

PENSWASTAAN DAN IMPLIKASINYA TERHADAP KECEKAPAN  
PERUNTUKAN SUMBER-SUMBER  
: KAJIAN KES KERETAPI TANAH MELAYU BERHAD (KTMB)

OLEH

MUSTAFA BIN DAKIAN  
(E 920029)

KEPADA

PENGAJIAN SISWAZAH LANJUTAN  
FAKULTI EKONOMI DAN PENTADBIRAN  
UNIVERSITI MALAYA  
KUALA LUMPUR

DISERTASI INI DIKEMUKAKAN KEPADA  
FAKULTI EKONOMI DAN PENTADBIRAN UNIVERSITI MALAYA  
BAGI MEMENUHI SEBAHAGIAN DARIPADA KEPERLUAN  
SYARAT BAGI KURSUS IJAZAH SARJANA EKONOMI  
SESI 1995/96

Perpustakaan Universiti Malaya



A507733233

Dimikrofiskan pada..... 24.07.2008.....  
No. Mikrofis..... 14780.....  
Jumlah Mikrofis..... 4.....

HAMSIAH BT. MOHAMAD ZAHARI  
IIPR UNIT REPROGRAFI  
PERPUSTAKAAN UTAMA

## PENGHARGAAN

Pertamanya saya mengatur setinggi-tinggi kesyukuran dan puji-pujian kepada ALLAH HIRROBIL' ALAMIN kerana tanpa dorongan dan pertolongan ALLAH S.W.T. sudah pasti disertasi ini tidak dapat disempurnakan akan sama sekali. Mudah-mudahan usaha yang sedikit dan kecil ini dapat menambahkan kesedaran dan keyakinan kita bahawasanya DEEN ALLAH yang paling sempurna sementara yang lain adalah lemah dan bathil.

Saya ingin menyampaikan ucapan jutaan terima kasih kepada PROF. MADYA DR. IDRIS JAJRI, penyelia saya yang telah melapangkan masanya dengan penuh kesabaran di dalam menasihati dan memberi panduan-panduan yang berharga diseluruh peringkat persiapan disertasi ini walaupun dalam cuti sabatikal dan kesibukan tugas sehari-hari.

Saya juga terhutang budi kepada Cik Siti Rohani Bte Yahya, Encik Azhar Bin Harun, Pensyarah Ekonomi, Universiti Malaya dan Encik Helmi Hassan, Bahagian Pengurusan Kewangan, Keretapi Tanah Melayu Berhad yang telah membantu di dalam penyelapan kerja ini. Beliau telah memberi bantuan bahan-bahan rujukan serta pandangan-pandangan yang bernilai berhubung dengan Keretapi Tanah Melayu. Juga kakitangan Pustakawan KTMB, Encik Khairun Bin Ahmad, Puan Falzah Bte Ahmad serta Kakitangan DBKL di atas kritikan membina, komen-komen dan cadangan yang diberikan kepada saya bagi menyempurnakan disertasi ini serta maklumat-maklumat yang amat saya perlukan.

Penghargaan juga dirakamkan kepada Pihak Universiti Malaya (terutama Fakulti Ekonomi Dan Pentadbiran) yang memberikan peluang kepada saya untuk menabur bakti sebagai Tutor (Pengajar Sementara) dan memberikan peluang bagi saya melanjutkan pelajaran ke peringkat tertinggi sehingga saya memperolehi Ijazah Sarjana Muda (Ekonomi) Analisa serta Ijazah Sarjana (Ekonomi).

Ucapan terima kasih dan penghargaan di atas kesabaran, keikhlasan serta dorongan yang telah ditunjukkan teristimewa daripada tunang saya Cik Zuraidah Bte Abdul Rahman @ Radzi, Nurul Fazidah, Abdul Latif Yusof dan Azizah, Mariam Bte Hj Muslim, Dakian Bin Ramin, Keluarga angkat, Adik Zamzari, Tlk, Zuraiah, Iqbal, Salimah, Salmi, Salmiah , Salmah, Mohd Firuz dan semua ahli keluarga yang telah berkorban dalam banyak hal untuk membolehkan saya menyempurnakan disertasi ini. Pengorbanan dan dorongan mereka sangatlah saya hargai dan besar erti nya.

Akhir sekali, ucapan terima kasih kepada kawan-kawan yang banyak menolong dalam menyiapkan disertasi ini. Terutama sekali kepada Puan Jamallah B. Jaafar, yang telah banyak menglong saya dalam penggunaan komputer serta yang memberikan idea dan bahan rujukan dalam menyudahkan disertasi ini.

Ingin saya memperingatkan kepada para pembaca sekalian bahawasanya segala pandangan dan pendapat di dalam disertasi

ini merupakan buah fikiran saya dan tidak mencerminkan sama sekali pendapat universiti, fakulti mahupun penyelia saya. Segala kesalahan-kesalahan, kelemahan-kelemahan sama ada di dalam fakta-fakta, interpretasi dan sebagainya adalah lahir dari kelemahan saya sendiri.

Mustafa Bin Dakian

Feb 1995

## SINOPSIS

Penswastaan merupakan satu fenomena tahun 1980-an, merupakan satu keadah untuk mengatasi kerosotan prestasi ekonomi akibat perkembangan pesat sektor awam dan kesan kemelesetan dunia. Di Malaysia, perkembangan sektor awam bukan sahaja disebabkan oleh faktor-faktor seperti kegagalan pasaran dan monopoli semula jadi malah untuk meningkatkan kecekapan, mengurangkan beban kerajaan, meningkatkan persaingan, mengurangkan saiz kerajaan dan untuk mencapai tujuan Dasar Ekonomi Baru.

Perusahaan awam yang ditubuhkan oleh pihak kerajaan adalah bermatlamatkan sosial dan bukan komersial semata-mata. Oleh itu, adalah sukar untuk menilai prestasi keseluruhan perusahaan awam. Kriteria keuntungan komersial, amat sesuai sebagai kayu pengukur untuk menilai prestasi perusahaan awam tersebut. Namun ukuran ini masih lagi terdapat kelemahan untuk mengukur tanggungjawab sosial yang diamanahkan kepada perusahaan awam untuk KTM.

Kajian ini juga cuba mengasingkan tanggungjawab sosial dan komersial KTM sebagai perusahaan awam. Kriteria petunjuk fizikal dan kepentingan komersial boleh digunakan untuk mengukur prestasi KTM. Percubaan yang dilakukan adalah untuk mengenalpasti bilangan faktor luaran yang merupakan batasan mencapai keuntungan operasi oleh KTM.

Selain itu, tujuan tesis ini ialah untuk menentukan tahap kecekapan peruntukan sumber-sumber di sektor awam dan meneliti implikasinya terhadap penswastaan perbadanan Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB). Kecekapan peruntukan dicapai apabila harga tambang perkhidmatan adalah sama dengan kos sut dan ditentukan dengan mengganggarkan fungsi permintaan dan kos sut. Kajian ini menunjukkan di sektor pengangkutan penumpang, harga adalah hampir kepada kos sut, iaitu kecekapan peruntukan hampir di capai. Sebagai bukti, selepas perbadanan KTMB pada Ogos 1992, keuntungan sebelum cukai peringkat kumpulan telah meningkat dari RM7.58 juta kepada RM9.263 juta pada 1993. Walaupun dahulunya KTM beroperasi dalam kerugian kira-kira RM115.74 juta.

Wajarlah langkah yang diambil oleh pihak kerajaan dapat membolehkan KTM beropersi dalam keuntungan, meningkatkan mutu perkhidmatan dan memeliha golongan berpendapatan rendah. Ketidakcekapan peruntukan mungkin disebabkan oleh matlamat sosial, dasar tarif seragam dan cara penganggaran kos yang konservatif oleh perbadanan KTM. Kerugian KTM ini masih dapat diblayai dengan subsidi bersilang oleh pihak kerajaan. Perbadanan KTMB boleh memperkecilkan jurang perbezaan tersebut melalui peningkatan kualiti perkhidmatan, waktu ketibaan gerabak dan peningkatan pembangunan sumber manusia.

KANDUNGAN	HALAMAN
PENGHARGAAN	<i>i</i>
SINOPSIS	<i>ii</i>
JADUAL KANDUNGAN	<i>iii - vi</i>
DAFTAR JADUAL	<i>vii - viii</i>
DAFTAR RAJAH	<i>x</i>
SENARAI SINGKATAN	<i>xi</i>
DAFTAR PETA	<i>xii</i>

**BAB 1: PENGENALAN.**

1.1. Pendahuluan	<i>1</i>
1.2. Latar Belakang	<i>1</i>
1.3. Kecenderungan Kepada Penswastaan	<i>11</i>
1.4. Sorotan Kajian Lepas	<i>15</i>
1.5. Tinjauan Kajian	<i>28</i>
1.6. Objektif Kajian	<i>31</i>
1.7. Kepentingan Kajian	<i>34</i>
1.8. Metodologi Dan Skop Kajian	<i>36</i>
1.9. Hipotesis Kajian	<i>37</i>
1.10. Organisasi Kajian	<i>37</i>

**BAB 2 : INDUSTRI PENGANGKUTAN AWAM KERETAPI TANAH MELAYU  
(KTM).**

2.1. Pendahuluan	42
2.2. Perkembangan Keretapi Tanah Melayu	42
2.3. Objektif Keretapi Tanah Melayu Berhad	49
2.4. Penentuan Tarif Pengangkutan Keretapi	49
2.5. Polisi Penghargaan Dan Objektifnya	55
2.6. Masalah Berhubung Penentuan Kos	61
2.7. Batasan Untuk Mencapai Keuntungan	66
2.8. Keuntungan Keretapi Penumpang Keretapi Tanah Melayu	72
2.9. Kesimpulan	78

**BAB 3 : PRESTASI DAN PRODUKTIVITI KERETAPI TANAH MELAYU  
(KTM) 1970 - 1991**

3.1. Pengenalan	81
3.2. Ukuran Prestasi	81
3.2.1. Kriteria Keuntungan Komersial	81
3.2.2. Petunjuk Fizikal	83
3.3. Prestasi KTM	84
3.4. Prestasi Kewangan KTM	86
3.5. Petunjuk Fizikal	92
3.5.1. Petunjuk Fizikal Langsung	93
3.5.2. Petunjuk Fizikal Tidak Langsung	102
3.6. Kesimpulan	107

## BAB 4 : PEMBENTUKKAN MODEL

4.1. Pengenalan	111
4.2. Ulasan Kajian Terdahulu	111
4.3. Penentuan Harga Dalam Industri Kos Berkurangan	134
4.4. Fungsi Permintaan Pengguna Bagi Perkhidmatan Keretapi	137
4.5. Fungsi Kos Sut Pengguna Bagi Perkhidmatan Keretapi	139
4.6. Cara Penyelesaian Kecekapan Peruntukan	141
4.7. Penganggaran Model	142
4.8. Sampel Dan Pengumpulan Data	145
4.9. Definisi Pembolehubah Yang Digunakan	146
4.10. Kesimpulan	150

## BAB 5 : PENGUKURAN KECEKAPAN PERUNTUKAN SUMBER, PENENTUAN HARGA DAN KUANTITI INDUSTRI KOS BERKURANGAN

5.1. Pengenalan	153
5.2. Fungsi Permintaan Pengangkutan Penumpang KTM	153
5.3. Fungsi Penawaran Pengangkutan Penumpang KTM	159
5.4. Penentuan Kecekapan Peruntukan KTM	170
5.5. Analisis Keputusan Kajian	179
5.6. Implikasi Keputusan Kajian	187
5.7. Permasalahan Penswastaan KTM	200
5.8. Kesimpulan	207

**BAB 6 : PENGANGGARAN PENGUNJURAN KERETAPI TANAH MELAYU  
BERHAD**

6.1. Pengenalan	206
6.2. Struktur Perbelanjaan Kerajaan	206
6.3. Kekuatan Model Permintaan Dan Kos Perkhidmatan Keretapi	209
6.4. Kesimpulan	227

**BAB 7 : KESIMPULAN DAN CADANGAN TERHADAP KTM**

7.1. Pendahuluan	230
7.2. Kesimpulan Kajian	230
7.3. Cadangan Kajian	241

**BIBLIOGRAFI**

LAMPIRAN BUKU TARIF .

LAMPIRAN-LAMPIRAN

**SENARAI JADUAL**

<b>JADUAL</b>	<b>HALAMAN</b>
1.1. <i>Malaysia : Penswastaan Utama Projek Infrastruktur</i>	30
2.1. <i>Perbandingan Kadar Tambang Keretapi Dan Udara Serta Masa Perjalanan</i>	52
2.2. <i>Perbandingan Hasil Dan Kos Keretapi Dari 1979 - 80 Dalam Peratus</i>	54
2.3. <i>Titik Pulang Modal Untuk Pengangkutan Penumpang Dari 1975 - 1992</i>	60
2.4. <i>Semenanjung Malaysia : Perbelanjaan Pembangunan Awam Untuk Perkhidmatan Keretapi (RM juta)</i>	70
2.5. <i>Keuntungan Keretapi Penumpang Keretapi Tanah Melayu, 1990</i>	74
3.1. <i>Akaun Pendapatan Bagi Keretapi Tanah Melayu (1974 - 1990) Dalam RM Juta</i>	87
3.2. <i>Produktiviti Buruh Keretapi Tanah Melayu 1970 - 1992 (Bil Indek 1970 = 100)</i>	94
3.3. <i>Produktiviti Pengangkutan Penumpang (Bil Indek 1970 = 100)</i>	96
3.4. <i>Produktiviti Gerabak Barang (Bil Indek 1970 = 100)</i>	100
3.5. <i>Petunjuk Fizikal KTM 1970 - 1992 (Bil Indek 1970 = 100)</i>	103
3.6. <i>Kelajuan Keretapi 1970 - 1992 (Bil Indek 1970 = 100)</i>	106
4.1. <i>Keanjalan Masa Khidmat Dan Harga Pengangkutan</i>	119
4.2. <i>Keanjalan Kos Pengangkutan terhadap Output</i>	129
4.3. <i>Pembolehubah Yang Digunakan Dalam Penganggaran Industri Perkhidmatan Keretapi</i>	132

5.2.1. Model Fungsi Permintaan Perkhidmatan Keretapi Bagi Penumpang Dalam Bentuk Log	153
5.2.2. Peratusan Perjalanan Keretapi (Kumpulan Pendapatan Isirumah)	158
5.2.3. Keanjalan Silang Dan Pendapatan	158
5.3.1. Model Fungsi Kos Perkhidmatan Keretapi Bagi Pengguna Dalam Bentuk Log	161
5.3.2. Keanjalan Separa Dan Penggantian	163
5.3.3. Data Bagi Tahun 1970, 1975, 1980, 1985 dan 1990 Dalam Angka Benar (RM Juta)	178
5.3.4. Harga Purata Dan Kuantiti Perkhidmatan Keretapi Tahap Sebenar dan Tahap Kecekapan Peruntukan	178
5.6.1. Sumber Pendapatan KTMB	193
5.6.2. Produktiviti Pekerja KTMB	194
5.6.3. Pembinaan Pusat Kontena Keretapi	198
5.6.4. Cadangan Pembangunan KTMB	199
5.7.1. Kenaikan Kadar Tambang Keretapi Penumpang	203
6.1. Perbelanjaan Pembangunan - Sektor Pengangkutan Dalam RM Juta	207
6.2. Prestasi Sektor Perkhidmatan dari 1991-1994 Dalam Peratus	208
6.3. Bilangan Kilometer Penumpang Keretapi Dari Tahun 1970 - 1998.	219
6.4. Perbandingan Kadar Tarif Keretapi Berbanding Lebuhraya Dalam Sen/Kilometer	222
6.5. Matlamat Prestasi Bahagian Pengangkutan Penumpang KTMB	223
6.6. Bilangan Ton Kilometer Keretapi Bagi Tahun 1970 - 1998	225
6.7. Prestasi Pertumbuhan (Peratus Perubahan Tahunan)	226

## DAFTAR RAJAH

RAJAH	HALAMAN
3.1. Akaun Pendapatan KTM (1974 - 1990)	92
4.1. Pengeluaran Industri Kos Berkurangan	133
5.2. Menunjukkan Tahap Kecekapan Peruntukan Untuk Tahun 1992	170
5.3. Perhubungan Antara Keluk Kos Sut Dan Permintaan Untuk Tahun 1992	174
5.7.1. Lokasi Harta KTM Di Singapura	205
6.1. Menunjukkan Normaliti Taburan Standardisasi (Plawaian) Residual Permintaan	211
6.2. Carta Kawalan Kumulatif Kesan Bentuk Sistematik (Chart Control Of Cumulatif)	212
6.3. Menunjukkan Kemampuan Ramalan (Prediction-Realization)	213
6.4. Menunjukkan Pengunjuran Pengangkutan Penumpang Sebenar Dan Unjuran Dari Tahun 1970 - 1998	221
6.5. Menunjukkan Pengunjuran Pengangkutan Penumpang Sebenar; Kajian Dan KTMB dari 1970 - 1990	222
6.6. Menunjukkan Pengunjuran Pengangkutan Barang Sebenar Dan Unjuran Dari Tahun 1970 - 1998	225

## SENARAI SINGKATAN

DEB	- Dasar Ekonomi Baru /New Economy Policy
EPU	- Unit Perancangan Ekonomi (Economy Planning Unit)
KCT	- Kelang Kontainer Terminal
KDNK	- Keluaran Dalam Negara Kasar
KKDT	- Keadah Kuasa Dua Terkecil
LLN	- Lembaga Letrik Negara
PAP	- Perancangan Tindakan Penswastaan (Privatization Action Plan)
PMP	- Pelan Induk Penswastaan Malaysia (Malaysian Privatization Master Plan)
TEUs	- Twenty Foot Equivalent Units
TNB	- Tenaga Nasional Berhad
D.W	- Nilai Durbin-Watson
CIS	- Negara Komenwel Republik Soviet Union
NFPEs	- Perusahaan Sektor Awam Bukan Kewangan
KNK	- Keluaran Negara Kasar
TSP	- Paket Times-Series-Package
BOT	- Bina-Kendali-Pindah
EMU	- Entiti Milik Kerajaan
KTMB	- Keretapi Tanah Melayu Berhad
KBJPJ	- Kos Berubah Jangka Panjang
SOEs	- Perusahaan Milik Kerajaan

## DAFTAR PETA

### PETA

1. Rangkaian Landasan Keretapi Tanah Melayu
2. Carta Organisasi Keretapi Tanah Melayu
3. Projek Landasan Berkembar

### APPENDIK

1

2

3