

BAB III
PRESTASI DAN PRODUKTIVITI
KERETAPI TANAH MELAYU (KTM) 1970 - 1992

3.1. Pengenalan.

Perusahaan awam biasanya diharapkan dapat memenuhi kriteria perkhidmatan komersial dan sosial kepada kebajikan masyarakat keseluruhannya. Keadaan ini adalah amat sukar untuk menilai kecekapan peruntukan bagi sebuah perusahaan awam. Masalah utama adalah berkenaan kriteria manakah yang harus dipilih. Bab ini akan menilai prestasi KTM sepanjang tempoh 1970-1992. Kaedah kriteria yang akan diuji bagi menilai prestasi KTM iaitu kriteria keuntungan komersial (Profitability Commercial Indicator) dan kriteria petunjuk fizikal (Physical Indicator).

3.2. Ukuran Prestasi.

Bahagian ini lebih menumpukan secara terperinci isu-isu umum yang disatukan berhubung dengan kriteria keuntungan komersial dan kriteria petunjuk fizikal dalam menilai prestasi perusahaan awam.

3.2.1. Kriteria Keuntungan Komersial.

Dengan menggunakan kriteria keuntungan komersial, prestasi perusahaan awam akan dapat diukur dalam bentuk keuntungan bolehguna bersih iaitu perbezaan antara jumlah hasil operasi dan perbelanjaan meliputi peruntukan susutnilai, pembayaran kadar bunga dan cukai.

Terdapat beberapa kelebihan dalam penggunaan kriteria keuntungan komersial. Pertamanya, prosedur perakaunan yang digunakan dalam keadaan ini biasanya diamalkan oleh pihak sektor swasta dan iaanya mudah difahami dan diinterpretasikan. Keduanya, maklumat penting bagi pengukuran keuntungan komersial adalah mudah disusun dan diolahkan. Ketiganya, pengguna kriteria keuntungan komersial adalah untuk memudahkan perbandingan antara syarikat milik kerajaan dan sektor swasta. Keempatnya, penggunaan kriteria keuntungan komersial adalah mudah untuk ditadbirkan. Contohnya, matlamat kewangan berdasarkan kos sebenar untuk modal atau tahap keuntungan sektor swasta boleh disesuaikan bersama sektor awam.

Masih terdapat banyak kekurangan dalam penggunaan kriteria keuntungan komersial dalam menilai prestasi perusahaan awam ini. Antaranya, keuntungan yang dimaksudkan boleh disifatkan sebagai lebihan yang perlu dibayar atas subsidi kerajaan, ketidakcekapan pasaran, elemen kuasa monopolistik dan kegagalan pihak pengurusan. Harga pasaran tidak semestinya bertindakbalas terhadap kos melepas sumber-sumber yang digunakan dalam menilai pulangan dalam

pengeluaran. Contohnya, upah dibayar pada kadar pasaran mungkin terlebih anggaran berbanding kos melepas buruh yang tidak berkemahiran dan berlebihan. Perusahaan awam haruslah memikirkan bagi mengatasi keadaan ekonomi luaran dan diseconomis yang tidak dapat digantikan melalui harga pasaran.

3.2.2. Kriteria Petunjuk Fizikal.

Petunjuk fizikal boleh digunakan sebagai unit penganggaran dalam menilai prestasi perusahaan awam. Berbanding dengan kriteria keuntungan komersial yang mana penilaiannya berasaskan pemaksimaan keuntungan manakala kriteria petunjuk fizikal pula penilaiannya berasaskan output fizikal bagi perusahaan awam.

Dalam kes kriteria petunjuk fizikal, terdapat banyak hadnya. Pertama, tidak ada pemusatan penganggaran tentang kepakaran bagi penentuan yang dapat diterima dalam pengukuran prestasi. Keduanya, penggunaan kriteria petunjuk fizikal membawa bentuk yang tidak dapat diterima dalam pengurusan pengeluaran dan rancangan pemodenan kerana ketidakupayaan untuk mengatasi bias terbentuk sediaada (built-in-bias). Contohnya, indeks prestasi dalam bentuk output fizikal boleh dilihat memerlukan tumpuan usaha pihak pengurusan terhadap pemaksimaan output dalam jangka pendek. Pengurusan boleh menumpukan keutamaan barang yang agak mudah dibuat, sangat diperlukan dan berkualiti tinggi berbanding dengan barang yang berkualiti rendah, memerlukan usaha kerja yang lebih tinggi dan tidak mencapai tahap yang dikehendaki. Ketiganya,

jika perusahaan awam bermatlamat melebihi daripada matlamat pengeluaran sebenar, lembaga penasihat boleh memberikan kuota yang tinggi untuk tahun perancangan berikutnya. Keadaan ini membawa kepada kuasa tawar-menawar atau perundingan antara Lembaga Penasihat dan pengurusan perusahaan awam jika pengeluarannya melebihi tahap kuota pengeluaran yang dirancangkan. Kerana ini, pengurusan perusahaan awam haruslah menggunakan semua aset tersembunyi, kekurangan organisasi dan prestasi pengeluaran yang tidak optima dalam mencapai matlamat yang diingini. Keempatnya, penggunaan petunjuk fizikal haruslah diubahsuaikan dengan pengenalan teknologi baru. Teknik teknologi baru perlulah diambil kira mengikut perkembangan ekonomi semasa. Jumlah pengeluaran boleh dipertingkatkan, kos operasi dapat dikurangkan dan keuntungan akan dapat dicapai dengan penggunaan teknik baru ini.

3.3. Prestasi KTM.

Dalam bahagian ini, kita perlu menggunakan kedua-dua kriteria keuntungan komersial dan fizikal untuk menguji prestasi KTM. Penggunaan kriteria keuntungan komersial adalah berguna untuk menentukan satu hipotesis iaitu adakah KTM membuat keuntungan atau memperolehi kerugian dan kriteria kedua menggunakan petunjuk fizikal adalah untuk menilai kecekapan operasi bagi KTM. Keadaan ini sangat berguna jika ujian terdahulu yang menggunakan kriteria keuntungan komersial¹, mendapati bahawa KTM tidak membuat keuntungan sepanjang tempoh kajian. Kajian kriteria petunjuk fizikal

mengikut suatu tempoh masa boleh membantu permudahkan perbandingan kecekapan operasi bagi KTM.

Dalam menggunakan data yang didapati bagi tujuan pengujian, Pihak KTM telah dua kali mengubah kaedah perakaunannya pada 1 Januari 1948 dan 1 Jun 1984, daripada sistem perakaunan berganda kepada sistem perakaunan komersial. Dengan perubahan dalam prosedur perakaunan ini sebahagian data-data harus disesuaikan oleh para pengkaji bagi memudahkan perbandingan.

Masalah lain adalah berhubungan dengan data operasi KTM. Pada tahun 1971, Laporan Tahunan KTM mula menumpukan pertimbangan akan kepentingan penggunaan data dalam agensi KTM. Data dalam Laporan Tahunan KTM membuktikan keadaan yang jelas terhadap penentuan kecekapan operasi KTM. Dari 1971, format laporan tahunan KTM telah diubahsuai. Banyak perangkaan yang diperolehi dalam laporan terdahulu diambil kira. Sungguhpun begitu, KTM masih lagi tidak menitikberatkan dalam penerbitan laporan tahunannya. Sebahagian data adalah penting untuk menguji tahap kecekapan operasi bagi KTM berdasarkan pelbagai dokumen yang tidak diterbitkan disebut sebagai 'statistik operasi' bagi pihak KTM. Dalam pengutipan data meliputi tempoh 20 tahun dari 1970 hingga 1990 ,pelbagai perkara dari dokumen yang telah direkodkan oleh KTM data-data ini perlulah diubah bilangannya pada suatu masa. Angka-angka ini dikemaskini oleh pihak pentadbir KTM samada bagi tujuan perbandingan.

Akhirnya, tidak semua data yang direkodkan dalam bentuk unit yang biasa untuk diukur. Data untuk 1970 dicatatkan dalam unit metrik yang mana data tahun yang lain mengikut unit standard. Bagi tujuan perbandingan, data ini perlulah ditukarkan ke unit standard mengikut faktor :

$$1 \text{ KM} = 0.62137 \text{ batu}$$

$$1 \text{ Ton} = 0.9842 \text{ tan Matrik}$$

3.4. Prestasi Kewangan KTM.

Jadual 3.1 menunjukkan ringkasan kenyataan pendapatan KTM dalam RMjuta untuk tahun 1974-1990. Dalam tempoh ini, berlaku perubahan dalam prosedur perakaunan dari sistem perakaunan berganda kepada sistem perakaunan komersial dengan mengambilkira perubahan dalam peruntukan susutan. Sumber untuk pendapatan yang diperolehi oleh KTM untuk tempoh 1974-1990 diklasifikasikan mengikut 10 katogeri;

- 1) Perkhidmatan penumpang
- 2) Perkhidmatan barang
- 3) bungkusan
- 4) Perkhidmatan pemungutan dan penyerahan
- 5) Sewa
- 6) Pendapatan pelaburan
- 7) Pelunasan geran kerajaan
- 8) Bayaran Pelabuhan
- 9) Perkhidmatan feri
- 10) Pelbagai

JADUAL 3.1
AKAUN PENDAPATAN BAGI KERETAPI TANAH MELAYU (1974 - 1990) DALAM RM JUTA

	1974	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
PENDAPATAN OPERASI																
Penumpang	20.13	19.68	18.18	18.89	19.40	19.35	18.24	18.23	17.30	20.05	21.08	24.21	28.07	33.33	34.47	39.92
Kerelapi penumpang lain	4.00	4.03	3.65	3.87	3.56	3.54	3.40	3.17	3.13	3.06	2.79	3.00	3.16	3.59	3.41	4.21
Barangan	36.59	34.43	30.66	32.90	37.39	36.42	37.48	36.90	38.43	37.27	34.64	37.69	39.40	40.72	35.49	44.92
Pelbagai	1.26	1.87	2.26	1.79	1.34	1.84	1.80	1.51	1.39	1.79	2.58	6.09	2.61	2.96	2.65	4.34
Pemunggulan & penyerahan	1.06	1.17	1.11	1.00	1.18	1.46	1.32	1.32	1.34	1.19	1.10	1.08	1.18	1.09	0.89	1.36
Perkhidmatan feri	0.34	0.55	0.26	0.29	0.27	0.25	0.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sewa	1.79	2.02	2.12	2.18	2.33	2.55	2.63	2.16	2.77	2.98	3.87	4.99	4.09	4.15	4.68	5.87
Pembayaran pelabuhan	0.03	0.02	0.02	0.02	0.03	0.03	0.05	0.04	0.02	0.02	0.06	0.06	-	-	-	-
Pendapatan pelaburan	0.43	1.28	1.37	1.45	1.82	1.44	1.07	0.92	0.97	0.87	0.61	0.48	0.87	1.08	1.56	1.80
Pelupusan geran kerajaan	0.29	0.23	0.21	0.27	0.34	0.21	0.30	0.27	0.19	0.35	0.31	0.48	0.66	0.77	0.58	0.52
Jumlah hasil operasi	65.92	65.28	59.83	62.46	68.64	67.14	66.45	65.12	65.25	69.08	68.87	78.35	80.04	87.69	84.68	102.7
PERBELANJAAN OPERASI																
Upah	36.10	36.05	36.23	39.62	43.47	44.51	46.22	46.03	50.65	49.07	50.53	51.52	52.41	58.26	58.87	65.78
Bahanapi	5.29	4.69	3.77	3.99	3.95	3.73	4.14	4.29	4.22	4.18	3.96	3.36	2.85	5.43	5.30	6.86
Pembayaran umum dan material lain	11.02	14.04	12.14	12.69	12.91	15.35	13.77	14.03	16.22	15.75	20.51	19.27	19.87	20.38	21.29	21.19
Pembaharuan dan susutan	7.35	7.88	7.54	7.99	7.95	8.42	8.65	9.00	8.34	8.32	9.32	8.86	10.76	11.07	11.08	11.97
Jumlah perbelanjaan operasi	59.76	62.66	59.68	64.27	68.18	71.05	74.36	73.09	77.24	77.79	79.56	84.45	83.95	94.63	95.63	105.8
Pendapatan operasi bersih (kekurangan)	6.16	2.62	0.15	-1.81	0.46	-3.91	-7.91	-7.97	-11.99	-8.71	-10.69	-6.10	-3.90	-6.94	-10.95	-3.06
Bayaran kadar bunga	1.34	1.42	1.02	1.99	2.30	0.37	0.31	0.32	0.33	0.49	0.46	0.95	1.20	2.56	3.71	5.83
Lebihan bersih (kekurangan)	4.82	1.20	-1.47	-3.80	-4.28	-8.22	-8.29	-12.32	-9.20	-11.15	-7.05	-5.10	-9.5	-14.66	-14.66	-8.81
Lebihan bersih (Defisit) seperti yang ditunjukkan dalam akaun KTM	2.41	-0.2	-1.43	-4.04	-2.83	-6.87	-8.81	-9.26	-10.03	-12.83	-14.56	-10.78	-4.8	-9.5	-13.34	-8.87

SUMBER : Data diperolehi dari Keretapi Tanah Melayu dari tahun 1974 - 1990

Nota : i) Data bagi 1986 telah dikemaskinikan.
ii) Upah meliputi upah, gaji,elaun,-pence dan pengagihan tabung kebajikan.

Sepanjang tempoh kajian, perkhidmatan penumpang dan barang merupakn sumber terbesar bagi pendapatan KTM. Kedua-duanya menyumbangkan sebesar 83.61 peratus daripada jumlah hasil untuk tempoh antara 1974 - 1990. Dalam tahun 1974, kedua-dua sumber ini mencatatkan 86.64 peratus daripada jumlah hasil tetapi dalam 1990 hanya mencatatkan sebesar 82.38 peratus. Hasil dari dua sumber ini telah menurun sebesar 3.66 peratus daripada jumlah hasil antara 1974-1990. Pengukuran dalam bentuk kewangan, hasil dari perkhidmatan pengangkutan penumpang dan barang mencatatkan RM56.72 juta dalam 1974 dan RM84.64 juta dalam 1990.

Dengan menggunakan tahun 1974 sebagai tahun asas, Pendapatan dari pengangkutan barang meningkat sebanyak 22.76 peratus dalam 1990 dan pada tempoh yang sama pendapatan dari pengangkutan penumpang telah meningkat sebanyak 98.31 peratus. Dalam 1974, pendapatan daripada perkhidmatan pengangkutan barang dan penumpang adalah 31.54 peratus dan 55.5 peratus daripada jumlah hasil yang diperolehi tetapi pada 1990 pengangkutan penumpang mencatatkan kadar 38.60 peratus manakala perkhidmatan barang mencatatkan 43.72 peratus sahaja.

Jumlah hasil operasi bagi KTM telah meningkat dari RM65.92 juta dalam tahun 1974 kepada RM102.74 juta dalam 1990. Dengan menggunakan 1974 sebagai tahun asas, indeks dalam 1990 adalah 155.86. Sungguhpun begitu, hasil operasi dalam 1990 meningkat sebanyak 55.86 peratus melebihi tahun 1974. Jumlah perbelanjaan bagi KTM dalam 1990 menunjukkan

peningkatan sebesar 77.04 peratus berbanding tahun 1974. Maka peratus perubahan jumlah hasil terhadap perubahan jumlah perbelanjaan adalah sebesar 72.42 peratus sepanjang tahun 1974 - 1990.

Sepanjang tempoh kajian, hanya pada tahun 1974, 1975, 1976 sahaja menunjukkan bahawa jumlah hasil operasi melebihi perbelanjaan operasi meliputi katogeri perbelanjaan peruntukan susutan dan bayaran kadar bunga. Dari Jadual 3.1 menunjukkan KTM mencapai kerugian terkumpul yang semakin meningkat. Jumlah kerugian terkumpul selepas menolak keuntungan pada 1974 adalah kira-kira RM115.74 juta. Bukti jadual 3.1 menunjukkan KTM memperolehi kerugian yang tertinggi pada 1984. Dalam tahun tersebut, kerugiannya berjumlah RM14.56 juta. Pengurangan angka untuk tahun 1976 menunjukkan KTM biasanya mencapai kerugian terkumpul berjumlah RM24.01 juta adalah bertentangan dengan yang dilaporkan oleh pihak akhbar bahawa KTM mencapai keuntungan.

Peningkatan dalam jumlah perbelanjaan KTM adalah disebabkan peningkatan dalam bayaran upah. Perbelanjaan untuk upah dalam 1974 adalah RM36.10 juta. Dalam tahun 1990, ianya RM65.78 Juta. Bagi menggunakan 1974 sebagai tahun asas, bayaran upah telah meningkat sebanyak 82.21 peratus. Peningkatan pembayaran upah bagi para pekerja KTM secara puratanya pada kadar 45.13 peratus dari jumlah perbelanjaan untuk tempoh kajian ini.

Perbelanjaan bahanapi meliputi 5.70 peratus daripada perbelanjaan untuk KTM bagi tempoh kajian. Dalam tahun 1974, KTM membelanjakan RM5.29 juta untuk bahanapi. Jumlah ini

telah meningkat kepada RM6.86 juta dalam tahun 1990. Dengan menggunakan tahun 1974 sebagai tahun asas, perbelanjaan untuk bahanapi telah meningkat sebanyak 29.67 peratus.

Jadual 3.1 juga menunjukkan pengurangan yang dilakukan oleh KTM dalam peruntukan susutan untuk aset tetap. Dalam 1974, pengurangan perbelanjaan ini berjumlah RM7.35 juta walau bagaimanapun jumlah ini meningkat kepada RM11.97 juta dalam 1990. Pengurangan jumlah perbelanjaan secara puratanya adalah sebanyak 12 peratus daripada perbelanjaan oleh KTM bagi tempoh tersebut.

Pembayaran kadar bunga mencatatkan 1.88 peratus dari jumlah perbelanjaan KTM. Selain daripada itu, bentuk lain perbelanjaan KTM diklasifikasikan dalam kenyataan pendapatan 'material lain dan pembayaran umum'. Kedua-dua perbelanjaan perkara ini meningkat dari RM11.02 juta dalam 1974 kepada RM21.19 juta dalam 1979.

Dalam analisis ini, kita boleh menyatakan jika prestasi KTM dilihat melalui perbezaan antara jumlah hasil operasi dan jumlah perbelanjaan nampaknya mencatatkan kekurangan. Berpandukan kaedah biasa bagi menilai keuntungan komersial bagi perusahaan swasta, KTM mencatatkan kerugian terkumpul sebanyak RM115.74 juta yang tidak mudah diatasi disebabkan kecairan pemilikan ekuiti modal hanya meningkat sebanyak 41.79 peratus sahaja.

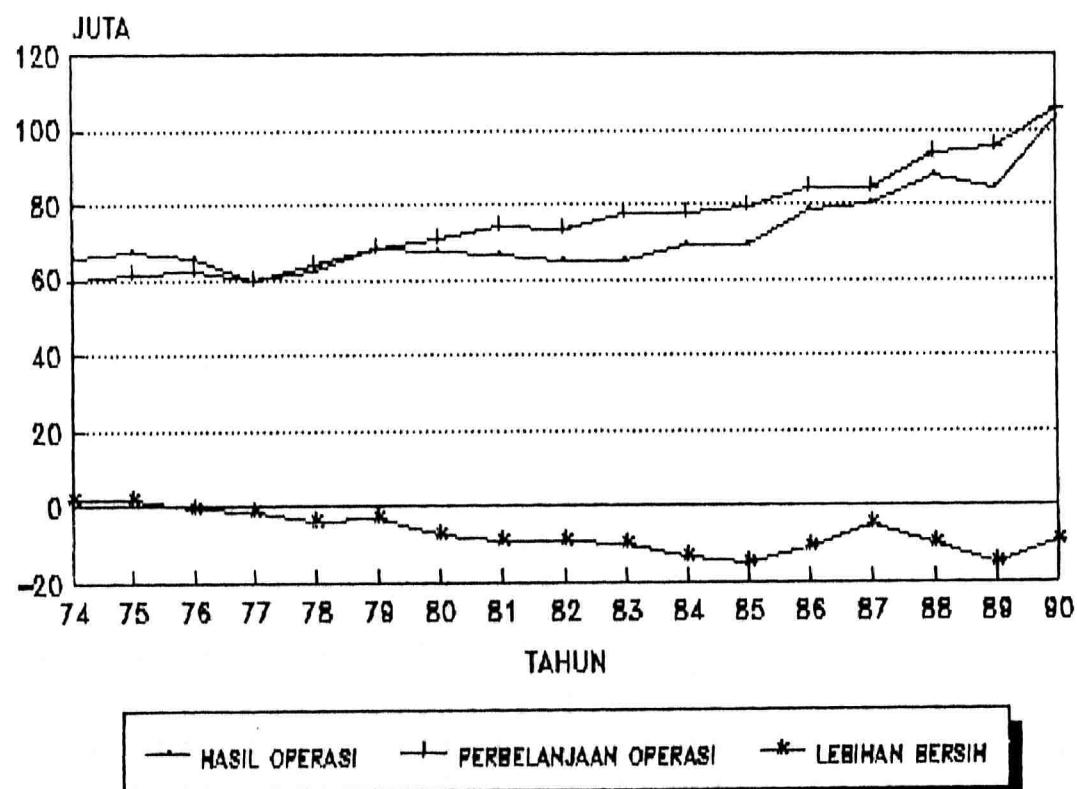
Dalam menilai prestasi KTM dengan menggunakan kriteria keuntungan komersial, kita tidak mengambilkira kewajipan sosial oleh KTM kepada masyarakat. Kewajipan sosial adalah

diabaikan dalam kajian ini yang mana ianya lebih menumpukan akan masalah kecekapan peruntukan sumber-sumber KTM. KTM seharusnya menunaikan ketentuan kewajipan sosial yang ideal jika kewajipan sosial ini dikenalpasti dan pembayaran balik sepenuhnya perlulah dilakukan oleh pihak kerajaan. Pembayaran balik boleh diambilkira dalam bentuk subsidi bersilang oleh pihak kerajaan. Lain-lain alternatif, KTM perlulah bertanggungjawab dalam penerimaan bantuan (subsidi bersilang) oleh pihak kerajaan dalam memenuhi tujuan kewajipan sosial kepada para masyarakat. Contohnya, KTM boleh diberi konsesi oleh pihak kerajaan untuk membuat peruntukan susutan/pembaharuan terhadap aset atau alternatif kerajaan dalam mengecualikan KTM terhadap bayaran kadar bunga pinjaman yang sedia ada untuk digunakan bagi tujuan program pembangunannya.

Konsesi yang diberikan ini boleh membantu mengubahsuaikan prestasi kewangan KTM. Sungguhpun begitu, pengecualian bayaran kadar bunga tidak melibatkan kepentingan KTM dalam jangka panjang. Penyediaan pembayaran ini diharapkan akan dapat menyembunyikan masalah yang dihadapi oleh pihak KTM. Polisi ini boleh digunakan bagi mengatasi masalah kewangan KTM yang semakin teruk dalam jangkapendek.

Rajah 3.1 menunjukkan keadaan lebihan bersih (defisit) seperti yang ditunjukkan dalam akaun KTM yang semakin buruk.

RAJAH 3.1
AKAUN PENDAPATAN KTM (1970-1990)



SUMBER : LAPORAN TAHUNAN KTM (1970-1990)

3.5.Petunjuk Fizikal.

Dalam bahagian terdahulu, kriteria keuntungan komersial telah menampakkan kelemahannya. Dalam menilai operasi KTM perlulah bukan sahaja menitikberatkan perkara yang tidak menguntungkan tetapi kerugian masyarakat terhadap perkhidmatan ini adalah dalam tambahan perkhidmatan komersial.

Kriteria ini digunakan sebagai petunjuk dalam kajian kerana ianya bersetujuan dengan objektif kajian bagi penentuan kecekapan dan masalah kekurangan data. Penyelidikan bagi data yang telah diperolehi dengan menggunakan kriteria petunjuk fizikal² telah diasingkan kepada 2 katogeri. Pertamanya petunjuk langsung dan keduanya petunjuk tidak langsung dalam menilai prestasi KTM.

3.5.1.Petunjuk langsung.

Dalam penggunaan petunjuk langsung, pengkaji cuba mengaitkan perhubungan output-input bagi KTM. Contohnya, berapa banyak unit output dapat dihasilkan bagi setiap unit yang digunakan. Output KTM boleh dinilaikan dalam bentuk petunjuk fizikal seperti kilometer keretapi dan unit trafik (kombinasi menunjukan kilometer penumpang dan kilometer ton). Kriteria ini seharusnya memerlukan pemeriksaan keperluan input untuk mengeluarkan output. Input yang paling penting ialah input buruh. Dalam kes ini, KTM sebagai sebuah industri

berintensifkan buruh, pembayaran upah mencatatkan purata 59.7 peratus dalam jumlah perbelanjaan untuk tempoh 1974 - 1992. Kita juga boleh mengaitkan perhubungan antara pelaburan dan buruh dalam KTM untuk kepastian samada sebarang pengurangan dan pelaburan membawa peningkatan/pengurangan dalam keperluan permintaan untuk buruh. Lanjutan daripada itu, perhubungan antara buruh dan kilometer jarak landasan haruslah disediakan. Input lain yang penting dalam KTM ialah bahanapi dan lokomotif. Sungguhpun begitu, bahanapi yang digunakan oleh KTM merangkumi 5.7 peratus daripada jumlah perbelanjaan KTM sepanjang tempoh kajian.

JADUAL 3.2
PRODUKTIVITI KERETAPI BURUH 1970-1992
(BIL INDEK 1970 = 100)

PRODUKTIVITI	1970	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Jumlah pekerja	13,082	12,267	12,176	12,004	11,832	10,832	11,365	10,838	11,044	10,674	10,331	10,567
Bil Indeks	100	94	93	92	91	83	87	83	84	82	79	81
OUTPUT PER PEKERJA												
Unit trafik	13,082	12,267	12,176	12,004	11,950	10,832	11,365	10,832	11,014	10,674	10,331	10,567
Bil Indeks	100	125	127	135	138	160	159	160	159	171	186	187
Kilometer keretapi	407	430	479	528	524	561	558	556	546	510	503	466
Bil Indeks	100	106	118	130	129	138	137	139	134	125	127	124
Kilometer jarak	0.079	0.084	0.085	0.086	0.087	0.096	0.091	0.096	0.094	0.097	0.100	0.098
Bil Indeks	100	106	108	109	110	122	155	122	119	132	127	156
Hasil (juta)	69.04	65.12	65.25	69.08	68.87	78.35	80.04	87.69	84.68	102.73	129.5	149.7
Bil Indeks	100	94	95	100	98	113	116	127	123	149	188	216
Bayaran lebih Masa (RM Juta)	-	4.10	6.2	-	-	-	-	-	5.84	5.23	6.36	7.22

SUMBER : Pengiraan dan pengubahsuai dari statistik operasi Bahagian Trafik, Pentadbiran Kereta api Tanah Melayu, Pelbagai tahun (tidak diterbitkan).

NOTA:

Maklumat untuk pekerja dari tempoh 1970 - 1992 diperolehi dari Laporan Tahunan KTM dan 'Statistik Pengangkutan' KTM.

Bayaran lebih masa dari tempoh diperolehi dari pembangunan pengangkutan di Malaysia Yang dianggarkan oleh Ketua Jabatan Bahagian Perakaunan.

Dari Jadual 3.2, menunjukkan keadah petunjuk fizikal langsung bagi produktiviti pekerja KTM sepanjang tempoh 1970-1992. Gambaran jadual tersebut telah menunjukkan berlaku penurunan bilangan kakitangan KTM sebanyak 19.22 peratus iaitu dari 13,082 orang pada 1970 kepada 10,567 orang dalam 1992. Sungguhpun begitu, penemuan ini menunjukkan trend yang semakin menurun, dimana kakitangan KTM masih lagi besar yang merupakan kakitangan kerajaan yang sukar untuk dialokasikan ke jabatan lain.

Bagi mengukur produktiviti output per pekerja yang diukur dalam unit trafik, mendapat i peringkatan sebanyak 87.00 peratus. Jadual ini juga menunjukkan peningkatan dalam output per pekerja kilometer keretapi sebanyak 14.80 peratus iaitu dari 407 juta kilometer pada 1970 kepada 466 juta kilometer pada 1992. Ini menunjukkan KTM telah menggunakan sepenuh keupayaan kakitangan untuk meningkatkan pendapatan operasinya. Kadar kilometer keretapi yang paling tinggi dicapai pada tahun 1986 iaitu 561 juta kilometer. Manakala dalam pengukuran produktiviti buruh terhadap kilometer laluan menunjukkan perubahan yang tetap iaitu hanya sebanyak 19 peratus iaitu dari 0.098 pada 1992 berbanding 0.079 pada 1970. Hasil yang diperolehi daripada produktiviti menunjukkan peningkatan yang besar dalam hasil KTM iaitu dari RM69.04juta pada 1970 berbanding RM149.7 juta pada 1992 iaitu, peningkatan sebesar 116.83 peratus.

Namun begitu, masih wujud persoalan adakah peningkatan dalam produktiviti buruh bermakna peningkatan dalam hasil yang diperolehi oleh para pekerja?. Nampaknya, keuntungan

dari hasil pada 1992 melebihi 50 peratus berbanding 1970. Sesungguhnya, keuntungan yang tinggi terhadap hasil produktiviti menunjukkan penerimaan pendapatan para pekerja masih lagi statik. Ini disebabkan oleh penambahan dalam pelbagai trafik untuk beberapa tahun dan perubahan 'harga' keretapi pada 1989 telah menunjukkan peningkatan kilometer per ton dan pada masa yang sama berlaku penurunan dalam kilometer penumpang. Sebenarnya, peningkatan dalam kilometer ton telah menyebabkan penurunan dalam kadar per ton kilometer barang berbanding jumlah hasil pada 1989-1992. Sepanjang tempoh itu, membuktikan peningkatan dalam bilangan penumpang telah memaksa kadar tambang pengangutan penumpang meningkat. Ini menyebabkan keuntungan hasil pengangutan penumpang telah diimbalbalas oleh peningkatan dalam kos pengeluaran.

JADUAL 3.1
PRODUKTIVITI PENGANGKUTAN PENUMPANG 1972-1992
(BIL INDEK 1970 = 100)

PRODUKTIVITI	1970	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Bil koc	349	356	372	372	368	343	331	328	323	322	314	312
OUTPUT PER KOC												
Kilometer (juta)	644.6	1,615.2	1,498.7	1,512.3	1,408.7	1,368.5	1,424.6	1,518.1	1,701.2	1,839.9	1,849.9	2,016
Penumpang												
Bil Indeks	100	251	232	235	219	212	221	235	264	285	289	313
Dilangan												
Penumpang (juta)	5.174	7.117	6.633	6.641	6.356	6.735	6.571	7.284	8.553	8.019	8.023	8.07
Bil Indeks	100	138	128	128	123	130	127	140	165	154	157	156
Purata jarak jauh perjalanan												
(Kilometer)	121	148	117	178	185	202	202	202	211	195	185	174
Bil Indeks	100	122	146	147	153	167	167	167	174	161	153	144

SUMBER : Statistik Operasi KTM, 'Statistik Pengangkutan'

NOTA : Stok Koc Penumpang Meliputi PV'S (keretapi diesel) dan PC'S (keretapi lain).

Jadual 3.3, menunjukkan koc penumpang telah meningkat pada 1970 iaitu 349 buah menjadi 368 pada 1985 dan kemudiannya telah menurun kepada hanya 312 pada 1992. Bahagian koc penumpang telah menurun sebanyak 10.6 peratus. Keupayaan koc penumpang sepanjang tempoh 1970-1992 yang diukur dalam bentuk kilometer penumpang per koc telah menunjukkan peningkatan sebanyak 213.0 peratus iaitu dari 644,681,819 kilometer pada 1970 berbanding 2,016,671,135 kilometer pada 1992.

Sungguhpun begitu, output per koc produktiviti keretapi penumpang yang diukur dalam bilangan penumpang telah menunjukkan meningkat sebanyak 55.79 peratus iaitu dari 5,174,854 orang pada 1970 kepada 8,070,101 orang pada 1992. Namun begitu, peningkatan produktiviti pengangkutan penumpang adalah disebabkan oleh peningkatan purata jarak jauh perjalanan yang meningkat begitu besar iaitu 43.80 peratus. Purata jarak perjalanan jauh telah dicatatkan pada 1990 iaitu 211 ribu kilometer. Ini membuktikan bahawa KTM menunjukkan kenaikan per penumpang jarak jauh bergantung kepada keselesaan, kelajuan koc dan perkhidmatan yang disediakan.

Walau bagaimanapun, pada 1992, KTM telah menggunakan sejumlah 283 koc berbeza dengan jumlah sebenar koc iaitu 312 koc yang digunakan. Ini menunjukkan KTM menghadapi lebih kapasiti dalam penggunaan koc pengangkutan penumpang untuk beberapa tahun kebelakangan ini.

Sungguhpun begitu berlaku pertentangan jangkaan, produktiviti untuk buruh diukur dalam bentuk kilometer

/keretapi, unit trafik, kilometer/landasan dan jarak perjalanan/kilometer menampakkan peningkatan. Peningkatan dalam produktiviti perlulah mengambil kira hubungan kos buruh mengikut tempoh tersebut dan hasil yang diperolehi oleh KTM untuk memperlengkapkan perkhidmatannya. Di dapati perbelanjaan pembayaran untuk upah bagi pekerja telah meningkat sebanyak 82.22 peratus sejak 1970. Keadaan ini dapat dilihat meskipun wujud pengurangan dalam jumlah pekerja sebanyak 19.27 peratus sepanjang tempoh yang sama. Pada masa itu, hasil yang diperolehi oleh KTM meningkat sebanyak 55.86 peratus sejak 1970.

Petunjuk langsung yang terakhir adalah penilaian berhubung dengan kedudukan kereta penumpang (koc untuk perkhidmatan penumpang). Output kereta penumpang boleh diukur dalam bentuk koc kenderaan perkhidmatan atau kilometer/penumpang. Jadual 3.3 menunjukkan produktiviti setiap keretapi penumpang dalam tahun 1982 dan 1985 adalah tinggi berbanding output pada 1970. Sungguhpun begitu, dari 1983 hingga 1987 produktiviti output per koc kilometer penumpang keretapi menunjukkan kemerosotan akibat berlaku penurunan dalam bilangan penumpang keretapi. Dalam tahun 1992 sebagai contoh, setiap penumpang keretapi yang diukur dalam bentuk kilometer kenderaan koc adalah meningkat sebanyak 38.96 peratus berbanding output bagi 1970.

Bila output penumpang keretapi ini dinilai dalam hubungan kilometer/penumpang, Jadual 3.3 membuktikan produktiviti bagi setiap penumpang keretapi telah meningkat

sehingga tahun 1989 dan kemudiannya kadar ini menampakkan situasi berkurangan. Selepas tahun 1986 dan seterusnya, produktiviti yang diukur dalam bentuk kilometer/penumpang adalah tinggi berbanding output dalam 1970. Dalam 1992, produktiviti yang dinilai melalui penumpang/kilometer adalah 43.80 peratus lebih tinggi berbanding 1970.

Jadual 3.4, menunjukkan keupayaan gerabak barang KTM. Stok gerabak dalam setiap tahun meningkat sebanyak 23.32 peratus iaitu dari 3,993 buah pada 1992 berbanding hanya 3,238 buah pada 1970. Perubahan dalam stok gerabak tidak memberikan gambaran perubahan yang nyata peningkatan dalam bilangan gerabak yang dibeli sepanjang 1970-1992. Sebahagian besar kewangan diperuntukkan untuk membaikpulih dan mengemas-kini garabak yang telah lewat-usia keupayaannya berbanding tambahan bersih untuk stok gerabak.

JADUAL 3.4
PRODUKTIVITI GERABAK BARANGAN
(BIL INDEK 1970 = 100)

PRODUKTIVITI	1970	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Bil Gerabak	3,238	3,762	3,788	3,883	3,768	3,777	3,756	3,730	3,363	3,867	4,136	3,993
Jumlah kilometer gerabak ('000)	88,035	93,747	96,197	100,750	104,109	109,316	109,530	101,563	106,491	98,254	91,304	75,821
Bil Indeks	100	106	109	114	118	124	124	124	115	104	104	86
Kilometer												
Gerabak penuh ('000)	65,574	62,529	62,923	63,029	66,402	66,858	66,442	61,837	62,435	58,772	54,709	45,298
Bil Indeks	100	103	104	104	110	110	110	102	103	97	90	75
Gerabak hadapan												
Penuh	212,818	199,452	168,160	166,818	168,636	161,637	165,856	147,096	146,971	141,487	134,266	120,554
Bil Indeks	100	94	79	78	79	76	78	69	69	66	66	57
OUTPUT PER GERABAK												
Kilometer												
Gerabak	27,480	24,919	25,395	25,953	27,953	27,630	28,948	29,161	27,229	31,675	25,408	18,986
Kilometer												
Gerabak penuh	18,707	16,621	16,611	16,236	17,623	17,701	17,632	16,578	18,571	15,198	13,203	11,327
Kilometer ton	133,399	155,504	155,504	169,423	178,243	197,059	195,687	180,622	213,816	172,046	145,508	149,762
Purata ton	1,099	1,054	894	951	961	976	967	892	1,102	883	786	862
Purata jarak												
Perjalanan	121	148	177	178	185	202	202	202	211	195	185	174
OUTPUT PER GERABAK												
Bil Indeks												
Kilometer												
Gerabak	100	92	93	95	102	106	107	100	117	93	81	70
Kilometer												
Gerabak penuh	100	89	89	87	94	95	95	89	99	81	71	61
Kilometer ton	100	117	117	127	134	148	147	135	160	129	109	112
Purata ton	100	96	81	87	89	88	81	92	80	72	73	78
Purata jarak												
Perjalanan	100	122	146	147	153	167	167	167	174	161	153	144

SUMBER : Laporan Tahunan KTM, Statistik Operasi dan Statistik Pengangkutan KTM.

KTM memerlukan strategi pelaburan yang besar samada untuk membiayai perubahan aset tetap (koc dan gerabak) bagi mengekalkan keupayaan kapasiti perkhidmatannya. Ini dapat dibuktikan dimana jumlah kilometer gerabak telah menurun

dengan mendadak sebanyak 13.87 peratus sepanjang 1970-1992. Manakala kilometer gerabak penuh muatan menunjukkan penurunan sebanyak 30.92 peratus dan gerabak hadapan penuh muatan juga menunjukkan penurunan yang sangat mendadak iaitu sebanyak 43.35 peratus sepanjang tempoh 1970-1992.

Output per gerabak yang diukur dalam kilometer gerabak menunjukkan penurunan sebanyak 30.91 peratus manakala kilometer gerabak penuh juga menunjukkan penurunan sebanyak 39.45 peratus sepanjang tempoh 1970-1992. Keadaan ini berbeza dengan output per gerabak yang dikira mengikut kilometer ton telah menunjukkan peningkatan sebanyak 12.27 peratus iaitu dari 133,399 kilometer menjadi 149,762 kilometer pada 1992.

Purata muatan gerabak keretapi juga menampakkan penurunan iaitu sebanyak 1,099 tan pada 1970 berbanding 862 tan pada 1992. Penurunan ini adalah sebesar 21.56 peratus. Manakala purata jauh angkutan perjalanan menampakkan peningkatan sebesar 43.8 peratus.

Peningkatan dalam jarak muatan purata perjalanan barang ini adalah dipengaruhi oleh saiz muatan gerabak, kelajuan gerabak, jenis barang yang diangkut dan jarak jauh perjalanan. Ini membuktikan KTM berupaya dalam mempertingkatkan keupayaan kapasiti aset tetapnya. Manakala itu KTM perlulah mengubah pengurusan pentadbiran bahagian operasi agar KTM dapat bersaing dengan sistem pangangkutan jalanraya bagi pengangkutan barang bagi jarak dekat.

Jadual 3.4 juga menunjukkan KTM telah mengalami lebihan kapasiti gerabak dalam 1992 dimana KTM hanya menggunakan

sejumlah 3,136 gerabak. Jumlah besar gerabak pada tahun yang sam adalah 3,999 pada 1992. Ini menunjukkan KTM menggunakan sebanyak 80.99 peratus sahaja keupayaan gerabak untuk mencapai peningkatan dalam jarak muatan yang diangkut walaupun terdapat peningkatan sebanyak 43.80 peratus jarak perjalanan muatan.

3.5.2. Petunjuk Tidak Langsung.

Kita harus menumpukan perhatian terhadap petunjuk tidak langsung bagi mengukur prestasi KTM. Dalam kajian ini, petunjuk tidak langsung adalah penentu untuk kejadian atau apa yang dijangkakan akan berlaku berhubungan langsung dengan output yang dihasilkan oleh KTM. Penentu tidak langsung boleh diuji dalam kategori berikut;

- 1) peratus pembaik pulih lokomotif
- 2) Kadar pengasingan engin
- 3) Bilangan kelewatan keretapi
- 4) Ukuran keretapi barang
- 5) Kelajuan keretapi

Kecekapan merujuk kepada sebahagian kecil jumlah lokomotif yang mungkin akan dibaik pulih samada untuk diperbaiki atau dalam proses pembikinan. Jadual 3.5 menunjukkan bilangan lokomotif KTM yang kian meningkat dari 186 buah pada 1970 kepada 229 buah pada 1986 dan menurun menjadi 154 pada 1992. Ini menunjukkan penurunan sebanyak

17.20 peratus. Jadual yang sama juga memperlihatkan peratusan pembaik pulih lokomotif (meliputi pengasingan engin) dalam 1970 hingga 1990. Dalam 1970, peratusan lokomotif yang dibaik pulih dalam kadar 84.80 peratus. Sejak itu, peratus lokomotif yang tidak dalam keadaan pembaik pulih adalah kian meningkat. Dalam 1992, purata hanya 73.19 peratus lokomotif adalah dalam keadaan baik pulih.

JADUAL 1.5
PETUNJUK FIZIKAL KTM 1970-1992
(BIL INDEK 1970 = 100)

	1970	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Bil Lokomotif	186	207	220	220	220	214	209	208	222	229	157	154
Peratus pembaik pulih lokomotif	84.80	86.17	85.05	82.10	82.39	84.48	85.40	75.65	87.79	82.83	71.19	73.19
Peratusan Kegagalan engin	94.71	59.55	44.05	44.51	42.85	33.99	59.12	43.92	38.72	41.85	44.84	40.78
Peratusan Ketepatan waktu keretapi barang												
Perantaraan	37.88	26.35	21.42	32.49	26.00	27.27	31.01	21.90	20.04	21.02	17.56	25.14
Akhir	44.19	45.94	38.58	46.05	46.05	40.63	46.40	48.40	47.52	51.30	34.44	51.44
Semua barang	49.92	36.55	37.03	29.04	29.04	33.64	39.99	37.56	36.75	43.16	28.15	45.00
Peratus ketepatan waktu keretapi penumpang												
Penumpang mel	32.56	25.36	27.35	37.72	27.19	26.32	24.54	39.46	20.57	19.93	24.01	22.41
Penumpang lain	71.14	65.34	59.01	67.58	59.11	64.05	52.35	57.06	49.22	53.32	59.47	53.49
Campuran	69.98	55.20	50.67	36.2	72.3	77.8	72.02	58.7	52.91	69.48	59.89	74.74
Semua keretapi	92.67	93.11	83.88	99.02	87.15	91.43	79.64	85.80	64.60	66.09	77.21	70.58

SUMBER : Pengiraan dan pengubahsuaian dari statistik operasi bahagian Trafik, Pentadbiran Kereta api Tanah Melayu, Pelbagai tahun (tidak diterbitkan).

Jadual 3.5 menunjukkan perhubungan antara kilometer/engin dan kegagalan engin. Kadar engin . kilometer per kegagalan engin¹ dalam tahun 1970 adalah dijangkakan sebesar 36,324. Kecuali 1971 dan 1972 kadar ini adalah 39,705 dan 39,566 engin per kilometer per kegagalan engin diperolehi. Prestasi lokomotif sepanjang tempoh kajian adalah tidak memuaskan. Kadar kegagalan engin dalam perhubungan kilometer per engin dalam 1972 adalah 14,813 kilometer per kegagalan engin. Keadaan ini menunjukkan hanya 40.78 peratus daripada kilometer per kegagalan engin dalam 1970.

Jadual 3.5 menunjukkan ketepatan waktu keretapi penumpang. Indeks ini menunjukkan 3 katogeri keretapi penumpang iaitu keretapi pengangkutan mel, keretapi penumpang lain dan keretapi campuran yang diperuntukan sejak 1970. Jika ketiga-tiga jenis keretapi penumpang disatukan akan merangkumi 50.61 peratus atau antara satu berbanding dua keretapi penumpang sepanjang tempoh kajian menunjukkan lewat jadual ketibaannya. Dalam 1989, di dapati 64.60 peratus keretapi penumpang tiba pada waktu yang dijadualkan. Kelewatan waktu ketibaan keretapi ini menunjukkan keadaan yang kian merosot. Dalam tahun 1992, peratusan keretapi penumpang yang tiba mengikut ketepatan jadual hanya 70.54 peratus berbanding 92.67 peratus keretapi penumpang yang tiba tidak mengikut jadual ketibaan pada tahun yang sama.

1 - Kegagalan engin menunjukkan tempoh kemampuan jarak perjalanan perkilometer dan tempoh pembaikpulihan lokomotif disamping peruntukan susutan dibuat mengikut keadaan garis lurus berasaskan jangka usia perekonomi lokomotif. Kadar untuk kereta rel ini adalah antara 2.2 - 4 peratus setiap tahun.

Jadual 3.5 menunjukkan ketepatan waktu keretapi barang. Keretapi barang diklasifikasikan kepada 2 katogeri iaitu keretapi barang perantaraan dan barang akhir. Jadual ketibaan keretapi barang nampaknya kian berkurangan sejak 1970. Dalam 1970, sebanyak 49.92 peratus keretapi barang tiba pada waktunya kecuali untuk 1983 bila prestasi keretapi barang tiba pada waktu yang dijadualkan lebih baik berbanding 1970. Prestasi keretapi barang perantaraan telah mengalami perubahan pada tahun 1970 iaitu hanya 25.14 peratus keretapi barang perantaraan diuruskan mengikut jadual perjalanan.

Potensi keretapi barang akhir berbanding dengan keretapi barang perantaraan menumpukan keadaan yang lebih baik. Dalam 1992, 51.44 peratus keretapi barang perantaraan tiba mengikut jadual tetapi dalam 1970 hanya 44.19 peratus diuruskan tiba pada jadual.

Ketepatan waktu bagi 2 katogeri keretapi barang bagi kedua-duanya ditunjukkan dalam 1970 iaitu 49.92 peratus bagi semua keretapi tetapi kadar ini berkurangan kepada 45.00 peratus. Pada 1992, purata untuk tempoh kajian mendapati 9.86 peratus pada anggaran satu berbanding tiga keretapi barang akan tiba mengikut ketepatan jadual.

Dalam lain perkataan, keretapi barang KTM adalah terpesong tetapi ianya memerlukan penyambung yang lebih panjang daripada keretapi barang yang kosong. Penyambung kepada keretapi barang ini menyebabkan KTM tidak

menghadapi masalah pengurusan seperti memerlukan gerabak khas untuk mengangkut barang seperti petroleum, kayu bergeraji, kayu balak, simen dan sebagainya. Sumber penawaran bagi pengangutan barang pihak KTM, seharusnya memperlengkapkan sepenuhnya perkhidmatan dan kualiti perkhidmatan kepada para pengguna dari masa ke semasa.

JADUAL 3.6
KELAJUAN KERETAPI 1970-1992
(BIL INDEK 1970 = 100)

	1970	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
KERETAPI BARANGAN											
Masa Keretapi	176,664	271,646	246,909	271,710	286,532	264,434	244,920	219,661	203,509	168,854	209,78
Kilometer											
Jarak per											
Barangan	2,162,13	3,301,91	3,459,08	3,309,32	3,453,13	3,451,93	3,291,89	2,957,46	2,793,30	2,584,24	2,634,31
Kelajuan	14.46	12.74	13.40	12.71	12.84	12.82	13.44	13.46	13.37	13.59	12.56
Peratusan	87.21	81.36	76.84	80.82	76.66	77.44	77.32	81.06	81.18	82.81	75.75
KERETAPI PENUMPANG											
Masa keretapi	107,474	135,256	139,229	125,540	127,619	130,625	129,225	110,811	105,740	115,709	134,51
Kilometer											
Jarak Per											
Penumpang	2,233,43	2,948,23	2,621,66	2,730,97	2,738,40	2,404,34	2,631,35	2,631,32	2,658,25	2,154,57	2,960,
Kelajuan	20.78	21.29	21.18	20.88	21.05	20.19	21.19	22.51	22.72	22.74	22.
Peratus	100.24	102.95	102.42	100.97	101.79	102.47	108.85	108.25	109.86	109.96	106.

SUMBER : Pengiraan dan pengubahsuaian dari statistik operasi bahagian Trafik, Pentadbiran Kereta api Tanah Melayu, Pelbagai tahun (tidak diterbitkan).

Jadual 3.6 menunjukkan kelajuan keretapi penumpang. Dalam tahun 1970, purata kelajuan keretapi penumpang adalah 20.68 kilometer per jam keretapi manakala dalam 1990 kelajuannya meningkat menjadi 22.05 kilometer per jam keretapi. Namun begitu, masa kilometer dan jarak kilometer keretapi penumpang telah menunjukkan peningkatan sebanyak

25.16 peratus dan 32.57 peratus masing-masing. Sungguhpun begitu, perbezaan kilometer jarak berbanding masa kilometer menunjukkan peningkatan sebanyak 0.6 peratus. Cadangan seharuslah KTM menambahkan kelajuan keretapi penumpang bagi KTM menjadi lebih pantas kepada tahap 40.00 kilometer per jam keretapi.

Bagi kelajuan keretapi barang, jadual 3.6 menunjukkan kelajuan barang menjadi semakin perlahan. Dalam tahun 1970, keretapi barang bergerak pada 16.58 kilometer per jam keretapi manakala dalam 1992 ianya menjadi 12.56 kilometer per jam keretapi. Manakala, dalam masa kilometer keretapi barang dan kilometer jarak perjalanan telah menunjukkan peningkatan sebanyak 18.75 peratus dan 21.84 peratus masing-masing. Namun begitu perbezaan jarak kilometer berbanding masa kilometer menunjukan kemerosotan sebanyak 13.14 peratus. Indeks ini menunjukkan kelajuan keretapi barang telah menurun setiap tahun berbanding tahun 1970 sebagai tahun asas.

3.6.Kesimpulan.

Daripada analisis di atas, menunjukkan selepas tahun 1976, KTM tidak memperolehi sebarang keuntungan sejak ianya mula beroperasi. Kerugian terkumpul iaitu kira-kira RM115.7 juta adalah meliputi pembayaran elaun pekerja, peruntukan susutan dan bayaran kadar bunga yang merupakan perbelanjaan utama Keretapi Tanah Melayu. Keadaan ini didapati meningkat

pada kadar yang cepat dalam jumlah perbelanjaan berbanding jumlah hasil KTM sepanjang tempoh kajian. Hasil dari perbelanjaan KTM dalam tahun 1990 adalah RM102.7 juta dan RM65.92 juta berbanding angka pada 1974. Bagi pelbagai komponen perbelanjaan seperti pembayaran upah telah meningkatkan peratusan yang agak tinggi sejak 1974. Komponen ini meningkat sebanyak 88.22 peratus.

Sepanjang tahun penganalisaan, produktiviti buruh diukur dalam hubungan kilometer keretapi, unit trafik, kilometer landasan dan kilometer jarak perjalanan telah meningkat. Tetapi kesan penuh kemajuan dalam produktiviti buruh tidak meningkatkan prestasi kewangan KTM kerana pembayaran upah kakitangan KTM meningkat sebanyak 88.22 peratus pada masa yang sama. Keadaan ini menyebabkan KTM tidak dapat mengawal peningkatan dalam upah yang agak besar lalu mengharapkan bantuan subsidi atau pinjaman dari pihak kerajaan bagi mengatasi masalah kekurangan sumbar.

Sungguhpun begitu, prestasi aset modal KTM tidak menunjukkan peningkatan. Hanya produktiviti lokomotif dalam 1975 di ukur dalam kilometer keretapi telah meningkat sebanyak 31.04 peratus sejak 1970 dan produktiviti kegagalan engin pada masa yang sama hanyalah sebanyak 16.09 peratus sahaja. Produktiviti lokomotif boleh dipertingkatkan jika peratus pembaik pulih lokomotif dapat dikurangkan. Pihak KTM perlulah mengekalkan lokomotif yang sediada dan membeli lokomotif yang berkuasa tinggi bagi menampung permintaan yang kian meningkat.

Adalah diharapkan, semoga dengan penswastaan KTM akan dapat mempertingkatkan operasi terutama pengangkutan penumpang dan barang selari dengan peningkatan perkhidmatan ini. Segala kerugian sebesar RM115.74 juta tidak membayangkan KTM tidak cekap dalam penggunaan sumber-sumber. Ini disebabkan matlamat KTM untuk memenuhi keperluan sosial dan bukan sebuah industri yang berorientasikan keuntungan.

Nota :

1. Merujuk, 'Pembangunan Pengangkutan Di Malaysia', Laporan yang Dilakukan oleh Robert R Nathan Associates Inc In Corporation Bersama Frederick K Harris, Inc dan Coverdale & Colpitts, Vol 3, Annex (1969), him 88.

2. Rujukan ini diperolehi dari:

a) Harold Berger, 'The Transportation Industries', 1889-1946, A Study Of Output, Employment And Productivity, New York, National Bureau Of Economic Research, Inc 1951.

b) J. Johnson, 'The Economics Of Indian Rail Transport', New York, Allied Publishers Private Ltd, 1963.

c) K.K. Saxene, 'Indian Railways, Problem and Prospects', Bombay Vora And Co Publishers Private Ltd, 1962.

d) James C. Johnson, 'Railroad Transport And Public Policy', Winconsin, The George Banta Co Inc, 1959.

3. International Bank For Reconstruction And Development, International Development Association, 'Appraisal Of a Railway Project, Malaysia', November 1971.

4. Keretapi Tanah Melayu, 'Laporan Tahunan', 1970-1992.

5. _____, 'Penyata Bandingan Hasil Dan Perbelanjaan Bagi 1970-1990', (tidak diterbitkan).

6. _____, 'Perbelanjaan', 1970-1992, (tidak diterbitkan).

7. _____, 'Rancangan Malaysia Ke Enam (1990-1995)', Jabatan Percetakan Negara, Malaysia.