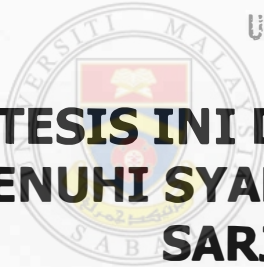


**FAKTOR PENENTU PILIHAN MOD
PENGANGKUTAN KE TEMPAT KERJA DI KOTA
KINABALU, SABAH**

MOHD FAHMY BIN ABDULLAH

PERPUSTAKAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH



**TESIS INI DIKEMUKAKAN UNTUK
MEMENUHI SYARAT MEMPEROLEHI IJAZAH
SARJANA EKONOMI**

**SEKOLAH PERNIAGAAN DAN EKONOMI
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
2008**

BORANG PENGESAHAN STATUS TESIS

**JUDUL : FAKTOR PENENTU PILIHAN MOD PENGANGKUTAN KE TEMPAT
KERJA DI KOTA KINABALU, SABAH**

**IJAZAH: SARJANA EKONOMI (EKONOMI PERANCANGAN DAN
PEMBANGUNAN)**

SESI PENGAJIAN : 2004 – 2008

Saya, MOHD FAHMY BIN ABDULLAH mengaku membenarkan tesis Sarjana ini disimpan di Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dengan syarat-syarat kegunaan seperti berikut;

1. Tesis adalah hakmilik Universiti Malaysia Sabah
2. Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dibenarkan membuat salinan untuk rujukan pengajian sahaja
3. Perpustakaan dibenarkan membuat salinan tesis ini sebagai bahan pertukaran antara Institusi Pengajian Tinggi

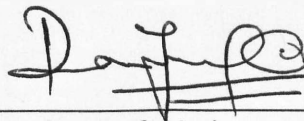
Disahkan oleh



(Penulis: MOHD FAHMY BIN ABDULLAH)

ANITA BINTI ARSAD
PUSTAKAWAN KANAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

(TANDATANGAN PUSTAKAWAN)



(Penyelia: Prof. Madya Dr. Remali Yusoff)

Tarikh: 30hb Julai 2008

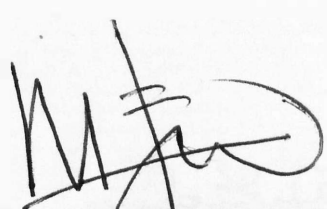
Tarikh: 22/8/2008

CATATAN: ® Tesis dimaksudkan sebagai tesis Ijazah Doktor Falsafah dan Sarjana secara penyelidikan atau disertasi bagi pengajian secara kerja kursus dan penyelidikan, atau laporan projek Sarjana Muda (LPSM)

PENGAKUAN

Karya ini adalah hasil kerja saya sendiri kecuali nukilan, ringkasan dan rujukan yang tiap-tiap satunya telah saya jelaskan sumbernya.

30 JULAI 2008



MOHD FAHMY BIN ABDULLAH
PS04-002-099



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGESAHAN

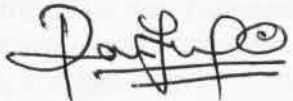
TAJUK: **FAKTOR PENENTU PILIHAN MOD PENGANGKUTAN KE
TEMPAT KERJA DI KOTA KINABALU, SABAH**

IJAZAH: **SARJANA EKONOMI (EKONOMI PERANCANGAN DAN
PEMBANGUNAN)**

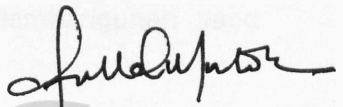
TARIKH VIVA: **18 JULAI 2008**

DISAHKAN OLEH

1. PROF. MADYA DR. REMALI YUSOFF
(Penyelia Utama)


(Tandatangan)

2. EN. DULLAH MULOK
(Penyelia Bersama)


(Tandatangan)



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGHARGAAN

Syukur alhamdulillah ke hadrat Ilahi kerana dengan limpah dan kurnia-Nya, saya dapat menyempurnakan tesis ini.

Saya ingin mengambil kesempatan untuk merakamkan jutaan terima kasih kepada penyelia utama saya iaitu Prof. Madya Dr. Remali Yusoff kerana telah membimbing saya sehingga saya dapat menyiapkan tesis ini.

Sekalung penghargaan terima kasih juga kepada penyelia kedua saya En. Dullah Hj. Mulok kerana memberikan sokongan dan panduan selama ini. Jasa baik beliau akan dikenang buat selama-lamanya.

Jutaan terima kasih juga diucapkan kepada Dekan Sekolah Perniagaan dan Ekonomi Universiti Malaysia Sabah, Prof. Madya Dr. Hj. Kasim Hj. Mansur kerana sentiasa memberikan kata-kata semangat dan memudahkan proses saya ketika menyiapkan tesis ini.

Di samping itu juga, ribuan terima kasih diucapkan kepada Puan Siti Hajar Samsu yang merupakan Ketua Program Ekonomi Perancangan dan Pembangunan yang banyak memberikan nasihat dan sokongan.

Tidak dilupakan juga kepada Penolong Pendaftar Sekolah Perniagaan dan Ekonomi En. Samasuddin Hj. Yusop kerana sentiasa memberikan bantuan dan tunjuk ajar selama ini.

Saya juga ingin merakamkan jutaan terima kasih kepada ayahanda dan bonda yang tercinta iaitu En. Abdullah Hasim dan Puan Karyanah Hj. Subari di atas segala pengorbanan yang telah dicurahkan untuk membantu saya dalam menyiapkan tesis ini. Tanpa pengorbanan dan sokongan mereka, tidaklah saya dapat menyiapkan penulisan tesis ini.

Akhir sekali, sekalung budi diucapkan kepada yang sahabat-sahabat seperjuangan saya, sekian terima kasih.

Mohd Fahmy Abdullah
PS04-002-099
30 Julai 2008

ABSTRAK

FAKTOR PENENTU PILIHAN MOD PENGANGKUTAN KE TEMPAT KERJA DI KOTA KINABALU, SABAH

Kajian ini menunjukkan pembuktian terhadap faktor penentu pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. Objektif kajian ini adalah: a) Mengenalpasti faktor penentu pilihan mod pengangkutan sama ada pengangkutan awam dan persendirian ke tempat kerja di Kota Kinabalu; b) Mengetahui isu yang dibangkitkan oleh pekerja mengenai sistem pengangkutan yang digunakan di Kota Kinabalu, Sabah. Kajian ini berpandukan kepada pengumpulan data daripada pelbagai kumpulan pekerja di kawasan Kota Kinabalu sama ada menggunakan pengangkutan awam ataupun pengangkutan persendirian. Jumlah responden yang terlibat adalah seramai 260 orang pekerja. Data kajian tersebut telah di analisis menggunakan *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS). Keputusan yang diperolehi berdasarkan kepada logistik regresi (*binary dependent variable*) menunjukkan "kadar tambang" merupakan faktor pilihan bagi pengangkutan awam. Manakala "ketepatan masa" pula merupakan faktor pilihan bagi pengangkutan persendirian. Manakala keputusan menunjukkan faktor "tujuan (kepelbagaian fungsi)", "jarak" dan "gaji (pendapatan)" merupakan faktor yang signifikan terhadap kedua-dua pengangkutan iaitu pengangkutan awam dan pengangkutan persendirian di bandar raya Kota Kinabalu, Sabah.



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

ABSTRACT

The paper reports empirical evidence on the workers selection factors in using transportation system in Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. The objectives of the paper are: a) to determine factors in choosing transportation system; b) to highlights important issues related to use of transportation by the workers in Kota Kinabalu, Sabah. The study was based on data collected from various groups of workers in Kota Kinabalu area who have used either public or private transportation. The sample respondents consisted of a total of 260 workers. The data was analyzed using Statistical Package for the Social Sciences (SPSS). The results from the logistic regression (binary dependent variable) shown that "fare rate" is the selection factor for using public transport. On the other, 'on-time' is the selection factor for using private transport. In general, the results indicate that "personal purpose", "traveling distance" and "personal income" are the key significant common factors for using both public and private transportation in Kota Kinabalu, Sabah.



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI KANDUNGAN

	Halaman
TAJUK	i
PENGAKUAN	ii
PENGESAHAN	iii
PENGHARGAAN	iv
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
SENARAI KANDUNGAN	vii
SENARAI JADUAL	xii
SENARAI RAJAH	xiv
SENARAI GAMBAR	xv
SENARAI SINGKATAN	xvii
SENARAI LAMPIRAN	xix
BAB 1: PENGENALAN	1
1.1 Pendahuluan	1
1.2 Kenyataan Permasalahan	1
1.3 Objektif Kajian	2
1.4 Hipotesis Kajian	2
1.5 Metodologi Kajian	3
1.6 Kepentingan Kajian	4
1.7 Skop Kajian	4
1.8 Organisasi Kajian	5
BAB 2: SISTEM PENGANGKUTAN DI BEBERAPA BUAH NEGARA LAIN	8
2.1 Pengenalan	8
2.2 Definisi Sistem Pengangkutan	8
2.3 Sistem Pengangkutan Di Beberapa Buah Bandar Negara Lain	9
2.3.1 Negara Singapura	9
a. Masalah Dan Cabaran Sistem Pengangkutan Di Singapura	12
b. Strategi Sistem Pengangkutan Di Singapura	13
i. Mengintegrasikan Penggunaan Tanah, Bandar Dan Perancangan Pengangkutan	13
ii. Pembangunan Rangkaian Jalan Raya Yang Komprehensif dan Memaksimumkan Kapasiti Dengan Menggunakan Kaedah Pengurusan Trafik Terbaik	14

iii.	Menyediakan Sistem Pengangkutan Awam Yang Berkualiti	15
iv.	Menggunakan Kaedah Pengurusan Permintaan	17
c.	Kesimpulan	18
2.3.2	Negara Jepun	18
a.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Negara Jepun	19
i.	Mengintegrasikan Pembangunan Kemudahan Pengangkutan Dengan Pembangunan Kawasan Penduduk Pinggir Bandar	20
ii.	Menukarkan Fungsi Tanah Di Pusat Bandar Dan Pembangunan Kemudahan Pengangkutan Meningkatkan Keberkesanan Sistem Pengangkutan Awam	24
iii.	Menaik Taraf Rangkaian Jalan Raya Dengan Sistematik	26
iv.	Pembaikan Di Dalam Fungsi Rangkaian Pengangkutan	27
b.	Kesimpulan	27
2.3.3	Negara-negara Eropah	30
a.	Great Britain, London	30
i.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Great Britain	30
ii.	Kesimpulan	33
b.	Amsterdam	34
i.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Amsterdam	35
ii.	Kesimpulan	39
c.	Bologna, Itali	40
i.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Bologna	40
ii.	Kesan Perlaksanaan Strategi Sistem Pengangkutan Di Bologna	42
iii.	Kesimpulan	43
d.	Freiburg, Jerman	44
i.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Freiburg	45
ii.	Kesimpulan	49
e.	Seoul, Korea Selatan	52
i.	Masalah Dan Cabaran Sistem Pengangkutan di Seoul, Korea Selatan	52
ii.	Strategi Sistem Pengangkutan Di Seoul, Korea Selatan	53
iii.	Kesimpulan	57
BAB 3:	SISTEM PENGANGKUTAN DI MALAYSIA DAN BANDAR RAYA KOTA KINABALU	60
3.1	Pendahuluan	60
3.2	Sistem Pengangkutan Di Malaysia	60
3.2.1	Sejarah Dan Perkembangan Sistem Pengangkutan Di Malaysia	60
3.2.2	Masalah Dan Cabaran Sistem Pengangkutan Di Malaysia	68
3.2.3	Strategi Sistem Pengangkutan Di Malaysia	72
a.	Cadangan dan Polisi Umum	72
b.	Teknologi	73
i.	Kawasan Liputan ITIS	74
ii.	Sistem Sokongan ITIS	74

iii.	Pusat Pengurusan Penangkutan (TMC) dan Pusat Kawalan Trafik	75
c.	Pengangkutan Awam	87
d.	Pengangkutan Persendirian	88
e.	Kemudahan Jalan Raya	89
f.	Aspek Lain	90
3.2.4	Kesimpulan	90
3.3	Sistem Pengangkutan Di Bandar Raya Kota Kinabalu, Sabah	104
3.3.1	Sejarah Dan Perkembangan Sistem Pengangkutan Di Bandar Raya Kota Kinabalu	104
a.	Jalan Kereta Api	104
b.	Jalan Raya	106
c.	Jalan Udara	107
3.3.2	Kesan Perkembangan Sistem Pengangkutan Di Bandar Raya Kota Kinabalu	108
3.3.3	Kesimpulan	109
BAB 4:	MODEL PILIHAN MOD PENGANGKUTAN KE TEMPAT KERJA	118
4.1	Pendahuluan	118
4.2	Tinjauan Kajian Lepas	118
4.3	Metodologi Kajian	121
4.3.1	Penganggaran Model	121
4.3.2	Pembangunan Borang Kaji Selidik	122
4.3.3	Kaedah Persampelan	125
4.3.4	Asas Pembentukan Model Pilihan Mod Pengangkutan Ke Tempat Kerja	125
4.3.5	Teori Permintaan Pengguna	126
a.	Harga Barang Itu Sendiri	126
b.	Harga Barang-barang Lain (Pengganti dan Penggenap)	127
c.	Pendapatan Pengguna	128
d.	Citarasa	128
e.	Ramalan	128
f.	Saiz Dan Struktur Penduduk	129
g.	Dasar Kerajaan	129
h.	Kadar Bunga	129
4.3.6	Teori Penawaran	130
a.	Harga Barang Itu Sendiri	130
b.	Harga Barang Lain	131
c.	Kos Pengeluaran	131
d.	Tingkat Teknologi	132
e.	Jumlah Pengeluar	132
f.	Polisi Kerajaan	132
g.	Ramalan Harga	133
4.3.7	Teori Keanjaan Permintaan	133
a.	Keanjaan Permintaan Harga	134
i.	Faktor-faktor Penentu Keanjaan Permintaan Harga	134
b.	Keanjaan Permintaan Silang	136
c.	Keanjaan Permintaan Pendapatan	136
4.3.8	Pembentukan Model Pilihan Mod Pengangkutan Ke Tempat Kerja	138

a.	Definisi Pembolehkan Berdasarkan Model Pilihan Mod Pengangkutan Ke Tempat Kerja	140
i.	Pendapatan Pekerja	140
ii.	Ketepatan Masa	141
iii.	Jarak	141
iv.	Keselamatan	142
v.	Tingkat Teknologi (Keselesaian)	142
vi.	Kos	143
vii.	Mudah Digunakan	143
viii.	Kepelbagaian Fungsi	144
ix.	Masa Menunggu	145
4.4	Kesimpulan	145
BAB 5:	KEPUTUSAN KAJIAN DAN ULASAN HIPOTESIS	146
5.1	Pendahuluan	146
5.2	Profil Responden	146
5.3	Perhitungan Keputusan	150
5.3.1	Bahagian <i>Logistic Regression</i>	150
5.3.2	Bahagian <i>Block 0: Beginning Block</i>	151
5.3.3	Bahagian <i>Block 1: Method = Enter</i>	152
5.3.4	Analisis Hipotesis	156
a.	Hipotesis Pertama	156
b.	Hipotesis Kedua	157
c.	Hipotesis Ketiga	158
5.3.5	Pandangan Pekerja Terhadap Sistem Pengangkutan Di Bandar Raya Kota Kinabalu	158
a.	Pengangkutan Persendirian	159
b.	Pengangkutan Awam	159
5.4	Kesimpulan	160
BAB 6:	KESIMPULAN DAN CADANGAN	161
6.1	Pendahuluan	161
6.2	Ringkasan Kajian	161
6.2.1	Kesimpulan Keputusan Model Pilihan Mod pengangkutan Ke Tempat Kerja	161
6.2.2	Gaji (Pendapatan)	162
6.2.3	Kadar Tambang (Pengangkutan Awam) – Kos	163
6.2.4	Ketepatan Masa (Pengangkutan Persendirian)	163
6.2.5	Jarak	164
6.2.6	Tujuan (Kepelbagaian Fungsi)	164
6.3	Hasil Keputusan Hipotesis	164
6.4	Cadangan Kajian	165
6.4.1	Memperbaiki Faktor Keselesaian (Tingkat Teknologi) Terhadap Pengangkutan Awam	165
6.4.2	Mempertingkatkan Faktor Keselamatan	166
6.4.3	Menjadikan Pengangkutan Awam Sebagai Pengangkutan Yang Mudah Digunakan	168
6.4.4	Meningkatkan Ketepatan Masa Pengangkutan Awam	168
6.5	Saranan-saranan Kajian Selanjutnya	169
6.6	Kesimpulan	170

RUJUKAN	171
LAMPIRAN	176



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI JADUAL

	Halaman
Jadual 2.1 Statistik Pengangkutan dan Infrastruktur Tanah 1960-1999	11
Jadual 2.2 Penyesuaian Sistem Pengangkutan dan Skala Pembangunan	23
Jadual 2.3 Aktiviti Penduduk Di Kawasan Bersejarah 'Binnenstad'	35
Jadual 2.4 Penyertaan <i>Bus System Reform Citizen Committee</i> (BSRCC)	54
Jadual 3.1 Bilangan Kenderaan Bermotor di Malaysia (1987-2002)	64
Jadual 3.2 Bilangan Pemandu Di Malaysia (1987-2002)	65
Jadual 3.3 Pendaftaran Baru Kenderaan Bermotor Mengikut Jenis (1990-2004)	66
Jadual 3.4 Statistik Trafik Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB), 1990-2004	67
Jadual 3.5 Tanggungjawab Pengangkutan Bandar, Kerajaan Persekutuan Dan Negeri	71
Jadual 3.6 Pengangkutan Awam Di Kawasan Bandar Raya Kota Kinabalu	110
Jadual 4.1 Definisi Pembolehubah Model Pilihan Mod Pengangkutan Ke Tempat Kerja	140
Jadual 5.1 Demografi Responden Kajian	149
Jadual 5.2 <i>Case Processing Summary</i> dan <i>Dependent Variable Encoding Case</i>	150
Jadual 5.3 <i>Classification Table</i> dan <i>Variable in the Equation</i>	151
Jadual 5.4 <i>Omnibus Tests of Model Coefficients, Model Summary, Classification</i> dan <i>Variable in the Equation</i>	152
Jadual 6.1 Hubungan Pembolehubah Faktor Penentu Pilihan Mod Pengangkutan Awam Ke Tempat Kerja	161
Jadual 6.2 Hubungan Pembolehubah Faktor Penentu Pilihan Mod Pengangkutan Persendirian Ke Tempat Kerja	162



SENARAI RAJAH

		Halaman
Rajah 1.1	Carta Alir Organisasi Kajian	7
Rajah 3.1	Laluan Pengangkutan Awam Termasuk Bas Ekspress, Kereta Sewa Laluan Terhad, Kereta Sewa Seluruh Sabah, Bas Mini Dan Bas Berhenti-henti	111
Rajah 3.2	Kod Warna Laluan Pengangkutan Awam Di Bandar Raya Kota Kinabalu	112
Rajah 3.3	Jumlah Trafik Ketika Waktu Puncak (pagi)	113
Rajah 3.4	Jumlah Trafik Ketika Waktu Puncak (petang)	114
Rajah 4.1	Model Konsep Mengenai Kualiti Perkhidmatan Yang Digunakan	139



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Sistem Pengangkutan Yang Digunakan Di Negara Jepun	29
Gambar 2.2 Kemudahan Pengangkutan Awam Berasaskan Laluan Kereta Api Di Eropah	50
Gambar 2.3 Perubahan Plaza Dewan Bandar Raya Seoul (sebelum dan selepas)	58
Gambar 2.4 Pembangunan Semula Cheong Gye Cheon (sebelum dan selepas)	59
Gambar 3.1 Kawasan Yang Menghubungkan Tempat Letak Kenderaan Dengan Pengangkutan Awam	77
Gambar 3.2 <i>Closed Circuit Television (CCTV) Systems</i>	79
Gambar 3.3 <i>Automatic Incident Detection (AID) System</i>	80
Gambar 3.4 <i>Automatic Vehicle Location System (AVLS)</i>	81
Gambar 3.5 <i>Variable Message Signs (VMS)</i>	82
Gambar 3.6 Pusat Talian	83
Gambar 3.7 Laman Web	84
Gambar 3.8 Pusat Pengurusan Trafik (TMC)	85
Gambar 3.9 Pusat Kawalan Trafik (TCC)	86
Gambar 3.10 Kemudahan Penjalan Kaki Yang Digabungkan Ke Laluan Tren	91
Gambar 3.11 Laluan Pejalan Kaki Yang Mhubungkan ke Stesen STAR LRT	92
Gambar 3.12 Pengangkutan Awam Berasaskan Tren (STAR LRT)	93
Gambar 3.13 Pengangkutan Awam Berasaskan Tren (LRT PUTRA)	94
Gambar 3.14 Pengangkutan Awam Berasaskan Tren (KTM Komuter)	95
Gambar 3.15 Pengangkutan Awam Berasaskan Tren (KL Monorel)	96
Gambar 3.16 Pengangkutan Awam Berasaskan Tren (KLIA Express) Kota Kinabalu	97

Gambar 3.17	Pengangkutan Bas	98
Gambar 3.18	Laluan Khas Kenderaan Bas di Bandar Raya Kuala Lumpur	99
Gambar 3.19	Laluan Pejalan Kaki di Hubungkan Dengan Pasar Raya Dan Perhentian Pengangkutan Awam	103
Gambar 3.20	Sistem Pengangkutan Kereta Api di Sabah (Laluan)	115
Gambar 3.21	Sistem Pengangkutan Kereta Api di Sabah (Pemandangan)	116
Gambar 3.22	Rangkaian Jalan Raya Sekitar Bandar Raya Kota Kinabalu	117



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI SINGKATAN

<i>AID</i>	<i>Automatic Incident Detection</i>
<i>ALS</i>	<i>Area Licensing Scheme</i>
<i>ATIS</i>	<i>Advanced Traveller Information System</i>
<i>ATMS</i>	<i>Advanced Traffic Management system</i>
<i>AVLS</i>	<i>Automatic Vehicle Location System</i>
<i>BIS</i>	<i>Bus Information System</i>
<i>BMS</i>	<i>Bus Management System</i>
<i>BR</i>	<i>British Railways</i>
<i>BSRCC</i>	<i>Bus System Reform Citizen Committee</i>
<i>BWG</i>	<i>Bicycle Working Group</i>
<i>CBD</i>	<i>Central Business District</i>
<i>CCTV</i>	<i>Closed Circuit Television</i>
<i>COE</i>	<i>Certificate of Entitlement</i>
<i>DID</i>	<i>Densely Inhabited District</i>
<i>DM</i>	<i>Denmark</i>
<i>GPS</i>	<i>Global Positioning System</i>
<i>ITIS</i>	<i>Intelligent Transport Information System</i>
<i>ITS</i>	<i>Intelligent Transport System</i>
<i>KTM</i>	<i>Keretapi Tanah Melayu</i>
<i>KTMB</i>	<i>Keretapi Tanah Melayu Berhad</i>
<i>LBC</i>	<i>London Borough Council</i>
<i>LRT</i>	<i>Light Rail Transit</i>
<i>LPTB</i>	<i>The London Passenger Transport Board</i>
<i>LT</i>	<i>London Transport</i>

MAS	<i>Malaysia Airlines System</i>
MRT	<i>Mass Rapid Transit</i>
NEL	<i>North East Line</i>
PQP	<i>Prevailing Quota Premium</i>
RER	<i>Regional Express Network</i>
RMK-9	Rancangan Malaysia Ke Sembilan
SBUB	Syarikat Berpiagam Utara Borneo
TCC	<i>Traffic Controller Centre</i>
TMC	<i>Traffic Management Centre</i>
TOPIS	<i>Transport Operation and Information Service</i>
TRL	<i>Transport Research Laboratory</i>
UUM	Universiti Utara Malaysia
VETAG	<i>Vehicle Electronics Touch and Go</i>
VMS	<i>Variable Message Sign</i>
VQS	<i>Vehicle Quota Scheme</i>
YMCA	<i>Youth Management Council Association</i>

SENARAI LAMPIRAN

Halaman

LAMPIRAN A	Jadual Kekerapan	176
LAMPIRAN B	<i>Logistic Regression</i>	184
LAMPIRAN C	Borang Kaji Selidik	187



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

BAB 1

PENGENALAN

1.1 PENDAHULUAN

Secara umumnya, sepanjang di dalam bab ini akan menerangkan mengenai perkaitan isu utama dengan kajian yang dijalankan. Ini termasuklah kenyataan permasalahan, objektif kajian yang dijalankan, hipotesis kajian, metodologi, kepentingan dan skop kajian serta organisasi kajian.

1.2 KENYATAAN PERMASALAHAN

Isu pengangkutan di Malaysia bukanlah merupakan isu yang baru. Pemantapan sistem pengangkutan di Malaysia perlu di sokong oleh penyelidikan dan pembangunan yang sistematik. Kebanyakan sistem terdahulu dilaksanakan tidak sistematik, tanpa halatuju dan wawasan yang memfokuskan usaha semua pihak kepada satu matlamat yang sama. Walaupun Malaysia merupakan salah sebuah negara yang mempunyai sistem pengangkutan yang baik, namun implementasi atau perlaksanaan dan kesesuaian sesuatu sistem perlu ditangani dan diusahakan supaya berjaya dilaksanakan.¹

Bandar raya Kota Kinabalu merupakan salah satu pusat bandar yang telah berkembang pesat di Malaysia. Peningkatan jumlah kenderaan dan populasi penduduk saban tahun telah meningkatkan jumlah penggunaan pengangkutan setiap hari. Apabila pengangkutan tersebut (pengangkutan awam ataupun persendirian) seringkali digunakan, pelbagai isu ataupun spekulasi telah dibangkitkan sama ada mengenai tahap kecekapan ataupun keberkesanannya. Apabila isu tersebut menjadi semakin serius, ia telah mendorong seseorang pengguna itu untuk memilih menggunakan pengangkutan sedia ada sama ada persendirian ataupun awam. Namun yang demikian, masih menjadi persoalan apakah faktor ataupun penyebab

¹ Mustaffa Anjang Ahmad, "Pembangunan Sistem Pengangkutan Pintar di Malaysia: Kajian Awal Sistem Navigasi dan Informasi Kenderaan (VeNIS)," *Transportation Management*, Universiti Utara Malaysia: Institut Pengurusan Pengangkutan, 2003, hlm. 387.

yang telah mendorong pengguna tersebut untuk membuat pilihan. Adakah faktor tersebut juga yang mendorong pengguna menggunakan pengangkutan yang sedia ada di Kota Kinabalu. Malah, tidak dapat dikenalpasti apakah isu ataupun permasalahan sebenar yang dibangkitkan oleh pengguna semasa menggunakan pengangkutan tersebut yang sebenarnya menyukarkan pihak pembuat dasar membuat perancangan yang teliti untuk menyelesaikan masalah sistem pengangkutan di Kota Kinabalu. Kesan daripada itu, penyelesaiannya yang dilaksanakan tidak menyeluruh dan berkesan dan hanya bersifat sementara.

Berdasarkan permasalahan tersebut, ia telah mendorong untuk melakukan satu kajian fokus. Oleh yang demikian, satu kajian mengenai faktor penentu pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja dijalankan yang merujuk kepada apakah faktor-faktor yang membolehkan pekerja membuat pilihan sama ada menggunakan pengangkutan awam ataupun persendirian ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Di samping itu juga, kajian ini menghuraikan apakah isu yang dibangkitkan oleh para pekerja semasa menggunakan pengangkutan tersebut. Isu yang dibangkitkan dapat dijelaskan melalui mengapakah faktor-faktor penentu tersebut di pilih oleh pekerja.

1.3 OBJEKTIF KAJIAN

Terdapat beberapa objektif kajian yang telah dikenalpasti dalam kajian ini. Objektif umum kajian ini dijalankan adalah untuk mengetahui isu yang dibangkitkan oleh pekerja terhadap sistem pengangkutan yang digunakan ke tempat kerja. Terdapat dua objektif khusus dalam kajian ini iaitu;

- a. Menenalpasti faktor penentu pilihan mod pengangkutan sama ada pengangkutan awam dan persendirian ke tempat kerja di Kota Kinabalu.
- b. Mengetahui isu yang dibangkitkan oleh pekerja mengenai sistem pengangkutan yang digunakan ke tempat kerja.

1.4 HIPOTESIS KAJIAN

Hipotesis yang dijalankan nanti adalah berdasarkan kepada faktor pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Hipotesis yang diuji adalah sepertimana yang berikut;

- a. Terdapat hubungan antara pendapatan (gaji) dengan pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Hipotesis ini diuji kerana penulis ingin melihat adakah faktor pendapatan atau gaji yang diterima oleh pekerja dapat mempengaruhi secara positif ataupun negatif terhadap pemilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu sama ada pengangkutan awam ataupun persendirian.
- b. Manakala hipotesis yang kedua adalah penulis ingin melihat adakah terdapat hubungan antara ketepatan masa dengan pilihan mod pengangkutan persendirian ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Ini adalah kerana penulis ingin mengetahui adakah faktor ketepatan masa tersebut mempengaruhi secara positif ataupun negatif terhadap pemilihan mod pengangkutan persendirian ke tempat kerja.
- c. Hipotesis ketiga pula ingin menguji adakah terdapat hubungan antara **keselesaan dengan** pilihan mod pengangkutan awam ke tempat kerja di Kota Kinabalu. **Penulis** ingin melihat adakah faktor **keselesaan** ini dapat mempengaruhi secara positif ataupun negatif terhadap pemilihan mod pengangkutan awam di Kota Kinabalu.

1.5 METODOLOGI KAJIAN

Kajian yang dijalankan ini iaitu faktor penentu pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu akan menggunakan penganggaran Logit. Jawapan hasil daripada borang kaji selidik tersebut juga akan di analisis dengan menggunakan kaedah regresi logistik (*binary dependent variable*). Kajian ini telah di aplikasikan melalui fungsi permintaan pengguna, fungsi penawaran dan keanjalan permintaan. Kajian ini memilih fungsi permintaan pengguna, fungsi penawaran dan keanjalan permintaan kerana faktor-faktor pilihan pekerja di anggap sebagai permintaan jika pekerja menggunakan sistem pengangkutan ke tempat kerja. Keterangan selanjutnya mengenai metodologi kajian akan diterangkan melalui bab empat.

1.6 KEPENTINGAN KAJIAN

Terdapat beberapa kepentingan kajian ini dijalankan. Antara kepentingan kajian tersebut adalah sepertimana yang berikut;

- a. Mengenalpasti faktor yang mempengaruhi pemilihan pengguna terhadap pengangkutan yang sedia ada sekaligus dapat membantu pihak kerajaan dan swasta untuk mempertingkatkan lagi keberkesanan sistem pengangkutan untuk kepentingan pada masa yang akan datang.
- b. Menyelesaikan pelbagai isu yang dibangkitkan oleh pengguna apabila menggunakan pengangkutan ke tempat kerja yang dapat memberikan garis panduan kepada pembuat dasar untuk membuat menyelesaikan masalah yang wujud.
- c. Memberikan gambaran sebenar atau tepat apakah dan bagaimanakah masalah tersebut dapat diselesaikan dan tindakan terbaik yang perlu dilaksanakan berdasarkan hasil kajian yang diperolehi.
- d. Sebagai rujukan terhadap kajian yang akan dilakukan pada masa yang akan datang.

1.7 SKOP KAJIAN

Kajian ini umumnya adalah untuk melihat faktor penentu pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Kajian ini akan tertumpu kepada pekerja yang bekerja di bandar raya Kota Kinabalu. Bandar raya Kota Kinabalu di pilih sebagai kawasan kajian adalah kerana masih tidak terdapat lagi kajian yang dijalankan mengenai faktor penentu pilihan mod pengangkutan ke tempat kerja di Kota Kinabalu. Responden yang terlibat dalam kajian ini adalah mereka yang terdiri daripada pekerja yang bekerja di kawasan bandar raya Kota Kinabalu walaupun ada di kalangan mereka yang tidak bekerja di kawasan tersebut. Ini adalah kerana kajian ini melibatkan pengangkutan yang digunakan untuk ke tempat kerja di sekitar bandar raya kota Kinabalu.