadaan di tempat penulis melakukan temuramah itu sibuk dengan orang ramai dan gangguan-gangguan daripada rakan-rakan responden yang ditemuramah itu.

Bagi para pengguna/penumpang pula, apa yang dapat penulis perhatikan ialah mereka agak malu untuk memberi maklumat dan bagi golongan yang tua, kadang-kadang mereka tidak memahami apa yang penulis tanyakan, akibatnya jawapan-jawapan yang diberikan adalah lari daripada kehendak soalan. Bagaimanapun kerjasama yang diberikan oleh para penumpang atau pengguna adalah lebih baik daripada para pemandu

teksi sapu.

Manakala dipihak berkuasa pula, walaupun kerjasama yang diberikan agak memuaskan tapi dalam usaha penulis untuk mengcungkil maklumat secara lebih mendalam, mereka tidak memberikannya. Mereka membuat alasan ianya termasuk dalam Akta Rahsia Rasmi Kerajaan. Di sini, apa yang dapat penulis katakan ialah maklumat-maklumat yang diterima daripada pihak berkuasa adalah agak terhad.

1.5 Latarbelakang Tempat Kajian

Pasir Mas merupakan sebuah jajahan di Kelantan yang mempunyai keluasan 200 batu persegi dengan penduduk dalam bancian pada tahun 1980 dianggarkan berjumlah 118,153 orang.⁽⁸⁾ Jajahan Pasir mas dibahagikan kepada 27 mukim.⁽⁹⁾ Mukim-mukim tersebut ialah Paloh, padang Embon, Tendong, Sakar, Kubang Sepat, Kiat, Teliar, Kubang Batang, Kubang Gatal, Kasa, Kubang Bemban, Alur Buluh, Meranti, Bandar Pasir Mas, Kubang Terap, Lubuk Ancing, Lalang, Alur Pasir, Tasik Berangan, Gua, Apam, Lubuk Tapah, Kuala Kelar, Kuala Lemal, To'Uban, Gual Periuk dan Rantau Panjang. Di dalam tiap-tiap mukim tersebut mengandungi beberapa buah kampung.

8. Jabatan Perangkaan Malaysia, Banci Penduduk dan Perumahan Malaysia 1980, Laporan Penduduk Daerah Pentadbiran, K.Lumpur. 1984 m.s. 64.

9. Lihat Peta di muka surat 20.

Gabungan dari beberapa mukim diketuai oleh seorang penggawa yang bertanggungjawab kepada Pegawai Daerah. Tiap-tiap mukim diketuai oleh Penghulu atau Ketua Kampung yang dilantik oleh kerajaan. Mukm Rantau Panjang, To'Uban dan Gual Periuk ditadbir dibawah Majlis Tempatannya sendiri. Manakala Bandar Pasir Mas ditadbir atau di bawah kelolaan Majlis Daerah Pasir Mas. Bandar Pasir Mas merupakan pusat pentadbiran bagi jajahan ini dan ianya juga merupakan pusat tumpuan penduduk dari serata tempat di jajahan Pasir Mas. Dibandar Pasir Mas terdapat bangunan-bangunan pentadbiran kerajaan dan juga bangunan perniagaan. Di sini segala macam urusan dibuat oleh penduduk-penduduk kampung di-sekitar Jajahan Pasir Mas di samping tempat penduduk-penduduk membeli belah bagi keperluan masing-masing.

Bandar Pasir Mas terletak di tebing sungai Kelantan dan jarak antara bandar Pasir Mas dengan ibu negeri Kelantan, iaitu Kota Bharu, ialah lebih-kurang 16 kilometer. Dari segi saiznya bandar Pasir Mas agak kecil dan ianya tidak dapat diperbesarkan akibat dihalang oleh Sungai Kelantan disebelah timur dan jalan keretapi di sebelah barat manakal disebelah utara pula terdapat kawasan-kawasan perumahan yang agak sesak berhampiran dengan bandar. Oleh itu sejak dulu sampailah sekarang

bandar Pasir Mas masih mengekalkan saiznya. Bagaimanapun perubahan dan pembangunan tetap berlaku dengan pesatnya. Majlis Daerah Pasir Mas dengan kerjasmaa kerajaan negeri telah banyak menyediakan kemudahan awam di bandar Pasir Mas seperti pondok telefon, padang permainan. Dewan orang ramai dan sebagainya. Dari segi perkhidmatan pula, ia juga banyak disediakan oleh pihak kerajaan dan pihak swasta. Sebagai contohnya, terdapat Pejabat Pos, Pasir Besar, sekolah, bank dan sebagainya.

Dalam sektor pekerjaan pula, terdapat berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan oleh penduduk-penduduk di jajahan ini, sektor pertanian hinggalah ke sektor pembuatan. Jelasnya di sini, terdapat berbagai sektor pekerjaan dari yang bertaraf rendah hinggalah taraf professional. Di kalangan penduduk tempatan, ada yang bekerja dengan kerajaan, swasta dan bekerja sendiri. Antara kerja-kerja persendirian yang dilakukan ialah bertani, berniaga, menoreh getah, menarik beca, menjalankan kegiatan teksi sapu dan sebagainya.

Kegiatan teksi sapu merupakan satu kegiatan yang aktif di Pasir Mas. Kegiatan ini berpusat di bandar Pasir Mas dan operasi mereka dijalankan ke-segenap pelusok kampung di jajahan pasir Mas. Kegiatan teksi sapu ini merupakan salah satu bentuk pengang-

kutan awam yang begitu popular di Pasir Mas dan ia memberi banyak kemudahan kepada penduduk-penduduk tempatan, khususnya mereka yang tinggal di kawasan-kawasan perkampungan, dan sekaligus ia telah memberi satu jenis pekerjaan kepada penduduk tempatan. Sumbangan yang diberikan oleh kegiatan ini amat besar kepada para penduduk dan bagi para penduduk atau pengguna pula mereka memberikan sambutan yang amat baik, dan ini merupakan salah satu faktor yang menyebabkan penerusan kegiatan-kegiatan teksi sapu.

Adalah dianggarkan terdapat lebih kurang 50 hingga 60 buah kenderaan yang digunakan sebagai teksi sapu. Bagaimanapun terdapat tanda-tanda yang angka ini akan berubah dan bertambah memandangkan keadaan ekonomi sekarang kerana ramai yang dijangka akan melibatkan diri dalam kegiatan ini. Beberapa tempat di sekitar bandar Pasir Mas telah dijadikan perhentian bagi kegiatan ini dengan destinasi-destinasi yang berbeza.

BAB 2 : DEFINISI DAN PENULISAN MENGENAI BIDANG PENGANGKUTAN AWAM

2.1 Definisi

Taksi sebagaimana yang diketahui umum merupakan salah satu daripada sistem pengangkutan awam yang penting digunakan oleh orang ramai untuk mereka bergerak. Terdapat berbagai tujuan dalam penggunaan taksi ini dan para pengguna terpaksa membayar harga atau tambang yang sepatutnya di atas penggunaan itu. Secara perkhidmatan pengangkutan awam diertikan sebagai :-

"A motorvehicle used for carrying passengers 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 or thing and which maintains contact with the ground when in motion".

(1)

Manakala secara khususnya, taksi mengikut kamus Dwi-Bahasa adalah didefinisikan sebagai :-

Chua Ming Hung, Transportation - Law and Legislation - Malaysia, Seminar on Law, Justice and consumer, P.Pinang 1982, m.s. 3.

"Motokar yang membawa penumpang
dengan mengambil sewa mengikut jauh
perjalanan"
(2)

Mengikut Horst R.Weight dalam bukunya "City
Traffic" & System Digest" pula,

"The taxi is a nontracked small cabin
transportation system. Individually
controlled by an operator in a non stop
origin to destination services"
(3)

Definisi yang dinyatakan tersebut adalah
merujuk kepada teksi yang mempunyai lesen atau
permit yang sah untuk seseorang pemandu membawa
penumpang. Lesen atau permit yang dikeluarkan kepada
setiap pemandu adalah dikhaskan untuk perjalanan
atau kawasan-kawasan yang tertentu dan mereka tidak
boleh beroperasi di luar dari kawasan yang ditetapkan.

Teksi sapu ataupun teksi haram pula, merupakan
satu jenis pengangkutan yang tidak mempunyai permit
atau lesen yang sah untuk beroperasi. Bagi mereka yang
menjalankan teksi sapu ini adalah sebenarnya bersalah
disisi undang-undang. Kegiatan ini adalah merupakan

Sidang Pengarang Dewan Bahasa, Kamus Dwi-Bahasa, DBP,
K.Lumpur 1980, m.s. 198.

Horst R.Weight, City Traffic & System Digest, U.S.A.1977, m.s. 76.

satu kegiatan haram yang bertentangan dengan "Road Traffic Ordinance" 1958 (2). Ordinan ini menyebutkan, mereka yang bergiat mengangkut penumpang secara haram boleh didenda antara \$100.00 hingga \$1000.00 ataupun penjara tidak lebih dari enam bulan atau kedua-duanya sekali. (4)

Kegiatan teksi sapu ataupun biasa disebut dengan panggilan "prebet sapu" oleh orang-orang tempatan di Kelantan, sememangnya begitu meluas sekali dijalankan oleh golongan tertentu tanpa menghiraukan undang-undang yang ada .

-
4. Temuramah dengan En. Mustafa ismail, Pegawai Penguatkuasa, Jabatan Pengangkutan Jalan, Kota Bharu, Kelantan, June, 1987.

Dalam kehidupan manusia sejak dari dulu hinggalah sekarang, sistem pengangkutan merupakan sesuatu yang amat penting. Pada dasarnya, manusia memerlukan kemudahan pengangkutan untuk bergerak antara satu tempat dengan tempat yang lain, sama ada dalam jarak yang dekat atau beribu-ribu batu jauhnya. Sememangnya, sistem pengangkutan ini adalah merupakan sebahagian daripada asas tamadun manusia. Dalam hal ini, Kopling, seorang penulis Barat telah menulis :-

"Transportation is civilization - in the spread of ideas, the interchange of cultures, the knowledge of news and previously unknown peoples customs and tribes, passenger transportation is indeed the pivotal ingredient" (5)

Jelasnya sistem pengangkutan sama ada secara langsung atau tidak langsung telah, sedang dan akan terus memberikan sumbangan yang amat penting kepada perkembangan sosio-ekonomi, penyebaran maklumat dan idea-idea, pertukaran budaya, taburan dan pergerakan penduduk, taburan dan perkembangan bandar dan luar bandar serta berbagai-bagai lagi.

-
5. Farris, Martin J. Passenger Transportation, Prentice-Hall, Inc. New Jersey, 1976, m.s. 4.

Dari masa ke semasa didapati berbagai kemajuan telah di capai dan dicipta, dengan ini menyebabkan cara-cara pengangkutan yang lebih moden diguna dengan meluas. Sekarang kita dapati jarak perjalanan yang jauh telah dapat di singkatkan dan ia dapat membawa lebih ramai penumpang serta lebih banyak barang muatan.

Terdapat banyak kajian yang dijalankan terhadap bidang pengangkutan ini, terutamanya oleh ahli-ahli geografi dan ekonomi. Pada asasnya dalam kajian-kajian yang telah dilakukan itu, mereka menumpukan perhatian kepada dua faktor penting iaitu pengaruh dan saling hubungan antara sistem pengangkutan dengan sosio-ekonomi sesebuah negara. Umumnya terdapat dua bentuk saling hubungan antara sistem pengangkutan dengan pembangunan sosio-ekonomi iaitu :-

1. Pengaruh sistem pengangkutan yang bersifat keruangan misalnya terhadap pola taburan penduduk, petempatan bandar dan kegiatan-kegiatan ekonomi di sesuatu kawasan.
2. Pengaruh sistem pengangkutan terhadap pembangunan dan pertumbuhan sosio-ekonomi yang tidak bersifat keruangan

tetapi merupakan kesan terhadap peningkatan sosio-ekonomi seperti dari segi perkembangan kegiatan-kegiatan ekonomi pelabuhan, pendapatan, pengeluaran dan pekerjaan.

(6)

Dalam konteks ini peranan pengangkutan dilihat sebagai satu faktor atau alat yang boleh mempercepatkan dan menggalakan pertumbuhan sosio-ekonomi atau pembangunan secara keseluruhan. Jelasnya pemodenan dan kemajuan yang dicapai sekarang adalah sebahagian besarnya bergantung kepada pengaruh sistem pengangkutan. Kemudahan-kemudahan pengangkutan telah direka dengan begitu baik sekali untuk mengangkut para penumpang dan juga barang-barang dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain.

-
6. Katiman Rostam dan Tengku Anuar, Geografi Kemanusiaan, Nurin Enterprise, K.Lumpur 1984, m.s. 661.

Di negara-negara Barat khususnya, kajian dan penulisan mengenai sistem pengangkutan awam seringkali dikaitkan dengan 'urban life'. Pengangkutan awam ini berkembang maju selari dengan perkembangan bandar-bandar dan kepadatan penduduk di sesuatu kawasan.

Menjelang akhir abad ke 16, perubahan dan kemajuan di dalam lapangan perdagangan telah mengubah kehidupan penduduk di kawasan bandar. Dalam masa ini juga didapati banyak kota-kota telah berkembang di sepanjang pelabuhan dan sungai-sungai. Kedatangan zaman 'Reinassance' dan 'Reformation' telah membawa banyak industri baru kepada masyarakat Eropah. Justeru kemajuan dan perkembangan ini telah menyebabkan peningkatan dalam pertukaran budaya yang memberi pengaruh besar ke atas peningkatan perjalanan jarak jauh. Urbanisasi-urbanisasi yang pesat berkembang telah meningkatkan saiz bandar dan ini telah membawa kepada keperluan yang lebih banyak terhadap pengangkutan awam. Urbanisasi serta kemajuan yang begitu dramatik berlaku di abad ke 16 dan 17 ini telah mengubah corak di kota-kota besar daripada "walking cities" kepada "vehicle cities"

(7)

Pada abad ke 17, sistem pengangkutan telah mula mengalami satu perubahan yang besar. Buat pertama kalinya dalam sejarah, pengangkutan di kawasan bandar telah benar-benar bersifat 'public'. Ini bukanlah bermakna bahawa tidak wujudnya sistem pengangkutan tempatan sebelum itu tetapi ia sebenarnya adalah digunakan oleh orang-orang kaya atau golongan bangaswan dan tidak untuk orang-orang awam yang lain. Pengangkutan untuk orang-orang awam hanya bermula selepas wujudnya teknologi dan pembandaran yang pesat di abad ke 17.

(8)

Sekarang, di Amerika Syarikat dan Eropah, jumlah penumpang yang di bawa melalui pengangkutan awam sudah agak berkurangan. Ini adalah kerana meluasnya penggunaan kenderaan-kenderaan persendirian untuk melakukan perjalanan sejajar dengan kemajuan dunia hari ini. Secara tradisionalnya, pengangkutan awam hanya digunakan untuk perjalanan dalam bandar atau dari kawasan luar ke pusat bandar. Di kawasan luar bandar, perjalanan menggunakan sistem pengangkutan awam adalah kecil berbanding dengan kawasan bandar.

(9)

-
7. Gorman Gilbert & Robert E. Samuels, The Taxicab, An Urban Transportation Survivor, University of North Carolina Press, 1982, m.s. 8.
 8. Ibid, m.s. 9.
 9. Road Research, Transport Services in Low Density Areas, OECD Road Research Group, Paris, 1979, m.s. 15.

Di kawasan-kawasan bandar, golongan pekerja memainkan peranan yang penting dalam meninggikan penggunaan terhadap pengangkutan awam. Peningkatan ini dengan perkembangan bandar telah memberikan keperluan yang tinggi terhadap penggunaan pengangkutan awam. (10)

Secara umumnya, kajian atau penulisan yang dilakukan mengenai beberapa jenis pengangkutan yang tertentu, umpamanya pengangkutan darat seperti teksi dan bas, pengangkutan udara, pengangkutan air dan sebagainya. Dalam kajian ini, fokus utama yang hendak diperbincangkan ialah mengenai perkhidmatan pengangkutan awam melalui teksi.

2.3.1 Industri Perkhidmatan Teksi

Di Amerika Syarikat, setengah daripada industri yang subur berkembang tidak jelas difahami oleh sebahagian besar penduduknya; demikianlah juga yang berlaku ke atas industri perkhidmatan teksi ini. Ramai orang menaruh anggapan yang bukan-bukan terhadap orang yang menjalankan pekerjaan ini. Imej para pemandu teksi telah dicemarkan oleh berbagai perkara. Para pemandu dikatakan terlibat dengan berbagai kejahatan seperti pelacuran, minuman keras dan

10. Ibid, m.s. 57

sebagainya. Pemandu-pemandu teksi dipandang dengan begitu jijik dan penuh syak wasangka.

(11)

Orang ramai mempunyai pengetahuan yang amat sedikit tentang bagaimana firma-firma teksi di-kendalikan. Sebagai contohnya ramai yang berfikir bahawa "Yellow Cab" adalah merupakan sekumpulan gergasi yang bermaharajalela di kota-kota. Anggapan seperti di atas itu merupakan suatu anggapan yang berat sebelah malah ianya salah samasekali. Ini adalah kerana pemandu-pemandu teksi merupakan warganegara yang tertakluk kepada undang-undang. Sebilangan besar daripada para pemandu melakukan pekerjaan ini sebagai karier hidup mereka dan ada sebahagiannya yang telah dapat menghantar anak-anak mereka ke pusat-pusat pengajian tinggi hasil daripada kerja mereka sebagai pemandu teksi.

(12)

Sejumlah besar pemandu teksi bukan merupakan pekerja semata-mata tapi mereka adalah merupakan pengusaha-pengusaha bebas yang mempunyai atau menyewakan teksi mereka kepada pemandu lain. Teksi-teksi ini memberikan khidmat yang berbagai termasuklah mengangkut barang-barang, membawa bekalan-bekalan seperti darah ke hospital-hospital, memberikan

11. Gorman Gilbert, *op. cit.*, m.s. 3.

12. *Ibid*, m.s. 3.

perkhidmatan kepada agensi-agensi kemasyarakatan, seperti orang-orang tua dan orang cacat juga kanak-kanak. Ia juga menyediakan banyak lagi perkhidmatan lain yang diperlukan oleh orang ramai tanpa mengira waktu dan keadaan.

(13)

Untuk menyangkal anggapan-anggapan yang buruk orang ramai terhadap perkhidmatan atau industri teksi ini, dikebanyakan bandaraya di Amerika, pihak berkuasa telah mengambil data peribadi yang lengkap sebelum seseorang itu diterima menjadi pemandu teksi. Ini termasuklah cap cari, ujian darah dan pemeriksaan terhadap rekod-rekod jenayah para pemandu itu. Para pemandu juga biasanya mesti mendapatkan lesen daripada Jabatan Polis di kawasan masing-masing. Dalam sesuatu perjalanan, tiap-tiap pemandu adalah dihadkan membawa satu pihak penumpang untuk satu masa dan mereka dikehendaki menggunakan meter teksi bagi mencegah daripada penipuan. Kenderaan atau teksi-teksi ini juga mesti dituliskan nama dan alamat pemilik bagi memudahkan para penumpang mencatat butir-butir mengenai pemandu itu sebagai tindakan atau ingatan awal jika berlakunya kes-kes jenayah semasa menggunakan teksi tersebut.

(14)

13. Ibid, m.s. 4.

14. Ibid, m.s. 5.

Industri teksi di Amerika Syarikat telah muncul diawal abad ke 20. Sebelum abad ke 20 ini, pengangkutan awam di Amerika Syarikat seperti juga di Eropah, terdapat banyak kereta kuda, 'cabriolet' dan 'hansom cab' yang memberi khidmat di kota-kota. Tidak seperti mana kebanyakan fenomena yang baru muncul, kemajuan dalam industri teksi ini tidak dirasakan sebagai suatu yang baru kerana ianya dipengaruhi oleh persambungan evolusi pengangkutan awam sebelumnya dan juga perubahan-perubahan besar yang berlaku dalam "urban life". Tiga dekad awal di abad ke 20 adalah merupakan waktu berlakunya banyak perubahan terutamanya dalam teknologi, bentuk demografi dan gaya hidup. Ia juga adalah dekad-dekad yang banyak melahirkan ciptaan baru, urbanisasi, migrasi dan tidak terkecuali daripada perang-perang yang besar. Akhirnya, dekad ini juga telah memberikan kelahiran kepada automobil, kereta persendirian, bas dan teksi.

(15)

Suatu perkara yang penting mengenai teksi ini ialah, ianya mempunyai status perkhidmatan yang tersendiri berbanding dengan lain-lain jenis pengangkutan awam. Menurut Edward Weiner, status atau sifat perkhidmatan teksi adalah dijelaskan seperti berikut :-

5. Ibid, m.s. 26.

"Taxicabs, along with other 'paratransit' type systems, provide service with characteristics between the automobile and mass transportation. They are capable of accessing any point in an urban area, can respond on demand by hailing or telephone and provide personalized transportation service. In these regards, they are more similar to the automobile than mass transportation. On the otherhand, a fare 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 are more tailored to individual demands, their fares are higher than those for mass transit"

(16)

Sekitar 1915 hingga 1930 merupakan tahun-tahun yang penting bagi perubahan industri taksi. Kuda telah digantikan dengan kendaraan bermotor dan penggunaan telepon telah mula diperkenalkan, ini merupakan elemen yang penting dalam operasi taksi.

Bagaimanapun apa yang lebih penting ialah munculnya

-
6. Edward Weiner, The Characteristic Uses and Potential of Taxicabs Transportation, Department of Transportation, U.S.A., 1975, m.s. 1.

pengusaha-pengusaha individu yang berani untuk mengendalikan industri taksi dimana sebelum ini mereka hanya mengendalikan firma-firma kecil dan milik persendirian tetapi kemudian ia diubah kepada gagasan-gagasan yang lebih besar. Kemajuan dan pembaharuan ini telah memberikan satu tahap baru dalam perkhidmatan taksi.

(17)

Pada umumnya firma-firma taksi adalah dikenalkan melalui tiga cara iaitu :-

- i) employee - driver (pekerja-pemandu)
- ii) lessee-driver (penyewa-pemandu)
- iii) owner-driver (pemilik -pemandu)

"Employee-driver" adalah merupakan orang yang memandu taksi yang dipunyai oleh syarikat dan biasanya pemandu ini dibayar komisyen. Elemen utama dalam situasi ini ialah hubungan antara pekerja dan majikan. Apa yang penting disini ialah majikan memberi jaminan kepada pekerjanya untuk membayar gaji yang minimum mengikut waktu pekerjaannya, membayar cukai 'keselamatan sosial' dan lain-lain cukai serta bermacam-macam faedah lagi. Komisyen yang diberikan kepada pemandu ini adalah sekitar

7. Gorman Gilbert, Op. cit. m.s. 39.

45 hingga 50 peratus.

"Lesse-driver" dan "owner-driver" adalah merupakan pemandu-pemandu yang bebas dalam menjalankan pekerjaan ini. Di bawah peraturan sewaan, pemandu terpaksa membayar sama ada secara harian, mingguan atau bulanan kepada tuanpunya kenderaan/teksi. Manakala "owner-driver" adalah memiliki dan memandu sendiri kenderaan mereka. Di bawah peraturan kedua-dua cara ini, pemandu boleh membuat kontrak dengan firma-firma yang tertentu untuk beberapa perkhidmatan seperti pengiklanan, bahan-api, pengiriman dan pemeliharaan. Satu kes yang istimewa mengenai firma 'owner-driver' adalah ia merupakan firma teksi perseorangan atau kadang-kadang digelar juga sebagai 'owner-operator firma'. Firma-firma ini banyak terdapat di kota-kota besar dan ia melakukan operasi yang berbeza-beza. Bagaimanapun hampir keseluruhan operasinya bergantung kepada "street-hail business" dan fokus utamanya dilokasi-lokasi yang mempunyai kepadatan yang tinggi seperti di lapangan terbang dan hotel-hotel.

(18)

Secara umumnya teksi ini dapat menawarkan dua jenis perkhidmatan iaitu "exclusive-ride" dan

18. Ibid, m.s. 103 - 104.

"shared-ride". kedua-dua perkhidmatan ini adlaah merujuk kepada sama ada seorang atau sekumpulan penumpang menggunakan untuk satu perjalanan atau sama ada seorang atau sekumpulan penumpang berkongsi menggunakan teksi itu dengan lain-lain penumpang, yang perjalanan merkea bermula dan berakhir di-kawasan-kawasan yang berbeza. Perkhidmatan teksi ini boleh digunakan dengan tiga cara mengikut kebiasaannya iaitu :-

- i) "Subscription Mode"
 - ii) "dial-a-ride mode"
 - iii) "hailed-ride-mode".
- (19)

Ketiga-tiga pilihan perkhidmatan teksi itu bermakna seseorang penumpang atau pengguna boleh berlanggan untuk menggunakan teksi pada tiap-tiap hari dimasa-masa yang tertentu. Pengguna juga boleh menggunakan teksi dengan menelefon sesebuah syarikat perkhidmatan teksi sebelum satu-satu perjalanan itu dihajati atau satu lagi caranya ialah dengan menahan sesebuah teksi di tepi-tepi jalanraya sebagaimana yang biasa dilakukan oleh pengguna-pengguna di bandaraya. Adalah menjadi suatu kelaziman dibandaraya-bandaraya yang mempunyai penduduk yang ramai dan padat, teksi-

teksi ini dapat dilihat disegenap ceruk kawasan atau jalanraya-jalanraya disekitar bandaraya.

2.3.2 Peraturan-Peraturan Dalam Perkhidmatan Teksi

Peraturan-peraturan dalam perkhidmatan teksi umumnya tertakluk kepada pihak-pihak berkuasa tempatan masing-masing. Pihak berkuasa tempatan dan agensi-agensinya berinteraksi dengan persatuan-persatuan dan operator ataupun tuanpunya-tuanpunya teksi untuk memberi pengawasan atau pemerhatian yang sewajarnya terhadap perkhidmatan teksi. Di sini, operator atau tuanpunya-tuanpunya teksi secara individu boleh berbincang terus dengan pihak berkuasa di tempat masing-masing mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengan perkhidmatan mereka ataupun mereka (operator atau tuanpunya teksi) boleh juga mengendalikan ataupun mengadakan perbincangan melalui persatuan yang mereka masuki.

Di antara perkara-perkara utama yang dititikberatkan dalam perkhidmatan teksi ini meliputi beberapa perkara yang merupakan peraturan-peraturan asas bagi perkhidmatan itu sendiri. Peraturan atau perkara-perkara tersebut adalah mengenai :-

- i) Tambang atau bayaran.
- ii) Bilangan teksi yang dibenarkan beroperasi

oleh pihak berkuasa.

- iii) Tanggungjawab kewangan dalam kes-kes kemalangan dan lain-lain risiko yang berkaitan dengan perkhidmatan teksi.
 - iv) Standard perkhidmatan dalam hubungannya dengan kenderaan atau teksi, pemandu-pemandu dan kaedah-kaedah operasi.
- (20)

Peraturan-peraturan yang wujud dalam perkhidmatan teksi ini telah memberikan banyak kebaikan, baik kepada para pengguna mahupun kepada para pemandu itu sendiri. Segala peraturan dalam perkhidmatan teksi ini tertakluk kepada ordinan-ordinan yang tertentu dan dengan kemajuan yang begitu pesat dalam bidang pengangkutan, khususnya dalam bidang pengangkutan awam, banyak ordinan telah diperbaiki dan di-perbaharui untuk memberi kesenangan kepada para pengguna juga kepada para pemandu. Oleh itu sebuah agensi di Amerika Syarikat iaitu "Urban Mass Transportation Administration" yang merupakan badan induk dalam hal ehwal pentadbiran pengangkutan awam telah mengarahkan "International Taxicab Association" menyediakan berbagai peraturan yang berkaitan dengan operasi teksi untuk memberi kesenangan dan kemudahan kepada semua pihak.

(21)

0. Edward Weiner, Op. Cit. m.s. 4.

1. Ibid, m.s. 4

2.3.3. Struktur Tambang Teksi

Tambang atau bayaran menggunakan taksi adalah dikira dengan berbagai cara dan tambang atau bayaran ini adalah tertakluk atau bergantung kepada ordinan-ordinan taksi tempatan. Bagaimanapun terdapat tiga struktur tambang yang biasa digunakan oleh perkhidmatan taksi, iaitu jenis "meter fares", "zone fares" dan "flat fares". Tambang menggunakan meter atau "meter fares" ini adalah berupa bayaran per-batu atau per-kilometer. Dalam satu kajian di California, Amerika Syarikat pada tahun 1975 didapati bahawa bayaran atau tambang taksi yang menggunakan sistem, "meter fares" ini ialah antara 70 sen hingga 80 sen per 1.6 batu perjalanan.

(22)

Disebabkan oleh kesakan Lalulintas di kebanyakan bandaraya, meter-meter taksi bagi kawasan ini telah menggunakan "live clock". "Live clock" ini secara automatik merekodkan masa bagi setiap perjalanan sewaktu pemandu taksi membawa penumpang walaupun taksi tidak bergerak ketika menghadapi kesesakan Lalulintas. Di California pada tahun 1975 lebih daripada 63 peratus daripada operator-operator taksi menggunakan "live clock" ini.

(24)

-
2. Gorman Gilbert, op.cit. m.s. 113.
 3. Edward Weiner, op.cit, m.s. 5.
 4. Gorman Gilbert, op. cit. m.s. 113.

"Zone-fares" dan "flat fares" boleh dibayar dengan beberapa cara. Skim tambang untuk sistem "zone fares" adalah dikira mengikut zon atau kawasan yang dilalui oleh teksi. Skim tambang ini termasuklah bayaran permulaan bagi zon atau kawasan pertama dan seterusnya bayaran kedua akan ditambah untuk tiap-tiap zon atau kawasan yang dimasuki sehingga sampai ke destinasi. Tambang untuk sistem "zone fares" ini dikira bagi penggunaan terus teksi bermula dari tempat asal hinggalah sampai ke destinasinya. Bentuk tambang "flat fares" pula adalah dilakukan oleh setengah-tengah operasi teksi, istimewanya untuk perjalanan-perjalanan yang spesifik seperti perjalanan ke-'airport' dan sebagainya. Ringkasnya di sini, "flat-fares" adalah merupakan kes-kes yang istimewa dalam "zone-fares"

(25)

Adalah menjadi suatu perkara yang penting bahawa tambang teksi telah meningkat sebagaimana peningkatan dalam indek harga pengguna. Bagaimanapun tekanan-tekanan akibat daripada peningkatan kos menyebabkan ramai operator teksi telah mendesak untuk meningkatkan keuntungan ataupun pendapatan mereka. Peningkatan dalam harga minyak juga telah menyebabkan keadaan yang lebih serius berlaku terhadap kadar tambang

25. Ibid, m.s. 116

teksi yang sedia ada. Kebanyakan komuniti pengguna berkehendakkan operator-operator menggunakan sistem meter dan menetapkan kadar yang sepatutnya dalam struktur tambang teksi. Di setengah kawasan, para operator teksi telah menggabungkan dua bentuk sistem tambang, iaitu "meter-fares" dan "zone fares" dalam operasi mereka. Bagaimanapun struktur tambang yang lebih banyak digunakan ialah dengan menggunakan meter. Busath, dalam kajiannya mendapati, 95.7% daripada perkhidmatan teksi di California telah menggunakan meter untuk operasi mereka. Manakala dari laporan "Northeastern Illinois Planning Commission", 80% operasi teksi menggunakan meter, 16.2% yang menggunakan "zone fares" dan hanya 5.2% yang menggunakan "Flat-fares".

(28)

-
26. Ibid, m.s. 116.
 27. Busath, K, Characteristics of The California Taxicab Industry, Sacramento, California : Taxicab Owners Association, 1975, m.s. 11 - 12.
 28. Northeastern Illinois Planning Commission; Taxicabs and Dial-a-Bus : Demand Actuated Transportation in Northeastern Illinois, Chicago, 1976, m.s. 11.

3.4 Sifat-sifat perjalanan Teksi

Teksi, sebagaimana juga lain-lain pengangkutan awam, digunakan untuk berbagai tujuan perjalanan. Bagaimanapun tujuan perjalanan ini adalah berbeza antara bandar yang kecil dengan bandaraya-bandaraya yang utama (besar). Di bandar-bandar besar, perjalanan-perjalanan yang dilakukan melibatkan perjalanan untuk ke tempat kerja dan juga untuk sesuatu urusan "Family Business Trips" merupakan tujuan perjalanan utama yang dilakukan di bandar-bandar besar. Perjalanan-perjalanan ini, sebahagian besarnya adalah termasuk untuk tujuan perubatan dan juga untuk membeli-belah. Di bandar-bandar yang kecil, umpamanya seperti di North Carolina, perjalanan untuk "shopping" mempunyai peratus yang tinggi di kalangan pengguna manakala terdapat peratus yang rendah bagi perjalanan ke tempat kerja. Perbezaan perjalanan dengan menggunakan teksi di antara bandar-bandar yang besar dan bandar-bandar yang kecil adalah mempunyai hubungan dengan pekerjaan di kalangan penduduk-penduduknya. Ini adalah kerana di bandar-bandar yang lebih besar, ianya merupakan pusat pekerjaan yang tinggi di samping terdapat jumlah "business visitors" yang ramai. Di bandar-bandar

9. Edward Weiner, op. cit., m.s. 7

besar juga berlakunya kesulitan-kesulitan untuk mendapatkan tempat-tempat "parking" kenderaan dan sebagainya.

(30)

Pembahagian terhdapa perjalanan teksi mengikut masa dalam setiap hari mempunyai hubungan dengan sifat-sifat pengguna atau penumpang. Kebanyakan perjalanan teksi dilakukan semasa "peak hours" iaitu di antara jam 7.00 hingga 9.00 pagi dan antara jam 4.00 hingga 6.00 petang. Bagaimanapun pada sebelah malam, tumpuan kepada teksi juga adalah tinggi bila-mana pengangkutan awam yang lain sudah mula berkurangan atau berhenti dari perkhidmatan mereka, ataupun bila berlaku suatu keadaan yang agak kurang selamat untuk berjalan atau menunggu di perhentian-perhentian yang tertentu. Secara umumnya, perjalanan menggunakan teksi setiap hari adalah secara relatifnya stabil di antara jam 7.00 pagi hingga jam 6.00 petang. Selepas jam 6.00 petang, aliran perjalanan teksi telah menurun di mana tujuan utama perjalanan di waktu ini adalah untuk "shopping", rekreasi dan tujuan sosial.

(31)

Dalam perkhidmatan teksi, terdapat beberapa jenis perjalanan tertentu yang tidak dapat dilakukan

-
0. Gilbert, G, Fravel, F., Di Torio, F, Taxicab User Characteristics in Small and Medium Size Cities, University of North Carolina, Department of City and Regional Planning, 1976, m.s. 33.

oleh mana-mana pengangkutan awam yang lain. Dalam situasi ini, taksi menyediakan suatu bentuk pengangkutan yang paling efektif berbanding dengan lain-lain jenis pengangkutan awam. Perjalanan-perjalanan tersebut adalah dipanggil "taxi special trips", ianya merupakan perjalanan seperti contoh di bawah :-

- i) Perjalanan sewaktu kecemasan di mana masa amat genting (contohnya membawa pesakit ke hospital).
- ii) Pengangkutan untuk orang-orang tua atau orang cacat untuk ke pusat-pusat perubatan atau dari pusat-pusat perubatan.
- iii) Perjalanan menjalankan sesuatu urusan di mana masa amat genting.
- iv) Perjalanan dari tempat kerja ke rumah pada waktu larut malam, terutamanya bagi wanita.
- v) Perjalanan untuk orang-orang yang mabuk.
- vi) Perjalanan ke tempat-tempat yang tidak ada perkhidmatan pengangkutan awam yang lain (contohnya ke kawasan-kawasan luar bandar yang tidak terdapat perkhidmatan bas). dan beberapa perjalanan lagi.

(32)

. Edward Weiner, op.cit, m.s. 7 - 8

. Ibid, m.s. 12

Keupayaan operasi teksi dalam melakukan khidmat untuk "special trips" ini dan perjalanan-perjalanan yang lain, juga dengan adanya perkhidmatan "radio dispatching" dan "on-demand service" serta keupayaannya melakukan khidmat ke seluruh pelusuk kawasan bandar, telah melahirkan suatu keunikan dalam perkhidmatan teksi itu sendiri. Jelasnya di sini, teksi berupaya menyediakan berbagai perkhidmatan yang diperlukan oleh orang ramai. Edward Weiner, dalam kenyataannya menyatakan :-

"Taxicab transportation is a significant segment of urban transportation. Taxicabs serve a wide range of trip purposes by travellers with varied socio-economic characteristics. Their service characteristics, which are a combination of automobile and mass transit service, are well suited to a number of special purposes. Taxicab transportation is a most attractive for serving lower density areas and off-peak travel particularly where mass transit services are reduced to a minimum. For many purposes and trips, taxicabs offer the only form of public transportation service. In this regard,

*taxicabs are a supplement to more
conventional mass transit services"*
(33)

3.3.5 Sifat-sifat Penumpang/Pengguna

Perkhidmatan teksi digunakan oleh berbagai golongan sosio-ekonomi. Pada umumnya mereka yang menggunakan teksi terdiri dari dua kategori atau golongan yang utama. Kategori pertama pengguna teksi ini adalah terdiri daripada golongan "businessman" iaitu orang yang mempunyai pendapatan yang tinggi. Mereka ini sememangnya memiliki kenderaan sendiri tetapi menggunakan teksi untuk menunjukkan status atau lambang "high class" mereka. Pengguna dari golongan ini adalah lebih ramai terdapat di bandar-bandar besar kerana di sini terdapat berbagai kelas sosio-ekonomi di kalangan penduduknya.

Golongan yang kedua, iaitu golongan yang besar jumlahnya adalah terdiri daripada mereka yang berpendapatan rendah dan juga mereka yang bergantung terus kepada teksi, umpamanya orang cacat, orang tua dan suri rumah. Kumpulan atau golongan ini adalah lebih dominan di bandar-bandar kecil Sebagai contohnya di bandar kecil North Carolina, pengguna-pengguna

3. Ibid, m.s. 15

di sini hampir keseluruhannya bergantung kepada taksi walaupun dari hasil kajian yang dijalankan, menunjukkan para pengguna ini memiliki kereta-kereta sendiri, lesen memandu dan juga merupakan golongan yang berpendapatan tinggi. Bagaimanapun, apa yang jelasnya di sini, yang menyebabkan pengguna suka menggunakan taksi sebagai pengangkutan yang utama ialah kerana taksi menawarkan perkhidmatan yang berbagai jenis di samping kadar tambang yang berpatutan dan dapat memuaskan hati para pengguna. (34)

3.6 Pembaikan Dalam Operasi Teksi

Dalam operasi taksi, terdapat beberapa pembaikan yang dilakukan melalui dasar-dasar yang tertentu oleh pihak-pihak yang terlibat dalam usaha untuk mempertingkatkan produktiviti operasi taksi ini. Pihak-pihak yang terlibat, iaitu pihak pengurusan, pihak pemandu, pengguna/penumpang dan agensi-agensi yang berkaitan telah berusaha untuk memenuhi atau mencapai objektif mereka masing-masing. Di sini, tiap-tiap bahagian yang terlibat mempunyai objektif mereka yang tertentu. Sebagai contohnya, objektif utama pihak pengurusan ialah untuk meningkatkan keuntungan bersih, pihak pemandu berkehendakkan

1. Gorman Gilbert and Robert E. Samuels, op.cit, m.s. 112.

peningkatan dalam pendapatan mereka; manakala objektif utama pihak penumpang/pengguna ialah untuk mengurangkan jumlah masa perjalanan termasuk soal-soal keselamatan dan kos yang rendah seterusnya bagi pihak agensi-agensi yang berkaitan pula objektif utama mereka ialah menyediakan "high level of service per dollar of public expenditure". Untuk menjelaskan lagi objektif pihak-pihak yang terlibat ini diperturunkan jadual di bawah :

Jadual 2.1 : Objektif Utama Pihak-Pihak Yang Terlibat
Dalam Operasi Teksi.

Pihak Yang Terlibat	Objektif
1. Pengurusan.	Meningkatkan keuntungan bersih. Meningkatkan pendapatan. Mengurangkan kos.
2. Pemandu	Meningkatkan pendapatan kasar dan "tips" Meningkatkan komisyen.
3. Penumpang/Pengguna.	Mengurangkan jumlah masa perjalanan (masa menunggu + masa perjalanan). Mengurangkan tambang perjalanan.

	Meningkatkan keselesaan perjalanan. Meningkatkan keselamatan perjalanan.
4. Agensi-Agensi Yang berkaitan.	Meningkatkan jumlah penumpang. Meningkatkan jumlah batu-penumpang Mengurangkan purata masa menunggu Mengurangkan purata masa perjalanan. Meninggikan kawalan dan keselamatan kepada umum. Mengurangkan penggunaan bahan bakar. Mengurangkan pencemaran udara. (35)

Tiap-tiap pihak saling bergantung antara satu sama lain dan segala dasar serta objektif yang dikemukakan adalah untuk kebaikan semua pihak di disamping untuk mengemaskinikan lagi operasi teksi ini.

-
35. Arthur L. Webster, Edward Weiner and John D. Wells, The Role of Taxicabs in Urban Transportation, U.S. Department of Transportation, Dec. 1974, m.s. 7 - 5.

Sistem pengangkutan awam melalui teksi merupakan satu sistem pengangkutan yang "high standard" jika dibandingkan dengan pengangkutan awam yang lain. Dalam menilai sejauhmana kepentingan atau kelebihan teksi ke atas pilihan kepada bentuk pengangkutan yang lain, di sini terdapat perbandingan antara perkhidmatan teksi dengan bas dan kereta persendirian :-

Jadual 2.2 : Perbandingan di antara Perkhidmatan Teksi dengan Bas dan Kereta Persendirian

Standard Perkhidmatan	Teksi Dalam Hubungan dengan Bas dan kereta Persendirian.
1. Jauh Perjalanan	Lebih pendek daripada pengangkutan melalui bas. Sama dengan kereta persendirian. Dalam kes-kes berkenaan dengan had untuk "parking", lebih baik dari kereta persendirian.
2. Perkhidmatan 24 jam	Lebih baik dari bas. Sama dengan kereta persendirian.
3. Waktu Perjalanan	Sama seperti kereta persendirian.

4. Waktu Menunggu	Pendek tapi bergantung kepada permintaan. Kurang baik dari kereta persendirian, lebih baik atau sama dengan bas.
5. Keselesaian	Lebih baik atau sama dengan kereta persendirian.
6. Harga/Tambang untuk Perjalanan	Lebih tinggi dari bas. Untuk perjalanan "single" lebih tinggi dari kereta persendirian (36)

Dari jadual di sebelah, dapat dilihat bahawa teksi dari segi statusnya telah menawarkan perkhidmatan yang lebih baik atau "high standard service" berbanding dengan bas dan kereta-kereta persendirian. Apa yang jelasnya, teksi ini adalah digunakan oleh orang ramai dari berbagai golongan.

2.4 Penulisan Tempatan Mengenai Sistem Pengangkutan Awam

Penulisan atau kajian-kajian mengenai pengangkutan awam di Malaysia adalah agak kurang berbanding dengan apa yang terdapat di Barat. Kebanyakan penulisan atau kajian yang ada adalah bersifat umum dan kurang menumpukan perhatian secara mendalam ke atas sesuatu topik. Pengangkutan awam merupakan satu bentuk sistem pengangkutan yang telah disediakan oleh kerajaan untuk menjalankan perkhidmatan kepada orang ramai.

Sejarah perkhidmatan pengangkutan awam di Malaysia sama bentuknya seperti yang terdapat di United Kingdom. Menjelang tahun 1936, dua jenis atau dua bentuk pengangkutan iaitu bas dan kereta sewa merupakan bentuk-bentuk yang popular ditawarkan kepada orang ramai. Kedua-dua jenis pengangkutan awam ini dipunyai oleh operator-operator perseorangan, dimana mereka mendapat permit atau kebenaran untuk menjalankan operasi dari pihak-pihak yang tertentu. Permit atau kebenaran menjalankan operasi didapati sama ada dari Pengerusi Lembaga Penulisan, Pejabat Daerah ataupun dari pihak polis dan kebanyakan daripada permit-permit yang diberikan ini dibataskan kepada perjalanan-perjalanan yang spesifik sahaja. Perkara ini telah

memberi kesan yang agak serius kepada pengangkutan awam, dimana ianya mengalami satu keadaan yang kucar-kacir, perkhidmatan yang tidak teratur, tambang-tambang yang tidak terkawal, keadaan-keadaan kenderaan yang amat menyedihkan dan berlakunya pertandingan yang membazir dikalangan pemilik-pemilik kenderaan tersebut. Akibat yang seterusnya daripada kesan-kesan ini, kenderaan-kenderaan yang digunakan tidak dijaga dengan baik dan sempurna. Kelalaian dalam penjagaan kenderaan memberi kesan kepada lalulintas dan merbahaya kepada umum.

Kerajaan kemudian merasakan segala keadaan diatas patut dipulihkan dan satu bentuk sistem pengangkutan awam yang baru patut diperkenalkan dimana organisasinya mestilah merangkumi perkara-perkara berikut :-

- a. Menyediakan kepada umum satu sistem pengurusan yang cekap mengenai perkhidmatan pengangkutan jalan termasuk penjagaan kenderaan yang lebih baik dimana kenderaan-kenderaan ini hendaklah selalu diperiksa.
- b. Menghasilkan lebih penghasilan kepada kerajaan daripada suatu bentuk perkhidmatan atau industri yang diorganisasikan.

- c. Menghapuskan pertandingan membazir dan tidak ekonomik di kalangan operator-operator dan dalam masa yang sama menyediakan perlindungan yang cukup kepada perkhidmatan yang lain selain bas dan teksi.

(37)

Di bawah sistem ini, perjalanan-perjalanan untuk pengangkutan awam telah dibahagikan kepada beberapa kumpulan perkhidmatan untuk memudahkan memberi khidmat yang terbaik kepada orang ramai. Operator-operator kereta sewa persendirian dikumpulkan bersama dalam satu kumpulan dimana mereka mestilah bersama-sama memberikan khidmat kepada semua perjalanan sama ada yang menguntungkan ataupun tidak, jadi di sini, jika sesuatu perjalanan itu gagal beroperasi, perjalanan-perjalanan yang lain masih lagi boleh dijalankan.

Dalam tahun 1937, satu Lembaga Perlesenan telah ditubuhkan yang dinamakan "Road Transport Licensing Board" di Persekutuan Tanah Melayu. Lembaga inilah yang merupakan perintis kepada kewujudan "Ordinan Lalulintas Jalanraya 1958" yang merupakan satu peraturan jalanraya yang penting dan masih

37. Transportation-Malaysia, Malaysia-Jabatan Pengangkutan Jalan, Public Transport Seminar, K.Lumpur 1978,
m.s. 5 - 7

berkuatkuasa sampai sekarang. Segala jenis pengangkutan yang berjalan dijalanraya seluruh Malaysia adalah tertakluk dibawah ordinan ini. Peraturan-peraturan atau undang-undang yang terdapat di dalam "Road Traffic Ordinance" telah memberikan kerajaan satu polisi yang jelas terhadap sistem pengangkutan awam di Malaysia. Antara kandungannya :-

- a. "Road Transport Licensing Board" (pusat dan kawasan) adalah diberikan tugas untuk mengawal dan mengatur industri-industri pengangkutan jalan di Semenanjung Malaysia memandangkan industri pengangkutan ini memberikan perkembangan yang sihat terhadap ekonomi negara.
- b. Lembaga Perlesenan memperlihatkan "kedatangan dalam pasaran" kebanyakan "public carriers" adalah diatur secara berhati-hati supaya tidak berlakunya pertandingan yang membazir ataupun "cut throat competition" dikalangan operator-operator yang demikian akan mengakibatkan kemerosotan dalam perkhidmatan mereka.
- c. Lembaga Perlesenan dalam masa yang sama memberikan tugas perlindungan yang sepenuhnya kepada industri keretapi di-

negara ini.

- d. Lembaga Perlesenan memberi perhatian kepada operator-operator pengangkutan awam dan memberi perlindungan kepada mereka dari pertandingan yang tidak sihat untuk membolehkan mereka membaiki perkhidmatan kepada umum dan supaya mereka tidak menjadi muflis.

(38)

Apa yang termaktub didalam ordinan ini telah menghasilkan satu keadaan yang stabil dan dapat menghidupkan industri pengangkutan awam di Malaysia ke arah yang lebih baik dan berkembang pesat.

Di Malaysia, terdapat berbagai jenis pengangkutan awam antaranya ialah :- bas; terdiri dari bas "stage", ekspress, pelancungan, kontrak, sekolah, kilang, bas mini dan lain-lain. Teksi, iaitu jenis "charte" dan "hired". Lain-lain jenis pengangkutan awam adalah seperti keretapi, udara, feri dan sungai. Lebih kurang 60 hingga 70% populasi penduduk di Malaysia adalah bergantung kepada sistem pengangkutan awam ini, terutamanya bas dan teksi untuk keperluan perjalanan harian. Selebihnya adalah menggunakan kenderaan sendiri seperti

38. Ibid, m.s. 5 -7

kereta, motosikal, basikal dan sebagainya. Di - Malaysia, walaupun pengangkutan ini adalah sangat penting kepada ekonomi dan tujuan-tujuan dalam masyarakat, tidak ada percubaan yang dibuat untuk memperlihatkan pengangkutan awam sebagai satu keperluan asas sebagaimana perkara-perkara lain seperti kesihatan, pelajaran dan kebajikan. Akibatnya, terlalu banyak kumpulan yang berminat, dengan objektif mereka yang berbeza-beza telah melibatkan diri dalam sektor pengangkutan awam yang bertujuan untuk perdagangan dan ini menimbulkan masalah-masalah yang tertentu kepada setiap orang yang terlibat.

Daripada kajian-kajina antarabangsa, didapati, permintaan terhadap sistem pengangkutan awam terutamanya melalui bas dan teksi adalah tinggi dan pesat permintaannya, khususnya di kawasan-kawasan bandar. Apa yang didapati, permintaannya adalah seperti berikut :-

- a. Sebuah bas untuk tiap-tiap
1,000 penduduk.
- b. Sebuah teksi untuk tiap-tiap
200-250. orang penduduk.

(39)

39. *Transportation-Malaysia*, Kaniaseelan S, Public Passenger Transport In Malaysia-A Critical Analysis. Seminar in Economic, Development and consumer, P.Pinang 1980, m.s. 2-3

Di sini, jelas bahawa permintaan terhadap sistem pengangkutan awam adalah begitu tinggi dan ianya semakin meningkat dari masa kesemasa selari dengan peningkatan dalam populasi penduduk dan juga perkembangan bandar-bandar.

Di bandaraya Kuala Lumpur dan lain-lain bandar yang utama, satu perkembangan yang pesat telah berlaku terhadap permintaan ke atas pengangkutan awam sejak akhir dekad yang lepas. Satu kajian pada tahun 1985, menunjukkan terdapat lebih kurang 1,218.80 orang melakukan perjalanan masuk dan keluar melalui bandaraya Kuala Lumpur setiap hari. Daripada jumlah itu, lebih kurang 61% adalah dibuat melalui pengangkutan persendirian dan sebaliknya adalah melalui pengangkutan awam.

(40)

Menyentuh tentang pemandu-pemandu teksi, satu kajian telah dibuat ke atas para pemandu teksi Melayu di Singapura oleh Wang Chung Vun untuk teksi B.A. beliau pada tahun 1968. Apa yang didapati bahawa memandangkan taraf pelajaran yang rendah, ramai golongan Melayu telah terlibat dalam perkhidmatan teksi sebagai pemandu. Peluang mereka untuk mendapatkan kerja yang lebih baik adalah ter-

-
0. Ahmad Abdul Nasir b. Wan Dagang, Wan K.Lumpur Public Transport ? What do we do now? Conference on Transport Logic and Logistics in the future, K.Lumpur, 1986, m.s. 3.

lalu terhad. Mereka, kalau dibandingkan dengan kaum-kaum lain seperti kaum Cina dan India adalah ketinggalan dalam berbagai bidang, terutamanya bidang perniagaan. alasan yang menyebabkan mereka menjadi pemandu teksi adalah kerana beberapa faktor, terutamanya menjadi pemandu teksi tidak memerlukan modal persendirian dan kemahiran yang tinggi. Tambahan pula menjadi pemandu teksi dapat memberikan pendapatan yang agak baik dan juga memberikan kebebasan yang lebih kepada mereka. (41)

Di samping alasan-alasan di atas, sebilangan besar yang menjadi pemandu teksi adalah merupakan penganggur-penganggur yang telah gagal mendapatkan pekerjaan sebelumnya. Pada orang-orang ini, menjadi pemandu teksi adalah merupakan peluang terakhir bagi mereka. Dalam satu seminar yang dikeluarkan oleh pihak Jabatan Pengangkutan Jalan, menyatakan :-

"One of the features common to both bus and taxicab services was that neither had any great capital investment behind it. The operators came largely from the labouring classes who found this new form of occupation more congenial than earning

-
1. Wang Chung Vun, The Malay Taxi Drivers In Singapore, Thesis B.A., National University of Singapore, 1968, m.s. 18.

their living as unskilled labourers".
(42)

Bagaimanapun, apa yang harus diingatkan, minat para pemandu mencebur diri dalam bidang ini adalah kerana pendapatan yang diperolehi agak tinggi dan juga kerana mereka mendapat atau memperolehi kebebasan bertindak sendiri ataupun "self directing" dalam melakukan pekerjaan ini.
(43)

2.4.1 Teksi Haram atau Teksi Tidak Berlesen

Di sebabkan terdapat banyak kekurangan dan kelemahan dalam perkhidmatan bas dan teksi di kawasan bandar, antara bandar dan di luar bandar, kegiatan teksi haram ataupun dipanggil teksi sapu telah berleluasa dan mengambil alih sebahagian daripada perkhidmatan bas dan teksi berdaftar. kegiatan teksi haram ini adalah lebih ketara di kawasan-kawasan luar bandar dimana perkhidmatan pengangkutan awam lain agak terhad atau tidak ada.

Walaupun teksi haram ini menyediakan pengangkutan yang berguna dan murah kosnya kepada orang ramai yang kebanyakannya dari golongan kelas rendah

-
12. Malaysia - Jabatan Pengangkutan jalan, Public Transport Seminar, Op. cit, m.s. 5
13. Wang Chung Vun, David, Op. cit, m.s. 18

Wang Chung Vun mendapati, para pemandu teksi berdaftar selalu diganggu oleh pemandu-pemandu teksi haram. Bila seseorang pemandu teksi berdaftar mengambil penumpang dengan kadar bayaran yang sama dengan teksi haram, para pemandu teksi haram ini akan bertindak ke atas pemandu teksi berdaftar. Sewaktu dijalanraya, pemandu teksi haram akan memandu kenderaan mereka dengan laju dan menghalang pemandu teksi berdaftar daripada mengambil penumpang. Dan bila pemandu teksi berdaftar ini cuba untuk menunjukkan ras tidak puas hati mereka dengan melakukan sesuatu tindakan, para pemandu teksi haram yang lain akan membantu rakan mereka. Oleh yang demikian, para pemandu teksi berdaftar seringkali menjadi mangsa pemandu-pemandu teksi haram.

Di masa-masa yang awal dahulu, iaitu selepas Perang Dunia Kedua bila bas dan teksi berdaftar terlalu kurang dan susah didapati, teksi haram merupakan satu pengangkutan yang dapat membantu kekurangan ini. Bagaimanapun sekarang, teksi dan bas adalah begitu tinggi penawarannya dan ia menyediakan berbagai kemudahan. Namun begitu teksi haram tetap mempengaruhi para penumpang disebabkan oleh perkhidmatan yang cepat, selesa dan juga kerana tambangnya adalah lebih murahdaripada tambang yang dikenakan oleh teksi berdaftar. (45)

15. Wang Chung Vun, David, op cit. m.s. 22-23.

ambar 1 : Contoh-Contoh Kereta Yang Di gunakan Sebagai
Teksi Sapu



Gambar 2 : Pemandangan Di Perhentian Teksi Sapu



BAB 3: LATARBELAKANG SOSIO-EKONOMI PEMANDU

Dalam bab ini akan dibincangkan berbagai perkara mengenai latarbelakang sosio ekonomi para pemandu teksi sapu. Ianya meliputi persoalan-persoalan tentang kaum, umur, status perkahwinan, taraf pelajaran dan lain-lain yang berkaitan.

3.1 Kaum Dan Umur

Berdasarkan kajian yang dilakukan, didapati semua pemandu yang melakukan pekerjaan ini adalah terdiri daripada orang Melayu. Kaum lain, umpamanya kaum Cina, tidak ada langsung yang bergiat dalam kegiatan ini. Orang Melayu yang merupakan penduduk majoriti di Kelantan, lebih-lebih lagi di sekitar Jajahan Pasir Mas, merupakan satu kaum yang kuat berusaha melalui berbagai aktiviti pekerjaan untuk mencari nafkah hidup. Semangat bekerja yang dimiliki oleh orang-orang Melayu di Kelantan umumnya memang sudah terkenal di negara kita. Begitulah dalam kegiatan teksi sapu ini, ianya dimonopoli terus oleh orang Melayu.

Para pemandu yang bergiat dalam pekerjaan ini kebanyakannya terdiri dari golongan muda dan sebilangan kecil terdiri dari golongan pertengahan umur. Dari kajian yang dijalankan ke atas 30 orang pemandu teksi sapu ini, kebanyakan mereka adalah berumur dalam lingkungan antara awal 20-an hingga awal 30-an. Peringkat-

peringkat umur para pemandu yang dikaji serta bilangannya dapat dijelaskan dalam jadual di bawah:-

Jadual 3.1: Taburan Umur Bagi 30
Orang Pemandu Teksi Sapu

Umur (Tahun)	Bil
20 - 25	7
26 - 30	8
31 - 35	8
36 - 40	5
41 ke atas	2
Jumlah	30

Jadual di atas jelas menunjukkan penglibatan golongan muda dalam kegiatan teksi sapu adalah lebih ketara dari golongan tua. Rata-rata dari pemerhatian penulis ke atas kegiatan ini, ianya dikusai oleh golongan muda yang dikira mampu menahan segala halangan dan cabaran dalam melakukan pekerjaan ini. Perbezaan dari segi umur ini juga membawa kepada perbezaan dari segi masa dan pergantungan mereka ke atas pekerjaan yang dijalankan. Didapati, dikalangan pemandu-pemandu yang sudah berumur atau golongan tua, masa bekerja mereka agak terbatas atau tidak sepenuh masa. Boleh dikatakan bagi yang berumur sekitar 40-an, masa

bekerja mereka agak berkurang berbanding dengan golongan muda.

Golongan muda, iaitu yang berumur dalam lingkungan 30-an ke bawah merupakan golongan yang kuat bekerja. Ini kerana mereka bergantung sepenuhnya kepada pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu untuk hidup, tidak sebagaimana golongan tua yang didapati tidak bergantung kuat kepada kegiatan yang mereka ceburi ini. Jumlah penglibatan golongan muda yang agak besar dalam kegiatan ini juga kerana kegiatan seumpamanya ini mempunyai banyak cabaran dan risiko yang tinggi. Para pemandu terpaksa berdepan dengan berbagai halangan, terutamanya dengan pihak berkuasa yang sentiasa mengawasi mereka. Golongan muda yang berkecimpung dalam kegiatan ini sememangnya golongan yang lebih berani menghadapi cabaran dan risiko itu daripada golongan tua yang biasanya bersikap lembut dan seringkali cepat mengalah kepada keadaan.

2. Status Perkahwinan Dan Tanggungan

Dari kajian yang dijalankan, hampir keseluruhan pemandu sudah berumah tangga. Bagaimanapun terdapat seramai tiga orang dari tiga puluh responden yang ditemu-ramah bagi kajian ini belum lagi berumah tangga. Mereka yang masih belum berumah tangga merupakan golongan muda yang berumur dalam lingkungan awal 20-an dan apa yang

didapati juga mereka ini merupakan orang yang baru melibatkan diri dalam kegiatan teksi sapu.

Bagi golongan yang sudah berumah tangga, mereka sememangnya mempunyai anak dan isteri yang terpaksa ditanggung selain dari diri mereka sendiri. Para pemandu yang sudah berkahwin ini mempunyai tanggungan antara dua hingga tujuh orang. Kebanyakan para pemandu mempunyai anak yang masih belajar (lihat jadual 3.3). Di sebabkan terdapatnya ramai anak yang masih belajar, tidak dapat dinafikan bahawa sebahagian daripada pemandu terpaksa memikul tanggungan yang berat. Pendapatan hasil daripada pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu inilah mereka menyara hidup diri dan keluarga. Tanggung jawab yang berat inilah yang memaksa mereka untuk terus bekerja walaupun pekerjaan yang mereka lakukan itu bertentangan dengan undang-undang.

Bagi para pemandu yang masih belum berumah tangga, mereka bekerja semata-mata untuk diri mereka disamping untuk membantu kedua ibubapa. Mereka yang masih belum berumah tangga ini jelasnya tidak mempunyai tanggung jawab yang berat sebagaimana golongan yang telah berumah tangga. Bagi golongan ini juga, masa dan pergantungan mereka terhadap kerja adalah kurang berbanding dengan golongan yang telah berumah tangga. Apa yang pentingnya disini, para pemandu yang belum berkahwin bekerja semata-mata untuk mencari belanja 'makan' dan

'pakai' untuk diri mereka sahaja.

3. Taraf Pelajaran

Dalam sesuatu kerjaya yang diceburi memang tidak dapat dinafikan bahawa pelajaran merupakan 'saham' yang amat penting, lebih-lebih lagi dalam dunia moden hari ini. Bagaimanapun dalam setengah kerjaya tidak semestinya ia memerlukan taraf pelajaran yang tinggi, terutamanya dalam melakukan pekerjaan secara persendirian. Usaha yang gigih tanpa mengenal jemu serta semangat bekerja yang tinggi adalah merupakan bekalan yang penting disamping mempunyai pelajaran.

Daripada kajian yang dijalankan, didapati kesemua responden atau para pemandu mempunyai taraf pelajaran yang tertentu, baik diperingkat rendah mahupun diperingkat menengah. Di bawah ini diterangkan bilangan para pemandu berserta dengan taraf pelajaran yang mereka capai mengikut umur masing-masing.

Jadual 3.2: Taraf Pelajaran 30 Orang

Pemandu Mengikut Umur

Taraf Pelajaran/ Umur (Tahun)	Sekolah Rendah	Menengah Rendah	Menengah Atas
20 - 25		2	5
26 - 30	1	4	3
31 - 35	2	6	
36 - 40	4	1	
41 ke atas	2		
Jumlah	9	13	8

Dari jadual (3.2) di atas, didapati, sebahagian besar pemandu mencapai taraf pelajaran diperingkat menengah berbanding dengan peringkat sekolah rendah. Jadual menunjukkan, daripada sejumlah 30 orang responden yang dikaji, terdapat 21 orang responden yang mendapat pendidikan diperingkat menengah berbanding dengan 9 orang yang mencapai peringkat sekolah rendah. Bagaimanapun, diperingkat menengah terdapat perbezaan antara pencapaian diperingkat menengah atas dan menengah rendah. Pencapaian diperingkat menengah rendah adalah lebih tinggi daripada pencapaian diperingkat menengah atas dengan jumlah responden seramai 13 orang manakala diperingkat menengah atas pula seramai 8 orang.

Taraf pelajaran yang dicapai oleh pemandu ini

juga bergantung kepada peringkat umur mereka. Didapati, bagi mereka yang mencapai atau mempunyai pelajaran di peringkat sekolah rendah terdiri dari golongan yang berumur lewat 30-an dan 41 tahun ke atas. Bagi mereka yang mendapat pendidikan diperingkat menengah rendah pula, umumnya golongan ini berumur antara pertengahan 20-an dan awal 30-an. Manakala golongan muda yang berumur awal 30-an mempunyai pelajaran yang tinggi sedikit iaitu diperingkat menengah atas. Didapati, golongan ini merupakan golongan yang baru melepasi alam persekolahan dan juga merupakan golongan yang baru menceburi kegiatan teksi sapu. Jelasnya disini, taraf pelajaran yang dicapai oleh para pemandu teksi sapu adalah agak baik.

Dibahagian ini juga akan dibincangkan mengenai taraf pelajaran tanggungan para pemandu, iaitu meliputi isteri dan anak mereka. Jadual seterusnya menunjukkan taraf pelajaran bagi anak dan isteri responden yang dikaji. Seramai duapuluh tujuh orang daripada dan tiga puluh orang responden yang telah berumah tangga dan mempunyai tanggungan mereka masing-masing diberikan gambaran seperti jadual disebelah:-

Jadual 3.3: Taraf Pelajaran Tanggungan Pemandu
Teksi Sapu

Taraf Pelajaran	Tanggungan	
	Isteri	Anak
Belum Bersekolah		25
Sekolah Rendah	9	52
Sekolah Menengah	18	26
Pusat Pengajian Tinggi		2
Jumlah	27	105

Dari jadual di atas, jelas bahawa para pemandu amat mengambil berat tentang pelajaran anak mereka, kerana terdapat sejumlah besar anak mereka yang sedang belajar termasuk juga dua orang yang telah berjaya melanjutkan pelajaran ke pusat pengajian tinggi. Ini menunjukkan bahawa para pemandu berjaya menghantar anak mereka untuk belajar sampai keperingkat yang tertinggi hasil daripada pekerjaan mereka sebagai pemandu teksi sapu. Dari temuramah yang dijalankan, penulis mendapati, walaupun para pemandu mengakui pendapatan yang mereka perolehi seringkali tidak mencukupi tetapi kepentingan terhadap pelajaran anak tetap mereka dahulukan dari lain-lain perkara.

Bagi isteri para pemandu pula, kebanyakan mereka

mempunyai pendidikan sekolah menengah. Ini terbukti dengan bilangan seramai lapanbelas orang daripada dua-puluh tujuh orang isteri para pemandu berkenaan telah menamatkan persekolahan mereka diperingkat menengah. Manakala terdapat sembilan orang sahaja yang mempunyai pelajaran diperingkat sekolah rendah.

3.4 Tempat Kediaman

Pada umumnya, kesemua pemandu yang dikaji adalah orang tempatan yakni penduduk asal Jajahan Pasir Mas. Dari kajian yang dijalankan, didapati para pemandu ini berasal dari kampung-kampung yang berbeza di sekitar Jajahan Pasir Mas.

Suatu perkara yang penting disini ialah terdapatnya perhubungan atau kaitan antara tempat kediaman para pemandu dengan kegiatan yang mereka jalankan. Didapati, kawasan-kawasan operasi yang dijalankan oleh para pemandu adalah berkisar di sekitar kawasan tempat kediaman mereka. Sebagai contohnya, seseorang pemandu yang berasal atau tinggal di Tok Uban, mereka menjalankan kegiatan mengangkut penumpang melalui laluan antara bandar Pasir Mas ke Tok Uban dan kawasan-kawasan sekitarnya. Begitulah juga bagi pemandu-pemandu lain, mereka mengangkut penumpang antara Pasir Mas ke kawasan-kawasan berhampiran dengan tempat kediaman mereka.

Disebabkan keseluruhan para pemandu ini adalah orang-orang tempatan, mereka sememangnya mempunyai tempat kediaman atau rumah mereka sendiri tanpa menyewa tempat lain. Umumnya, mereka tinggal di kawasan-kawasan desa, di luar bandar Pasir Mas. Dikalangan pemandu ini, ada diantara mereka yang tinggal atau mempunyai rumah sendiri dan ada juga yang tinggal bersama-sama dengan kedua ibubapa. Bagaimanapun, sebahagian besar daripada pemandu tinggal atau mempunyai rumah sendiri terutamanya yang telah berumah tangga, manakala bagi pemandu yang masih belum berumah tangga biasanya mereka tinggal di rumah ibubapa mereka masing-masing.

3.5

Hak Milik

Di sini, apa yang akan dibincangkan ialah berkaitan dengan hak milik atau harta yang dimiliki oleh para pemandu-pemandu yang meliputi berbagai-bagai jenis hak milik mereka masing-masing. Bagi para pemandu, harta atau hak milik yang paling penting sekali ialah kenderaan ataupun teksi yang merupakan 'nadi' dalam kerjaya mereka sebagai pemandu teksi sapu. Teksi atau kereta merupakan harta yang amat bernilai bagi mereka kerana dengan teksi inilah mereka bekerja mencari rezeki untuk menyara anak dan isteri. Tiap-tiap pemandu mempunyai hak milik teksi mereka sendiri tanpa menyewa dari mana-mana orang atau syarikat yang tertentu. Mengenai pemilikan teksi ini akan dibincangkan

secara khusus di bab seterusnya.

Mengenai hak milik rumah, sebagaimana yang di jelaskan, kebanyakan mereka mempunyai atau tinggal di rumah sendiri. Mengenai hak milik perkakas-perkakas rumah seperti peralatan elektrik yang merupakan suatu keperluan kepada orang ramai di masa sekarang, boleh dikatakan tiap-tiap pemandu mempunyai peralatan ini di rumah mereka masing-masing. Data-data yang dikumpul menunjukkan, tiap-tiap rumah para pemandu mempunyai sekurang-kurangnya sebuah radio dan sebuah peti televisyen. Bagaimanapun mengenai peralatan lain yang boleh dikatakan barangan 'mewah' seperti peti ais dan mesin basuh, terdapat beberapa orang pemandu yang memilikinya. Dari kajian yang dijalankan, didapati seramai tujuh keluarga pemandu yang memiliki peti ais manakala hanya dua keluarga sahaja yang memiliki mesin basuh. Di sini dapat dibuat kesimpulan bahawa pemandu teksi sapu seperti juga golongan pekerja yang lain telah mengalami satu tahap permodenan dan kemajuan dalam kehidupan mereka.

Akhirnya dalam bahagian ini akan dibincangkan mengenai hak milik tanah para pemandu yang dikaji. Umumnya, para pemandu mempunyai hak milik tanah mereka masing-masing. Dari maklumat yang diperolehi, didapati seramai 25 orang daripada 30 orang pemandu mempunyai hak milik tanah mereka sendiri. Keluasan tanah yang

dimiliki adalah berbeza-beza antara seorang pemandu dengan pemandu yang lain. Bagaimanapun purata keluasan tanah yang dimiliki adalah antara satu hingga lima ekar. Keluasan tanah yang dimiliki oleh pemandu-pemandu dapat dijelaskan seperti jadual di bawah:-

Jadual 3.4: Purata Keluasan Tanah Yang Dimiliki Oleh Para Pemandu Teksi Sapu

Keluasan Tanah (Ekar)	Bil.
1	7
2	12
3	3
4	2
5	1
Jumlah	25

Jadual 3.4 di atas menunjukkan purata keluasan tanah yang dimiliki oleh para pemandu. Sebahagian besar daripada para pemandu memiliki lebih kurang 2 ekar tanah seorang. Jadual juga menunjukkan terdapat hanya seorang sahaja yang memiliki tanah seluas 5 ekar. Pemandu yang memiliki tanah sendiri ini merupakan mereka yang berumur lewat 20-an tahun ke atas dan kesemua pemandu yang memiliki tanah ini adalah mereka yang telah berumah tangga. Manakala bagi golongan muda, iaitu

yang berumur 20-an dan belum berkahwin, mereka tidak mempunyai hak milik tanah sendiri. Apa yang penulis dapat membuat andaian di sini tentang 5 orang pemandu yang tidak mempunyai hak milik tanah sendiri ialah, mungkin mereka tidak diberikan hak milik oleh kedua orang tua disebabkan mereka merupakan golongan yang masih muda lagi.

Tanah yang dimiliki oleh para pemandu ini merupakan warisan daripada keluarga ataupun jelasnya, ia merupakan harta pusaka. Orang tua atau ibubapa di kampung biasanya akan membahagi-bahagikan harta pusaka kepada anak mereka masing-masing bila mereka merasakan mereka tidak dapat lagi untuk mengusahakan tanah itu ataupun bila mendapati anak mereka sudah dewasa dan layak untuk menjaga tanah tersebut. Tanah-tanah yang dimiliki oleh para pemandu ini kebanyakannya ditanam dengan berbagai tanaman seperti padi, getah, tembakau dan lain-lain. Tanah-tanah ini diuruskan oleh kedua ibubapa dan isteri pemandu masing-masing. Bagaimanapun terdapat juga tanah tanah yang terbiar tanpa diusahakan dengan tanaman-tanaman yang tertentu.

3.6 Pekerjaan Dahulu

Umumnya, sebelum menjadi pemandu teksi sapu, mereka yang terlibat dalam kegiatan ini tidak mempunyai sebarang kerja tetap. Setengahnya merupakan penggangur

dan penglibatan mereka dalam kegiatan ini adalah pekerjaan pertama bagi mereka. Bekerja sebagai pemandu teksi sapu adalah satu pilihan yang terpaksa dilakukan demi untuk menyara kehidupan mereka sendiri dan seluruh keluarga. Untuk menjelaskan tentang jenis-jenis pekerjaan yang dilakukan oleh para pemandu teksi sapu sebelum mereka bergiat dalam kegiatan ini, ianya dapat dijelaskan seperti dalam jadual di bawah:-

Jadual 3.5: Jenis Pekerjaan Yang Dilakukan Oleh 30 Orang Responden Sebelum Menjadi Pemandu Teksi Sapu

Jenis Pekerjaan	Bil.	Peratus %
Kerja Kampung/Petani	10	33.3
Buruh	14	46.7
Kerja Kerajaan	1	3.3
Penganggur	5	16.7
Jumlah	30	100%

Dari jadual di atas, didapati pekerjaan sebagai buruh dikalangan para pemandu sebelum menjalankan kegiatan teksi sapu adalah mempunyai peratusan yang tertinggi. Kebanyakan dari mereka adalah bekerja sebagai buruh kontrak di Singapura. Adalah menjadi suatu perkara yang hangat sedikit masa dahulu apabila terdapat

ramai buruh dari Malaysia, khususnya dari Kelantan yang telah berhijrah ke Singapura untuk bekerja sebagai buruh kontrak di sana. Dimasa itu terdapat ramai golongan yang menganggur, terutamanya yang tinggal di kawasan-kawasan luar bandar telah berhijrah ke Singapura untuk mendapatkan pekerjaan tambahan pula, pekerjaan di sana menawarkan pendapatan yang agak tinggi berbanding dengan apa yang mereka perolehi di tempat sendiri. Boleh dikatakan hasil pendapatan yang mereka perolehi sewaktu bekerja di Singapura, digunakan sebagai modal untuk mereka membeli kereta-kereta yang terpakai atau 'second-hand' dan seterusnya menjalankan kegiatan teksi sapu.

Peratus yang kedua tingginya, merupakan mereka yang menjalankan pekerjaan sebagai petani atau kerja kampung. Oleh kerana keseluruhan para pemandu ini berasal dari daerah perkampungan, sememangnya kerja sebagai petani ini adalah merupakan suatu tradisi bagi mereka, khususnya dan bagi penduduk desa di Kelantan amnya. Adalah menjadi satu kebiasaan kepada penduduk-penduduk yang tinggal di kawasan-kawasan luar bandar atau desa, mereka melibatkan diri dalam sektor pertanian sama ada dalam penanaman padi, getah atau sebagainya. Mereka bertani sama ada untuk kegunaan sendiri ataupun untuk dijual kepada orang lain. Bagaimanapun, dalam kajian didapati bahawa, dalam masa mereka bekerja sebagai pemandu teksi sapu ini, setengah-

setengah pemandu masih lagi membuat kerja-kerja pertanian di kampung-kampung tetapi ianya tidak sepenuh masa sebagaimana sebelumnya.

Pemandu-pemandu yang tidak membuat sebarang pekerjaan sebelum ini ataupun mereka yang menganggur terdiri dari golongan muda yang berumur dalam lingkungan awal 20-an. Mereka adalah golongan yang baru lepas sekolah dan sedang mencari pekerjaan. Ringkasnya, mereka merupakan golongan yang baru berada di dalam pasaran buruh dan seperti yang telah diterangkan, penglibatan mereka dalam kegiatan teksi sapu ini merupakan kerja yang pertama dilakukan oleh mereka. Daripada 30 orang pemandu yang dikaji, terdapat seorang yang pernah bekerja dengan kerajaan sebelumnya. Beliau ialah seorang yang telah bersara dari pekerjaan asal dan penglibatan beliau dalam kegiatan teksi sapu ini adalah sebagai kerja sampingan yang dibuat untuk menambahkan pendapatan keluarga.

3.7

Sebab-Sebab Menjadi pemandu Teksi Sapu

Di Kelantan, khususnya di Pasir Mas, kegiatan teksi sapu adalah amat popular dikalangan orang ramai, terutamanya bagi para penduduk yang tinggal di kawasan-kawasan perkampungan yang agak jauh dari bandar, di mana tidak terdapat pengangkutan awam lain yang masuk atau menjalankan perkhidmatan ke kawasan-kawasan mereka.

Dilihat dari satu sudut, kegiatan teksi sapu ini merupakan satu fenomena biasa di Pasir Mas. Perkhidmatan ini bebas berjalan seolah-olah tiada undang-undang yang mengawalinya. Keadaan-keadaan di mana para pemandu sedang menanti, mengambil dan menurunkan penumpang di perhentian-perhentian yang tertentu, dapat dilihat di sekitar bandar Pasir Mas. Walaupun kegiatan atau pekerjaan ini penuh dengan berbagai cabaran dan para pemandu terpaksa menghadapi risiko yang berat, iaitu mereka boleh ditahan dan didakwa di mahkamah tetapi mereka tetap juga meneruskan kegiatan ini tanpa menghiraukan itu semua. Risiko yang tinggi yang terpaksa di hadapi oleh para pemandu tetap tidak menakutkan mereka untuk terus berkhidmat kepada orang ramai. Di sini, terdapat beberapa faktor yang menyebabkan mereka melakukan kegiatan teksi sapu sebagai "profesion" hidup mereka.

Kebanyakan pemandu yang terlibat dalam kegiatan teksi sapu ini adalah mereka yang tidak mempunyai sebarang kerja tetap yang dapat menyara kehidupan mereka. Mereka yang bekerja sebagai petani di kampung merasakan pendapatan mereka dari hasil pertanian adalah tidak mencukupi untuk perbelanjaan mereka sekeluarga. Sebagai jalan terakhir yang dapat mereka lakukan untuk menambahkan pendapatan, mereka terpaksa melakukan pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu, memandangkan kerja-kerja lain adalah amat sukar didapati, tambahan pula dengan kelulusan mereka yang rendah menyebabkan lebih sukar

untuk memperolehi sebarang pekerjaan.

Begitu juga yang berlaku ke atas para pemandu yang pernah menjadi buruh kontrak di Singapura. Kekurangan pekerjaan di Singapura telah menyebabkan ramai yang terpaksa pulang ke kampung masing-masing dan akibatnya mereka terpaksa menjadi penganggur. Dalam keadaan hidup yang terdesak, satu-satunya kerja yang dapat mereka lakukan ialah dengan menjadi pemandu teksi sapu kerana pekerjaan ini agak senang dilakukan jika seseorang itu mempunyai kenderaan sendiri.

Bagi setengah-setengah pemandu teksi sapu, terutamanya golongan muda, disamping mereka bekerja untuk mencari pendapatan bagi membantu keluarga, kerja ini juga dianggap sebagai sesuatu yang mudah dan ringan tanpa menggunakan banyak tenaga. Bagi mereka juga, pekerjaan ini memberikan banyak masa rihat kerana kerja ini bergantung penuh kepada pemandu itu sendiri. Kerja ini tidak diikat oleh apa-apa peraturan, oleh itu mereka bebas untuk bekerja bila-bila masa yang mereka suka. Keadaan kerja yang begini memberikan mereka peluang untuk membuat kerja-kerja lain di kampung.

Jelas dari apa yang diterangkan di atas, para pemandu terpaksa melakukan pekerjaan ini demi untuk menyara kehidupan diri dan keluarga, tambahan pula inilah satu-satunya peluang kerja yang dapat mereka laku-

kan daripada terus menganggur. Disamping itu kerja sebagai pemandu teksi sapu adalah tidak begitu sukar untuk dilakukan, cuma apa yang diperlukan ialah sebuah kereta, semangat yang kuat dan berani serta sanggup menghadapi segala cabaran dan halangan yang datang.

BAB 4: KEGIATAN DAN PENDAPATAN

Teksi sapu, seperti juga perkhidmatan pengangkutan awam yang lain, bergiat untuk memberikan khidmat mereka kepada orang ramai. Sumbangan yang diberikan kepada masyarakat, khususnya masyarakat desa amat besar sekali. Boleh dikatakan hampir keseluruhan masyarakat desa bergantung kepada perkhidmatan teksi sapu ini untuk mereka melakukan mobiliti. Sekaligus, dengan sambutan yang begitu baik diterima daripada pengguna, para pemandu teksi sapu terus menerus menjalankan operasi mereka ditengah-tengah masyarakat yang memerlukan tanpa menghiraukan segala cabaran dan halangan.

4.1 Jenis-Jenis Pemilihan Teksi

Keseluruhan para pemandu yang menjalankan kegiatan teksi sapu menggunakan kenderaan milik mereka sendiri. Di sini, terdapat perbezaan dengan jenis-jenis pemilihan dalam perkhidmatan teksi biasa atau teksi berdaftar. Dalam perkhidmatan teksi berdaftar, tiap-tiap pemandu yang menjalankan operasi tidak semestinya memiliki sendiri teksi itu kerana ianya mungkin dipunyai oleh orang lain atau syarikat yang tertentu. Dalam kegiatan teksi sapu, para pemandu memilih kereta itu sendiri dan pemilihan mereka ke atas teksi itu adalah sama sebagaimana pemilihan kereta-kereta milik persendirian yang lain. Umumnya, kereta-kereta yang digunakan sebagai teksi sapu ini adalah merupakan kereta-

kereta "second-hand" yang agak murah harganya. Ianya juga adalah jenis kereta yang agak jimat penggunaan bahanapi, disamping alat-alat ganti bagi kereta tersebut agak murah dan senang didapati. Contoh-contoh kereta yang digunakan sebagai teksi sapu dapat dilihat di muka surat 62.

Mengenai cara-cara pembelian kereta oleh para pemandu ini terdapat dua cara yang utama iaitu secara tunai dan secara ansuran. Biasanya, harga kereta-kereta yang digunakan ini adalah di sekitar \$5000.00 hingga \$8000.00 sebuah. Jadual di bawah menjelaskan tentang cara pembelian kereta yang dilakukan oleh pemandu dan punca kewangan yang diperolehi untuk membeli kereta-kereta tersebut:

Jadual 4.1: Cara Pembelian Kereta Dan
Punca Kewangan Yang Diperolehi Oleh
30 Orang pemandu Teksi

Cara Pembelian	Bil
Tunai	19
Ansuran	11
Jumlah	30

Jadual 4.1(a)

Punca Kewangan	Bil
Sendiri	25
Pinjaman	5
Jumlah	30

Jadual 4.1(b)

Jadual 4.1(a) disebelah menunjukkan cara-cara pembelian teksi atau kereta di mana pembelian secara tunai merupakan bilangan tertinggi daripada pembelian secara ansuran. Daripada kajian yang dijalankan, kebanyakan pemandu yang membeli kereta secara tunai adalah terdiri dari mereka yang pernah bekerja sebelum menjadi pemandu teksi sapu, seperti buruh kontrak di Singapura dan sebagainya. Para pemandu menggunakan wang hasil daripada pendapatan yang mereka kumpulkan sewaktu di Singapura untuk membeli atau memiliki sebuah kereta yang dikira agak murah harganya. Bagaimanapun, untuk mendapatkan kereta tersebut terdapat juga para pemandu yang terpaksa menjual harta mereka yang berupa tanah dan lain-lain serta ada yang terpaksa meminta bantuan daripada ahli keluarga masing-masing. Biasanya, ibubapa pemandu berkenaan yang terpaksa mengeluarkan wang mereka untuk diberikan sebagai tambahan kepada anak mereka membeli kereta tersebut. Di sini, pengorbanan yang besar terpaksa dilakukan oleh kedua orang tua demi untuk memenuhi kehendak anak mereka (pemandu).

Bagi mereka yang membeli kereta secara ansuran pula, rata-ratanya mereka membayar harga atau ansuran kereta itu melalui pendapatan yang mereka perolehi daripada kegiatan teksi sapu. Biasanya bayaran dibuat pada tiap-tiap bulan atau beberapa bulan sekali.

Mengenai punca kewangan yang didapati untuk mem-

beli atau memiliki kereta tersebut, seperti yang tertera dalam Jadual 4.1(b) di sebelah. Kebanyakan para pemandu menggunakan wang mereka sendiri. Penggunaan wang sendiri ini mempunyai dua pengertian iaitu seperti yang telah dijelaskan tadi; hasil daripada pendapatan mereka sebelum menjadi pemandu dan juga berupa bantuan dari ahli keluarga yang terdekat. Bagaimanapun terdapat juga para pemandu yang membuat pinjaman untuk membeli kereta-kereta tersebut. Terdapat dua kategori pinjaman yang dibuat oleh para pemandu iaitu melalui orang-orang perseorangan dan juga badan-badan kewangan tertentu. Pembayaran yang dilakukan ke atas pinjaman-pinjaman ini tertakluk kepada syarat dan perjanjian yang mereka menterai bersama.

4.2 Masa Dan Kawasan Pekerjaan

Umumnya, para pemandu teksi sapu memulakan tugas mereka mengangkut penumpang pada awal-awal pagi dan tamat pada sebelah petang. Bagaimanapun, terdapat juga pemandu-pemandu yang keluar bekerja agak lewat. Masa bekerja ini sememangnya bergantung kepada penumpang. Setengah pemandu yang mempunyai penumpang tetap, seperti murid-murid sekolah, peraih-peraih dan sebagainya terpaksa memulakan kerja pada awal pagi iaitu sekitar jam 6.30 pagi. Bagi pemandu yang tidak mempunyai pelanggan atau penumpang tetap, mereka keluar bekerja antara jam 8.00 hingga 10.00 pagi. Untuk menjelas-

kan lagi mengenai masa dan aktiviti-aktiviti yang dilakukan oleh para pemandu ini ianya dapat digambarkan dalam jadual di bawah:

Jadual 4.2: Aktiviti-Aktiviti Yang Dilakukan Oleh Para Pemandu Setiap Hari

Masa	Para Pemandu Mula Keluar Bekerja
Pagi (6.30-10.00)	Para pemandu mula keluar bekerja.
Tengahari	Setengah pemandu pulang ke rumah masing-masing dan setengahnya duduk berihat di perhentian sambil menunggu penumpang.
Petang	Kebiasaan para pemandu pulang ke rumah masing-masing sekitar jam 5.00 hingga 7.00 petang.
Malam	Tiada ada perkhidmatan kecuali dalam kes-kes kecemasan di sekitar tempat tinggal pemandu yang memerlukan khidmat mereka.

Biasanya, di setiap perhentian teksi sapu di bandar Pasir Mas, kelihatan para pemandu berkumpul sesama mereka untuk menunggu penumpang. Mereka berkumpul beramai-ramai dan telah menjadi kebiasaan di setiap perhentian teksi sapu, kelihatan para pemandu bermain 'dam' sambil menunggu penumpang. Dalam kegiatan teksi sapu, terdapat satu sistem yang digunakan oleh para

pemandu dalam soal mengambil penumpang. Sistem ini dibuat untuk mengelakkan daripada timbulnya perebutan sesama mengambil penumpang. Sistem yang digunakan oleh para pemandu ini dikenali sebagai 'sistem nombor'.

Sistem ini berjalan mengikut peraturan di mana salah seorang daripada pemandu mencatatkan nombor-nombor teksi mengikut giliran masing-masing. Pemandu yang pertama sampai di perhentian menyediakan sekeping kertas dan seterusnya beliau mencatatkan nombor kenderaan atau teksi rakan beliau yang datang kemudiannya. Demikianlah seterusnya nombor tiap-tiap buah kenderaan rakan mereka dicatat untuk menentukan giliran masing-masing. Bila pemandu yang pertama sudah mendapat penumpang-penumpang, beliau akan memberikan pula senarai giliran kepada pemandu-pemandu yang seterusnya. Sistem ini mempunyai persamaan dengan organisasi teksi berdaftar ataupun kereta sewa. Bagaimanapun dalam organisasi teksi berdaftar/kereta sewa, ianya merupakan satu peraturan yang resmi dan terdapat orang-orang tertentu yang dikhaskan untuk mencatat giliran bagi tiap-tiap pemandu. Orang ini biasanya akan dibayar dengan kadar bayaran yang tertentu. Dalam kegiatan teksi sapu pula, ianya bukanlah merupakan satu peraturan yang rasmi tetapi ia berjalan dengan persetujuan dan sikap saling bekerjasama diantara pemandu-pemandu itu sendiri.

Kebanyakan para pemandu bekerja setiap hari tanpa

cuti; bagaimanapun ada diantara mereka yang bercuti pada hari Jumaat. Pada hari tersebut, kebiasaannya pengguna/penumpang agak berkurangan dan sebahagian daripada pemandu juga menggunakan hari itu untuk membuat kerja-kerja kampung atau menolong keluarga di tempat tinggal masing-masing. Sebagaimana dengan tempat-tempat lain di Kelantan, terdapat masa dan hari-hari tertentu yang begitu sibuk dengan para penumpang. Biasanya masa yang sibuk ialah pada waktu pagi, tengahari dan lewat petang. Waktu-waktu ini merupakan waktu murid-murid pergi dan pulang dari sekolah mereka dan juga waktu pekerja-pekerja pergi dan pulang dari pejabat. Pada waktu ini juga, peniaga atau peraih sibuk dengan perjalanan mereka masing-masing.

Hari yang paling sibuk dengan penumpang ialah hari Sabtu dan ketika hendak menyambut Hari Raya atau perayaan lain. Sudah menjadi suatu kebiasaan bahawa pada hari Sabtu merupakan hari yang paling sibuk dalam seminggu, bukan sahaja di Pasir Mas bahkan juga di tempat-tempat lain di Kelantan. Pada hari itu, kebanyakan orang kampung akan datang ke bandar Pasir Mas untuk menjalankan berbagai urusan dan juga untuk membelibelah. Bagi penduduk yang tinggal di Jajahan Pasir Mas, terutamanya golongan tua, hari Sabtu merupakan suatu hari yang dikira penting untuk mengurus berbagai urusan khasnya yang berkaitan dengan Pejabat Daerah atau Pejabat Tanah dan sebagainya. Jelasnya pada hari ter-

sebut, para pemandu menghadapi suatu suasana kesibukan kerana bagi penduduk desa di sekitar Jajahan Pasir Mas teksi sapu merupakan pengangkutan utama mereka.

Di Pasir Mas, teksi sapu sudah dianggap sebagai sebahagian daripada sistem pengangkutan awam yang penting. Teksi sapu didapati di merata-rata tempat di sekitar bandar Pasir Mas. Terdapat banyak perhentian yang tidak sah atau perhentian haram khusus untuk teksi sapu ini beroperasi untuk mengangkut penumpang. Perhentian-perhentian ini sememangnya dikhaskan mengikut destinasi yang tertentu. Di bandar Pasir Mas, terdapat tidak kurang dari empat tempat perhentian teksi sapu yang beroperasi antara bandar Pasir Mas ke beberapa kawasan di sekitar jajahan dan di luar jajahan Pasir Mas. Perhentian-perhentian yang digunakan oleh teksi sapu merupakan tempat-tempat 'parking' awam. Bagaimanapun, jarang terdapat orang awam menggunakan tempat-tempat ini kerana ianya seakan-akan dikuasai atau di monopoli oleh para pemandu teksi sapu.

Diantara tempat-tempat yang menjadi perhentian utama bagi kegiatan teksi sapu ini ialah di sekitar surau ditengah-tengah bandar Pasir Mas. Di sini terdapat dua destinasi perjalanan. Perhentian-perhentian lain ialah di depan Bangunan Mara, berhampiran dengan stesen bas Pasir Mas, berhampiran dengan perhentian kereta sewa lama, di depan Bangunan Mahkamah dan bebe-

rapa tempat lain di sekitar bandar. Boleh dikatakan perhentian-perhentian ini sememangnya telah dikenali ramai sebagai tempat perhentian teksi sapu.

Teksi sapu beroperasi ke beberapa tempat atau kawasan di sekitar Jajahan Pasir Mas terutamanya di kawasan-kawasan perkampungan yang tidak mempunyai pengangkutan awam yang lain. Antara destinasi-destinasi atau tempat-tempat teksi sapu beroperasi ialah:

1. Dari bandar Pasir Mas ke Tok Uban dan kawasan-kawasan sekitarnya.
2. Dari bandar Pasir Mas ke Batu 3 dan Repek.
3. Dari bandar Pasir Mas ke Bukit Lata dan kawasan sekitarnya terus ke Rantau Panjang melalui jalan lama.
4. Dari bandar Pasir Mas ke Meranti, Cabang Empat dan kawasan-kawasan sekitarnya.
5. Dari bandar Pasir Mas ke Tanah Merah dan kawasan-kawasan sekitarnya.
6. Dari bandar Pasir Mas ke kampung Machang, Bunut Susu dan kawasan-kawasan sekitarnya.

Kegiatan atau perkhidmatan yang dilakukan oleh teksi sapu ini berbeza dengan perkhidmatan teksi berdaftar. Teksi berdaftar ataupun dikenali juga sebagai kereta sewa menjalankan perkhidmatan terus antara satu jajahan ke satu jajahan yang lain. Mereka mempunyai

perhentian-perhentian yang dikhaskan di bandar-bandar yang utama. Di Pasir Mas, terdapat satu perhentian untuk teksi berdaftar dan mereka menjalankan perkhidmatan ke ke tiga buah destinasi yang utama iaitu ke Kota Bharu, Tanah Merah dan Rantau Panjang. Dari segi operasinya, teksi berdaftar ini menjalankan perkhidmatan mereka dari satu perhentian ke satu perhentian yang lain. Sebagai contohnya, penumpang-penumpang yang di bawa dari perhentian di Pasir Mas akan dihantar terus ke perhentian Kota Bharu atau Tanah Merah ataupun Rantau Panjang dan teksi berdaftar ini tidak memasuki mana-mana kawasan atau kampung dalam perjalanan mereka iut. Di sinilah letaknya perbezaan antara perkhidmatan teksi berdaftar dengan teksi sapu.

Teksi sapu, dari segi operasinya, mereka menjalankan kegiatan ke kawasan-kawasan kampung yang tidak dilalui atau di masuki oleh teksi berdaftar. Pada umumnya, destinasi yang dituju oleh para pemandu teksi sapu ini adalah di sekitar tempat tinggal mereka. Sebagai contohnya, bagi pemandu yang berasal daripada Tok Uban, mereka akan menjalankan kegiatan antara Tok Uban ke bandar Pasir Mas begitulah juga bagi tempat-tempat yang lain. Oleh kerana kegiatan teksi sapu ini merupakan pengangkutan bagi penduduk-penduduk di kawasan desa, ianya amat digemari oleh para pengguna, terutamanya kerana ia menjalankan perkhidmatan yang tidak cerewet dan kebiasaannya para pemandu akan menghantar penumpang

penumpang mereke terus ke rumah masing-masing. Perkhidmatan yang sebegini amat disenangi oleh para pengguna kerana ianya memberi kesenangan dan keistimewaan kepada para pengguna itu sendiri. Disebabkan perkara inilah maka kegiatan teksi sapu terus digunakan oleh orang ramai sekaligus ianya memberi satu pekerjaan kepada para pemandu yang bergiat dalam kegiatan ini.

4.3 Pendapatan

Pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu tidak sebagaimana kerja-kerja yang lain kerana ianya tidak menjamin satu kehidupan yang mewah. Pendapatan hasil daripada pekerjaan ini seringkali turun naik bergantung kepada jumlah penumpang atau pengguna yang menggunakannya. Tidak dapat dinafikan bahawa pendapatan yang rendah dari kegiatan teksi sapu ini merupakan salah satu masalah utama yang dihadapi oleh para pemandu. Boleh dikatakan pendapatan yang diperolehi oleh para pemandu yang terlibat dalam kegiatan ini hanyalah sekadar cukup untuk perbelanjaan asas keluarga mereka sahaja tanpa adanya lebihan untuk perkara-perkara lain. Bagaimanapun, para pemandu tetap merasa puas kerana dapat melakukan pekerjaan ini sebagai mata pencarian hidup mereka. Para pemandu terus bekerja mencari rezeki demi untuk menyara keluarga terutama untuk anak mereka yang masih belajar.

Purata pendapatan bersih setiap bulan bagi para

pemandu ialah diantara \$250.00 hingga \$350.00 sebulan. Jumlah pendapatan bulanan bagi para pemandu ini adalah bergantung kepada jarak perkhidmatan yang mereka lakukan. Purata pendapatan bulanan bagi para pemandu dapat dijelaskan seperti jadual di bawah:-

Jadual 4.3: Purata Pendapatan Bersih
Sebulan Bagi 30 Orang Pemandu

Purata Pendapatan Bersih Sebulan (\$)	Bil
\$250.00 - \$299.00	15
\$300.00 - \$350.00	15
Jumlah	30

Jadual 4.3 di atas menunjukkan purata pendapatan bersih sebulan bagi 30 orang pemandu. Sebagaimana yang telah dijelaskan, pendapatan yang diperolehi adalah bergantung kepada jarak perkhidmatan yang dilakukan oleh para pemandu. Di Pasir Mas, terdapat enam kawasan utama bagi kegiatan teksi sapu, sebagaimana yang telah dijelaskan di bahagian awal bab ini. Daripada enam kawasan ini, terdapat juga perkhidmatan jarak dekat seperti perkhidmatan dari bandar Pasir Mas ke Tok Uban, Batu 3 Repek dan Bunut Busu manakala perkhidmatan jarak jauh pula seperti ke Rantau Panjang, Cabang Empat dan Tanah Merah. Bagi perkhidmatan jarak dekat, pendapatan

yang diperolehi oleh para pemandu ialah antara \$250.00 hingga \$299.00 manakala untuk jarak jauh pula ialah antara \$300.00 hingga \$350.00 sebulan.

Pendapatan yang diperolehi juga berbeza pada masa masa yang tertentu, umpamanya pada musim perayaan. Di-musim perayaan, khususnya Hari Raya Puasa dan Hari Raya Haji, biasanya pendapatan yang diperolehi adalah lebih sedikit berbanding dengan masa-masa yang lain. Ini adalah kerana terdapat pertambahan jumlah pengguna/penumpang yang menggunakan perkhidmatan ini, disamping penggunaan bagi seseorang penumpang itu lebih kerap dari biasa.

4.4 Pekerjaan Dan Pendapatan Sampingan

Pendapatan yang tidak tetap dan seringkali tidak mencukupi untuk perbelanjaan harian keluarga telah menyebabkan para pemandu melakukan kerja-kerja sampingan untuk menambahkan pendapatan mereka. Pekerjaan sampingan yang dilakukan oleh para pemandu ini adalah keseluruhannya merupakan kerja kampung, iaitu dalam sektor pertanian.

Penglibatan mereka dalam bidang pertanian bukanlah merupakan perkara baru malah seperti yang telah dijelaskan terdahulu ianya merupakan pekerjaan tradisi bagi mereka kerana keseluruhan para pemandu merupakan

penduduk desa yang terikat dengan satu ikatan tradisi, iaitu pertanian. Biasanya mereka yang melakukan pekerjaan ini mempunyai tanah sendiri ataupun tanah kepunyaan ahli keluarga, terutamanya ibubapa. Dalam melakukan aktiviti pertanian ini, selalunya mereka berkongsi bersama-sama dengan ahli keluarga masing-masing. Jelasnya di sini, kerja-kerja pertanian ini merupakan aktiviti kelompok keluarga bukannya aktiviti individu. Ini bermakna isteri dan anak serta ahli keluarga mereka yang lain turut sama terlibat dalam aktiviti ini. Berdasarkan kajian yang dijalankan, didapati seramai 25 orang daripada 30 orang pemandu terlibat dalam melakukan aktiviti pertanian sebagai pekerjaan sampingan mereka manakala pemandu yang lain tidak melakukan sebarang kerja sampingan.

Aktiviti-aktiviti pertanian yang dijalankan meliputi beberapa tanaman seperti padi, getah, tembakau, nenas, tembikai dan sebagainya. Dalam penanaman padi, terdapat sebahagian daripada pemandu yang mengusahakan tanaman itu untuk kegunaan sendiri sahaja. Ini bermakna mereka tidak mendapat apa-apa pendapatan sampingan kerana hasil yang didapati hanyalah sekadar untuk keperluan mereka bersama anggota keluarga yang turut mengusahakannya. Kes-kes yang sebegini berlaku pada mereka yang mempunyai keluasan tanah yang kecil ataupun menghadkan sebahagian daripada tanah ini untuk ditanam dengan tanaman-tanaman yang lain. Bagaimanapun, terda-

dapat juga para pemandu yang memperolehi pendapatan dari tanaman padi ini, purata pendapatan yang diperolehi adalah sekitar \$500.00 semusim.

Bagi tanaman-tanaman lain seperti getah, purata pendapatan yang diperolehi ialah antara \$150.00 hingga \$200.00 sebulan. Tanaman yang memberikan hasil yang agak lumayan ialah tembakau. Bagi para pemandu yang mengusahakan tanaman ini, mereka memperolehi pendapatan di sekitar \$3000.00 semusim. Manakala bagi tanaman-tanaman seperti nenas dan tembikai pula, purata pendapatan untuk semusim ialah antara \$500.00 hingga \$1000.00. Bagaimanapun bagi tanaman-tanaman seperti tembakau, nenas dan tembikai ini, hasil yang diperolehi bergantung kepada jumlah yang ditanam. Mereka yang menanam banyak, maka tinggilah pendapatan yang diperolehi dan begitulah sebaliknya. Untuk menjelaskan tentang purata pendapatan sampingan sebulan yang diperolehi oleh para pemandu, ianya dapat digambarkan seperti jadual di bawah:-

Jadual 4.4: Purata Pendapatan Sampingan
Sebulan Bagi 25 Orang Pemandu

Purata Pendapatan Sampingan Sebulan (\$)	Bil
\$ 10.00 ke bawah	3
\$ 101.00 - \$ 200.00	12
\$ 201.00 - \$ 300.00	6
\$ -00.00 ke atas	4
Jumlah	25

Dari jadual 4.4 disebelah, pendapatan yang diperolehi oleh para pemandu yang kurang dari \$100.00 sebulan merujuk kepada satu jenis pertanian sahaja yang ditanam, seperti padi. Manakala bagi pendapatan \$101.00 hingga \$300.00 ke atas adalah merujuk kepada pelbagai jenis tanaman ataupun satu jenis tanaman tetapi dengan jumlah yang banyak. Pendapatan yang agak tinggi diperolehi oleh para pemandu datangnya dari tanaman tembakau disamping tanaman-tanaman lain yang diusahakan.

Semasa mengusahakan tanaman seperti tembakau, yang memerlukan penjagaan yang teliti, kebanyakan para pemandu akan berhenti dari menjalankan operasi teksi sapu buat sementara waktu. Bagaimanapun, dalam setengah-setengah keadaan, bila jumlah tembakau yang ditanam itu sedikit, para pemandu akan bekerja secara bergilir-gilir. Kadang-kadang mereka akan keluar untuk mendapatkan penumpang dan kadang-kadang mereka akan tumpukan sepenuh masa di ladang. Bagi para pemandu yang mempunyai ramai ahli keluarga yang turut sama mengusahakan tanaman ini, maka mereka dapat membahagikan masa untuk melakukan dua jenis pekerjaan, iaitu memandu teksi dan menguruskan tanaman tembakau secara bergilir-gilir. Kerja menanam tembakau biasanya dilakukan oleh golongan muda kerana tanaman ini memerlukan tenaga yang lebih, terutamanya diperingkat awal penanaman.

Pendapatan dari sumber-sumber lain pula, didapati

seorang daripada pemandu yang ditemuramah mempunyai sebuah rumah sewa dan memperolehi \$50.00 sebulan manakala seorang lagi pemandu juga memperolehi \$50.00 sebulan daripada anak beliau juga telah bekerja.

Di bahagian ini juga akan dijelaskan tentang purata pendapatan keseluruhan pemandu sebulan. Pendapatan keseluruhan ini diperolehi dari hubungan antara pendapatan pemandu melalui kegiatan teksi sapu dengan pendapatan yang diperolehi dari pekerjaan sampingan yang mereka lakukan.

Jadual 4.5: Purata Pendapatan Keseluruhan
Bagi 30 Orang Pemandu Sebulan

Purata Pendapatan Keseluruhan Sebulan (\$)	Bil
\$ 350.00 ke bawah	6
\$ 351.00 - \$ 450.00	12
\$ 451.00 ke atas	12
Jumlah	30

Dari jadual di atas, didapati kebanyakan para pemandu memperolehi pendapatan keseluruhan mereka lebih dari \$350.00 sebulan. Pendapatan keseluruhan ini bergantung kuat kepada pekerjaan sampingan yang dilakukan

oleh pemandu. Semakin tinggi pendapatan sampingan yang diperolehi maka semakin tinggilah pendapatan keseluruhan mereka.

Dari apa yang didapati melalui perbincangan di bahagian ini, satu kesimpulan dapat dibuat iaitu; di samping para pemandu berusaha melakukan pekerjaan sampingan untuk mendapatkan pendapatan tambahan atas sebab-sebab desakan ekonomi, pekerjaan yang mereka lakukan juga merupakan suatu tradisi turun temurun yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan mereka sebagai penduduk desa.

4.5 Perbelanjaan Dan Tabungan

Bekerja sebagai pemandu teksi sapu sememangnya tidak menjanjikan pendapatan yang tinggi. Hasil pendapatan yang diperolehi dari pekerjaan ini adalah agak rendah, oleh sebab itu ianya tidak membenarkan para pemandu untuk membuat perbelanjaan yang sewenang-wenangnya. Pendapatan yang diperolehi adalah sekadar cukup untuk membuat perbelanjaan asas keluarga disamping perbelanjaan untuk kereta ataupun teksi. Boleh dikatakan perbelanjaan bulanan untuk teksi atau kereta mereka adalah bernilai separuh daripada pendapatan yang mereka perolehi. Dalam kehidupan seharian terdapat dua unsur penting yang terpaksa dijaga oleh para pemandu iaitu kereta/teksi dan keluarga mereka. Tanpa

kereta/teksi bermakna mereka tidak dapat melakukan kerja dan ini akan menjejaskan kehidupan mereka sekeluarga. Pendapatan yang diperolehi hadil dari kerja ini terpaksa mereka agih-agihkan untuk dibuat dua perbelanjaan utama iaitu untuk kereta/teksi dan juga untuk diri mereka sekeluarga.

Anggaran atau purata perbelanjaan bulanan yang dikeluarkan oleh para pemandu ini dapat dijelaskan seperti jadual berikut:-

Jadual 4.6: Anggaran Kasar Perbelanjaan
Keluarga Sebulan

Jenis Perbelanjaan	Peruntukan
Belanja Pasar/Dapur	\$150.00
Belanja Persekolahan Anak	\$ 50.00
Belanja Bil Elektrik	\$ 10.00
Akhbar Dan Majalah	\$ 15.00
Pakaian	-
Perkakas Rumah	-
Lain-Lain	\$ 50.00
Jumlah	\$ 275.00

Jumlah perbelanjaan seperti yang tercatat di atas adalah datangnye dari pendapatan bersih sebulan

bagi para pemandu. Perbelanjaan yang dilakukan itu adalah dikira setelah ditolak untuk perbelanjaan bagi minyak kereta sebulan. Anggaran perbelanjaan untuk minyak kereta bagi sebulan termasuk dengan minyak hitam adalah berjumlah \$300.00. Ini bermakna pendapatan kasar bagi para pemandu ini sebulan adalah lebih kurang \$600.00 sebulan.

Mengenai perbelanjaan untuk kereta pula, di bawah ini dijelaskan tentang anggaran kasar perbelanjaan tahunan untuk kereta bagi para pemandu:-

Jadual 4.7: Anggaran Kasar Perbelanjaan
Tahunan Untuk Teksi

Jenis Perbelanjaan	Peruntukan
Cukai Jalan + Insuran	\$250.00
Tayar	\$1000.00
Servis	\$100.00
Alat-Alat Ganti	\$200.00
Jumlah	\$1550.00

Jumlah perbelanjaan untuk kereta ini kadang-kadang adalah lebih besar sekiranya berlaku kemalangan yang merosakkan kereta ini. Dalam soal ini para pemandu sememangnya menanggung risiko yang agak tinggi dalam

pekerjaan mereka setiap hari.

Mengenai tabungan pula, daripada kajian yang dijalankan, tidak ramai pemandu yang membuat tabungan atau simpanan di institusi-institusi kewangan yang tertentu. Dalam keadaan ekonomi yang kurang kukuh, mereka sememangnya tidak dapat melakukan simpanan walaupun mereka sedar bahawa untuk menjalani hidup di hari yang seterusnya mereka memerlukan suatu jaminan atau bekalan untuk menghadapi saat-saat kecemasan. Terdapat tiga bentuk tabungan atau simpanan yang dilakukan oleh para pemandu ini iaitu simpanan di bank, ASN dan bersendirian. Bilangan mereka yang membuat simpanan adalah seperti berikut:-

Jadual 4.8: Tabungan Yang Dilakukan Oleh
25 Orang Pemandu

Tabungan	Bil
Bank	5
Amanah Saham Nasional	5
Persendirian	15
Jumlah	25

Daripada jadual di atas, ternyata jumlah mereka yang melakukan tabungan di institusi-institusi kewangan

adalah kurang berbanding dengan yang menyimpan secara persendirian. Apa yang dimaksudkan dengan simpanan secara persendirian ini adalah simpanan yang dilakukan oleh pemandu itu sendiri atau disimpan oleh isteri ataupun oleh orang tua mereka. Simpanan secara ini dilakukan adalah kerana mereka menganggap senang untuk mendapatkan simpanan itu apabila berlakunya sesuatu kece-masan ataupun apabila mereka merasakan simpanan itu diperlukan dengan segera.

Di sini, apa yang didapati menunjukkan bahawa pendapatan yang diperolehi oleh para pemandu teksi sapu ini adalah tidak seimbang dengan perbelanjaan mereka lebih-lebih lagi dalam keadaan ekonomi sekarang ini, sedikit sebanyak beban yang dipikul dapat dikurangkan.

BAB 5: LATARBELAKANG DAN REAKSI PENGGUNA/PENUMPANG

5.1 Kaum Dan Umur

Umumnya pengguna atau penumpang yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu ini terdiri dari kaum Melayu. Ini adalah kerana perkhidmatan yang diberikan oleh teksi sapu adalah melibatkan kawasan-kawasan desa yang sebahagian besar atau hampir seratus peratus penduduk terdiri dari kaum Melayu. Oleh kerana itu secara tidak langsung, perkhidmatan teksi sapu ini merupakan suatu jenis pengangkutan untuk orang Melayu. Sepanjang kajian yang dijalankan, penulis tidak pernah menemui seseorang pun bukan Melayu yang menggunakan perkhidmatan walaupun terdapat sebilangan orang bukan Melayu di kawasan-kawasan operasi teksi sapu.

Dari segi umur pula, kebanyakan para pengguna yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu adalah berumur antara 15 hingga 50 tahun. Bagaimanapun secara umumnya apa yang boleh dikatakan ialah, mereka yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu terdiri dari berbagai lapisan umur. Peratus yang tinggi dalam penggunaan teksi sapu ini adalah mereka yang berumur 30 tahun ke atas. Dari pemerhatian dan kajian yang dijalankan, didapati bahawa golongan wanita lebih ramai yang menggunakan teksi sapu berbanding dengan golongan lelaki, lebih lagi pada peringkat umur sekitar 20-an. Begitu

juga bagi golongan tua yang terdiri dari surirumah dan petani. Golongan wanita juga lebih kerap menggunakan perkhidmatan teksi sapu berbanding dengan golongan lelaki kerana kebanyakan golongan lelaki ini mempunyai kenderaan sendiri seperti motosikal dan sebagainya. Bagi mereka yang tidak mempunyai kenderaan sendiri, mereka lebih suka menumpang rakan-rakan daripada menggunakan teksi sapu kerana dengan menaiki kenderaan seperti motosikal ini, mereka lebih bebas untuk bergerak.

Golongan wanita, terutamanya yang sudah bekerja atau sedang menuntut sememangnya banyak bergantung kepada perkhidmatan teksi sapu untuk ke tempat tujuan mereka masing-masing.

5.2

Pekerjaan

Mereka yang menggunakan teksi sapu ini terdiri juga dari berbagai golongan dan jenis pekerjaan. Jenis-jenis pekerjaan yang dilakukan oleh pengguna adalah bergantung kepada peringkat umur masing-masing. Umumnya golongan dewasa atau golongan tua yang menggunakan perkhidmatan ini terdiri daripada mereka yang bekerja kampung atau jelasnya sebagai petani. Bagi golongan remaja atau belia pula, iaitu yang berumur belasan tahun dan awal 20-an, mereka terdiri dari penuntut-penuntut sekolah. Mereka menuntut di berbagai sekolah

di sekitar Pasir Mas sama ada di sekolah kerajaan ataupun sekolah swasta. Golongan ini yang kebanyakannya terdiri dari gadis-gadis remaja merupakan bilangan yang paling ramai menggunakan perkhidmatan teksi sapu. Ini kerana tidak terdapat pengangkutan lain yang boleh mereka gunakan. Bagi pelajar-pelajar lelaki, kebanyakan mereka menggunakan kenderaan sendiri seperti motosikal ataupun mereka menumpang rakan-rakan yang mempunyai motosikal untuk berulang-alik ke sekolah atau ke tempat-tempat lain.

Lain-lain pengguna yang menggunakan teksi sapu ini terdiri dari peniaga atau peraih, pekerja kerajaan, swasta dan sebagainya. Kategori pekerjaan bagi pengguna/penumpang dalam perkhidmatan teksi sapu ini dapat dijelaskan seperti di bawah:-

Jadual 5.1: Kategori Pekerjaan Bagi 30 Orang Pengguna/Penumpang Yang Menggunakan Perkhidmatan Teksi Sapu

Kategori Pekerjaan	Bil
Petani	13
Penuntut	8
Pekerja Kerajaan	3
Pekerja Swasta	1
Berniaga	3
Penggangur	2
Jumlah	30

Jadual disebelah menunjukkan komposisi 30 orang pengguna teksi sapu yang dikaji. Dari jadual tersebut didapati, peratus yang tinggi sekali terdiri dari golongan yang bekerja kampung atau petani. Ini jelas kerana pada umumnya kegiatan atau perkhidmatan teksi sapu adalah merupakan perkhidmatan pengangkutan luar bandar dan sebagaimana yang dijelaskan kebanyakan penduduk di kawasan ini terdiri dari kaum petani. Mereka sememangnya bergantung penuh kepada perkhidmatan teksi sapu ini untuk bergerak.

Golongan yang kedua tinggi peratusnya dalam menggunakan teksi sapu terdiri dari golongan pelajar sekolah terutamanya dari golongan wanita. Golongan peniaga atau peraih pula, walaupun jumlah mereka tidak ramai, tetapi juga merupakan golongan penting dalam kegiatan teksi sapu kerana mereka kerap menggunakan perkhidmatan ini. Apa yang didapati golongan peraih ini adalah orang yang bergantung sepenuhnya kepada perkhidmatan teksi sapu. Pengguna yang paling kecil sekali terdiri dari mereka yang bekerja di sektor awam dan swasta. Kebanyakan mereka terdiri dari kaum wanita yang tidak mempunyai kenderaan sendiri untuk ke tempat kerja masing-masing.

5.3

Tujuan Mengguna

Para pengguna yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu ini sememangnya mempunyai tujuan yang tersendiri.

Boleh dikatakan bahawa tujuan mereka menggunakan perkhidmatan teksi sapu ini mempunyai kaitan dengan pekerjaan mereka. Tujuan para pengguna/penumpang dapat dijelaskan seperti berikut:-

1. Golongan Petani/Surirumah dan Peniaga - ke bandar (pasar dan lain-lain tempat).
2. Golongan Pelajar - ke sekolah.
3. Golongan Pekerja - ke tempat kerja masing-masing.

Golongan petani dan peniaga menggunakan teksi sapu semata-mata untuk datang ke bandar dengan tujuan terutamanya untuk membelibelah dan berniaga. Bagaimanapun terdapat juga tujuan lain seperti yang telah penulis jelaskan sebelum ini iaitu kerana sesuatu urusan dengan pihak-pihak tertentu. Apa yang menarik di sini ialah semacam menjadi suatu tradisi bagi pengguna-pengguna datang ke bandar beramai-ramai pada hari Sabtu untuk membelibelah ataupun membuat sesuatu urusan. Pada hari tersebut, terdapat satu perbezaan yang ketara di bandar Pasir Mas kerana suasana pada hari itu lebih sibuk daripada hari-hari yang lain.

Sudah menjadi suatu kelaziman bagi golongan ini, apabila mereka datang ke bandar pada hari tersebut,

Bagi golongan peraih, mereka kadang-kadang menggunakan lebih dari dua kali sehari. Ini berlaku kerana pada hari-hari yang tertentu peraih ini sibuk ke sana ke mari untuk mendapatkan barang-barang dagangan mereka. Bagi golongan yang lain pula, seperti golongan petani dan surirumah, purata mereka menggunakan perkhidmatan teksi sapu diantara 4 hingga 5 kali seminggu. Suatu perkara yang paling penting di sini ialah sejumlah besar dari para pengguna ini menggunakan perkhidmatan teksi sapu pada hari Sabtu. Dapat dilihat suatu perubahan suasana di bandar Pasir Mas pada hari Sabtu ini di mana di tiap-tiap perhentian teksi sapu ataupun di tempat-tempat membelibelah terdapat ramai orang dan suasana begini tidak terdapat pada hari-hari lain.

Menyentuh tentang pandangan atau reaksi para pengguna terhadap kegiatan teksi sapu ataupun "prebet sapu" ini, umumnya mereka memberikan pandangan yang sama antara satu sama lain. Walaupun kegiatan ini berjalan tanpa kelulusan dari pihak berkuasa tetapi semanganya ia mendapat sambutan yang amat baik daripada para pengguna khususnya bagi penduduk-penduduk kampung di sekitar Jajahan Pasir Mas. Tidak dapat dinafikan bahawa perkhidmatan teksi sapu ini adalah salah satu sistem pengangkutan awam yang utama dan paling berpengaruh dikalangan penduduk kampung. Boleh dikatakan hampir keseluruhan penduduk kampung bergantung sepenuhnya kepada perkhidmatan ini untuk mereka ber-

ulang-alik dari kampung ke bandar.

Keseluruhan pengguna yang menggunakan perkhidmatan ini melahirkan rasa puashati mereka terhadap perkhidmatan yang diberikan walaupun tidak dinafikan terdapat juga masalah-masalah yang memberi kesan kepada para pengguna mahupun pemandu itu sendiri. Mengenai hubungan antara para pengguna dengan para pemandu, apa yang menatiknya di sini ialah perhubungan mereka adalah begitu erat. Antara para penumpang dan pemandu boleh dikatakan mereka saling kenal mengenali antara satu sama lain. Ini adalah kerana kebanyakan para pengguna dan para pemandu berasal dari kawasan yang sama, disamping para pengguna itu sendiri kerap kali menggunakan perkhidmatan teksi sapu. Seperti yang telah dijelaskan para pemandu yang menjalankan operasi mereka berkisar dalam lingkungan kawasan tempat tinggal mereka.

Daripada temuramah yang dijalankan ke atas para pengguna ini, keseluruhannya mengetahui dan menyedari bahawa kegiatan teksi sapu adalah salah di sisi undang-undang. Bagaimanapun disebabkan perkhidmatan yang diberikan oleh para pemandu teksi sapu ini begitu besar sekali kepada mereka. Undang-undang yang ada tidak dihiraukan oleh para pengguna ini. Tambahan pula undang-undang itu hanyalah dikenakan ke atas para pemandu sahaja tanpa melibatkan para pengguna. Pihak berkuasa sememangnya tidak mempunyai apa-apa kuasa untuk men-

dakwa para pengguna kerana yang bersalah hanyalah para pemandu sahaja. Disebabkan tidak adanya peruntukan yang khas untuk mendakwa para pengguna ini maka mereka tidak merasa takut untuk menggunakan teksi sapu sebagai alat pengangkutan mereka.

Selain daripada apa yang disebutkan di atas, terdapat juga faktor lain yang menyebabkan para pengguna menggunakan perkhidmatan teksi sapu ini. Daripada kajian penulis, didapati kawasan-kawasan yang terdapat perkhidmatan teksi sapu merupakan kawasan yang tidak mempunyai perkhidmatan pengangkutan awam lain seperti bas dan teksi berdaftar. Perkhidmatan bas dan teksi berdaftar adalah menjalankan operasi di jalan-jalan utama yang menghubungkan antara satu sama lain dengan daerah yang lain dan antara jajahan dengan jajahan yang lain tanpa memasuki kawasan-kawasan perkampungan. Di sini, teksi sapu sebagai salah satu bentuk pengangkutan awam, memberikan satu perkhidmatan yang agak istimewa. Mereka menjalankan operasi ke kawasan-kawasan berhampiran yang kadang-kadang susah untuk di masuki oleh sesuatu kenderaan. Dan apa yang lebih penting ialah perkhidmatan yang diberikan kadang-kadang terus ke rumah penumpang atau pengguna masing-masing.

Pemandu-pemandu teksi sapu bagi pandangan para pengguna merupakan orang yang tidak cerewet dalam menjalankan tugas mereka. Mereka selalunya mematuhi

setiap kehendak para penumpang dan berusaha untuk memberikan perkhidmatan yang sebaik mungkin untuk kemudahan para penumpang. Satu perkara yang penting di sini, perkhidmatan teksi sapu walaupun terpaksa berdepan dengan berbagai masalah dan melanggar undang-undang negara tetapi ianya memberikan sumbangan yang amat bernilai bagi penduduk-penduduk di kawasan luar bandar tanpanya penduduk-penduduk akan mengalami kesukaran untuk bergerak dan seterusnya kesukaran ini akan mengakibatkan satu keadaan yang tidak seimbang antara penduduk luar bandar dan penduduk di bandar dalam soal-soal ekonomi, sosial dan sebagainya.

BAB 6: MASALAH PEMANDU DAN PENGGUNA/PENUMPANG

Dalam menjalani kehidupan seharian, sememangnya manusia tidak dapat tidak lari daripada berbagai masalah. Begitulah juga yang berlaku kepada para pemandu teksi sapu dan juga para pengguna yang menggunakan perkhidmatan ini.

6.1 Masalah Pemandu

Pekerjaan sebagai pemandu teksi sapu sememangnya mempunyai banyak masalah justeru kerana pekerjaan ini adalah bertentangan dengan undang-undang. Tidak dapat dinafikan bahawa para pemandu terpaksa menghadapi risiko dan cabaran yang kuat dalam melakukan kegiatan mereka seharian. Apa yang jelas, mereka terpaksa berdepan dengan pihak berkuasa yang selalu mengawasi kegiatan mereka. Pihak berkuasa sedaya-upaya cuba untuk menghapuskan kegiatan teksi sapu dari terus beroperasi sepenuhnya.

6.1.1 Pihak Berkuasa

Dalam menjalankan kegiatan teksi-teksi sapu, masalah utama yang dihadapi oleh para pemandu datangnya dari pihak berkuasa. Mengikut undang-undang, kegiatan atau perkhidmatan teksi sapu ini adalah bertentangan dengan Ordinan Lalulintas Jalanraya 1958 (2), kerana bergiat membawa

atau mengangkut penumpang tanpa kebenaran yang sah dari pihak berkuasa. Kegiatan yang dijalankan ini telah dianggap menghalang atau mencabar perkhidmatan pengangkutan awam yang lain terutamanya teksi berdaftar ataupun kereta sewa dari beroperasi dengan lebih berkesan. Perkhidmatan teksi berdaftar atau kereta sewa dan juga bas merupakan bentuk perkhidmatan yang mempunyai lesen atau kebenaran yang sah dari pihak berkuasa untuk menjalankan operasi kepada orang ramai. Perkhidmatan pengangkutan awam yang berlesen juga mempunyai organisasi serta peraturan-peraturan yang tertentu bagi mentadbirkan urusan perkhidmatan mereka. Apa yang jelas ialah mereka merupakan satu bentuk perkhidmatan pengangkutan yang tersusun dan berupaya memberi khidmat yang cekap dan berkesan kepada orang ramai sekiranya tidak mendapat halangan atau persaingan dengan teksi sapu.

Mengenai kegiatan teksi sapu, perkhidmatannya berjalan tanpa suatu organisasi atau peraturan-peraturan yang tertentu bagi mentadbirkan kegiatan mereka. Jelasnya, ia adalah satu kegiatan individu yang mempunyai banyak kelemahan dan kekurangan dalam menjalankan operasi mereka kepada umum. Walaupun kelihatan teksi sapu ini begitu bebas dan beleluasa sekali berjalan dalam masyarakat, terutamanya di tempat kajian penulis tetapi

ia tidak pernah melalaikan para pemandu . Mereka selalu berwaspada supaya tidak termasuk dalam perangkap pihak berkuasa. Dalam usaha mengawal kegiatan teksi sapu ini, terdapat dua agensi kerajaan yang terlibat iaitu Jabatan Pengangkutan Jalan (J.P.J) dan pihak Polis. Kedua-dua agensi ini saling bekerjasama antara satu sama lain untuk memberantas kegiatan teksi sapu ini. Bagaimanapun tanggungjawab atau tugas utama adalah terletak pada pihak Jabatan Pengangkutan Jalan manakala pihak Polis cuma merupakan pembantu pihak J.P.J.

Tindakan untuk mencegah atau menahan para pemandu teksi sapu ini menjalankan kegiatan ini biasanya dibuat dalam bentuk sekatan jalanraya atau operasi-operasi yang tertentu. Pada peringkat awal sebelum seseorang pemandu itu ditahan untuk siasatan lanjut, pihak J.P.J. memerhatikan mereka yang terlibat atau yang menjalankan kegiatan teksi sapu untuk beberapa hari. Segala pergerakan yang dilakukan oleh mereka yang terlibat, mengambil dan menurunkan penumpang di perhentian selama lima ataupun enam hari. Setelah pihak berkuasa atau pihak J.P.J. mendapat cukup bukti yang seseorang itu

melakukan kegiatan mengangkut penumpang tanpa kebenaran yang sah, pihak J.P.J dengan bantuan pihak Polis akan bertindak menahan mereka yang terlibat untuk disoal siasat.

Satu bentuk tindakan lagi ialah melalui sekatan jalanraya. Semasa sekatan jalanraya dibuat, pihak J.P.J. dan pihak Polis akan bertindak menahan para pemandu yang terlibat dalam kegiatan teksi sapu ini semasa pemandu itu sedang membawa penumpang. Penumpang yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu merupakan saksi utama pihak berkuasa untuk membuktikan yang seseorang pemandu itu benar-benar terlibat dalam kegiatan ini.

Terdapat dua kes di mana para pemandu teksi sapu yang beroperasi menggunakan jalan Tanah Merah ke Tok Uban telah didakwa ke mahkamah atas tuduhan menjalankan kegiatan ini. Mereka dua telah didapati bersalah dan didenda sebanyak \$100.00 setiap orang. Di pihak pemandu, apa yang didapati, semasa sekatan jalanraya diadakan, mereka akan memberhentikan kegiatan buat sementara waktu ataupun mereka beroperasi melalui jalan-jalan lain untuk mengelakkan dari sekatan jalanraya itu.

Sewaktu operasi besar-besaran dilakukan

oleh pihak berkuasa, para pemandu terpaksa mem-berhentikan terus kegiatan mereka untuk mengelak-kan dari dikenakan tindakan yang keras oleh pihak berkuasa. Pada waktu itu, para pemandu dan juga para pengguna akan sama-sama menghadapi masalah. Bagi para pemandu, pendapatan mereka akan ter-sekat dan bagi para pengguna pula mereka tidak dapat bergerak seperti biasa.

6.1.2 Lesen/Permit

Bagi para pemandu, kesukaran untuk mendapat-kan lesen atau permit merupakan satu masalah yang besar bagi mereka. Permit atau lesen ini adalah suatu yang amat penting bagi para pemandu untuk mereka menjalankan kegiatan teksi dengan lebih bebas tanpa sebarang gangguan dari pihak berkuasa.

Permit atau lesen untuk menjalankan kegiatan atau perkhidmatan teksi boleh dipohon daripada Lembaga Perlesenan di Kementerian Perusahaan Awam Malaysia. Pada umumnya sesiapa sahaja boleh memohon untuk mendapatkan lesen ini. Seseorang yang telah mempunyai lesen atau permit boleh men-jalankan operasi teksi sama ada secara persendi-rian, iaitu tuannya lesen/permit itu sendiri yang menjadi pemandu teksi berkenaan, ataupun menyerahkan kepada orang lain untuk menjadi pe-

mandu teksi beliau dengan menggunakan syarat-syarat yang tertentu mengenai pendapatan yang diperoleh oleh pemandu berkenaan.

Lesen atau permit ini bukanlah satu kebenaran mutlak bagi seseorang itu untuk membawa atau memandu teksi. Disamping lesen/permit tersebut, seseorang itu mesti juga mempunyai lesen yang lain untuk membawa penumpang. Lesen untuk membawa penumpang yang berupa lencana boleh didapati daripada Jabatan Pengangkutan Jalan dan setiap pemandu mesti memakai lencana itu setiap masa apabila ia menjalankan kegiatan.

Kesukaran untuk mendapatkan lesen/permit bagi menjalankan satu kegiatan teksi yang sah mengikut undang-undang membawa masalah yang besar kepada para pemandu teksi sapu. Bagaimanapun para pemandu teksi sapu ini tetap juga menjalankan operasi mereka tanpa menghiraukan halangan dan masalah yang dihadapi itu. Para pemandu terus bekerja demi untuk mencari rezeki bagi diri dan keluarga mereka. Sambutan daripada pengguna juga merupakan faktor penting dalam penerusan kegiatan ini.

6.1.3 Pertambahan Jumlah Teksi Sapu

Di waktu kebelakangan ini, terdapat ramai orang awam yang cuba bergiat dalam kegiatan teksi sapu, khususnya di Pasir Mas. Pertambahan jumlah kenderaan awam atau persendirian yang digunakan di dalam kegiatan teksi sapu ini memberikan suatu masalah khususnya kepada para pemandu yang sudah lama menceburi pekerjaan ini. Masalah pertambahan jumlah teksi sapu begitu ketara didapati pada masa-masa yang tertentu terutamanya di musim perayaan. Kadang-kadang kelihatan begitu banyak sekali teksi sapu diperhentian-perhentian berbanding dengan jumlah pengguna/penumpang.

Masalah pertambahan jumlah teksi sapu ini tidak ada siapa yang berhak melarangnya. Sesiapa sahaja boleh melakukan kegiatan ini tanpa memohon kebenaran cuma apa yang penting bagi setiap orang yang menceburi bidang ini ialah kesanggupan mereka. Sesiapa sahaja yang berani menghadapi berbagai cabaran serta sanggup menerima atau berdepan dengan risiko yang tinggi sebagai pemandu teksi sapu dengan sendirinya bebas melakukan kegiatan ini.

Pada masa sekarang, terutamanya di zaman kemelesetan ekonomi dan pengangguran yang semakin

meningkat, golongan muda tidak segan dan takut membawa taksi sapu untuk mencari pendapatan. Apa yang menarik berkenaan dengan golongan muda ini, terutamanya yang telah gagal dalam peperiksaan dan tidak berminat lagi untuk belajar telah berusaha mendapatkan kereta-kereta terpakai yang agak murah harganya untuk dijadikan taksi sapu. Didapati mereka ini tidak suka digelar pengganggu dan untuk mengelakkan diri dari terus mengganggu mereka berkecimpung dalam kegiatan ini kerana bekerja sebagai pemandu taksi sapu agak senang dilakukan dengan bermodalkan sebuah kereta dan ke-sanggupan serta keberanian masing-masing.

Satu perkara lain yang terdapat di sini, yang juga menimbulkan masalah kepada para pemandu ialah terdapat orang awam yang lain terutamanya mereka yang telah bekerja, mengambil kesempatan mengangkut penumpang pada masa-masa yang tertentu. Mereka melakukan 'kegiatan' ini sewaktu dalam perjalanan pergi dan pulang dari tempat kerja masing-masing. Secara tidak langsung, timbul satu persaingan diantara para pemandu yang sudah lama berkecimpung dalam kegiatan ini dengan golongan pekerja tadi. Bagi golongan ini, mereka mengambil penumpang sekadar untuk suka-suka dan juga untuk menambahkan sedikit 'duit minyak' mereka. Biasanya golongan ini mengambil penumpang

di tepi-tepi jalan sewaktu dalam perjalanan pergi dan pulang dari tempat kerja. Golongan ini tidaklah ramai, tetapi yang menimbulkan masalah ialah mereka mengambil bayaran atau tambang lebih rendah daripada yang dikenakan oleh pemandu teksi sapu yang lain. Bagi golongan ini, mereka tidak mementingkan soal bayaran, kadang-kadang mereka menerima berapa saja yang diberikan oleh yang menumpang kereta mereka. Apa yang mereka lakukan boleh diibaratkan seperti kata peripatah 'sambil menyelam, sambil minum air'.

Golongan muda yang mula bergiat membawa teksi sapu ini, disamping sebilangan orang tertentu yang 'mencari' kesempatan mengambil penumpang dalam perjalanan mereka, secara tidak langsung tetap mengakibatkan pertambahan dalam jumlah teksi sapu. Ini seterusnya telah menimbulkan masalah kepada pemandu-pemandu teksi sapu yang sudah lama bergiat.

6.1.4 Kawasan Tempat Menunggu Atau Perhentian Yang Terhad

Teksi sapu yang dijalankan ini sebenarnya tidak mempunyai sebarang tempat perhentian ataupun kawasan menunggu penumpang yang sah atau khas untuk mereka. Ini berbeza dengan perkhidmatan

teksi atau bas yang berdaftar kerana mereka mempunyai perhentian yang dikhaskan untuk mereka. perhentian atau stesen bas dan teksi berdaftar adalah satu kawasan yang tersendiri dan mereka bebas keluar masuk tanpa diganggu oleh kenderaan-kenderaan lain. Perhentian-perhentian bas dan teksi berdaftar ini menyediakan banyak kemudahan kepada pengguna disamping tempat menunggu yang elok dan selssa. Suatu perkara yang penting di sini ialah kawasan perhentian bas dan teksi berdaftar ini merupakan satu kawasan di mana kenderaan-kenderaan lain tidak dibenarkan atau di larang memasuki dan meletakkan kenderaan masing-masing tanpa kebenaran daripada pihak pentadbiran perhentian yang berkenaan. Keadaan-keadaan yang disebutkan itu berbeza dengan kegiatan teksi sapu.

Kegiatan teksi sapu, disebabkan ia kegiatan haram, maka ia tidak mempunyai satu kawasan yang khas. Apa yang didapati ialah para pemandu teksi sapu terpaksa menggunakan tempat-tempat awam sebagai perhentian dan ini tentunya menimbulkan banyak masalah baik dipihak pemandu mahupun orang awam. Di bandar Pasir Mas, didapati perhentian-perhentian teksi sapu terletak di kawasan-kawasan letak kereta awam dan para pemandu menggunakan kaki lima bangunan sebagai tempat menunggu penum-

pang. Kawasan-kawasan ini terlalu kecil untuk mengendalikan satu operasi. Disamping itu ia juga adalah terhad dan para pemandu teksi sapu terpaksa pula bersaing dan berkongsi dengan orang awam yang lain untuk meletakkan kenderaan mereka masing-masing.

Di sekitar bandar Pasir Mas, terdapat beberapa tempat yang digunakan sebagai perhentian atau tempat menunggu penumpang bagi kegiatan teksi sapu (lihat bab empat, muka surat 89). Tempat-tempat itu sangat strategik kedudukannya dan mudah bagi para pemandu untuk keluar masuk serta menunggu para penumpang. Kawasan-kawasan itu memang sudah dikenali ramai sebagai perhentian atau stesen-stesen teksi sapu untuk destinasi-destinasi yang tertentu. Oleh kerana kawasan tempat menunggu kecil serta terhad, dan para pemandu teksi sapu terpaksa pula 'berkongsi' dengan orang awam yang lain untuk meletakkan kenderaan masing-masing, maka banyak masalah yang dihadapi oleh para pemandu berkenaan. Mereka (pemandu) tidak dapat menjalankan kegiatan mengambil dan menurunkan penumpang dengan licin dan berkesan kerana terdapat 'gangguan-gangguan' untuk meletakkan kenderaan terutama apabila tempat-tempat 'parking' sudah penuh dengan kenderaan awam yang lain. Bila keadaan ini berlaku, para pemandu

terpaksa mencari kawasan lain dan meletakkan kenderaan mereka di tempat-tempat yang agak jauh dari 'perhentian' asal mereka.

Masalah yang dialami oleh para pemandu teksi sapu ini sememangnya tidak dapat di atasi kerana tempat-tempat yang digunakan sebagai perhentian mereka itu merupakan kawasan yang terbuka kepada orang awam. Mereka tidak dapat menguasai atau memonopoli kawasan-kawasan itu kerana jika dipandang dari satu sudut, mereka juga adalah sama seperti orang awam yang lain yang sama-sama mempunyai hak untuk menggunakan tempat-tempat tersebut. Jelasnya para pemandu teksi sapu terpaksa 'menumpang' untuk mencari rezeki bagi kehidupan mereka.

6.1.5 Persaingan

Masalah persaingan yang dihadapi oleh para pemandu teksi sapu sebenarnya tidaklah begitu besar. Para pemandu ini cuma mendapat sedikit persaingan daripada perkhidmatan bas dan teksi berdaftar/kereta sewa. Perkhidmatan yang dikendalikan sepenuhnya oleh Syarikat Kenderaan Melayu Kelantan Berhad (S.K.M.K.) ada lah sama saja dari segi operasinya dengan teksi sapu berdaftar/kereta sewa. Syarikat ini melalui jalan-jalan

yang utama sahaja; sebagaimana yang disebutkan di muka surat 85 . Sebagaimana teksi berdaftar/kereta sewa, syarikat bas ini juga tidak melakukan operasi di kawasan-kawasan perkampungan.

Persaingan yang dihadapi oleh para penumpang teksi sapu dengan syarikat bas dan teksi berdaftar hanyalah pada laluan-laluan utama, seperti yang telah disebutkan. Melalui perkhidmatan bas ini terdapat dua bentuk operasi iaitu pertamanya melalui bas ekspres (cepat) dan keduanya bas biasa. Bas ekspres atau bas cepat melakukan perjalanan dari satu destinasi ke satu destinasi tanpa mengambil penumpang sewaktu dalam perjalanan dan tambang yang dikenakan adalah tetap. Manakala bas biasa pula, boleh mengambil penumpang dalam perjalanan dan tambang yang dikenakan adalah bergantung kepada destinasi penumpang itu sendiri. Bagi perjalanan yang dekat, tambangnya lebih murah dan bagi perjalanan yang jauh ianya lebih tinggi. Ini berbeza dengan perkhidmatan bas ekspres di mana tambangnya sama sahaja, bagi bagi perjalanan yang jauh mahupun yang dekat. Bagaimanapun jarang pengguna yang menggunakan bas ekspres untuk perjalanan-perjalanan yang dekat kecuali jika perkhidmatan bas biasa sudah tamat.

Persaingan yang lebih sedikit bagi kegiatan teksi sapu adalah dengan bas biasa, kerana terdapat persamaan antara keduanya dari segi tambang. Perkhidmatan teksi sapu mengenakan tambang yang sama bentuknya dengan bas biasa, iaitu bergantung kepada destinasi penumpang berkenaan. Kadar Tambang yang dikenakan oleh kegiatan teksi sapu juga hampir sama dengan yang dikenakan oleh perkhidmatan bas biasa untuk satu-satu destinasi yang tertentu bagaimanapun ia berbeza dengan perkhidmatan teksi berdaftar/kereta sewa kerana perkhidmatan ini mengenakan tambang yang sama bentuknya sebagaimana bas ekspres.

Berdasarkan apa yang didapati di atas, satu kesimpulan dapat dibuat iaitu kegiatan teksi sapu yang dilakukan di Pasir Mas, kurang mendapat persaingan daripada perkhidmatan pengangkutan awam yang lain. Ini adalah kerana terdapat perbezaan dari segi operasi di antara kegiatan teksi sapu dan pengangkutan awam yang lain di mana sebahagian besar operasi teksi sapu adalah meliputi kawasan-kawasan perkampungan yang tidak di masuki atau tidak ada khidmat pengangkutan awam lain.

6.2 Masalah Pengguna/Penumpang

Secara umumnya, penumpang yang menggunakan

perkhidmatan teksi sapu tidak menghadapi masalah besar sebagaimana yang dihadapi oleh para pemandu. Apa yang didapati ialah, walaupun para penumpang secara tidak langsung terpaksa 'berkongsi' menanggung risiko yang tinggi bersama-sama dengan para pemandu, tetapi dengan kemudahan pengangkutan yang diberikan kepada mereka, perkhidmatan teksi sapu ini terus mendapat sambutan. Masalah-masalah yang timbul dikalangan para penumpang adalah berkisar kepada perkhidmatan teksi sapu itu sendiri.

6.2.1 Jumlah Penumpang

Dalam perkhidmatan teksi berdaftar atau mana-mana perkhidmatan pengangkutan awam yang berlesen, jumlah penumpang yang sepatutnya di bawa adalah dihadkan kepada bilangan yang tertentu. Misalnya bagi teksi berdaftar, bilangan penumpang yang dibenarkan di bawa untuk satu-satu perjalanan ialah seramai empat orang. Sekiranya terdapat pemandu yang membawa lebih dari empat orang penumpang untuk satu-satu perjalanan, pemandu itu dikira telah melanggar peraturan dan boleh didakwa.

Dalam kegiatan teksi sapu, disebabkan pada asasnya ia merupakan satu kegiatan

yang tidak berlesen dan tidak adanya peraturan yang menentukan bilangan penumpang yang dibenarkan di bawa untuk satu-satu perjalanan, maka para pemandu bebas membawa penumpang yang mereka mahu. Adalah menjadi kebiasaan bagi para pemandu teksi sapu membawa penumpang yang lebih dari yang sepatutnya. Para pemandu tidak mementingkan soal didakwa atau sebagainya, cuma apa yang mereka pentingkan ialah keuntungan. Lebih ramai penumpang yang dapat di bawa maka lebihlah pendapatan yang mereka terima. Perkara ini menimbulkan masalah kepada penumpang itu sendiri, terutamanya dari segi keselesaan. Para penumpang merasa tidak selesa kerana terpaksa bersesak-sesak di dalam kenderaan. Kadang-kadang jumlah penumpang yang ramai ditambah pula dengan barang-barang yang di bawa sehingga sesebuah teksi itu sarat dengan muatan. Para pengguna tidak dapat untuk berbuat apa-apa kerana sememangnya ini adalah merupakan perkara biasa ataupun dasar dalam perkhidmatan teksi sapu. Bilangan penumpang yang berlebihan di bawa oleh para pemandu ini lebih ketara kelihatan sewaktu tiba musim-musim perayaan kerana pada waktu itu ramai para penumpang keluar

untuk berbelanja di bandar.

Bagi kegiatan taksi berdaftar, sekiranya seseorang pemandu itu mengambil atau membawa penumpang melebihi daripada had yang ditetapkan, penumpang boleh melapur kepada pihak berkuasa dengan memberikan butir-butir mengenai pemandu dan kenderaan atau taksi yang digunakan. Sekiranya aduan yang diberikan itu didapati sah oleh pihak yang berkuasa, pemandu berkenaan boleh didakwa. Di sini, keselesaan penumpang itu diutamakan lebih daripada keuntungan.

6.2.2 Kelewatan

Adalah menjadi satu kebiasaan dalam mana-mana sistem pengangkutan awam baik dalam perkhidmatan taksi, bas, keretapi dan sebagainya, masalah ketidaktepatan waktu atau kelewatan merupakan suatu yang tidak dapat dielakkan. Dalam perkara ini, pihak yang menjalankan perkhidmatan merasakan ia-nya adalah suatu perkara yang lumrah dan tidak dapat dielakkan. bagaimanapun bagi pihak penumpang atau pengguna perkara ini adalah merupakan satu masalah bagi mereka.

Pihak penumpang atau pengguna terutama yang mempunyai suatu kepentingan ataupun mempunyai sesuatu yang segera untuk dilakukan akan memberikan satu masalah kepada mereka. Perkhidmatan teksi sapu sepertimana perkhidmatan pengangkutan yang lain juga tidak dapat lari dari masalah ini. Perkhidmatan teksi sapu berjalan tanpa mengikut masa atau jadual yang tertentu. Adalah menjadi kebiasaan bagi teksi sapu melakukan perjalanan apabila sudah cukup penumpang. Biasanya jumlah penumpang yang di bawa untuk satu-satu perjalanan adalah empat orang ataupun lebih. Sekiranya penumpang belum lagi mencukupi untuk membuat satu-satu perjalanan, mereka mesti menunggu dan untuk mencukupkan bilangan penumpang ini kadang-kadang mengambil masa yang lama. Bagi para pemandu, mereka tidak akan memulakan perjalanan sehinggalah bilangan penumpang sudah dikira cukup untuk satu perjalanan kerana ini merugikan mereka. Bagaimanapun sekiranya terdapat penumpang yang sanggup membayar lebih ataupun sanggup membayar untuk sebuah teksi walaupun bilangan masih belum cukup, penumpang itu dapatlah menegerakan perjalanan yang ia mahukan.

Dalam kes ini, kesan yang nyata dapat dilihat pada golongan pelajar atau pekerja kerana mereka memerlukan ketetapan masa untuk ke destinasi masing-masing. Kelewatan yang berlaku untuk satu-satu perjalanan juga menyebabkan para penumpang merasa jemu menunggu.

6.2.3 Tambang Yang Tidak Tersusun

Tambang atau bayaran yang dikenakan kepada para penumpang untuk ke satu-satu tempat adalah berbeza antara satu tempat dengan tempat yang lain. Tambang ini dikenakan mengikut jarak perjalanan seseorang penumpang dan kadang-kadang antara seorang pemandu dengan pemandu yang lain. Tambang yang dikenakan berbeza walaupun untuk satu tempat atau destinasi yang sama. Bagaimanapun terdapat juga tambang yang tetap bagi kegiatan teksi sapu dan tambang ini tertakluk kepada destinasi utama tiap-tiap operasi teksi sapu berkenaan. Sebagai contohnya, tambang untuk perjalanan dari Pasir Mas ke Rantau Panjang adalah sebanyak \$2.00. Begitulah juga untuk destinasi-destinasi yang lain, ia mempunyai kadar tambang yang tertentu. Tambang yang tetap ini juga ada-

lah dikira untuk perjalanan terus dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain. Sebaliknya tambang ini berbeza sekiranya terdapat penumpang yang menggunakan teksi sapu dan berhenti diantara dua destinasi yang utama tadi.

Tambang yang dikenakan oleh teksi sapu jelasnya adalah mengikut jarak perjalanan yang dilakukan oleh para penumpang. Untuk perjalanan diantara dua destinasi yang utama sememangnya ia tidak mempunyai satu kadar tambang yang tetap dan ini menimbulkan sedikit masalah kepada para penumpang. Kadar tambang juga berbeza antara seorang pemandu dengan pemandu yang lain. Terdapat satu keadaan di mana, kadang-kadang seseorang pemandu akan menanyakan penumpang beliau tentang tambang yang biasa dikenakan oleh pemandu lain terhadap penumpang berkenaan. Di sini, pemandu tersebut akan mengenakan bayaran mengikut berapa yang dikatakan oleh penumpang tadi. Bagaimanapun terdapat juga para pemandu yang mengenakan bayaran mengikut apa yang dikehendakinya dan dirasakan berpatutan untuk setiap perjalanan yang dilakukan oleh penumpang.

Kadar tambang yang tidak tersusun ini menimbulkan masalah kepada para penumpang dalam membayar tambang masing-masing kerana pada waktu-waktu tertentu tambang yang dikenakan itu lebih dan kadang-kadang kurang dari biasa.

BAB 7: PENUTUP DAN KESIMPULAN

Sistem pengangkutan adalah penting untuk orang ramai bergerak dari satu tempat ke satu tempat. Dalam kehidupan moden kepentingannya semakin dirasakan. Justeru itu banyak kenderaan seperti bas dan teksi menjalar di jalanraya untuk memberi perkhidmatan kepada orang ramai. Teksi sapu, ataupun lebih dikenali sebagai 'prebet-sapu' bagi penduduk-penduduk di Kelantan, walaupun munculnya tanpa kebenaran undang-undang dan kegiatannya boleh mengakibatkan berbagai risiko, tetapi tidak dapat dinafikan bahawa ia memberi satu perkhidmatan yang baik dan amat diminati oleh sebilangan penduduk terutamanya di luar bandar. Wujudnya teksi sapu memberikan perkhidmatan kepada orang ramai bagaimanapun telah menimbulkan beberapa masalah kepada pihak-pihak yang tertentu seperti syarikat bas dan teksi berdaftar serta pihak yang berkuasa.

Kegiatan teksi sapu yang bebas beroperasi ini telah menimbulkan persaingan dan masalah kepada perkhidmatan bas dan teksi berdaftar atau kereta sewa. Satu perkara yang menjadi sungutan dikalangan pemandu teksi berdaftar atau kereta sewa terutamanya ialah bahawa kemunculan teksi sapu yang berleluasa telah menyebabkan pendapatan mereka terjejas. Kegiatan teksi sapu telah dianggap sebagai 'memotong rezeki' mereka dan ini menimbulkan banyak masalah dalam kerjaya mereka. Dalam soal ini terdapat satu petikan akhbar yang dikeluarkan oleh Persatuan Kebajikan Drebar Kelantan (PKDK) meminta kerajaan mengkaji semula dan mengetatkan undang-undang ke

atas teksi sapu dan kereta terpakai bagi menghapuskan kegiatan yang mengancam pendapatan kira-kira 1,737 orang pemandu teksi berdaftar atau kereta sewa diseluruh negeri Kelantan. Menurut kenyataan itu lagi, kegiatan teksi sapu telah menjelaskan pendapatan -pendapatan pemandu teksi berdaftar atau kereta sewa kerana para pemandu teksi sapu mengenakan tambang yang lebih murah selain dari memuatkan penumpang yang tidak mengikut had yang telah ditetapkan.¹

Sungutan demi sungutan terus disuarakan oleh para pemandu teksi berdaftar/kereta sewa mengenai kegiatan teksi sapu lebih-lebih lagi di waktu sekarang kerana kegiatan ini semakin bertambah dari masa ke semasa. Pertambahan yang begitu serius berlaku ke atas kegiatan teksi sapu ini kerana selain daripada kawalan yang longgar dari pihak berkuasa, pekerjaan juga sukar didapati di zaman kelembapan ekonomi seperti sekarang.

Mengenai kawalan yang longgar ke atas kegiatan teksi sapu ini, memang itu telah diakui sendiri oleh pihak yang berkenaan. Dari apa yang didapati, pihak berkuasa, terutama nya Jabatan Pengangkutan Jalan mengakui bahawa agak sukar untuk mengatasi masalah ini sepenuhnya kerana kekurangan kakitangan atau pegawai bertugas di jabatan itu. Oleh yang demikian pihak mereka tidak dapat menumpukan sepenuh perhatian untuk membanteras kegiatan teksi sapu pada setiap masa.

1. Berita Harian, 5 June, 1987.

Di Jabatan Pengangkutan Jalan Kota Bharu, yang merupakan satu-satunya pejabat penaangkutan jalan di Kelantan, terdapat seramai tujuh orang pegawai yang bertugas untuk mengendalikan berbagai perkara yang berkaitan dengan pengangkutan jalanraya termasuk mengenai kegiatan teksi sapu.² Keadaan yang sedemikian amat menyulitkan pihak berkuasa untuk selalu membuat gerakan terhadap kegiatan teksi sapu ini.

Bagi pihak Polis pula, penulis mendapati walaupun mereka mengenali orang yang terlibat dalam kegiatan teksi sapu tetapi mereka agak bertolak ansur terhadap masalah ini kerana dua faktor yang utama. Pertamanya ialah kegiatan teksi sapu ini beroperasi diantara bandar Pasir Mas ke kawasan-kawasan perkampungan yang tidak mempunyai perkhidmatan pengangkutan awam yang lain. Keduanya, teksi ini banyak memberi kemudahan kepada para penduduk desa untuk bergerak ke sana ke mari. Boleh dikatakan keseluruhan penduduk desa bergantung kepada kegiatan teksi sapu dan tanpa adanya teksi sapu ini, mereka akan menghadapi kesukaran untuk bergerak. Keadaan-keadaan begini diberi perhatian oleh pihak Polis. Bagaimanapun mereka sentiasa mengawal kegiatan ini dan akan bertindak sekiranya berlaku perkara-perkara buruk umpamanya penipuan dan sebagainya yang dilakukan oleh para pemandu.

Mengenai para pemandu, dalam kegiatan ekonomi yang begitu lembab seperti sekarang, dan disebabkan taraf pelajaran mereka yang rendah, maka terlalu sukar untuk mereka mendapatkan pekerjaan. Dalam menghadapi kehidupan yang serba kekurangan

an, mereka terpaksa membelakangkan undang-undang dengan melakukan kegiatan teksi sapu demi untuk mencari rezeki bagi menyara keluarga. Apa yang penulis dapati mengenai sikap para pemandu ini ialah mereka tidak suka mengganggu dan dalam usaha mereka untuk terus mengharungi kehidupan, mereka sanggup melakukan kegiatan teksi sapu biarpun pekerjaan ini penuh dengan berbagai cabaran dan risiko yang tinggi. jelasnya di sini, semangat yang ada pada mereka semua adalah kuat dan mereka berani menghadapi segala cabaran demi untuk mencari rezeki yang halal dan juga untuk memberikan satu perkhidmatan kepada orang ramai terutamanya penduduk-penduduk desa yang memerlukan mereka.

Walaupun terdapat gambaran-gambaran serong terhadap kegiatan ini terutamanya tentang cabaran atau pengaruh mereka terhadap perkhidmatan bas dan teksi berdaftar/kereta sewa, tetapi apa yang didapati kegiatan yang dilakukan oleh para pemandu teksi sapu ini tidak sehal dengan perkhidmatan tersebut. Kalau dilihat dari segi operasi, mereka dikira sudah 'melarikan diri dari bersaing dengan perkhidmatan bas dan teksi berdaftar/kereta sewa. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelum ini, kegiatan teksi sapu yang berjalan di Pasir Mas adalah berbeza dari segi kawasan operasinya dengan perkhidmatan pengangkutan awam yang berlesen.

Satu perkara lagi yang memberi gambaran buruk mengenai

2. Temuramah dengan Encik Mustafa Ismail, op.cit.

kegiatan ini ialah tentang penglibatan mereka dalam kegiatan penyeludupan barang-barang dari Thailand. Tidak dapat dinafikan bahawa kegiatan penyeludupan berjalan dengan begitu luas dan bebas di masa yang lampau. Bagaimanapun perlu diketahui bahawa kegiatan penyeludupan yang berlaku dahulu bukan sahaja melibatkan perkhidmatan teksi sapu bahkan ianya meliputi juga perkhidmatan pengangkutan awam yang lain seperti bas, teksi berdaftar/kereta sewa dan keretapi. Perkhidmatan pengangkutan awam yang berlesen ini secara langsung atau tidak, turut sama terlibat dalam kegiatan penyeludupan, walaupun mereka sekadar mengambil upah. Jelasnya, dimasa lampau, kegiatan penyeludupan ini berlaku disegenap peringkat kerana kawalan yang dikenakan di waktu itu agak longgar. Bagaimanapun dalam beberapa tahun kebelakangan ini, kegiatan penyeludupan boleh dikatakan sudah terhapus dan kegiatan ini sememangnya sudah tidak wujud lagi baik dikalangan teksi sapu mahupun dikalangan pengangkutan awam yang berlesen.

Bagi pihak penumpang yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu ini, satu perkara yang dapat disimpulkan di sini ialah, mereka merupakan satu aliran pengguna sahaja. Apa yang dimaksudkan ialah, pengguna atau penumpang yang menggunakan teksi sapu datang dari satu arah sahaja iaitu dari kawasan desa. Boleh dikatakan hampir 100% (seratus peratus) adalah pengguna yang menggunakan perkhidmatan teksi sapu adalah penduduk kampung yang membuat perjalanan dari kampung ke bandar dan dari bandar ke kampung. Berbeza dengan lain-lain pengangkutan seperti bas dan teksi berdaftar, penggunaanya

terdiri dari semua golongan masyarakat. Teksi sapu dengan perkhidmatan yang agak 'simple' telah wujud dalam masyarakat desa sebagai salah satu bentuk pengangkutan yang amat penting.

Dalam kehidupan seharian yang memerlukan pergerakan, terutamanya untuk keluar ke bandar, penduduk desa amat memerlukan satu sistem pengangkutan yang dapat memberikab kemudahan kepada mereka dan teksi sapu adalah satu-satunya sistem pengangkutan yang wujud untuk memberi perkhidmatan kepada mereka walaupun secara tidak langsung para pengguna ini telah menyokong satu kegiatan yang menyalahi undang-undang. Bagi para pengguna, walaupun mereka sedar tentang keburukan yang terdapat dalam kegiatan teksi sapu terutamanya ketiadaan jaminan atau insurans keselamatan yang diperuntukan kepada mereka sebagaimana yang terdapat dalam perkhidmatan pengangkutan yang berlesen, tetapi oleh kerana kepentingan yang kuat terhadap kegiatan ini, mereka tidak menghiraukan segala keburukan itu. Wujudnya teksi sapu dalam kehidupan penduduk desa telah memberikan satu bentuk pengangkutan yang baik dan berkesan kepada mereka.

Permintaan yang tinggi daripada penduduk desa terhadap perkhidmatan teksi sapu ini merupakan salah satu faktor yang penting dalam penerusan kegiatan dan semakin tinggi permintaan maka semakin bertambahlah bilangan pemandu yang menjalankan kegiatan ini. Satu perkara yang amat digemari oleh para pengguna perkhidmatan teksi sapu ialah 'keistimewaan' yang diberikan oleh perkhidmatan ini. Keistimewaan yang dimaksudkan itu ialah, para pemandu tidak keberatan memasuki kesegnap pelu-

suk kampung untuk menghantar para penumpang masing-masing. Adakalanya penumpang itu dihantar terus sampai ke rumah mereka masing-masing walaupun tempat kediaman penumpang berkenaan jauh di ceruk kampung. Perkhidmatan yang sebegini merupakan satu keistimewaan dalam kegiatan teksi sapu yang tidak terdapat dalam mana-mana perkhidmatan pengangkutan awam yang lain. Perkhidmatan yang sebegini juga memberikan kepuasan yang tinggi kepada para penumpang kerana ini amat menyenangkan mereka.

Meneliti tentang kaedah operasi yang dijalankan pengaruh yang kuat dan sambutan yang tinggi daripada para pengguna satu saranan daripada penulis, bahawa sewajarnya kegiatan teksi sapu ini diberikan kelulusan atau kebenaran untuk memberi terus beroperasi demi kemudahan penduduk desa. Pihak berkuasa sepatutnya dapat memberikan mereka ruang untuk terus berkhidmat dengan mengenakan peraturan dan syarat-syarat yang tertentu. Pihak berkuasa juga sepatutnya mengkaji atau meneliti tentang pengaruh dan sumbangan yang diberikan oleh kegiatan teksi sapu, seterusnya menjadikan kegiatan ini satu bentuk sistem pengangkutan awam yang kemas dan berkesan kepada para pengguna yang memerlukannya.

Penulis menyarankan agar para pemandu yang bergiat dalam kegiatan ini diberikan lesen atau kebenaran dengan mengenakan syarat-syarat yang tertentu supaya kegiatan ini dapat berjalan dengan terikat pada suatu peraturan yang resmi dan juga menghapuskan persaingan dengan bas serta teksi ber-

daftar. Di Pasir Mas, mengikut pemerhatian penulis, sekiranya pihak berkuasa memberikan kebenaran untuk kegiatan ini beroperasi, sememangnya ia dapat memberikan satu perkhidmatan yang baik dan tersusun kepada umum tanpa menimbulkan apa-apa masalah baik di pihak pemandu teksi sapu itu sendiri mahupun pihak berkuasa atau pihak-pihak yang lain.

Pihak berkuasa boleh mengeluarkan lesen kepada para pemandu teksi sapu dengan mengenakan syarat, misalnya lesen yang dikeluarkan itu mestilah ditetapkan kawasan operasi mereka serta kadar tambang yang sepatutnya. Kawasan-kawasan operasi teksi sapu ini hendaklah ditetapkan kepada kawasan perkampungan yang biasa mereka lakukan. Lesen ini juga mestilah dihadkan untuk operasi dalam satu jajahan sahaja supaya ianya tidak mengganggu perkhidmatan pengangkutan awam yang lain. Tiap-tiap pemandu yang mempunyai lesen mestilah mematuhi setiap peraturan yang ditetapkan dan sekiranya mereka melanggar, tindakan-tindakan yang sewajarnya hendaklah dikenakan kepada mereka.

Penulis merasakan dengan pemberian lesen serta dikenakan syarat-syarat atau peraturan seperti yang disebutkan, kegiatan teksi sapu akan terus wujud sebagai salah sebuah organisasi pengangkutan awam yang kemas dan tersusun tanpa menimbulkan masalah kepada pihak-pihak yang terlibat serta dapat memberikan satu sumbangan kepada negara. Seterusnya, ia akan menghapuskan anggapan-anggapan buruk yang dilemparkan kepada para pemandu sebelumnya dan menjadikan status

perkhidmatan sama sebagaimana perkhidmatan pengangkutan awam yang lain. Dengan keadaan demikian, kegiatan ini dapat berjalan dengan licin serta dapat memuaskan hati semua pihak yang terlibat, baik di pihak pemandu itu sendiri, pihak pengguna, organisasi pengangkutan awam yang lain mahupun pihak berkuasa.

Satu kesimpulan umum yang dapat dibuat mengenai kegiatan teksi sapu ini ialah, walaupun kewujudannya secara terang bertentangan dengan undang-undang dan para pemandu terpaksa berdepan dengan berbagai risiko, tetapi demi untuk terus hidup, perkataan 'menggangur' adalah suatu yang dibenci. Dengan berbekalkan semangat serta usaha yang gigih untuk mencari rezeki, para pemandu terus bekerja tanpa mengenal jemu dan sanggup menghadapi apa saja cabaran. Hasilnya kegiatan teksi sapu ini telah menjadi salah satu bentuk pengangkutan yang amat penting serta memberikan sumbangan yang amat besar kepada penduduk desa yang merupakan sebahagian besar daripada pengguna. Kegiatan ini terus berkembang dan mendapat sambutan yang baik daripada para pengguna yang memerlukan khidmat mereka.

BIBLIOGRAFI

1. Ahmad Abdul Nasir b. Wan Dagang, Wan, Kuala Lumpur Public Transport ? What do We Do Now ?, Conference On Transport Logic and Logistics In The Future, K. Lumpur 1986.
2. Ahmad Mahdzan Ayob, Kaedah Penyelidikan Sosioekonomi-Suatu Pengenalan, DBP, Kementerian Pelajaran Malaysia, K. Lumpur 1985.
3. Arthur L. Webster, Edward Weiner and John D. Wells, The Role Of Taxicabs In Urban Transportation, U.S Department Of Transportation, Dec. 1974
4. Busath, K., Characteristics Of The California Taxicab Industry, Sacramento, California: Taxicab Owners Association 1975.
5. Chua Ming Hung, Transportation - Law and Legislation - Malaysia, Seminar On Law, Justice and Consumer, P. Pinang 1982.
6. Edward Weiner, The Characteristics, Uses and Potential Of Taxicabs Transportation, Department Of Transportation U.S.A, 1975.

7. Farris, Martin J, Passenger Transportation, Prentice-Hall Inc., New Jersey 1976.
8. Festinger and Katz, Research Methods In The Behavioral Sciences, Rolt, Rinehart and Winston Inc., New York 1955.
9. Gilbert. G., Fravel, F., Di Iorio, F., Taxicab User Characteristics in Small and Medium Size Cities, University of North Carolina, Department of City and Regional Planning, 1976.
10. Gorman Gilbert and Robert E. Samuels, The Taxicab, An Urban Transportation Survivor, University of North Carolina Press 1982.
11. Goode W.J. and Hatt D.K., Methods In Social Research, Mc Graw-Hill, Kaga-Kusha, Series in Anthropology and Sociology New York 1982.
12. Horst R. Weight, City Traffic A System Digest, U.S.A. 1977.
13. Jabatan Perangkaan Malaysia, Banci Penduduk dan Perumahan Malaysia 1980, Laporan Penduduk Daerah Pentadbiran, K. Lumpur 1984.

14. Katiman Rostam dan Tengku Anuar, Geografi Kemanusiaan,
Nurin Enterprise, K. Lumpur 1984.
15. Moser and Kalton, Survey Methods in Social Investigation,
2nd. Edition, Heinemann Educational Books Ltd., London
1971.
16. Northeastern Illinois Planning Commision, Taxicabs and
Dial-a-Bus: Demand Actuated Transportation in
Northeastern Illinois, Chicago 1976.
17. Road Research, Transport Services in Low Density Areas,
OECD Road Research Group, Paris 1979.
18. Selltitz C. Research Methods in Social Relation, Revised
One-Volumed Edition, Holt, Tinehart and Winston Inc.,
N. York 1959.
19. Sidang Pengarang BH, Berita Harian, 5 June 1987.
20. Sidang Pengarang Dewan Bahasa, Kamus Dwi-Bahasa, DBP,
K. Lumpur 1980.
21. Transportation-Malaysia, Kanieseelan S, Public Passenger
Transport in Malaysia. A Critical Analysis, Seminar in
Economic, Development and Consumer, P. Pinang 1980.

22. *Transportation-Malaysia, Malaysia-Jabatan Pengangkutan Jalan, Public Transport Seminar, K. Lumpur 1978.*
23. *Wang Chung Vun, David, The Malay Taxi-Drivers In Singapore, Thesis B.A., National University of Singapore 1968.*
24. *Young, Pauline, Scientific Social Survey and Research, Prentice-Hall, New Delhi 1973.*

Temuramah:

1. *En. Mustafa Ismail, Pegawai Penguatkuasa, Jabatan Pengangkutan Jalan (J.P.J.), Kota Bharu, Kelantan, June 1987.*
2. *Encik Zulkipli, Penolong Penguasa Polis, Balai Polis Pasir Mas, Kelantan, June 1987.*