

BAB II
INDUSTRI PENGANGKUTAN AWAM
KERETAPI TANAH MELAYU.

2.1. Pendahuluan.

Pada masa ini, perkhidmatan pengangkutan keretapi di Malaysia dibekalkan oleh tiga badan, iaitu Syarikat Keretapi Tanah Melayu (KTM) di Semenanjung Malaysia, Syarikat British Borneo Utara (BNBC) di Sabah dan oleh Keretapi Great Western di Sarawak. Kajian hanya menumpukan kepada perkhidmatan pengangkutan penumpang keretapi di Semenanjung Malaysia. Sebelum penubuhan Syarikat KTM, badan yang menyediakan perkhidmatan keretapi adalah Federated Malay States Railways (FMSR). Maka kesemua aset-aset operasi, hak-hak dan bahagian tanggungan adalah milik Railways Assets Corporation (RAC) yang mempunyai hak atau menjadi tanggungjawab kepada kewujudan KTM. Melalui keadah (Bina-Kendali -Pindah), selepas 1 Ogos 1992 merupakan tarikh pindahmilik, tertakluk kepada Akta Keretapi 1991 (Syarikat Pengganti), yang mana menjadikan kesemua aset-aset operasi, hak-hak dan tanggungan syarikat dipindahmilik menjadi hak syarikat yang diperbadankan kepada KTMB.

2.2. Perkembangan Keretapi Tanah Melayu.

Perkhidmatan Keretapi Tanah Melayu bermula pada bulan Jun 1885, apabila landasan pertama sepanjang 12.8 km dibuka

di Negeri Perak di antara Taiping dengan Port Weld. Pada dekad ke enam abad ke 19, Johor telah mendahului negeri-negeri lain dengan membina landasan dari Johor Bahru ke Gunung Pulai. Malah di akhir abad ke 19, kerajaan Johor telah memulakan projek keretapinya di Muar. Seterusnya di abad ke 20, kerajaan Johor melaksanakan projek Keretapi Negeri Johor dari Segamat ke Johor Bahru. Namun dengan muslihat pentadbiran British, keretapi Negeri Johor akhirnya bercantum dengan pentadbiran keretapi negeri-negeri lain membentuk F.M.S.R (M.A.Fawzi, 1985)¹.

Di Sabah mulai tahun 1898, keretapi Borneo Utara bertanggungjawab membekalkan perkhidmatan keretapi hingga kini. Di Sarawak kerajaan Brooke telah menyediakan perkhidmatan keretapi sejauh 10 batu dari Kuching ke Miri iaitu pada 1933. Perkembangan keretapi di Semenanjung seterusnya dialami oleh Keretapi Negeri Perak yang dibuka pada 1885, diikuti keretapi kerajaan Selangor pada tahun 1886 dan keretapi Sungai Ujung pada 1887 (Tee Ping, 1986)².

KTM kini memiliki sejauh 1,021 jarak perjalanan dan 1,292 kilometer landasan di Pantai Barat Semenanjung Malaysia. Sistem keretapi di negara ini sebahagian besarnya masih mempunyai satu landasan manakala dikawasan Lembah Kelang telah dibangunkan menjadi landasan berkembar. Landasan keretapi dimulai daripada stesen di Singapura iaitu selatan hingga ke sempadan Thailand. Landasan ini adalah berbentuk Y. Landasan KTM ini menghubungkan kawasan pantai barat Semenanjung iaitu dari Singapura, Gemas, Kuala Lumpur,

Ipoh, Butterworth, Bukit kayu Hitam dan ke Thailand. Manakala di pantai timur pula menghubungkan Gemas, Kuala Lipis, Kuala Krai hingga ke Tumpat³.

KTM juga merupakan pihak yang bertanggungjawab terhadap pengasasan dan pembangunan pelabuhan Sweettenham. Selama hampir 60 tahun KTM membangun dan memajukan pelabuhan di seluruh Semenanjung Malaysia. Pada 1 Julai 1963, Pelabuhan Sweettenham yang dikenali sebagai pelabuhan Kelang hari ini ditadbirkan oleh badan berasingan iaitu Lembaga Pelabuhan Sweettenham. Selain itu KTM juga mengendalikan dermaga di Port Dickson, Teluk Intan dan Kuala Sepetang.

Mulai tahun 1901, hasil gabungan pentadbiran keretapi kerajaan negeri tertubuhlah Federated Malay State Railways (F.M.S.R). Dalam tahun 1901 - 1942, F.M.S.R menguasai perkhidmatan keretapi di pantai barat Semenanjung dan seterusnya bertanggungjawab membina landasan di Pantai Timur. F.M.S.R turut memberi sumbangan pengangkutan hingga ke Singapura. Selain daripada mengambil alih landasan utama daripada keretapi Singapura, F.M.S.R juga telah membina landasan baru di Changi. Di Pulau Pinang, keretapi Bendera yang ada kini telah dibina di awal tahun 1920-an dimana F.M.S.R telah mengambil alih keseluruhan pentadbiran itu mulai 1 Januari 1924 (Stamstreet.J.A, 1983)⁴.

3. Rujuk kepada Pejabat Kolonial 273/120, no 209, memorandum dari Frederick Weld, Gabenor of the Straits Settlement to Earl of Darby Colonial Office, 26 hb Mei 1883 Quated in Thomas Raymond Leinbach, Transportation and Modernization in Malaya, Tesis untuk Doktor Falsafah, Universiti Pennsylvania, September 1971, hlm 36.

Tahun 1931 merupakan tarikh sempurnanya rangkaian perkhidmatan KTM seperti ada pada hari ini iaitu landasan dari Gemas di Negeri Sembilan hingga ke Tumpat di Kelantan. DYMM Sultan Kelantan dan Sir Cecil Clementi (Gabenor Negeri Selat) telah berusaha merasmikan perkhidmatan keretapi Pantai Timur ini pada 9 Mei 1931. Bagaimanapun, landasan ini dimansuhkan semasa pendudukan Jepun dan dipulihkan kembali selepas perang. Bagaimanapun, perkhidmatan landasan ke Pantai Timur telah dimulakan kembali pada pertengahan tahun 1980-an.

Di bawah pengistiharan pentadbiran tentera British (B.M.A) pada 15 hb Ogos 1945, British telah kembali ke Tanah Melayu pada bulan September 1945. Pada tahun 1945, keretapi di letakkan di bawah kawalan 'Transportation Directorate, Allied Land Forces, South East Asia'. Sehingga akhir Mac 1946, ianya telah ditadbirkan sebagai satu cawangan pentadbiran tentera British. Pada 1 hb April 1946, pentadbiran keretapi telah di wujudkan sebagai sebuah jabatan dalam penyusunan pentadbiran Malayan Union bertaraf kuasa tunggal (Corporation Sole) di bawah kuatkuasa Ordinan Keretapi 1948. Gelaran keretapi 'Negeri Melayu Bersekutu (F.M.S.R)', yang terkandung dalam kuatkuasa Ordinan yang berkenaan itu bertukar menjadi Malaysian Railways Administration (M.R.A). Apabila Malayan Union di bubarkan dan di gantikan dengan Persekutuan Tanah Melayu, Maka gelaran Malayan Railways turut bertukar kepada panggilan Keretapi Tanah Melayu (KTM), (M.A.Fawzi, 1985).

Bagi mengatasi kehendak penumpang yang kian meningkat KTM juga telah berusaha merancang perkhidmatan dengan lebih berkesan. Dalam tahun 1985, KTM telah cuba meningkatkan perkhidmatan dengan membeli koc buatan Syarikat British Rel Engineering Ltd dan Syarikat Kerajaan Warang Hungary. Koc-koc ini mempunyai kebolehan untuk bergerak 100 km sejam.

Dalam tahun 1983, sejauh 103 kilometer trek landasan telah dikukuhkan dengan ikatan Pandrol. Dalam tahun 1983 juga 225 kilometer trek telah dibina di Pantai Timur. Bagi rangkaian landasan Kedah sejauh 151 kilometer telah dikukuhkan dengan Pandrol Fastening dan pada 1984 kerja-kerja dilakukan bagi mengatur landasan dari Krai ke Tumpat.

Sebelum diperbadankan, KTM merupakan sebuah badan berkanun yang ditubuhkan dibawah Ordinan Keretapi 1948 dan bertanggungjawab secara langsung dalam hal-hal kewangan dan prestasi keseluruhannya. Ordinan Keretapi 1948, akan menentukan kuasa dan fungsi mengikut seksyen 15 Ordinan Keretapi 1948, fungsi pertama KTM adalah untuk mengurus dan mengendalikan perkhidmatan yang berpindah milik/diambil/ditubuhkan oleh Lembaga. Keduanya, untuk menggalakkan pembekalan perkhidmatan pengangkutan bagi tujuan pembangunan ekonomi, seterusnya untuk menjamin sistem pengangkutan yang berkesan pada harga berpatutan. Keempatnya, untuk menasihati Y.B Menteri yang bertanggungjawab mengenai perkhidmatan keretapi, atas semua perkara yang berkaitan dengan kos dan permintaan.

Cadangan penswastaan KTM⁵ telah dikemukakan pada tahun 1984 kepada Unit Perancangan Ekonomi (EPU) dan Kementerian Pangangkutan Malaysia, terhadap Perancangan Pembangunan (1985 - 2005) bagi membuat kajian kebolehlaksanaan penswastaan dan seterusnya pada 1 Ogos 1992, selari dengan penswastaan kerajaan, KTM diperbadankan menjadi KTMB. Semua hak dan liabiliti kepunyaan atau yang termaktub KTM dipindahkan ke Syarikat KTMB. Pemindahan ini berlaku dibawah Akta Keretapi 1991 (Syarikat Pengganti). Akta ini mengadakan peruntukan mengenai perletakan harta, hak dan liabiliti terhad KTM pada sektor syarikat, untuk membuat perkiraan kewangan bagi syarikat itu untuk mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berhubung dengan kakitangan dan mengenai perkara lain yang berkaitannya. Akta ini ditubuhkan untuk mengadakan peruntukan bagi perlantikan dan fungsi ketua Pengarah perkhidmatan keretapi, pembekalan perkhidmatan keretapi pada harga yang munasabah, perlaksanaan perancangan keretapi dan pengawalan perancangan perkara-perkara yang berhubungan dengan keselamatan orang ramai.

5.Cadangan penswastaan KTM telah dikemukakan pada tahun 1984. Sila rujuk laporan : Taklimat kepada Kerajaan Malaysia Mengenai Perancangan Pembangunan (1985 - 2005) dan Penswastaan Keretapi (1984), Kuala Lumpur, Keretapi Tanah Melayu.

Termasuk juga Majlis Perundingan Ekonomi Negara (1991), Laporan Majlis Perundingan Ekonomi Negara, Kuala Lumpur : Majlis Perundingan Ekonomi Negara, hlm 129 - 243 dan,

Majlis KTM Berhad, Jajaran, Bil 010392, Disember 1992, hlm 3.

KTM Berhad (KTMB) ditubuhkan pada 1hb Ogos 1992, yang mengikut draf undang-undang yang disarankan oleh dua Bill Keretapi (Ordinan Keretapi, 1948 dan Akta Keretapi (Syarikat Pengganti, 1991). Pada masa yang sama, KTM pun dibubarkan. Di bawah identiti organisasi baru yang dijangkakan, akhirnya KTMB beroperasi pada hakikat komersial dengan matlamat memaksimakan keuntungan dan mementingkan kebajikan golongan bawahan. Syarikat yang diberi lesen untuk mengambil alih KTM tersebut ialah Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB). Ekoran situasi ini, pengurusan organisasi KTMB memerlukan penghuraian diskripsi kerja yang lebih tepat, efisyen dan efektif. Bersesuaian dengan misi korporat KTMB menyatakan :

" Kami berusaha dengan gigih untuk memberi perkhidmatan yang lebih cemerlang di bidang pengangkutan perkeretapi dan lain-lain perkhidmatan yang berkaitan dengannya di Malaysia. Menggunakan sumber-sumber kami yang ada untuk mengoptimakan prestasi kewangan sambil memenuhi kehendak kesemua pihak yang mempunyai kepentingan terhadap syarikat KTM Berhad seperti para pelanggan pemegang saham, semua pegawai dan kakitangan syarikat serta orang awam"

Perubahan KTM ke KTMB dalam era korporat adalah untuk meningkatkan kapasiti pengangkutan, meningkatkan kualiti dan skop perkhidmatan, meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap perkhidmatannya dan peningkatan dalam prosedur, amalan dan pengurusan. Ringkasnya, matlamat ini menentukan pengubahsuaian secara lebih profesional dan jujur sejajar dengan perkembangan ekonomi. Diharapkan bahawa KTM mampu menjadi sektor yang dinamik dalam memperkembangkan industri pengangkutan di Malaysia.

2.3. Objektif Keretapi Tanah Melayu Berhad.

Peranan dan matlamat utama KTMB ialah untuk mengadakan serta memberi perkhidmatan pengangkutan barang dan penumpang yang cekap dan ekonomik bagi kepentingan ekonomi dan sosial negara sejajar dengan dasar kerajaan untuk mewujudkan sistem pengangkutan darat yang bermutu. Selaras dengan itu, objektif pentadbiran keretapi tanah Melayu Berhad ialah :

- a) Memberi perkhidmatan pengangkutan darat dalam negeri untuk penumpang dan barang dengan selamat, bereconomik dan sentiasa berkesinambungan. Maka dengan itu dapatlah KTMB menyumbang dan membantu ke arah pencapaian matlamat sosial dan ekonomik negara.
- b) Beroperasi sebagai sistem perkhidmatan awam.
- c) KTMB dikehendaki beroperasi sebagai sebuah organisasi perdagangan.

Adalah jelas bahawa objektif KTMB bukan sahaja untuk memaksimakan keuntungan tetapi juga untuk memenuhi keperluan-keperluan sosio-ekonomi negara sejajar dengan matlamat dan objektifnya.

2.4. Penentuan Tarif Perkhidmatan Keretapi.

Lembaga Penasihat KTM bertanggungjawab untuk membuat perancangan menyeluruh berkenaan tarif, kadar tambang dan kos perkhidmatan keretapi setelah dipersetujui oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia. Kadar tambang dan tarif istimewa perlulah menepati matlamat berikut:

1. Tujuan pertamanya, ialah bagi memperuntukkan sumber-sumber dengan cekap. Ini bermakna tarif yang mencerminkan kos harus digunakan untuk menunjukkan kepada pengguna kos sebenar perkhidmatan keretapi. Seterusnya, keseimbangan antara permintaan dan pembekalan perkhidmatan keretapi dapat dicapai.

2. Kedua, tarif kadar tambang harus memenuhi prinsip kesaksamaan. Ini termasuk peruntukan kos pembekalan perkhidmatan awam antara pengguna mengikut beban dan jarak yang dikenakan ke atas sistem pengangkutan awam, memastikan kestabilan harga perkhidmatan dan membekalkan konsesi kepada pengguna yang tidak mampu membayar kos sepenuhnya.

3. Ketiga, tarif tambang seharusnya memberikan dan menghasilkan pulangan yang cukup untuk memenuhi keperluan kewangan syarikat.

4. Tujuan keempat ialah struktur tarif seharusnya cekap dan cukup mudah untuk berubah bagi mengurangkan faedah yang akan diterima oleh pengguna perkhidmatan ini.

5. Tujuan terakhir tarif kadar tambang adalah untuk memenuhi keperluan politik dan ekonomi, termasuk pemberian konsesi dan subsidi untuk mempercepatkan pertumbuhan ekonomi.

Kuasa dalam melaksanakan polisi ini terkandung di dalam Buku Tarif No 11 (1956)⁶ yang diperakui oleh pentadbiran KTM mengikut skala kadar yang berkurangan supaya mampu mengatasi persaingan antara pengangkutan lain. Walaupun begitu, kadar konsesi diberikan bagi pengangkutan kayu balak dan bijih besi dari Pantai Timur, hanya 90 peratus kadar

konsesi ini adalah lebih rendah daripada kadar Buku Tarif 1956. Kadar konsesi ini adalah dalam bentuk bolehubah dan ditentukan oleh pihak pentadbiran KTM mengikut keadaan semasa.

Di Malaysia, kerajaan mempunyai kewajipan sosial untuk menyediakan perkhidmatan keretapi pada kadar harga yang berpatutan. Tujuan ini dijelaskan dalam Ordinan Keretapi, 1948, iaitu KTM ditubuhkan untuk mengurus dan mengendalikan sistem pengangkutan keretapi yang terulung di Malaysia sebagai firma monopoli milik kerajaan. Sistem pengangkutan ini bertujuan memperkembangkan ekonomi Semenanjung Malaysia dan membekalkan perkhidmatan di kawasan pendalam pada harga yang berpatutan.

Kadar rebet istimewa yang diberikan oleh KTM diharapkan dapat membantu perkembangan industri. Adalah menjadi tanggungjawab KTM untuk menyokong pembekalan bahan-bahan mentah bagi keperluan pengeluaran industri. Contohnya pada tahun 1990, unit kadar tarif bagi pengangkutan penumpang dan barang dibawah unit kos operasi. Kadar konsesi ini membuktikan KTM mampu sekurang-kurangnya menampung kos operasi, mencapai pulangan terhadap modal dan bukan memaksimakan keuntungan syarikat semata-mata.

Jadual 2.1 menunjukkan perbandingan antara kadar tambang pengangkutan udara dan keretapi serta masa perjalanan untuk 1990. Kadar tambang pengangkutan keretapi adalah lebih rendah berbanding pengangkutan udara.

6. Rujukan kepada Buku Tarif KTM No 11, Kuala Lumpur, Dicetak di Bahagian Percetakan Negara, 1956. Op. Cit.

JADUAL 2.1
PERBANDINGAN KADAR TAMBANG KERETAPI DAN UDARA SERTA MASA PERJALANAN 1990

SEKTOR	KERETAPI		UDARA		MASA DIAMBIL UNTUK PERJALANAN	
	TAMBANG KELAS 1 (RM)	TAMBANG KELAS 2 (RM)	TAMBANG KELAS 1 (RM)	EKONOMI(B) (RM)	KERETAPI (JAM)	UDARA (JAM)
K.L - Singapura	36.20	17.40	60.00	44.00	9 jam 35 min	1 jam 30 min
K.L - Ipoh	19.20	9.30	-	31.00	5 jam	35 min
K.L - P. Pinang	36.70	17.65	-	44.00	10 jam 50 min	1 jam 15 min
Ipoh - P. Pinang	17.70	8.45	-	21.00	5 jam 15 min	35 min
P. Pinang - A. Star	10.30	4.25	-	21.00	3 jam 55 min	2 jam 30 min
P. Panang - S'pura	72.70	34.95	-	83.00	19 jam 30 min	1 jam 30 min
K.L - K. Baharu	63.35	30.45	-	44.00	19 jam 50 min	1 jam 30 min
				88.00		
					(terus-menerus)	
K.L - Melaka	11.20	-	-	20.00	2 jam 15 min (melalui Tampin dengan bas)	35 min
S'pura - K. Bahru	67.55	32.45	-	127.00	18 jam 20 min	3 jam 30 min (melalui K.L)
S'pura - A. Star	79.20	38.00	-	97.00	18 jam 25 min	5 jam 20 min

SUMBER : Komisen Keretapi Tanah Melayu dan Syarikat Penerbangan Malaysia (MAS), (1990).

Namun begitu, terdapat beberapa cadangan dikemukakan oleh Jawatankuasa KTM⁷ iaitu :

1. Polisi kadar tarif KTM haruslah disemak semula daripada kadar statik kepada kadar boleh ubah setelah mengambil kira perubahan semasa.
2. Kadar tambang dalam Buku Tarif No 11, 1956 haruslah disemak semula bagi menggalakkan pertumbuhan ekonomi.
3. Objektif keseluruhan penggunaan kadar tambang haruslah membolehkan KTM tidak hanya mencapai kos operasi yang paling minimum tetapi jumlah kos keseluruhan.

4. Penyemakan semula dan penyelarasan kadar tambang adalah berasaskan analisis yang sesuai terhadap kos operasi dengan mengambilkira persaingan pengangkutan lain sebagai garis panduan utama.

5. Kadar istimewa dalam setiap kes perlulah menepati kesakasamaan dan kebajikan masyarakat serta konsisten apabila dilaksanakan.

6. Bagi KTM, seadah dari rebet merupakan daya penarik dan kadar bayaran berpatutan untuk setiap perkhidmatan serta sebagai alat @ kayu pengukur untuk menentukan setiap potensi para pengguna.

Penganggaran oleh P.W. Blackshaw, (1977) dengan memperlihatkan kos operasi dan kos modal yang dapat dielakkan oleh sistem pengangkutan keretapi. Jadual 2.2 menunjukkan kos jangka pendek adalah berkaitan dengan kos jangka panjang yang dielakkan. Selain itu, hasil penumpang adalah kurang daripada 40 peratus berbanding kos jangka pendek manakala hasil barang adalah lebih 110 peratus berbanding kos jangka pendek yang dielakkan. Hasil pengangkutan penumpang dan barang adalah berjumlah 68 peratus daripada kos jangka pendek yang dihadapi.

Perbandingan kos jangka panjang, hasil penumpang meliputi 27 peratus dan hasil barang meliputi 57 peratus bagi kos jangka panjang yang terlibat. Oleh itu jumlah hasil meliputi 42 peratus daripada kos jangka panjang.

JADUAL 2.2
PERBANDINGAN HASIL DAN KOS KERETAPI DARI 1979-80 DALAM PERATUS

	Peratusan
Hasil	
Penumpang	1.7
Barangan	17.3
Jumlah	19.0
Kos	
<u>Kos jangka pendek yang dielakkan</u>	
Penumpang	4.4
Barangan	15.1
Pelbagai	7.9
Jumlah	20.8
Kos	
<u>Kos jangka panjang yang dielakkan</u>	
Penumpang	6.4
Barangan	30.6
Pelbagai	7.9
Jumlah	44.9
Hasil/Kos yang dihadapi jangka pendek	
Keretapi	68.0
Jalanraya*	97.0 - 110
Hasil/Kos yang dihadapi jangka panjang	
Keretapi	42.0
Jalanraya*	82.0 - 93.0

* - anggaran

Nota : Kos yang dapat dielakkan merupakan kos eksplisit yang lebih bersifat historical cost - ertiinya semua kos yang boleh direkodkan. Kos ini berupa kos pembayaran upah, bayaran kadar bunga modal, sewa, bahanapi dan sebagainya.

Sumber : P.W.Blackshaw, 'Recent Cost Recovery Development In Australia Transport', 1977, hlm 1-16.

Kaedah yang digunakan sekarang di Malaysia ialah kaedah kos sut. Keadah ini diperkenalkan melalui analisis kebijakan Pareto dan diubah suaikan untuk mencapai tahap kecekapan penggunaan sumber. Mengikut kaedah tersebut, tahap kecekapan dicapai apabila harga adalah sama dengan kos sut.

Oleh yang demikian, pengguna akan membuat keputusan penggunaan perkhidmatan keretapi berdasarkan kepada harga tambang yang mencerminkan kos sumber.

Prinsip kos sut adalah selaras dengan tumpuan dan tujuan peruntukan sumber-sumber secara cekap. Dalam pengiraan kos sut jangka panjang, perkara yang dipertimbangkan ialah jumlah sumber-sumber digunakan atau dijimatkan pada masa akan datang akibat keputusan pengguna. Oleh yang demikian, harga tambang yang berasaskan kos sut dapat dikaitkan dengan nilai ekonomi sumber-sumber di masa hadapan. KPJPJ juga memenuhi tujuan saksama. Kos penggunaan sumber-sumber masa depan dikenakan ke atas sistem pengangkutan keretapi. Selain daripada itu, harga tambang adalah stabil kerana kos sut jangka panjang mengambil kira kos masa hadapan yang panjang (5 hingga 10 tahun).

2.5. Polisi Penghargaan Dan Objektifnya.

Dalam bahagian ini, perlulah diadakan analisis sebahagian daripada objektif sosial KTM dan tindakbalasnya terhadap polisi penentuan harga bagi perkhidmatan barang dan penumpang yang disediakan.

Sepanjang tempoh kajian (1970-1990), polisi penghargaan KTM adalah sangat terbuka dan besar peranannya terhadap hasil operasi. Penghargaan ditentukan berdasarkan kadar maksima tambang yang terkandung dalam Buku Tarif No 11 dan ¹²⁸ yang telah disediakan oleh pihak pengurusan KTM.

Pengesahan ini tertakluk dibawah Ordinan Keretapi, 1948 dan Akta Keretapi (bab 9) Singapura.

Dalam praktisnya, KTM seharusnya mengikuti kadar yang telah digariskan dalam Buku Tarif bagi memenuhi kuota kadar persaingan mengikut kebiasaan kemampuan para pengguna. Dalam pengangkutan barang, sebarang peningkatan adalah disebabkan oleh pihak KTM terpaksa mengenakan kadar yang rendah berbanding kadar yang telah ditetapkan dalam Buku Tariff. Sungguhpun begitu, bagi pengangkutan penumpang, KTM mempunyai pelbagai kelonggaran dan tidak terikat mengikuti kadar yang ditunjukkan di dalam Buku Tariff.

Analisis kadar kouta dan tambang dalam Buku Tariff menunjukkan bahawa KTM telah mengamalkan polisi penghargaan yang menepati matlamat komersial dan sosial secara bersama. Contohnya, apabila Buku Tariff No 11 diperkenalkan dalam tahun 1956, yang memerlukan kerajaan membangunkan perkhidmatan pengangkutan keretapi yang dapat memainkan peranan yang aktif dan asas kepada proses pembangunan negara. Berhubungan dengan Pelan Pembangunan Malaysia (1956-60) menyebut 'Pemodenan dan pembangunan sistem perhubungan negara harus melibatkan pembangunan jalanraya, keretapi, udara, talipon dan perkhidmatan pos'⁹.

8. Merujuk Kepada Buku No 11, KTM, Kuala Lumpur, dicetak dibahagian Percetakan Negara, 1950, KTM, Buku Tariff No 12, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1976.

9. Pelan Pembangunan untuk Malaya (1956-60), Kuala Lumpur, Sekreteriat Ekonomi, September 1956. .1s2

Kemudahan pengangkutan merupakan satu kemudahan bagi pergerakan atau perpindahan penumpang dan barang bagi semua keadaan dari satu tempat ke satu tempat yang mereka kehendaki. Dengan lain perkataan, iaitu perpindahan dari aktiviti yang tidak produktif ke arah aktiviti yang lebih produktif. Fungsi pengangkutan ini akan menjadi jambatan penghubung dan merapatkan jurang perbezaan antara pengeluar dan pengguna dengan melibatkan kos operasi yang paling rendah. Jika bayaran perkhidmatan yang dikenakan adalah terlalu tinggi, harga untuk barang akan meningkat dipasaran. Apabila ini terjadi maka hanya komoditi bernilai tinggi/nilai ditambah yang besar sahaja akan dikeluarkan. Harga jualan mempunyai darjah pengaruh yang besar terhadap kos pengangkutan. Sebaliknya, jika komoditi adalah bernilai rendah/nilai ditambah yang kecil tidak akan diangkut kerana harga tidak dapat menampung kos pengangkutan yang sediaada. Komoditi yang bernilai rendah adalah terdiri dari sumber-sumber asli/bahan mentah. Komoditi ini menghadapi kuantiti yang terhad dan tidak ekonomik untuk diangkut pada jarak perjalanan yang dekat dari punca pengeluarannya. Komoditi ini mampu mengurangkan kos pengangkutan bagi jarak jauh dan ekonomik dikeluarkan.

Walau bagaimanapun, keperluan kemudahan pengangkutan yang cekap hanya memerlukan kos yang paling rendah sebaik mungkin untuk mengangkut komoditi yang bernilai rendah. Adalah tidak mungkin kemudahan pengangkutan lain dapat mengangkut setiap komoditi pada kadar kos terendah dengan

jumlah yang besar selain dari pengangkutan keretapi. Perusahaan swasta yang beroperasi pada asas komersial adalah tidak pasti mampu untuk mengangkut komoditi yang bernilai rendah ini dengan kos yang paling minima.

KTM telah dipertanggungjawabkan untuk mengangkut bukan sahaja barang yang bernilai tinggi tetapi komoditi yang bernilai rendah dan pelbagai jenis. Ini selaras dengan ungkapan 'sistem asas pengangkutan negara dalam memenuhi keperluan kewajipan sosial dengan menyediakan sistem pengangkutan pada kadar tambang yang berpatutan dan mampu menampung keseluruhan kos yang ditanggung',¹⁰.

Kajian yang diambil dari Perkhidmatan Perundingan Canadian Pacific menghadkan dalam tahun 1973 terhadap kadar istimewa yang diberikan oleh KTM iaitu 'Sebahagian kadar ini menampakkan keuntungan, namun kadar yang berpatutan masih diberikan walaupun masih tidak mencapai kos berubahnya'. Jawatankuasa yang dilantik oleh KTM mendapati 'pandangan kebiasaan seharusnya bergantung terhadap kemudahan perkhidmatan seperti Jabatan Kerja Raya dan Jabatan kerajaan lain, adalah diharapkan bukan untuk mencapai keuntungan atau memperolehi hasil yang memadai untuk menampung kosnya',¹¹.

10. Memorandum pentadbiran KTM. Memorandum ini dibentuk oleh pengurus am bagi pentadbiran KTM untuk makluman ahli-ahli Lembaga Keretapi dan Lembaga Port Swettenham, September 1958, Hlm 1.

11. Laporan Jawatankuasa dilantik bagi KTM, mengenai G.K.Rama Iyer, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1969, him 13.

Bagi pengangkutan penumpang, KTM telah menyediakan 3 kelas yang berbeza bagi perkhidmatan pengangkutan penumpang untuk perjalanan awam dengan pelbagai keselesaan. Kadar bayaran adalah berbeza yang dikenakan bagi pelbagai kelas dan keselesaan yang diberikan kepada orang ramai. Perkhidmatan kelas ketiga merupakan 'pertambahan yang besar para pengguna yang berkecenderungan membayar kadar tambang yang lebih rendah untuk kelas ketiga berbanding kelas lain'.¹² Titik pulang modal bagi pengangkutan penumpang untuk tahun 1975 - 1992 adalah ditunjukkan dalam Jadual 2.3.

Polisi penghargaan bagi perkhidmatan pengangkutan penumpang seperti yang terkandung di dalam Buku Tariff No 12 ada menerangkan kadar konsesi yang diberikan kepada pengguna selaras dengan pertimbangan komersial. Contohnya, pelajar, pengakap, pandu puteri, kanak-kanak dibawah umur 12 tahun dan sebagainya patut diberikan kadar istimewa. Penumpang yang mengikuti perjalanan antara Kuala Neroh, Sungai Kemudu, Chegor Bongor dan Gua Musang di Kelantan juga diberikan kadar tambang yang istimewa.¹³ Kadar ini diharapkan akan meningkatkan lagi permintaan pengguna dan menaikkan mutu persaingan dengan pengangkutan jenis lain.

12. Memorandum bagi pentabiran KTM, Op.Cit Hlm 9.

13. Buku Tarif No 12, Op.cit, Rujukan dalam bahagian seksyen 4, regulation No 4.27 hingga 4.31 dan seksyen 5, butiran 51.05 - 5.08.

JADUAL 2.3
TITIK PULANG MODAL UNTUK PENGANGKUTAN PENUMPANG DARI 1975 - 1992

TAHUN	JUMLAH PERJALANAN PENUMPANG	PERJALANAN PENUMPANG					
		KELAS 1	PERATUSAN	KELAS 2	PERATUSAN	KELAS 3	PERATUSAN
1975	6,109,244	54,570	0.89	727,315	11.91	5,327,359	87.20
1976	6,400,283	54,235	0.85	685,822	10.72	5,660,226	88.44
1977	6,088,910	47,625	0.75	783,135	12.26	5,558,146	86.99
1978	5,998,199	37,945	0.63	835,096	13.92	5,125,158	85.44
1979	6,424,872	42,859	0.69	880,268	14.10	5,319,745	85.21
1980	7,067,163	43,212	0.61	1,042,989	14.76	5,980,962	84.63
1981	7,355,805	43,085	0.59	1,080,680	14.69	6,232,040	84.22
1982	7,116,855	38,699	0.54	1,178,205	16.56	5,899,951	82.90
1983	6,641,636	38,387	0.58	1,177,703	17.73	5,425,546	81.69
1984	6,603,763	48,531	0.73	1,552,007	23.39	5,033,225	75.87
1985	6,356,002	73,544	1.16	1,705,904	26.84	4,576,554	72.00
1986	6,735,235	86,747	1.29	1,876,067	27.85	4,772,412	70.86
1987	6,571,232	89,882	1.37	1,764,243	26.85	4,717,107	71.78
1988	7,284,656	111,894	1.54	1,925,976	26.44	5,246,795	72.03
1989	8,550,670	121,249	1.42	1,435,246	16.79	6,997,175	87.80
1990	8,019,350	131,061	1.63	1,211,918	15.11	6,670,371	83.18
1991	8,023,097	143,277	1.79	1,230,410	15.34	6,649,410	82.88
1992	8,070,001	150,217	1.86	1,301,544	16.13	6,947,432	86.11

SUMBER : Pengiraan dari pengutipan data daripada pihak KTM

Nota : 1) Peratusan tidak semestinya melebihi 100 daripada nilai genap
 2) Purata peratusan bagi perjalanan penumpang (1975-1992)

- a) Kelas Pertama = 1.05 peratus.
- b) Kelas kedua = 17.86 peratus
- c) Kelas ketiga = 77.30 peratus.

2.6. Masalah Berhubung Penentuan Kos.

Pengiraan bagi kos untuk keretapi penumpang adalah mudah berbanding keretapi barang kerana keretapi penumpang berbeza dengan keretapi barang dari segi kelajuan, jenis koc, butiran yang diangkut dan kadar bayaran. Bagi kes keretapi barang, bilangan gerabak bagi setiap keretapi adalah berbeza bergantung kepada jumlah dan sifat barang. Adalah penting untuk mengira setiap atau sebahagian keretapi barang kerana kos dalam operasinya adalah berbeza-beza. Ini menunjukkan jumlah yang sangat besar dalam pengumpulan data yang sukar untuk disediakan dan dianalisis. Kepentingan penentuan kadar sampel perlu untuk keretapi barang dalam usaha mengenalpasti kos dan hasil yang akan diperolehi daripada keretapi barang. Analisis bagi sampel ini akan menghasilkan petunjuk yang amat terbatas bagi keretapi barang KTM yang akan memberikan keuntungan maksima kepada operasi KTM.

Pada tahap teoritikal, timbul beberapa kesulitan di dalam menentukan kos untuk perkhidmatan keretapi;

Pertamanya, Kesukaran untuk menentukan unit output. Dalam kos KTM, unit output adalah dalam bentuk ton/kilometer dan kilometer/penumpang yang kerap digunakan. Unit ini sesuai digunakan kerana pengangkutan keretapi terdiri dari unit (penumpang) dan berat (barang) yang diangkut dalam satu-satu jarak perjalanan. Tetapi unit (kilometer/penumpang dan ton/kilometer) adalah bukan unit yang bersesuaian untuk

mengukur kos pengangkutan keretapi. Perbezaan antara ton/kilometer adalah terdiri dari 'ton' dan 'kilometer' iaitu dua komponen unit pengukuran yang berbeza¹⁴.

Keduanya, kos pengangkutan trafik bagi perkhidmatan keretapi adalah terdiri dari kos berubah dan kos tetap. Kos ini tidak mudah bagi mengukur kecekapan peruntukan bagi pelbagai perkhidmatan yang akan ditentukan. Contohnya, kos berubah boleh ditentukan sebagai satu daripada pelbagai ukuran jarak perjalanan yang akan dilalui. Perubahan kos tidak hanya melibatkan perbelanjaan keatas bahan-bahan mentah dan buruh tetapi termasuk perbelanjaan atas pembaharuan dan pengekalan stok sumber-sumber tahan lama. Sumber tahan lama ini terdiri dari kelengkapan operasi dan struktur pelbagai input. Kerosotan susutnilai sumber-sumber akan memberikan kesan keatas kos berubah kerana kos penggantian perlu dibuat dan diperlukan setiap tahun mengikut unit output.

Susutnilai sumber tahan lama yang digunakan tanpa mengira kos penggantian adalah lebih kepada kos tetap. Sumber ini boleh digunakan dengan sepenuhnya tanpa melibatkan tempoh penggantian walaupun pada kebiasaannya ia juga memerlukan penggantian input.

14.M.R. Bonavia, *The Economic Of Transport*, London, Nisbet dan Co, Ltd, 1947, hlm 94.

Perbezaan boleh diperolehi secara teoritikal tetapi dalam praktiknya adalah sukar. Sumber tahan lama adalah seperti landasan keretapi yang memerlukan pengurusan kerana masalah kehausan, karat dan susutnilai. Dalam kes ini adalah sukar untuk menentukan pertambahan atau perubahan bagi memperuntukan kos tetap dan kos berubah bagi aset tetap. Jelaslah, kelengkapan keretapi dan strukturnya memerlukan penjagaan, pembaikpulihan dan struktur perakaunan yang terperinci bagi pengukuran kos dari masa ke semasa.

Sebahagian kos penggantian boleh jadi kos berubah dan sebahagiannya menjadi kos tetap. Contohnya, pengekalan kelengkapan iaitu perbelanjaan keatas minyak pelincir adalah kos berubah manakala perbelanjaan untuk penggantian yang digunakan bagi mengecat stesen perhentian merupakan kos tetap.

Ketiganya, industri pengangkutan keretapi adalah perkhidmatan yang mempunyai kos bersama¹⁵. Perkhidmatan keretapi yang pelbagai adalah amat berkaitan dengan bilangan pengeluaran komoditi bagi satu industri secara bersama dan kos adalah sukar untuk ditentukan. KTM mengangkut bilangan penumpang dan barang dengan pelbagai kelas kos dan gerabak. Kos untuk mengangkut barang dan penumpang adalah berbeza-beza dan mustahil untuk ditentukan.

15. J. Johnson, *The Economic Of Indian Rail Transport*, Bombay, Allied Publishers Private Ltd, 1963, hlm 139.

Keempatnya, perkhidmatan keretapi merupakan penghasian keluaran bersama dan perkhidmatan ini menjadi pelengkap kepada perkhidmatan lain. Contohnya, perkhidmatan keretapi dari satu arah merupakan perkhidmatan yang sama dengan arah yang bertentangan. Kedua-dua perkhidmatan barang adalah sama dengan perbelanjaan bagi barang dari arah yang satu lagi. Kos terpaksa ditanggung oleh kedua-dua arah tersebut. Jika permintaan untuk penyesuaian bagi 2 arah yang bertentangan adalah sama, perbelanjaan harus dibahagikan kurang atau lebih atau sama antara kedua-dua arah. Tetapi jika permintaan untuk penyesuaian adalah kurang berbanding arah yang bertentangan, semua kos perbelanjaan adalah ditanggung oleh keretapi dari arah yang bertentangan.

Kelimanya, perkhidmatan keretapi membekalkan perkhidmatan kepada semua pengguna dibawah keadaan yang berbeza. Sebahagian daripada perkhidmatan ini melibatkan lebih perbelanjaan berbanding cara yang lain. Contohnya, perbelanjaan pengurusan barang yang bermuatan penuh akan menaikkan kos pengangkutan. Menurut (William Acworth, 1933) ada menyebut 'pengurangan dalam stok atau muatan yang dibawa adalah kurang baik dimana gerabak biasa hanya mampu membawa muatan tidak melebihi 30 cwts. Apabila pengurusan ini dilakukan dengan mesin sebanyak 80 cwts boleh dimuatkan ke dalam gerabak dan pengurusan yang menggunakan mesin hidrolik, gerabak yang boleh dimuatkan tidak melebihi daripada 3 ton'.¹⁶

Kerana itu, kos pengangkutan adalah berbeza walaupun terhadap satu komoditi yang sama yang diangkut. Namun, kos pengangkutan bergantung samada keretapi itu adalah ketetapi ekspress atau keretapi mel biasa dan jarak perjalanan barang yang diangkut. Perbezaan jarak perjalanan yang jauh barang yang diangkut lebih memberi kesan keatas kemampuan mesin, gerabak, pekerja keretapi dan sebagainya berbanding pada jarak yang dekat, keperluan masa menunggu, engin dan gerabak yang penuh muatan serta kapasiti gerabak.

Akhirnya, kos perkhidmatan adalah berbeza dalam kes perkhidmatan fizikal yang sama jika ianya berlaku pada perbezaan masa dan musim setiap tahun. Contohnya, kos penyediaan perkhidmatan ton/kilometer barang sepanjang tempoh puncak (musim perayaan) adalah sangat tinggi kerana pihak KTM perlu menambahkan bilangan gerabak atau koc-koc walaupun bilangannya adalah terhad kesan peningkatan dalam permintaan pengguna. Keadaan ini berbeza berbanding dengan penyediaan perkhidmatan ton/kilometer barang sebelum tempoh puncak (musim perayaan) kerana kebanyakan gerabak dan koc tidak digunakan secara efisyen.

16.W. Acworth, Elements Of Railways Economic, 1933, hlm 127
Quoted in K.R. Gupta, Issues In Public Enterprise, Edisi kedua, New Delhi, S Chand & Co (pvt) Ltd, hlm 134.

2.7. Batasan Untuk Mencapai Keuntungan.

Dalam seksyen ini, adalah perlu untuk melihat peraturan dan kewajipan pihak KTM untuk membekalkan perkhidmatan yang membawa kesan terhadap kewangan syarikat. Perbincangan ini adalah kesinambungan daripada polisi penghargaan oleh KTM yang akan menjadi batasan untuk KTM beroperasi sebagai perusahaan komersial.

Batasan utama adalah berkaitan dengan objektif KTM itu sendiri. Batasan ini timbul disebabkan KTM terpaksa mematuhi Ordinan Keretapi, 1948 yang menyebut 'sebarang pindahan dan cantuman undang-undang yang berkaitan dengan pembangunan, kawalan dan pengurusan KTM dan perkara-perkara yang berkaitan perlulah berasaskan kepada Ordinan Keretapi, 1948'¹⁷.

Ordinan Keretapi, 1948 tidak menyebut objektif KTM dengan lebih khusus tentang sebarang keseimbangan antara permintaan bagi keseluruhan kewangan dan pencapaian matlamat sosial, ketenteraan dan ekonomi negara. Kerana itu, terdapat darjah kecaburan dalam objektif sebenar KTM. Kementerian Pengangkutan dalam tahun 1981 menyatakan bahawa KTM mencapai titik pulang modal mengikut ramalan jangkaan berbanding rancangan sebenar, tetapi selepas 1982 KTM tidak mencapai titik pulang modal dalam akaun semasanya yang menyebabkan KTM beroperasi dalam keadaan kerugian. Kerugian ini merujuk kepada jangkaan pihak kerajaan bahawa KTM beroperasi bukanlah kerana ketidakcekapan tetapi disebabkan pembekalan perkhidmatan yang tidak menguntungkan.

Adalah tidak wajar menyatakan bahawa hanya perusahaan awam sahaja yang harus membekalkan perkhidmatan yang tidak menguntungkan ini disamping memenuhi kewajipan sosial. Pihak swasta perlulah mengambil inisiatif dan langkah dalam membekalkan sebahagian daripada perkhidmatan sosial ini. Perbezaan yang ketara antara kedua perusahaan ini adalah perusahaan milik kerajaan tidak mempunyai kebolehubahan dalam menghadkan permintaan perkhidmatan yang tidak menguntungkan ini. Perkara ini akan dikuatirinya mampu mengimbal balas segala pendapatan yang diperolehi dari perkhidmatan lain. Dalam kes perusahaan awam, ianya tidak mempunyai kebolehubahan disebabkan oleh 3 faktor ;

2.7.1. Kerajaan mengharapkan KTM memastikan pembekalan perkhidmatan yang tidak menguntungkan untuk kebajikan masyarakat. Bukti dari kenyataan ini merujuk bahawa KTM diberikan subsidi bagi memenuhi keperluan sumber kewangannya.

2.7.2. KTM adalah perusahaan awam milik kerajaan yang bertanggungjawab dalam memberikan perkhidmatan bukan berdasarkan komersial tetapi kebajikan yang memang menjadi matlamat pembangunan negara.

17. Ordinan Keretapi Tanah Melayu (Ordinan Malayan Union No 8, 1948), Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1955).

2.7.3. KTM gagal untuk membolehkannya cenderung mengikuti pendekatan berorientasikan perniagaan dalam operasinya. Pemilihan Jawatankuasa ada mengemukakan pandangan bahawa 'KTM sebagai perusahaan milik kerajaan adalah seperti Jabatan Kerja Raya dan jabatan kerajaan lain, tidak harus membuat sebarang keuntungan dan memadailah jika mampu memperolehi hasil yang mencukupi untuk menampung kos operasinya'.¹⁸.

Sebahagian daripada pandangan awam mendapati KTM adalah sebahagian daripada jabatan kerajaan. Keadaan ini tidak cukup dengan polisi terdahulu yang lebih kearah pendekatan tidak komersial sebuah perusahaan awam bagi KTM. Objektif KTM perlulah memenuhi :

"Objektif KTM adalah untuk membekalkan sepenuhnya perkhidmatan, keselesaan, dipercayai, cekap, selamat, laju dan perkhidmatan pengangkutan yang menarik dalam keadaan persaingan untuk mengangkut barang dan penumpang berbanding dengan bentuk pengangkutan yang lain. Semua arahan perlu dipenuhi untuk mencapai objektif negara, sosial ekonomi dan keperluan pembangunan negara yang selari dengan perkembangan teknologi moden dan industri pengangkutan di Malaysia".¹⁹.

18. Laporan Daripada Pemilihan Jawatankuasa yang dipengerusikan oleh pengurus KTM, G.R.Rama Iyer, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1969, hlm 13.

19. Datuk Ishak Tadim, Fulfilling Of Increasing Role In The Transport Sector' kertas kerja yang dibentangkan pada Simposium Pengangkutan 1977 ; Pengangkutan di Malaysia - What Do We Do Next?, dikendalikan oleh Transport Students Society School Of Business and Management, MIT di Shah Alam, 26-27 Julai 1977, hlm 9.

Batasan kedua adalah disebabkan hubungkait KTM dengan pihak kerajaan. Kerajaan terlibat secara langsung terhadap KTM sejak ditubuhkan. Dengan termaktubnya Ordinan Keretapi 1948 menyebut bahawa KTM beroperasi sebagai jabatan kerajaan. Maka KTM menjadi sebuah perusahaan awam yang mendapat ekuiti hak kepentingan yang besar dari pihak kerajaan. Kerajaan persekutuan melalui Kementerian Pengangkutan mengawal secara langsung setiap polisi Lembaga KTM. Contohnya 'kerajaan bersetuju bagi memenuhi setiap bentuk pelan pelaburan, pinjaman tabungan, belanjawan tahunan, kedudukan akaun dan tahap tarif maksima'²⁰.

KTM bergantung terhadap sumber kewangan dari pihak kerajaan untuk menanggung projeknya. Setiap program memerlukan persetujuan dari pihak kerajaan. Cadangan yang telah dibuat oleh pihak kerajaan terhadap program pembangunannya perlu diserahkan kepada Unit Perancangan Ekonomi yang bertanggungjawab untuk Pelan Pembangunan Sektor ke dalam perancangan keseluruhan negara. Pelan yang telah dirumuskan biasanya berhubungkait dengan pandangan Unit Perancangan Ekonomi dan Pihak Perbendaharaan. Program pembangunan ini perlu dipersetujui oleh Jawatankuasa Perancangan Pembangunan Negara sebelum dipersetujui oleh kabinet.

20. Kertas kerja projek keretapi, Malaysia. Laporan yang disediakan oleh International Bank Of Reconstruction and Development and Ineternational Development Assiociation, 1971, hlm 5.

Jika KTM mahu untuk terus bersaing dengan lebih berkesan maka perlulah membina langkah bagi meningkatkan penawaran modal, keperluan kelengkapan dan teknologi bagi mengurangkan unit kosnya. Berasaskan kepada Pelan Pembangunan yang telah dibuat pada 1987 menjangkakan kos berjumlah RM97 juta. Pelan ini meliputi sejumlah yang besar dalam perbelanjaan kira-kira RM63,269 juta, daripada jumlah itu, RM30,952 juta adalah datang daripada pihak kerajaan dan selebihnya daripada sumber dalaman KTM sendiri.

Sejumlah RM200 juta telah diperuntukan dibawah Rancangan Malaysia ke Enam. Keadaan ini telah meningkatkan sumber kewangan pihak KTM dan mampu mengadakan penggantian pusingan modal dan stok koc, penambahan kelengkapan baru, pemodenan komunikasi dan meningkatkan keseluruhan operasinya. Keadaan ini boleh ditunjukkan dalam Jadual 2.4.

JADUAL 2.4

SEMPENA JUNG MALAYSIA : PERBELANJAAN PEMBANGUNAN AWAM UNTUK PERKHIDMATAN KERETAPI (RM JUTA)

Kenderaan dan koc penumpang	54.0
Pembaikpulih landasan	25.0
Program penyusunan	25.0
Pembelian lokomotif berkuasa elektrik	16.0
Perhubungan dan isyarat	15.0
Alat penimbang gerabak	3.4
Lokomotif penyimpangan diesel	10.0
Hubungan keretapi pelabuhan Johor	10.0
Penggantian modal untuk lokomotif	11.5
Pembaikpulih cawangan Port Dickson	5.0
Pemulihan landasan	5.0
Pembinaan gerabak	14.0
 Jumlah	 200.00

Sumber : Rancangan Malaysia ke Enam, Kuala Lumpur,
Percetakan Negara, 1990-95, hlm 360.

Pekerja keretapi mempunyai status sebagai kakitangan kerajaan yang layak untuk menyemak kembali pembayaran pendapatan gaji atau perkara yang berkaitan dengannya. Penyemakan gaji memerlukan bukan sahaja melibatkan keuntungan pihak syarikat malah meningkatkan produktiviti. Dalam sektor swasta penyemakan gaji memerlukan persetujuan perundingan kolektif kedua-dua pihak iaitu majikan dan pekerja. Manakala di sektor kerajaan, penyemakan semula gaji akan memberikan kesan yang terhad dan rumit proses perundingannya.

Sepanjang tempoh 1960-1970, telah dua kali penyemakan gaji untuk kakitangan kerajaan (meliputi pekerja KTM). Kakitangan KTM tidak memperolehi banyak feadah dari penyemakan gaji dimana ini akan menyebabkan KTM mengalami kerugian akibat peningkatan dalam pembayaran upah berbanding produktiviti pekerja. Penyemakan ini berasaskan cadangan yang dibuat oleh Kommisyen Suffian (1967) dan Jawatankuasa Kabinet (1977)²¹.

21. Laporan ini diperolehi dari;

- a) Laporan Suruhanjaya DiRaja bagi penyemakan gaji dan keadaan perkhidmatan dari perkhidmatan awam. Pengurus, Hakim Suffian, vol 1 Julai 1967.
- b) Laporan Jawatkuasa yang dipengerusikan oleh Kabinet untuk memeriksa Laporan Suruhanjaya Pendapatan DiRaja 1975, vol 1, 2 dan Pembaharuan & tempoh serta keadaan perkhidmatan awam. Pengurus Y.A.B Datuk Seri Dr. Mahathir Mohamed, Perdana Menteri Malaysia, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1977.

Tahap perlaksanaan penyemakan gaji masih lagi belum dikemaskinikan. Tunggakan yang diberikan kepada para pekerja bertujuan untuk meningkatkan motivasi dan ganjaran atas usaha kakitangan. Daripada Laporan Suffian yang dikemukakan meminta KTM membayar kira-kira RM5.5 juta dalam bentuk tunggakan.

2.8. Keuntungan Keretapi Penumpang Keretapi Tanah Melayu.

Jadual 2.5 menunjukkan ringkasan pengiraan untuk semua keretapi penumpang dalam perkhidmatan yang disusun pada 1990. Pengiraan dibuat oleh Canadian Pacific Consulting Services Limited dalam laporannya yang bertajuk 'pengangkutan umum/kajian keretapi untuk Semenanjung Malaysia', Vol III (Laporan Draf Akhir) dengan menggunakan sistem kos²².

Pengiraan keretapi penumpang yang menguntungkan adalah berdasarkan asas keretapi. Keadah ini menggunakan data hasil penumpang keretapi untuk tahun asas 1973 yang diambil dari statistik bulanan daripada Bahagian Komersial KTM. Canadian Pasifik Consulting Services Limited ini telah membuat penyesuaian terhadap angka-angka kerana terdapatnya ketidaksesuaian antara jumlah hasil untuk semua keretapi dan jumlah hasil penumpang yang dilaporkan oleh KTM. Mereka membuat pengubahsuaian angka hasil keretapi berdasarkan jenis keretapi. Sungguhpun begitu, Canadian Pacific Consulting Services Limited menyatakan bahagian komersial bagi

statistik KTM tidak mengambilkira hasil daripada lebihan pembayaran kadar tambang atau pembayaran mel dan bungkusan.

Pengiraan yang ditunjukkan dalam Jadual 2.5 mengambilkira setiap penyesuaian. Keadaan ini menyatakan KTM memungut sebanyak RM44,099,000 hasil penumpang dalam 1990. Manakala kos berubah jangka panjang (KBJPJ) adalah RM28,575,000. Baki RM15,524,000 boleh ditafsirkan sebagai pengagihan untuk kos tetap atau keuntungan KTM.

Sungguhpun begitu, hasil dalam 1990 untuk perkhidmatan pengangkutan penumpang keseluruhan KTM menunjukkan lebihan berbanding KBJPJ. Namun kita tidak boleh menyatakan bahawa semua keretapi penumpang berupaya untuk menampung lebihan dalam KBJPJ dalam perkhidmatan masing-masing. Sumbangan yang bermakna diperolehi oleh keretapi yang beroperasi dari landasan utama barat dipantai barat Semenanjung Malaysia dan keretapi yang beroperasi di cawangan Kedah. Sungguhpun begitu, tidak semua keretapi penumpang memberikan sumbangan. Contohnya dalam 1990, majoriti keretapi dilandasan barat utama memperlihatkan sumbangannya. Keretapi mel (#1 dan #2, #7 dan #8), contohnya, menyumbangkan melebihi 100 peratus daripada kos berubah. Dalam kes keretapi mel malam (#3 dan #4, #11 dan #12), sumbangannya adalah menghampiri 100 peratus dari kos berubah. Keretapi mel biasa malam (#5 dan #6, #9 dan #10) membuat sumbangan melebihi kos berubah bagi 49 peratus antara Kuala Lumpur dan Singapura dan lebih kurang 157 peratus antara Kuala Lumpur ke Butterworth.

JADUAL 2.5
KEUNTUNGAN KERETAPI PENUMPANG KERETAPI TANAH MELAYU, 1990

No Keretapi	Hasil (RM1000)	KBJPJ(RM1000)	Sumbangan (RM1000)	-Hasil/KBJPJ
Butterworth - Kuala Lumpur - Singapura				
1 - 2	5,466	2,278	3,188	2.40
3 - 4	5,280	2,691	2,589	1.96
5 - 6	4,661	2,181	3,007	2.56
7 - 8	567	389	178	1.46
9 - 10	5,854	3,097	2,757	1.89
11 - 12	1,749	2,032	(283)	2.17
14 - 15	1,420	1,661	(249)	0.85
18 - 19	1,421	1,662	(249)	0.85
26 - 27	1,420	1,661	(241)	0.85
28	22	95	(73)	0.23
29 - 30	136	191	(55)	0.71
35 - 36	233	191	42	1.22
99 - 100	4,338	1,842	2,496	2.36
1001 - 1002	16	36	(17)	0.44
1003 - 1004	113	176	(63)	0.64
1005 - 1006	-	5	(5)	0.00
Landasan Pantai Timur				
21 - 22	3,969	2,192	1,777	1.81
73 - 74	478	729	(242)	0.67
106	10	69	(59)	0.14
380 - 381	342	746	(404)	0.46
390 - 391	210	709	(499)	0.30
409 - 410	15	124	(109)	0.12
411 - 412	529	811	(282)	0.65
413 - 414	5	50	(45)	0.10
Butterworth - Padang Besar				
16 - 17	479	305	174	1.57
138 - 141	296	579	(283)	0.51
140 - 143	768	413	355	1.86
Perkhidmatan Antara Cawangan				
Tumpat - Rantau Panjang				
431 - 438	311	570	(259)	0.55
Pelabuhan Kelang - Kuala Lumpur				
255 - 256 - 257	31	153	(122)	0.20
261 - 280	115	807	(692)	0.14
Tapah - Tanjung Malim				
191 - 196	139	290	(151)	0.48
Kuala Lumpur - Pudu - Seremban				
301 - 318	20	353	(333)	0.06

Batu Caves - Kuala Lumpur				
240 - 245	14	162	(148)	0.99
Jumlah *	44,099	28,575	15,524	1.54

* Tidak meliputi penumpang istimewa

SUMBER : Canadian Pacific Consulting Services Limited, Pengangkutan Umum/ Kajian Keretapi di Semenanjung Malaysia, Vol III, (laporan Draf akhir), bertarikh 1973, him 60.

Nota : KBJPJ = Kos berubah-jangka panjang.

Perkhidmatan keretapi Rakyat (#18 dan #19) yang diperkenalkan dalam pertengahan 1976 memperlihatkan keuntungan. Sumbangannya dalam 1990 adalah 117 peratus daripada kos berubah. 'perancangan penganggaran sumbangan dalam' 1990 dianggarkan pada 156 peratus terhadap kos berubah'. Ianya mengangkut 17 peratus daripada jumlah pergerakan penumpang dari Butterworth ke Kuala Lumpur ke Singapura. Melainkan keretapi #1 Ekspress Rakyat yang telah berjaya membawa jumlah penumpang yang besar berbanding keretapi ekspress lain. Peningkatan dalam penggunaan Ekspress rakyat adalah berasaskan 'perbezaan kadar tambang'.

Dapat juga dibuktikan melalui Jadual 2.4 bagi keretapi yang diklasifikasikan sebagai Khas (siri #1000) atau keretapi (#29 dan #30) tidak menunjukkan hasil yang mencukupi untuk menampung KBJPJ dalam pembekalan perkhidmatan keretapi berbanding keretapi dari jenis #35 dan #36. Keretapi ini telah mencipta sumbangan yang kecil iaitu 21 peratus berbanding KBJPJ. Sebahagian dari keretapi ini, perkhidmatan penumpang yang dibekalkan oleh KTM dengan menggunakan keretapi (seumpama #26, #27 dan #28) tidak memperolehi cukup hasil untuk menampung kos berubah.

Keretapi yang beroperasi bagi perjalanan Kuala Lumpur ke Seremban iaitu keretapi #301 dan #318 menunjukkan kemerosotan. Dalam 1990, KTM memperolehi RM353,000 untuk KBJPJ dalam pembekalan perkhidmatan ini. Hasil yang diperolehi hanya sebanyak RM20,000. Sungguhpun begitu, dikurangkan hanya satu perjalanan dalam setiap arah sehari dalam 1990 supaya kerugian yang akan ditanggung semakin berkurangan.

Bagi keretapi yang beroperasi di antara Batu Caves dan Kuala Lumpur menunjukkan keadaan yang kurang baik. KBJPJ bagi pembekalan perkhidmatan ini meliputi RM162,000 dan hasil yang diperolehi oleh keretapi ini dalam tahun 1990 adalah RM14,000. KTM mengalami kerugian hampir RM148,000 dalam KBJPJ bagi pembekalan perkhidmatan ini.

KTM harus mengurangkan kerugiannya dalam 1990 jika ingin membekalkan perkhidmatan penumpang keretapi dimana LRVC bagi pembekalan perkhidmatan ini tidak melebihi daripada hasil yang akan diperolehi. Simpanan kos operasi bagi KTM untuk pembekalan perkhidmatan penumpang adalah berjumlah RM4,365,000. Bagi pembekalan perkhidmatan penumpang yang tidak menguntungkan ini, KTM telah mengalami kerugian yang besar iaitu RM23.79 sen bagi setiap penumpang yang diangkut melalui keretapi #409 dan #410 dalam 1990.

2.9 Kesimpulan.

Kajian ini cuba untuk mengasingkan tanggungjawab komersial dan sosial bagi KTM sebagai sebuah perusahaan awam. Kriteria petunjuk fizikal dan keuntungan komersial telah digunakan dalam bab berikutnya untuk menguji kecekapan operasi KTM. Percubaan juga dibuat dengan mengasingkan perkhidmatan yang mendatangkan keuntungan daripada perkhidmatan yang tidak menguntungkan. Beberapa faktor luaran yang menjadi batasan bagi keuntungan KTM juga dikenalpasti.

Had bagi sesbuah perusahaan awam beroperasi sebagai sebuah badan autonomi dan kebolehubahan operasi adalah penentu terhadap peranan pihak kerajaan. Sebahagian kawalan yang dikenakan oleh kerajaan terhadap perusahaan awam adalah untuk memastikan tanggungjawab/kewajipan dipenuhi oleh pihak perusahaan awam terhadap masyarakat. Sungguhpun begitu, setiap polisi perusahaan awam perlulah menepati keseluruhan objektif dan kepentingan matlamat kerajaan.

Dalam kes KTM, timbul pelbagai masalah dan ketidaktentuan untuk memperolehi sumber kewangan oleh pihak kerajaan dalam penyediaan kemudahan, kelengkapan dan membaiayai operasinya. Sumber kewangan ini penting untuk membantu mengurangkan kos seunit operasinya. Walau bagaimanapun, oleh sebab halangan undang-undang, KTM tidak mempunyai kuasa sepenuhnya dalam mengatasi masalah kelemahan birokrasi, kerugian dan ketidakcekapan operasi KTM dimasa-masa hadapan.

Nota:

1. M.A.Fawzi (1985), 'Sejarah Keretapi Tanah Melayu' United Selangor Sdn. Bhd (Jun 1985), hlm 30 - 100.
2. Tee Ping (1986), 'Keretapi Tanah Melayu', Petaling Jaya, Kompas Publishing 1986, hlm 2 - 10.
3. Rujuk kepada pejabat kolonial 273/120, no 209, memorandum dari Frederick Weld, Gabenor of the Straits Settlement to Earl of Derby Colonial Office, 26 hb Mei 1883 Quated in Thomas Raymond Leinbach, Transportation and Modernization in Malaya, Tesis untuk Doktor Falsafah, Universiti Pennsylvania, September 1971, hlm 36.
4. Stamstreet .J.A (1983), 'Keretapi Tanah Malaya : The Malayan Railways', Publishing [Lingfield] :Oakwood Press (1983), hlm 10 -13.
7. Rujukan kepada Buku Tarif KTM No 11 dan 12, Kuala Lumpur, Dicetak oleh Percetakan Negara, 1976.
8. Merujuk Kepada Buku No 11, KTM, Kuala Lumpur, dicetak dibahagian Percetakan Negara, 1950, KTM, Buku Tariff No 12, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1976.
9. Pelan Pembangunan Untuk Malaya (1956-60), Kuala Lumpur, Sekreteriat Ekonomi, September 1956.
10. Memorandum pentadbiran KTM. Memorandum ini dibentuk oleh pengurus am bagi pentadbiran KTM untuk makluman ahli-ahli Lembaga Keretapi dan Lembaga Port Swettenham, September 1958, Hlm 1.
11. Laporan Jawatankuasa dilantik bagi KTM, mengenai G.K.Rama Iyer, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1969, hlm 13.
12. Memorandum bagi pentadbiran KTM, Op.Cit Hlm 9.
13. Buku Tarif No 12, Op.cit, Rujukan dalam bahagian seksyen 4, Regulation No 4.27 hingga 4.31 dan seksyen 5 , butiran 51.05 - 5.08.
14. M.R.Bonavia, 'The Economic Of Transport', London, Nisbat And Co, Ltd, 1947, Hlm 94.
15. J.Johnson, ' The Economic Of Indian Rail Transport', Bombay, Allied Publishers Private Ltd, 1963, hlm 139.
16. W.Acworth, 'Elements of Railways Economic, 1933, hlm 122 Quated in K.R. Gupta, Issues In Private Enterprise, Edisi Kedua, New Delhi, S Chand & Co (Pvt) Ltd, hlm 134. hlm 201 - 208.

____ Laporan Tahunan KTMB 1 Ogos 1993, Selepas KTM diperbadankan, Terbitan Keretapi Tanah Melayu Berhad.

____ Laporan Tahunan KTM dari 1970 - 1991, Terbitan Keretapi Tanah Melayu.

____ Dr. Ismail Rejab, Pengarah Perkhidmatan Korporat KTMB, 13 September 1993.

17. Ordinan Keretapi Tanah Melayu (Ordinan Malayan Union No 8, 1948, Kuala Lumpur, Percetakan negara, 1955.

18. Laporan Daripada Pemilihan Jawatankuasa yang dipengerusikan oleh pengurus KTM, G.R.Rama Iyer, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1969, hlm 13.

19. Datuk Ishak Tadim, Fulfilling Of Increasing Role In The Transport Sector' kertas kerja yang dibentangkan pada Simposium Pengangkutan 1977 ; pengangkutan di Malaysia - What Do We Do Next?, dikendalikan oleh Transport Students Society School Of Business and Management, MIT di Shah Alam, 26-27 Julai 1977, hlm 9.

20. Kertas kerja projek keretapi, Malaysia. laporan yang disediakan oleh International bank of Reconstruction and development and Ineterntional Development Assiociation, 1971, hlm 5.

21. Laporan ini diperolehi dari;

a) Laporan Suruhanjaya DiRaja bagi penyemakan gaji dan keadaan perkhidmatan dari perkhidmatan awam. Pengerusi, Hakim Suffian, vol 1 Julai 1967.

b) Laporan Jawatkuasa yang dipengerusikan oleh Kabinet untuk memeriksa Laporan Suruhanjaya Pendapatan DiRaja 1975, vol 1, 2 dan Pembaharuan & tempoh serta keadaan perkhidmatan awam. Pemngerusi Y.A.B Datuk Seri Dr. Mahathir Mohamed, Perdana Menteri Malaysia, Kuala Lumpur, Percetakan Negara, 1977.

22. Canadian Pacific Consulting Services Limited, Pengangkutan Umum/ Kajian Keretapi di Semenanjung Malaysia, Vol III, (laporan Draf akhir), bertarikh 1973, hlm 60.