

**MOD PENGANGKUTAN BAS TANPA PERMIT (*PIRATE*):
CIRI-CIRI PENGOPERASIAN DAN FAKTOR PENGENDALIAN
MOD SEBAGAI PENGANGKUTAN TIDAK FORMAL
DI KOTA KINABALU
*BUS TRANSPORT MODE WITHOUT PERMIT (PIRATE):
OPERATING CHARACTERISTIC AND MODE HANDLING
FACTORS AS INFORMAL TRANSPORTATION IN
KOTA KINABALU***

NAZIHIYAH ASLI¹ HARIFAH MOHD NOOR²

^{1&2}Program Geografi, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Malaysia Sabah
88400 Kota Kinabalu, Sabah
nazihyaha@gmail.com; harifah@ums.edu.my
Tarikh dihantar: 11 Jun 2020 / Tarikh diterima: 3 Oktober 2020

ABSTRAK Ketidakseimbangan perkhidmatan bas awam di Kota Kinabalu menyebabkan pengguna memilih alternatif lain, iaitu pengangkutan tidak formal. Kawasan yang tidak menerima perkhidmatan pengangkutan awam telah mendorong kewujudan perkhidmatan informal, iaitu bas tanpa permit yang dikenali sebagai van sapu atau “*pirate*”. Artikel ini bertujuan untuk mengenal pasti ciri-ciri pengoperasian mod pengangkutan bas tanpa permit yang terdapat di Kota Kinabalu dan menjelaskan beberapa faktor pengendalian mod sebagai pengangkutan tidak formal. Sumber primer melalui tinjauan soal selidik dan temu bual separa berstruktur melibatkan pemandu perkhidmatan bas tanpa permit diaplikasikan dalam penyelidikan ini. Temu bual berstruktur juga dijalankan bersama pihak Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP) Sabah bagi memantapkan penemuan kajian. Hasil kajian menunjukkan pengoperasian mod bas tanpa permit yang terdapat di Kota Kinabalu juga mempunyai ciri khusus meliputi beberapa aspek, iaitu masa bekerja, perkhidmatan, keselamatan, jenis kenderaan yang digunakan, kadar tambang, laluan pengoperasian dan organisasi pengoperasian mod. Penemuan kajian juga mendapati kesukaran dalam memenuhi polisi yang ditetapkan oleh pihak kerajaan untuk menawarkan perkhidmatan sebagai pengangkutan awam, khususnya yang berkaitan dengan permohonan kelulusan permit telah mendorong keputusan para pemandu untuk menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit. Faktor-faktor lain seperti sosioekonomi, kewarganegaraan dan keselesaan juga mempengaruhi pengendalian mod sebagai pengangkutan tidak formal. Dapatan kajian ini membantu pihak berkuasa untuk menambah baik perkhidmatan pengangkutan awam sedia ada tanpa mengabaikan perkhidmatan tidak formal yang turut memainkan peranan penting dari segi mobiliti penduduk.

Kata kunci: Kota Kinabalu, perkhidmatan pengangkutan awam, *pirate*, pengoperasian, pemandu, polisi kerajaan.

ABSTRACT *The imbalance of public bus services in Kota Kinabalu has caused consumers to look at other alternatives such as informal transport. Areas that do not receive public transport services have led to the existence of informal services namely buses without permits known as “van sapu” or “pirate”. This article aims to identify the characteristic of no-permit bus operation in Kota Kinabalu and to explain some of the factors of the operating a mode of transportation as informal transport. Primary sources through a survey by distributing questionnaires and interviews with the no-permit bus drivers were applied in this research. Structured interviews were also conducted with the Commercial Vehicle Licensing Board Sabah to enhance the findings of the research. The results show, that the operation of unauthorized transportation modes that available in Kota Kinabalu also has specific features including working hours, services, safety, types of vehicles used, fare rates, operating routes and mode of operating organization. The findings of the study also found that the difficulty in complying with the policy set by the government to serve as a public transport especially about permit applications, has prompted drivers to decide whether to conduct bus operations without a permit. Other factors such as socioeconomic factors, citizenship and convenience factors also influence the mode of operation as informal transportation. The findings of this research help the authorities to enhance the existing public transport services without ignoring the informal services which also play an important role in terms of mobility of the population.*

Keywords: Kota Kinabalu, public transport services, pirates, operations, drivers, government policy.

PENGENALAN

Senario perkhidmatan dan keperluan pengangkutan awam di bandar seharusnya lebih dititikberatkan bagi memastikan semua lapisan masyarakat dapat mencapai aksesibiliti yang tinggi terhadap pengangkutan awam. Hal ini demikian kerana jumlah populasi yang tinggi di bandar memberi cabaran

kepada kerajaan dalam memenuhi permintaan dan keperluan mobiliti penduduk. Seperti yang dinyatakan di bawah RMK Ke-11, memandangkan 75 peratus penduduk akan menetap di bandar menjelang tahun 2020, maka penambahbaikan pengangkutan awam bandar di Malaysia adalah sangat penting. Oleh hal yang demikian, pihak kerajaan seharusnya memastikan perkhidmatan pengangkutan awam adalah menyeluruh bagi semua kawasan dalam ruangan bandar. Langkah ini memastikan agar semua penduduk dapat menikmati kemudahan mobiliti yang telah disediakan.

Namun begitu, sistem pengangkutan yang ada pada hari ini tidak kira di peringkat global mahupun tempatan sering kali menghadapi masalah berkaitan perkhidmatan pengangkutan awam sedia ada dan selalu dikaitkan dengan ketidakberkesannya (Harifah *et al.*, 2017). Pelbagai kekangan fiskal dan institusi turut menyebabkan penawaran perkhidmatan pengangkutan awam menjadi perlahan serta gagal memenuhi keperluan mobiliti penduduk bandar (Kumar *et al.*, 2016). Maka, pelbagai bentuk pengangkutan tidak formal (paratransit) muncul bagi memenuhi jurang antara mod persendirian dan pengangkutan awam yang disebabkan oleh ketidakcekapan sistem pengangkutan awam untuk memenuhi keperluan pengangkutan yang melebihi permintaan keperluan perkhidmatan pengangkutan.

Perkhidmatan pengangkutan awam di Kota Kinabalu yang mana pada masa ini masih berada pada tahap kurang memuaskan, seperti yang diutarakan oleh Harifah (2015). Hal ini demikian kerana perkhidmatan pengangkutan awam sedia ada tidak menyeluruh bagi semua kawasan dalam ruangan bandar (Saravanan, 2019). Dalam hal ini, perkhidmatan bas awam adalah terhad di Kota Kinabalu disebabkan sebahagian besar pengoperasiannya lebih tertumpu kepada perkhidmatan membawa penumpang dari pekan di pinggir bandar ke pusat bandar (DBKK, 2005; Harifah *et al.*, 2017). Dalam pada itu, pengguna di kawasan tertentu yang sebahagiannya tinggal di kawasan kampung atau taman perumahan baharu tidak dapat mengakses kemudahan mobiliti kerana perkhidmatan bas awam yang menghubungkan kawasan kampung dan perumahan ke pekan atau pusat bandar masih kurang dan agak terhad (Saravanan *et al.*, 2019).

Akibatnya, keperluan terhadap perkhidmatan pengangkutan awam mendesak penduduk kawasan setempat dan telah mendorong kewujudan perkhidmatan informal, iaitu bas tanpa permit yang dikenali sebagai van sapu atau "*pirate*," bermaksud mereka beroperasi secara tidak sah tanpa kebenaran pihak berkuasa dan sesuka hati mengambil penumpang di beberapa laluan tertentu. Menurut Phun *et al.*, (2019), mod pengangkutan tidak formal ini wujud bagi mengisi lompong kawasan yang ditinggalkan oleh perkhidmatan pengangkutan awam. Tanpa kemudahan mod ini, pengguna tidak melakukan sebarang perjalanan, khususnya bagi mereka yang tidak memiliki kenderaan persendirian serta tidak mempunyai akses terhadap bas awam. Mod pengangkutan tidak formal merujuk kepada sektor yang beroperasi secara tidak formal, yang mana tidak memiliki permit untuk beroperasi secara rasmi sebagai pengangkutan awam (Cervero, 2000). Mod ini juga dikenali sebagai paratransit iaitu di Malaysia, mod pengangkutan paratransit ini terdiri daripada kereta sapu atau prebet sapu, beca, bas mini dan van persendirian berbayar atau van sapu (Mazdi *et al.*, 2016).

Setiap negara mempunyai jenis mod pengangkutan tidak formal yang berbeza nama panggilannya serta memiliki ciri pengoperasian yang tersendiri. Kebanyakan pengkaji lepas lebih memfokuskan kajian terhadap pengangkutan awam di Kota Kinabalu misalnya Harifah *et al.* (2016); keberkesanan perkhidmatan bas mini di Kota Kinabalu, Harifah *et al.* (2017), sistem dan isu pengangkutan awam Kota Kinabalu, Sabah dan lain-lain lagi. Namun begitu, kajian yang memfokuskan paratransit iaitu mod pengangkutan bas tanpa permit masih kurang dilakukan khususnya di Kota Kinabalu, Sabah. Justeru, kajian terhadap penggunaan mod pengangkutan bas tanpa permit ini wajar untuk dikaji kerana mod pengangkutan ini dilihat memiliki peranannya yang tersendiri khususnya sebagai mod pengantara atau alternatif kepada pengguna dan masih tidak ada pemantauan khusus daripada pihak kerajaan terhadap pengoperasian bas tanpa permit khususnya di Kota Kinabalu. Dalam konteks kajian ini, penyelidik hanya memfokuskan kajian terhadap fenomena pengoperasian mod bas tanpa permit (*pirate*) di Kota Kinabalu dan menjelaskan beberapa faktor yang mendorong pengendali menjalankan operasi secara tidak formal.

METODOLOGI

Sumber primer digunakan untuk mendapatkan data bagi mencapai objektif kajian artikel ini, yang mana kajian ini berasaskan kaedah tinjauan. Penyelidik menjalankan tinjauan menggunakan borang soal selidik yang mengandungi beberapa soalan berkaitan pengoperasian mod pengangkutan tidak formal. Soal selidik hanya melibatkan seramai 40 orang responden yang terdiri daripada pemandu mod pengangkutan bas tanpa permit di tiga lokasi terpilih. Saiz sampel yang digunakan adalah sesuai mengikut peraturan praktikal (*rule of thumb*) oleh Roscoe (1975), pengkaji menjelaskan bahawa saiz sampel di antara 30 hingga 500 orang adalah bersesuaian untuk kebanyakan kajian khususnya bagi jumlah populasi yang tidak dapat diketahui. Penyelidik menggunakan persampelan bertujuan khusus kepada pemandu perkhidmatan bas tanpa permit. Justifikasinya kerana jumlah populasi pemandu yang mengendalikan perkhidmatan ini tidak dapat dikenal pasti yang mana tidak ada data spesifik daripada Jabatan Perangkaan Malaysia. Oleh itu, pemilihan responden adalah secara bertujuan, yang mana sekumpulan subjek yang mempunyai ciri-ciri tertentu dipilih sebagai responden kajian (Chua, 2006).

Selain itu, penyelidik juga menggunakan temu bual separa berstruktur kepada enam orang pemandu bas tanpa permit bagi mendapatkan data berkaitan faktor yang menyebabkan mereka menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit. Di samping itu, bagi mengukuhkan lagi dapatan kajian, penyelidik menjalankan temu bual berstruktur bersama pegawai Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP), bertujuan memantapkan penemuan tentang beberapa isu yang berkaitan dengan kajian ini.

Data soal selidik dianalisis dengan *IBM SPSS Statistics*. Penyelidik hanya menggunakan analisis statistik deskriptif, iaitu kekerapan, peratusan dan nilai min untuk menjelaskan dapatan berkenaan ciri-ciri pengoperasian bas tanpa permit di Kota Kinabalu. Bagi analisis skor min, penyelidik telah menggunakan petunjuk kecenderungan skor min yang dibina oleh Jamil Ahmad (2002) seperti yang diringkaskan dalam Jadual 1. Sementara itu, data yang telah diperolehi melalui temu bual semi berstruktur dan temu bual berstruktur dianalisis dengan menggunakan analisis literal dengan menekankan analisis meliputi aspek perkataan dan bahasa yang digunakan, bentuk dan struktur

dialog serta kandungan literal bagi menggambarkan maksud sebenar yang ingin disampaikan oleh informan (Suriati & Colonius, 2008).

Jadual 1 Interpretasi skor min

Indeks Skor Min	Kategori (Tahap)	Interpretasi
1.33 hingga 2.33	Rendah	Kurang setuju
2.34 hingga 3.66	Sederhana	Setuju
3.67 hingga 5.00	Tinggi	Sangat setuju

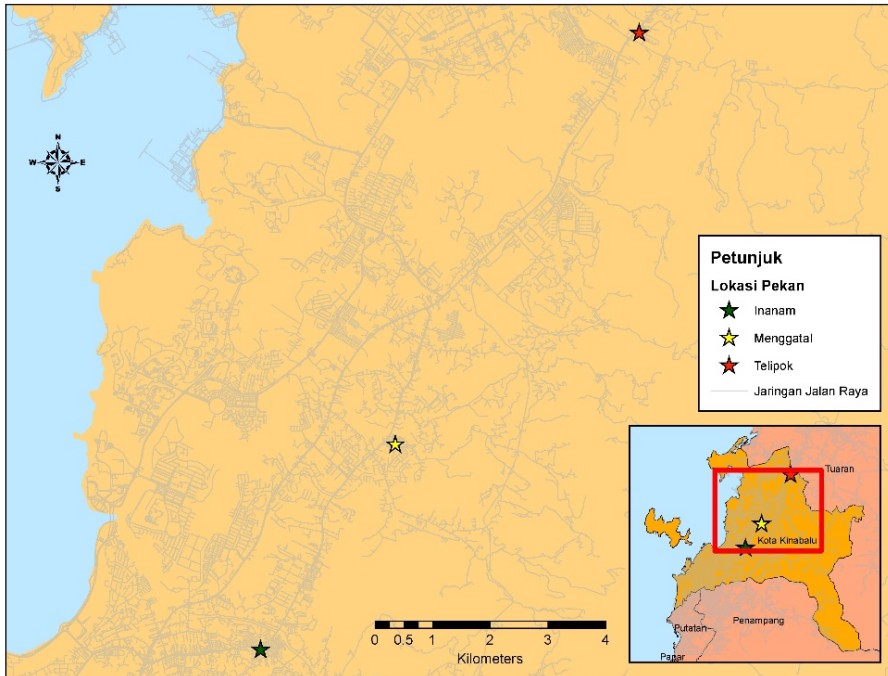
Sumber: Jamil Ahmad (2002)

Lokasi Kajian

Pengkaji menjalankan kajian ini di daerah Kota Kinabalu, Sabah. Kota Kinabalu merupakan ibu negeri Sabah yang terletak di kedudukan geografi longitud $116^{\circ}2'0''-116^{\circ}5'30''E$ dan latitud $5^{\circ}52'30''-6^{\circ}4'30''N$ di Pantai Barat Selatan (Rajah 1). Kota Kinabalu mempunyai keluasan kawasan seluas 351 km^2 dengan populasi penduduk seramai 462,963 orang pada tahun 2010 yang terdiri daripada pelbagai campuran kaum dan etnik seperti Bajau, Melayu, Kadazan, Dusun, Murut, Cina, India dan lain-lain (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2015). Walau bagaimanapun, populasi penduduk bagi daerah Kota Kinabalu telah meningkat pada masa ini iaitu seramai 553,900 orang penduduk (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2017). Daerah Kota Kinabalu ini juga merupakan bandar terbesar di negeri Sabah dan berperanan sebagai pintu masuk utama ke Kepulauan Borneo di mana kedudukan lapangan terbang antarabangsa berjarak lapan kilometer daripada pusat bandar (Harifah *et al.*, 2017).

Lingkungan lokasi kajian ini tertumpu di beberapa subdaerah Kota Kinabalu iaitu Inanam, Manggatal dan Telipok yang terletak di bahagian utara Kota Kinabalu. Justifikasinya, tiga sub-daerah ini dipilih sebagai lokasi kajian kerana pengoperasian bas tanpa permit di kawasan tersebut adalah sangat dominan penggunaannya. Pengkaji telah mengenal pasti lokasi pengoperasian bas tanpa permit ini melalui kajian rintis dan terdapat rungutan daripada pengguna dan juga pemandu bas awam yang beroperasi. Selain itu, perkhidmatan menghubungkan kawasan kampung dan perumahan ke pekan atau pusat bandar masih kurang dan menyukarkan pengguna di kawasan tertentu seperti yang dialami oleh pengguna pengangkutan awam

di Telipok, Manggatal dan Inanam yang sebahagiannya tinggal di kawasan kampung atau taman perumahan (Harifah *et al.*, 2017). Oleh itu, pengkaji memilih tiga subdaerah tersebut sebagai lokasi untuk kutipan data temu bual dan soal selidik.



Rajah 1 Peta lokasi kajian

KAJIAN LEPAS

Kebanyakan perkhidmatan paratransit di negara-negara sedang membangun dikategorikan sebagai pengangkutan tidak formal dan tidak diurus dengan baik (Cervero, 2000). Justeru, perkhidmatan mod paratransit adalah tidak selaras dengan sistem pengangkutan awam formal. Berdasarkan kajian-kajian lepas berkaitan sektor pengangkutan tidak formal (paratransit), ciri-ciri pengoperasian merupakan salah satu topik penting yang dibahas dalam kajian mereka. Hal ini demikian kerana ciri-ciri pengoperasian adalah maklumat asas yang diperlukan untuk perbincangan tentang masalah pengangkutan bandar di negara-negara membangun dan maju (Shimazaki

& Rahman, 1995). Ciri-ciri tersebut juga penting untuk membandingkan pengoperasian mod pengangkutan tidak formal disebabkan setiap negara menggunakan jenis kenderaan yang berbeza. Shimazaki dan Rahman (1995, 1996) memfokuskan kajian terhadap ciri-ciri fizikal dan pengoperasian pelbagai sistem paratransit di beberapa negara Asia seperti di India, Indonesia, Filipina dan Bangkok. Terdapat empat ciri yang dilihat dalam kajian mereka iaitu keadaan perkhidmatan (*service condition*), pemilikan kenderaan (*vehicle ownership*), sistem tambang (*fare system*) dan kos operasi dan keuntungan (*operating cost and profitability*).

Cervero (2000) pula memperincikan perbincangan berkenaan mod pengangkutan tidak formal secara menyeluruh dan sangat luas, meliputi beberapa kajian kes di beberapa negara dengan melihat ciri perkhidmatan menerusi bahagian pembekal (*supply side*) dari segi pengoperasian dan pengendali, manakala bahagian permintaan meliputi (*demand side*) pengguna perkhidmatan mod tersebut. Kajian Joewono dan Kubota (2005) pula, mengajukan ciri-ciri pengoperasian paratransit (Angkutan Kota) dan pengangkutan tidak bermotor di Bandung, Indonesia, termasuk analisis faktor memuat pengguna dan kemampuan serta kesediaan mereka untuk membayar perkhidmatan paratransit. Seterusnya, Cervero dan Golub (2007) menjujukkan fokus kajiannya terhadap pelbagai pengalaman sektor informal di seluruh dunia, membincangkan kos dan faedah sektor ini secara umum dan menggunakan beberapa kajian kes untuk menggambarkan pendekatan dasar yang berbeza untuk mengatur sektor tersebut. Selain itu, kajian Phun *et al.*, (2015) memberikan perhatian terhadap ciri-ciri pengoperasian paratransit (mod *Motodop* dan *Remork*) dan tambang di Phnom Penh, Kemboja. Menerusi kajian selanjutnya, Phun dan Yai (2016) menjelaskan beberapa aspek perkhidmatan paratransit termasuk ciri-ciri fizikal dan pengoperasian, keselamatan, kualiti hidup pengendali dan kemampunan dasar sistem perkhidmatan mod berkenaan. Di samping itu, Kumar *et al.*, (2016) mengupas isu mod pengangkutan tidak formal di India dengan menjalankan kajian kes terhadap lima wilayah bandar, yang mana makalah ini memberikan pemahaman yang lebih kuat tentang ciri-ciri pengoperasian, peranan dan sumbangan sistem ini dalam memenuhi keperluan mobiliti penduduk.

Menurut Cervero (2000), “pengangkutan tidak rasmi” adalah istilah paling tepat yang menggambarkan konteks di mana sektor ini beroperasi secara tidak rasmi dan tidak sah. Hal ini demikian kerana pengendali tidak mempunyai kebenaran atau pendaftaran yang diperlukan untuk memasuki pasaran yang terhad dan terkawal. Antara faktor yang menyebabkan mereka beroperasi secara tidak formal adalah pengendali gagal memenuhi syarat pensijilan untuk kelayakan kenderaan berkhidmat sebagai perkhidmatan pengangkutan awam. Pengarah Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP) Sabah (2018) turut menjelaskan bahawa salah satu syarat yang wajib dipenuhi untuk berkhidmat sebagai pengangkutan awam formal adalah melihat kepada had usia penggunaan sesuatu kenderaan, contohnya bas berhenti-henti yang mana maksimum usia kenderaan adalah 25 tahun, maka selepas tempoh tersebut pengendali perlu membuat penggantian kenderaan sama ada membeli kenderaan baharu atau kenderaan yang tidak melebihi usia lima tahun. Pelanggaran lain termasuklah kekurangan insurans liabiliti, tidak memiliki permit atau lesen memandu dan operasi kenderaan yang tidak diklasifikasikan serta tidak mencapai standard yang sepatutnya (Kumar *et al.*, 2016). Kegagalan memenuhi syarat tersebut, mendorong pengendali untuk beroperasi secara tidak formal kerana kebanyakan pengendali tidak mampu untuk membeli kenderaan baharu seperti yang dinyatakan oleh Phun dan Yai (2016), kenderaan LAMAT (*Locally, Adapted, Modified dan Advanced Transport*) sering memberikan prestasi yang rendah kerana kenderaan lama digunakan serta diubah suai untuk dijadikan paratransit.

Kajian oleh Mazdi *et al.*, (2016) berkaitan mod van persendirian berbayar menunjukkan bahawa mod tersebut beroperasi tidak menggunakan permit yang sah dan tidak diluluskan oleh PUSPAKOM untuk digunakan sebagai pengangkutan rakyat. Hal ini disebabkan fizikal mod pengangkutan itu dikatakan amat teruk dari segi kualitinya dan keadaan bas yang uzur menyebabkan pengendali tidak layak untuk memohon kelulusan permit sebagai perkhidmatan pengangkutan awam (Mazdi *et al.*, 2016). Isu tentang perkhidmatan van sekolah “haram” turut dibahas dalam artikel *Berita Harian* bertarikh 7 Oktober 2019, di mana dilaporkan bahawa terdapat lebih 50,000 van, kenderaan pelbagai guna (MPV) dan kereta beroperasi secara haram membawa murid dan kanak-kanak prasekolah di seluruh negara. Kebanyakan kenderaan ‘sapu’ dikatakan tidak pernah menjalani pemeriksaan

PUSPAKOM sekurang-kurangnya sekali setiap enam bulan seperti yang ditetapkan oleh Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) bagi perkhidmatan pengangkutan awam, manakala pemandunya pula dikhuatiri tidak memiliki lesen memandu pengangkutan awam (PSV), tidak menjalani pemeriksaan kesihatan dan tidak dilindungi insuran (*Berita Harian*, 2019). Menurut Nwaogbe *et al.*, (2012), disebabkan tahap persaingan yang tinggi dalam sektor pengangkutan, pengendali paratransit kebiasaannya suka bertindak melulu untuk memandu secara agresif dan sering mengabaikan peraturan lalu lintas ketika beroperasi di jalan raya. Keadaan ini menyebabkan pengguna terdedah kepada kemalangan, kecederaan serius dan juga kematian (Phun *et al.*, 2018). Dalam hal ini, para pemandu menyatakan bahawa mereka bukan tidak mahu memohon permit, tetapi disebabkan pelbagai kekangan terutamanya kos yang tinggi menyebabkan mereka beroperasi secara tidak formal (*Berita Harian*, 2019). Dalam pada itu, pengendali menjalankan operasi secara haram tanpa terikat dengan mana-mana bayaran kecuali kos bahan bakar, tempat letak kenderaan, kos pembaikan (jika perlu) dan lain-lain lagi (Ferro, 2015).

Oleh hal yang demikian, kajian berkenaan perkhidmatan paratransit harus dilakukan di negara-negara membangun Asia yang lain kerana ciri-ciri bandar dan pengoperasian paratransit akan selalu berbeza dengan implikasi polisi tersendiri. Korpus kajian yang menyentuh tentang perkhidmatan bas tanpa permit (*pirate*) masih kurang dilakukan amnya di Malaysia dan khususnya di Sabah. Artikel ini akan menggarap kekurangan pengetahuan yang ada dalam bidang akademik dan kerajaan tentang bagaimana perkhidmatan informal ini beroperasi; bagaimana keputusan dibuat, misalnya tentang laluan mana yang akan beroperasi faktor yang mendorong keputusan kemasukan bagi pengendali individu kenderaan apa yang hendak digunakan, serta pada tahap apa untuk menetapkan tambang. Tambahan pula, perkhidmatan mod bas tanpa permit (*pirate*) ini kurang diberi perhatian dalam kajian-kajian lepas dan panggilan bagi mod ini juga berbeza mengikut negara ia beroperasi.

DAPATAN KAJIAN DAN PERBINCANGAN

Ciri-ciri Demografi Responden

Jadual 2 merupakan ringkasan demografi responden iaitu pemandu bas tanpa permit. Majoriti (97 peratus) pemandu terdiri daripada lelaki dan hanya seorang pemandu perempuan (3 peratus). Dari segi umur responden, 30 peratus pemandu berumur 41 hingga 50 tahun, diikuti 28 peratus berumur 31 hingga 40 tahun. Responden lain pula berumur 21 hingga 30 tahun (22 peratus) dan 51 tahun ke atas (20 peratus). Melihat kepada ciri kewarganegaraan, majoriti pemandu adalah warganegara Malaysia (77 peratus), 23 peratus lagi adalah bukan warganegara yang berasal dari Filipina. Dari segi etnik pula, majoriti (57 peratus) pemandu terdiri dari etnik Bajau dan minoriti (3 peratus) pemandu terdiri daripada etnik Melayu. D isamping itu, kesemua responden mempunyai anggaran pendapatan sebanyak RM801.00 hingga RM1500.00 sebulan.

Seterusnya, ciri pemilikan lesen memandu yang mana 87 peratus pemandu memiliki lesen memandu Walau bagaimanapun, 60 peratus hanya memiliki jenis lesen memandu kenderaan biasa, manakala 27 peratus responden menyatakan mereka mempunyai lesen memandu kenderaan (D) dan juga lesen memandu pengangkutan awam (PSV). 13 peratus pemandu pula tidak memiliki lesen memandu. Jadual 2 juga menunjukkan majoriti (47 peratus) telah bekerja sebagai pemandu bas tanpa permit selama tempoh enam hingga sepuluh tahun, manakala minoriti masing-masing dengan 8 peratus pemandu telah melibatkan diri sebagai pemandu bas tanpa permit selama tempoh 16 hingga 20 tahun dan 21 tahun ke atas. Dari segi usia kenderaan yang digunakan, kebanyakan pemandu menggunakan kenderaan yang telah berusia 21 tahun ke atas (38 peratus) dan 16 hingga 20 tahun (35 peratus), diikuti 22 peratus dengan usia kenderaan enam hingga sepuluh tahun. Ia menunjukkan bahawa kebanyakan usia kenderaan yang digunakan tidak mencapai piawai untuk berkhidmat sebagai perkhidmatan pengangkutan awam. Akibatnya, mereka menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit.

Jadual 2 Ciri-ciri pemandu bas tanpa permit

Demografi Responden	Peratus (%)
Jantina	Lelaki (97), Perempuan (3)
Umur	< 20 tahun (0), 21–30 tahun (22), 31–40 tahun (28), 41–50 tahun (30), 51 tahun ke atas (20)
Kewarganegaraan	Warganegara (77), Bukan Warganegara (23)
Etnik	Bajau (57), Dusun (12), Bugis (8), Melayu (3), Lain-lain (20)
Pemilikan Lesen Memandu	Ya (87), Tidak (13)
Jenis Lesen Memandu yang Dimiliki	Lesen D sahaja (60), Lesen D dan PSV (27), Tidak memiliki lesen memandu (13)
Tempoh Bekerja sebagai Pengendali/Pemandu Bas Tanpa Permit	<5 tahun (22), 6–10 tahun (47), 11–15 tahun (15), 16–20 tahun (8), 21 tahun ke atas (8)
Usia Kenderaan yang Digunakan	<5 tahun (0), 6–10 tahun (22), 11–15 tahun (5), 16–20 tahun (35), 20 tahun ke atas (38)
Pendapatan (Anggaran Kasar Bulanan)	RM801–RM1500 (100)

Ciri-Ciri Pengoperasian Bas Tanpa Permit

Masa Bekerja

Hasil dapatan menunjukkan majoriti (92 peratus) responden bekerja secara sepenuh masa sebagai pemandu bas tanpa permit, hanya 8 peratus bekerja secara separuh masa. Kebanyakan pemandu menjalankan operasi dalam lingkungan 8 hingga 14 jam (97 peratus), iaitu dari pukul 6.00 pagi hingga 8.00 malam. Mereka memulakan operasi seawal pukul 6.00 pagi disebabkan terdapat segelintir pemandu menyediakan perkhidmatan sewaan bagi menghantar anak-anak penduduk kampung ke sekolah. Dalam hal ini, sesetengah pemandu perlu bekerja sepanjang hari bagi mencapai sasaran keuntungan (Ferro, 2015) dan mereka sanggup bekerja lebih lama daripada kebiasaan untuk mendapatkan pendapatan minimum yang mencukupi (Phun & Yai, 2016).

Dari segi masa berehat semasa bekerja, 30 peratus responden menyatakan mereka berehat dalam tempoh 60 minit, diikuti 27 peratus berehat selama 90 minit dan 23 peratus pemandu akan berehat lebih dari 2 jam. Menurut informan yang ditemu bual, masa berehat adalah mengikut

masa menunggu giliran untuk memuatkan penumpang, misalnya pemandu menunggu giliran selama tiga jam, maka tiga jam tersebut adalah waktu berehat bagi mereka. Namun begitu, kajian Phun *et al.*, (2015) mendapati bahawa terdapat dalam kalangan pemandu yang berehat selama dua jam dan lebih yang mana mereka ini terdiri daripada pemandu yang menawarkan perkhidmatan paratransit secara separuh masa sahaja.

Jadual 3 Ciri masa bekerja

Masa Bekerja	Peratus (%)
Status pekerjaan	
Sepenuh masa	92
Sambilan/separuh masa	8
Tempoh masa menjalankan operasi bas dalam masa sehari	
8 jam hingga 14 jam	97
Lebih dari 14 jam	3
Tempoh masa berehat semasa menjalankan operasi dalam masa sehari	
30 minit	7
60 minit/1 jam	30
90 minit/1 jam 30 minit	27
120 minit/2 jam	13
Lebih dari 2 jam	23

Pekhidmatan Bas Tanpa Permit

Jadual 4 menunjukkan beberapa ciri perkhidmatan mod bas tanpa permit di Kota Kinabalu. Penemuan kajian menunjukkan 50 peratus responden melakukan satu hingga tiga kali perjalanan (kekerapan) untuk mengangkut penumpang dari perhentian bas ke lokasi penumpang dalam masa sehari. Hal ini demikian kerana jumlah perjalanan untuk mengangkut penumpang adalah berdasarkan sistem giliran yang perlu dipatuhi oleh setiap pemandu. Sekiranya masa yang diambil bagi setiap giliran memuatkan penumpang adalah selama dua hingga tiga jam, maka beliau hanya memperoleh dua hingga tiga kali perjalanan sahaja dalam sehari. Tambahan pula, bagi tempoh masa untuk memenuhi muatan bagi setiap perjalanan menunjukkan 85 peratus pemandu mengambil masa lebih 15 minit. Hal ini disebabkan tempoh masa memenuhi muatan bas bagi setiap perjalanan mengambil masa dalam lingkungan 30 hingga 60 minit mengikut keadaan semasa beroperasi.

Misalnya, musim hujan menyebabkan tempoh masa untuk memenuhkan muatan adalah sangat lama iaitu selama 60 hingga 90 minit. Bagi muatan bas, 95 peratus responden memuat 12 orang penumpang bagi setiap perjalanan yang bermula dari perhentian bas. Oleh itu, masa yang lama diambil untuk memenuhkan muatan pada waktu tertentu.

Jadual 4 Ciri perkhidmatan bas tanpa permit

Perkhidmatan Bas Tanpa Permit	Peratus (%)
Jumlah perjalanan (kekerapan) untuk mengangkut penumpang dalam masa sehari	
1–3 kali perjalanan	50
4–6 kali perjalanan	45
7–9 kali perjalanan	5
Jumlah penumpang bagi setiap perjalanan	
12 orang	95
13 orang	3
14 orang	2
Tempoh masa untuk memenuhkan muatan bagi setiap perjalanan	
5–10 minit	5
11–15 minit	10
Lebih 15 minit	85

Keselamatan di Jalan Raya (*Traffic Safety*)

Berdasarkan Jadual 5, penyelidik mendapati bahawa terdapat dalam kalangan pemandu bas tanpa permit ini tidak mematuhi peraturan semasa beroperasi mengangkut penumpang di jalan raya. 95 peratus pemandu menyatakan bahawa mereka tidak menjalankan pemeriksaan berkala PUSPAKOM yang sepatutnya dilakukan sekiranya ingin menawarkan perkhidmatan sebagai pengangkutan awam formal. Menurut informan yang ditemu bual, kebiasaannya bas yang beroperasi tanpa permit ini tidak menjalani pemeriksaan PUSPAKOM kerana kebanyakan bas yang digunakan telah mencapai had usia 25 tahun dengan keadaan fizikal bas yang uzur, tayar bas yang botak dan lain-lain lagi. Selain itu, 98 peratus responden juga menyatakan mereka tidak mempunyai insurans yang melindungi penumpang semasa beroperasi. Mereka hanya mengambil insurans persendirian untuk kenderaan sahaja. Oleh itu, pengoperasian bas tanpa permit ini tidak mempunyai insurans yang melindungi penumpang. Jika berlaku kemalangan yang mengakibatkan kematian mahupun kecederaan,

maka penumpang tidak dilindungi dengan apa-apa insurans dan terpaksa menanggung risiko tersebut secara persendirian (Mazdi *et al.*, 2016).

Dari segi pematuhan had laju di jalan raya dan pemakaian tali pinggang keselamatan, majoriti responden menyatakan mereka sememangnya mematuhi peraturan tersebut. Masing-masing dengan 97 peratus bersetuju bahawa mereka mematuhi had laju dan 90 peratus responden bersetuju dengan pematuhan pemakaian tali pinggang. Namun begitu, terdapat pemandu yang memotong di laluan kecemasan (67 peratus) apabila berada di jalan raya utama yang bertujuan untuk mengelakkan kesesakan lalu lintas. Dalam pada itu, dapat disimpulkan bahawa terdapat pelbagai isu keselamatan jalan raya yang dikaitkan dengan perkhidmatan pengangkutan tidak formal.

Jadual 5 Ciri keselamatan di jalan raya

Keselamatan di Jalan Raya (<i>Traffic safety</i>)	Peratus (%)	
	YA	TIDAK
Mematuhi had laju yang ditetapkan	97	3
Memakai tali pinggang keselamatan	90	10
Memotong dan menghalang jalan di laluan kecemasan	67	33
Menjalankan pemeriksaan berkala PUSPAKOM	5	95
Mempunyai insurans yang melindungi penumpang	2	98
Mempamerkan cukai jalan (<i>road tax</i>) pada cermin	57	43

Jenis Kenderaan yang Digunakan

Secara keseluruhannya, 80 peratus reponden memiliki kenderaan secara persendirian yang mana mereka tidak bekerja bagi pihak majikan. Seramai 20 peratus responden pula menyatakan kenderaan yang digunakan untuk beroperasi tanpa permit adalah milik majikan mereka. Dalam hal ini, mereka perlu membayar sewa sama ada sewa harian atau bulanan kepada pihak majikan. Menurut Cervero (2000), corak pemilikan kenderaan sangat berbeza mengikut negara, namun begitu di negara yang sangat miskin sebahagian besar pemandu tidak mampu untuk memiliki kenderaan sendiri. Justeru, pemandu menyewa kenderaan dari perusahaan kecil, dan sangat sedikit pemandu yang memiliki kenderaan mereka sendiri (Shimazaki & Rahman, 1995). Langkah ini bertujuan untuk mengurangkan sebarang kos pembiayaan berkenaan kenderaan tersebut (Cervero, 2000). Misalnya, mereka mesti meminimumkan

perbelanjaan dan memaksimumkan pendapatan untuk menampung kos bahan bakar dan membayar sewa kenderaan (Ferro, 2015).



Foto 1 Contoh jenis mod bas tanpa permit

Terdapat beberapa jenis van/bas yang digunakan untuk beroperasi tanpa permit di Kota Kinabalu iaitu majoriti pemandu (50 peratus) menggunakan van jenis *Toyota Hiace*, diikuti 35 peratus (Nissan Urvan) dan masing-masing 10 peratus (Toyota Van), 5 peratus (Mitsubishi Delica Van). Berdasarkan kajian lepas, mod bas tanpa permit ini diklasifikasikan jenis kenderaan Kelas II, iaitu kapasiti penumpang seramai 12 hingga 24 orang dan mempunyai laluan tetap namun jadual perjalanan adalah separuh tetap (*semi-fixed*) disebabkan ia menyediakan perkhidmatan campuran. Dalam hal ini, mod ini bergerak dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Oleh itu, jadual perjalanan sering mengalami perubahan bergantung dengan liputan perkhidmatannya (subwilayah) (Cervero, 2000).

Jadual 6 Ciri jenis kenderaan yang digunakan

Jenis Kenderaan yang Digunakan	Peratus (%)
Pemilikan kenderaan	
Persendirian	80
Majikan	20
Jenis van/bas yang digunakan untuk beroperasi tanpa permit	
Nissan Urvan	35
Toyota Van	10
Toyota Hiace	50
Mitsubishi Delica Van	5

Kadar Tambang

Jadual 7 merumuskan kadar tambang bagi pengoperasian bas tanpa permit di Kota Kinabalu. Berdasarkan penemuan kajian, penyelidik mendapati bahawa kadar tambang bagi pengoperasian bas tanpa permit di Kota Kinabalu adalah berbeza-beza mengikut lokasi pengoperasian khususnya di bahagian utara Kota Kinabalu (lihat Jadual 7). Bagi kawasan Inanam, purata kadar tambang bagi laluan pengoperasian bas tanpa permit yang bermula dari Pekan Inanam ke destinasi pengguna adalah sebanyak RM1.50 bagi setiap perjalanan. Namun, kadar tambang akan dinaikkan kepada RM3.00 sekiranya penumpang meminta untuk dihantar ke kawasan yang jauh dari laluan utama. Misalnya dari Pekan Inanam ke Ulu Kionsom dan Waterfall Kionsom. Seterusnya, pengoperasian bas tanpa permit di kawasan Manggatal, kadar tambang yang dikenakan adalah dalam lingkungan sebanyak RM1.00 ke RM3.00 bagi laluan yang bermula dari Pekan Manggatal ke Sepanggar dan sebaliknya. Kadar tersebut ditentukan mengikut jarak tempat penumpang diturunkan (lihat Jadual 7). Bagi kawasan Telipok, laluan pengoperasian bas tanpa permit ini adalah tertumpu untuk menghantar penduduk dari Pekan Telipok ke kawasan petempatan penduduk iaitu petempatan Telipok Bawah Bukit dan petempatan Telipok Atas. Kadar tambang bagi kedua-dua laluan adalah sama sahaja iaitu RM1.00 sehalu. Di samping itu, terdapat segelintir pemandu yang mengangkut penumpang dari kawasan petempatan Telipok yang bermula dari kawasan atas bukit ke bawah dan seterusnya membawa penumpang ke Bandaraya Kota Kinabalu dengan kadar tambang sebanyak RM3.50.

Dalam pada itu, dapat disimpulkan bahawa kadar tambang bagi pengoperasian bas tanpa permit adalah berbeza mengikut kawasan pengoperasiannya. Kenyataan ini selaras dengan penemuan Cervero (2000) yang menyatakan kadar tambang adalah tetap (*fixed*) berdasarkan laluan perkhidmatan khususnya bagi kenderaan Kelas II dan III. Bayaran telah ditetapkan tanpa mengira jarak perjalanan atau kualiti perkhidmatan, dan lebih terpakai untuk mod LAMAT yang beroperasi di laluan tetap (Phun & Yai, 2016). Persoalannya, bagaimanakah para pemandu menentukan kadar tambang yang dikenakan, maka subtopik seterusnya adalah berkaitan penentuan kadar tambang perkhidmatan mod tersebut.

Jadual 7 Purata kadar tambang

Lokasi Pengoperasian	Laluan Pengoperasian	Kadar Tambang
Inanam	a) Pekan Inanam ↔ Kampung Kalansanan ↔ Kampung Warisan ↔ Puri Warisan	RM1.50 sehala
	b) Pekan Inanam ↔ Kionsom ↔ Ulu Kionsom ↔ Waterfall Kionsom	RM1.50 RM3.00 - (Ulu Kionsom, Waterfall Kionsom)
Manggatal	Pekan Manggatal ↔ Sepanggar - Pekan Manggatal ke Sepanggar hujung (Kampung Kuala, Kampung Gentisan = RM3.00) - Pekan Manggatal ke Kampung Gudon = (RM1.00) - Pekan Manggatal – Sulaman Sentral = (RM2.00)	RM1.00 – RM3.00 sehala mengikut jarak tempat penumpang diturunkan.
Telipok	a) Pekan Telipok ↔ Petempatan Telipok Bawah Bukit	RM1.00 sehala
	b) Pekan Telipok ↔ Petempatan Telipok Atas Bukit	RM1.00 sehala
	c) Petempatan Telipok Bawah dan Atas ↔ Bandaraya Kota Kinabalu	RM3.50 sehala

Melalui Jadual 8, penemuan kajian mendapati terdapat beberapa faktor yang menentukan kadar tambang yang dikenakan. Hasil dapatan menunjukkan atribut ditetapkan atas persetujuan bersama pemandu lain mencapai skor min purata tertinggi iaitu 4.85. Ia menjelaskan bahawa kadar tambang adalah ditetapkan atas persetujuan dalam kalangan pemandu. Hal ini bertujuan untuk mengelakkan sebarang pertelingkahan berlaku di antara pemandu, maka kadar tambang yang ditetapkan adalah sama rata dan tidak boleh dinaikkan sesuka hati. Di samping itu, para pemandu juga menentukan kadar tambang mengikut jarak perjalanan yang telah ditetapkan untuk beroperasi dengan skor min purata kedua tertinggi iaitu 4.22, yang mana kadar tambang akan dinaikkan sekiranya penumpang meminta untuk dihantar ke lokasi yang memerlukan pemandu memasuki simpang dan jauh dari laluan yang sepatutnya. Selain itu, berdasarkan Jadual 8 dapat dilihat bahawa terdapat segelintir pemandu yang menentukan kadar tambang mengikut kadar tambang seperti bas awam dengan skor min purata ialah 4.05. Hal ini demikian kerana mereka turut menjalankan operasi bersama-sama pemandu yang memiliki permit bas iaitu bas mini. Maka, mereka terpaksa akur dengan kadar tambang yang telah ditetapkan bagi mengelakkan sebarang pertelingkahan di laluan pengoperasian tersebut seperti di laluan Inanam dan Manggatal.

Bagi atribut yang mencapai min terendah pula adalah pada waktu malam. Kadar tambang akan dinaikkan dengan skor min purata ialah 2.20 dan musim perayaan kadar tambang adalah lebih mahal dengan skor min purata iaitu 2.15. Hal ini disebabkan hanya laluan di kawasan Manggatal kadar tambang akan dinaikkan RM2.00 tanpa mengambil kira jarak dekat mahupun jauh selepas pukul 6.00 petang serta pada musim perayaan seperti Hari Raya Aidilfitri. Bagi laluan pengoperasian di Inanam dan Telipok pula, kadar tambang pada waktu malam dan musim perayaan adalah sama seperti kadar biasa. Hal ini jelas menunjukkan penentuan kadar tambang bagi pengoperasian bas tanpa permit ini adalah berbeza-beza mengikut lokasi di mana mereka menjalankan pengoperasian.

Ferro (2015) menekankan bahawa pengendali paratransit sering melanggar peraturan yang ditetapkan bersama pengangkutan awam formal, yang mana tambang biasanya dirundingkan antara pengguna dan pemandu. Keadaan ini menyebabkan persaingan berlaku antara perkhidmatan paratransit

dan institusi pengangkutan awam formal. Hal ini disebabkan menyediakan perkhidmatan pengangkutan adalah aktiviti perniagaan, yang bermaksud bahawa memaksimumkan keuntungan adalah objektif utama pengoperasian kenderaan (Kumar *et al.*, 2016). Di samping motivasi mencari keuntungan, kurangnya pemantauan daripada pihak berkuasa berkenaan kadar tambang juga merupakan faktor utama yang mendorong para pengendali menaikkan kadar tambang sesuka hati seperti yang dijelaskan oleh Kumar *et al.*, (2016).

Jadual 8 Penentuan kadar tambang

Penentuan Kadar Tambang yang Dikenakan	Nilai Min
Harga minyak mempengaruhi kadar tambang	3.98
Mengikut kadar tambang seperti bas awam	4.05
Mengikut jarak perjalanan	4.22
Ditetapkan atas persetujuan bersama pemandu lain	4.85
Pada waktu malam kadar tambang akan dinaikkan	2.20
Musim perayaan kadar tambang lebih mahal	2.15

Laluan Pengoperasian (Laluan dan Perhentian)

Penemuan kajian menunjukkan bahawa laluan pengoperasian mod ini adalah berbeza-beza di tiga lokasi khususnya di bahagian utara Kota Kinabalu antaranya di Inanam, Manggatal dan Telipok. Ketiga-tiga lokasi ini mempunyai laluan dan perhentian yang sering menjadi tumpuan untuk mereka menjalankan operasi bas (lihat Jadual 9). Berdasarkan jadual, 25 peratus pemandu menjalankan operasi bas tanpa permit di Manggatal yang tertumpu untuk mengangkut penumpang bermula dari Pekan Manggatal ke Sepanggar di mana para pemandu akan berhenti di sepanjang laluan ke Sepanggar, misalnya Sulaman Sentral, Indah Permai, Taman Jaya diri hingga ke Sabah Port. Bagi kawasan Inanam, terdapat dua laluan pengoperasian bas tanpa permit, iaitu 25 peratus pemandu tertumpu di laluan yang bermula dari pekan Inanam ke Kampung Kalansanan, Pekan Inanam ke Kampung Warisan dan Pekan Inanam ke Puri Warisan. Tempat yang menjadi lokasi untuk mengangkut penumpang ialah tempat letak kenderaan bersebelahan Pejabat Pos Mini Inanam. 25 peratus pemandu lagi mengangkut penumpang bermula dari Pekan Inanam ke Kionsom, dari Pekan Inanam ke Ulu Kionsom dan dari Pekan Inanam ke Waterfall Kionsom di mana mereka menunggu di tempat letak kenderaan berdekatan bangunan Kedai Borong Tetap Jaya untuk memuat penumpang.

Selain itu, bagi kawasan Telipok, terdapat tiga laluan dan perhentian pengoperasian bas tanpa permit iaitu dari Pekan Telipok ke Petempatan Telipok Bawah Bukit (5 peratus), Pekan Telipok ke Petempatan Telipok Atas Bukit (7 peratus) dan dari Petempatan Telipok Bawah dan Atas Bukit ke Bandaraya Kota Kinabalu (13 peratus). Bagi pemandu yang mengangkut penumpang dari Pekan Telipok ke Petempatan Telipok Bawah Bukit dan Atas Bukit akan menunggu penumpang di hadapan lot-lot bangunan kedai. Bagi laluan dari kawasan petempatan ke Bandaraya Kota Kinabalu pula akan menunggu di tepi jalan untuk memuat penumpang di sepanjang laluan petempatan tersebut.

Jadual 9 Laluan pengoperasian bas tanpa permit

Laluan Pengoperasian	Peratus (%)
Pekan Manggatal/Sepanggar	25
Pekan Inanam/Kalansanan/Puri WARISAN/Warisan	25
Pekan Inanam/Kionsom/Ulu Kionsom/Waterfall Kionsom/Kampung Poring-poring	25
Pekan Telipok/Petempatan Telipok Atas	7
Pekan Telipok/Petempatan Telipok bawah	5
Petempatan Telipok/KK	13

Pertubuhan/Organisasi

Berdasarkan Jadual 10, hanya 25 peratus responden menyatakan bahawa terdapat persatuan yang menguruskan pengoperasian bas tanpa permit di kawasan mereka dan persatuan tersebut juga bertanggungjawab dari segi pengoperasian mod tersebut (25 peratus). Penyelidik mendapati bahawa 25 peratus responden ini terdiri daripada pemandu yang menjalankan operasi di laluan pengoperasian Manggatal ke Sepanggar. Hal ini jelas menunjukkan tidak semua lokasi pengoperasian mempunyai organisasi tersebut seperti di Kota Kinabalu yang mana hanya laluan pengoperasian Manggatal ke Sepanggar mempunyai persatuan yang bertanggungjawab menguruskan semua hal yang melibatkan para pengendali bas. Informan menyatakan bahawa persatuan yang ditubuhkan di laluan pengoperasian Manggatal bertujuan untuk memastikan semua pengusaha bas tanpa permit memperoleh pendapatan yang sama rata, yang mana para pemandu akan memuatkan penumpang mengikut sistem giliran. Dengan adanya sistem giliran bas yang dicatatkan pada papan

kenyataan yang disediakan di tempat menunggu penumpang, para pemandu tidak dibenarkan mengangkut penumpang sesuka hati tanpa mengikut giliran, iaitu siapa yang sampai terlebih dahulu di tempat menunggu, maka pemandu tersebut yang akan memenuhi muatan. Oleh itu, dengan adanya organisasi ini, sebarang persaingan untuk mendapatkan penumpang yang bermula dari Pekan Manggatal dapat dielakkan, sekali gus mengeratkan lagi hubungan dan persefahaman dalam kalangan pengusaha bas.

Seterusnya, bagi kawasan Inanam dan Telipok, tidak terdapat persatuan atau organisasi yang menguruskan pengoperasian bas tanpa permit di kawasan tersebut. Para pemandu hanya mengamalkan persefahaman antara satu sama lain dalam menguruskan isu atau masalah yang berkaitan dengan pengoperasian bas di kawasan tersebut. Segala masalah akan diselesaikan secara baik tanpa menimbulkan konflik semasa menjalankan operasi kerana mereka beroperasi untuk mencari sumber pendapatan.

Jadual 10 Pertubuhan/Organisasi pengoperasian bas tanpa permit

Pertubuhan/Organisasi	Peratus (%)	
	YA	TIDAK
Adakah terdapat persatuan yang menguruskan pengoperasian bas tanpa permit di kawasan anda?	25	75
Adakah persatuan tersebut bertanggungjawab dari segi pengoperasian btp di kawasan anda?	25	75

Faktor Pengendalian Mod sebagai Pengangkutan Tidak Formal

Umumnya, bas tanpa permit merujuk kepada van sapu yang mana pemandunya beroperasi tanpa memiliki permit sah yang dikeluarkan oleh pihak Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP) dan tidak didaftarkan dalam sistem Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ). Oleh itu, mana-mana kenderaan khususnya bas yang ingin berkhidmat sebagai kenderaan perkhidmatan awam diwajibkan mendapatkan permit ataupun lesen seperti yang telah ditetapkan oleh pihak LPKP (Akta Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan, 1987). Dalam pada itu, hal ini menjadi persoalan, mengapa masih wujud kenderaan perkhidmatan awam yang tidak berpermit, sedangkan mereka boleh memohon lesen atau permit daripada pihak berkaitan. Berdasarkan penemuan kajian, penyelidik mendapati terdapat beberapa faktor yang mendorong keputusan

para pengendali untuk menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit di khususnya di Kota Kinabalu.

Faktor polisi kerajaan

Faktor polisi kerajaan iaitu pihak LPKP menetapkan bahawa kenderaan yang ingin berkhidmat sebagai perkhidmatan awam perlu menggunakan kenderaan baharu atau membuat penggantian kenderaan dengan syarat kenderaan tersebut tidak melebihi had usia lima tahun (Pegarah LPKP Sabah, 2018). Polisi tersebut menyebabkan para pengendali mengambil keputusan untuk menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit. Hal ini demikian kerana kebanyakan pemandu menggunakan kenderaan yang telah mencapai had usia maksimum iaitu 25 tahun.

“...sebenarnya kawan-kawan sia yang ada permit ni ramai sudah yang dorang buka tu permit sebab tidak mampu beli bas baru...sebab skarang ini polisi kerajaan kalau buat pengangkutan awam mesti ada bas baru.. jadi kami tidak mampu beli...jadi kebanyakan yang ada permit pun dorang putuskan tiada tu permit...jadi pengangkutan secara anu la bas sapu ja... sia pernah ada permit tapi masalah kami sekarang ni kami tidak mampu mau bayar tu bayaran anu tu...yang bayaran bulanan... arrh kalau kita apply permit mesti bas baru...jadi maksudnya bas baru ni mesti kita mana mampu mau bayar tunai kan...terpaksa kita loan lagi...kami mana buli loan lagi suda berumur...begitu...”

(Informan 3, 16 Disember 2019)

Menurut Informan (3) dalam petikan di atas, beliau menjalankan operasi bas tanpa permit disebabkan tidak mampu untuk membeli bas baharu. Hal ini berlaku kerana polisi kerajaan telah menetapkan sekiranya ingin menawarkan pengangkutan awam, mereka perlu menggunakan bas baharu. Di samping itu, mereka pernah mempunyai permit bas namun setelah usia kenderaan melebihi had maksimum yang ditetapkan oleh LPKP, mereka tidak lagi memohon untuk mendapatkan permit. Justeru, beliau dan rakan-rakan pengendali lain memutuskan untuk tidak memohon permit bas dan beroperasi sebagai bas sapu sahaja kerana kenderaan mereka tidak memenuhi syarat yang telah ditetapkan oleh pihak berkuasa.

Penemuan kajian juga mendapati bahawa pemandu bas tanpa permit ini tidak memohon permit daripada pihak LPKP adalah disebabkan akaun simpanan bank mereka tidak mencapai had simpanan minimum dan tidak mampu untuk mencapai jumlah simpanan yang telah ditetapkan. Seperti yang dijelaskan oleh Informan (5), mereka telah lama beroperasi tanpa permit sehingga pihak LPKP membuka permohonan permit yang mana beliau ada membuat permohonan permit namun begitu permohonan tersebut tidak diluluskan. Hal ini demikian kerana beliau tidak mempunyai wang simpanan yang cukup dalam akaun banknya. Selain itu, keperluan lesen memandu pengangkutan awam (PSV) dan kenderaan baharu semasa mengemukakan permohonan permit juga merupakan syarat yang ditetapkan oleh pihak LPKP dan perlu dipatuhi. Informan (5) menyatakan bahawa mereka tidak dapat memenuhi syarat permohonan permit tersebut dan terpaksa menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit.

“...Nda...ini dari awal...bercampur kan...macam kita juga ini kau ada kelebihan kan kau ada kereta aku tiada kereta aku pakai kereta orang lain bah...Itu lah kelebihan dia saya bilang, mana yang ada kelebihan dia punya permit...arhhh..mana yang tiada kelebihan dia..tiada permit...dia tidak payah....sekarang ni kita semua tiada, nda bole suda yang ini, ini (menunjukkan bas-bas yang tidak memiliki permit)...nda bole suda skrg pasang permit...pasal umur dia suda lebih..Arhh...bas mini sekarang ni semua pakai yang baru suda tu... Tapi asal dari dulu sini ni...Sekali dorang ada ni DB...ni LPKP ada buka suda anu ni permit kan, ada permintaan permohonan macam aku..kita memohon kan kau tidak layak..pasal kadang-kadang kau punya bank...di akaun kau tidak cukup...arrr lepas itu permit, mau pegi LPKP...mohon sendiri, kau mesti ada lesen PSV, ada kereta sendiri...arrr itu kelebihan dia tu...”

(Informan 5, 1 Oktober 2019)

Faktor Sosioekonomi

Seterusnya, faktor sosioekonomi juga mendorong para pemandu untuk beroperasi secara tidak formal. Hal ini disebabkan para pemandu tidak mempunyai sumber kewangan yang mencukupi untuk mendapatkan bas baharu. Tambahan pula, mereka juga tidak layak membuat pinjaman bank disebabkan usia mereka yang telah berumur. Dalam pada itu, mereka memilih untuk tidak memohon permit bas dan meneruskan kerjaya sebagai pemandu bas tanpa permit seperti yang dijelaskan oleh Informan 3 dalam petikan di atas.

Pendapat yang sama turut dikemukakan oleh Informan (6) yang mana beliau bertungkus lumus memohon permit daripada pihak LPKP namun tidak diluluskan kerana kenderaan yang digunakan tidak layak untuk dilesenkan seperti yang disyaratkan oleh pihak LPKP. Tambahan pula, beliau juga tidak mampu untuk membayar harga bulanan sekiranya kenderaan baharu dikeluarkan. Selain itu, pendapatan yang diperoleh sebagai pemandu hanya cukup untuk menampung keperluan harian, kos bahan bakar dan bayaran sewa sekiranya bas tersebut merupakan milik majikan, dalam pada itu mereka tidak ingin menambahkan lagi risiko serta beban bagi mengeluarkan kenderaan baharu (Ferro, 2015).

“...Tidak juga... yang LPKP siaurang memohon apa ini...siaurang bertungkus-lumus memohon apa ini juga minta permit... tapi namun tidak dapat... pasal kenderaan kita... transport kita tidak layak.... Bah dia kau tau la kan peraturan LPKP sekarang kalau apa ini umur krita kau melebihi 10 tahun tidak buli...terpaksa kita beli apa ini krita baru.... baru dia bagi... Apa macam kita buli mampu bayar...”

(Informan 6, 1 Oktober 2019)

Faktor Kewarganegaraan

Seterusnya, kewarganegaraan merupakan salah satu syarat penting bagi mendapatkan kelulusan permohonan permit bas. Keadaan ini secara tidak langsung telah mendorong kepada kewujudan perkhidmatan mod pengangkutan bas tanpa permit yang mana terdapat dalam kalangan pemandu adalah bukan warganegara Malaysia dan tidak layak untuk mendapatkan permit tersebut. Menurut Informan (2), beliau tidak memohon permit disebabkan tidak memiliki dokumen pengenalan diri yang mana beliau bukan warganegara Malaysia. Justeru, sememangnya sukar bagi beliau untuk mendapatkan permit bas. Hal ini juga menyebabkan beliau berasa malas dan tidak lagi mahu untuk berurusan dengan pihak berkuasa bagi mendapatkan permit dan lebih memilih untuk beroperasi tanpa permit.

“...Ooo...mohon permit... kan ic aku tidak bole memohon... Mesti ic biru... Susah juga mau buat alasan la.... Apalagi... apalagi kita cuba... arrr yang sudah cuba...yang belum cuba pun susah juga... Ndak dapat... Memang susah... kecuali kalau dato bagi... baru la... Itu la... sebab...”

terutama sekali kalau di kira kan memang malas sudah berurusan dengan pihak atas la...jadi bagus lagi aku begini tiada permit...”

(Informan 2, 27 Ogos 2019)

Faktor keselesaan

Faktor keselesaan ini merujuk kepada sikap memandu yang lebih memilih untuk beroperasi tanpa permit disebabkan telah terbiasa dengan cara pengendalian tersebut. Informan (1) berpendapat bahawa beliau belum pernah memohon permit kerana lebih selesa beroperasi tanpa permit (*pirate*). Beliau menyatakan pihak berkuasa tidak memberikan permit di kawasan mereka iaitu laluan Pekan Telipok ke penempatan Telipok. Rakan-rakan pemandu lain turut cuba untuk memohon permit daripada LPKP namun tidak diluluskan. Keadaan ini menyebabkan para pemandu menjalankan operasi bas tanpa permit. Hal ini demikian kerana pihak LPKP yang akan menentukan sama ada mereka boleh beroperasi di laluan yang dicadangkan ataupun tidak.

“...Belum... belum perna... belum.... Pasal saya agak ok suda kalau yang perit-perit ni.... Tiada juga... kalau pulis-pulis dia kan diorang suda tau ini tempat diorang tidak kena bagi tu permit... Diorang tidak bagi.... Penempatan Telipok diorang tidak bagi.... Kalau diorang bagi kami pun ambil.... Arhh banyak diorang yang dari atas tu kan... diorang banyak diorang pegi memohon tapi diorang tidak bagi... Arhhh... diorang tidak kena bagi... mungkin dia bilang untuk kampung-kampung ja kali.... Arhh sana juga di dalam juga diorang tunggu di blok satu... tapi diorang pegi KK ni tiada permit... habis diorang memohon pun diorang tidak bagi juga.... Jadi kami pun diam-diam la...”

(Informan 1, 27 Ogos 2019)

“...apa maksudnya kalau ada permit begini setiap enam bulan mau pegi PUSPAKOM tu... arhh pigi cek enjin... cek tayar... semua kena baru... kena bersih semua... kalau begini tidak payah (menunjukkan bas yang tiada permit)... hujung tahun mati rotax beli seja pegi pejabat pos... tidak payah keluar duit... paling-paling bayar insuran... bayar *roadtax*... sudah... angkat orang lagi balik... arhh itu la lebih suka yang begini... kalau ikut... arhh kalau ikut memang semua dreba ikut... suka yang begini tapi kalau ikut penumpang cerewet dorang tidak suka ini...”

(Informan 4, 22 Ogos 2019)

Informan (4) juga menjelaskan bahawa para pemandu lebih selesa untuk menjalankan operasi bas tanpa memiliki permit kerana mereka tidak mahu terbeban dengan pelbagai syarat yang ditetapkan sekiranya mereka berkhidmat sebagai pengangkutan awam. Dalam hal ini, pengangkutan awam diwajibkan untuk membuat pemeriksaan PUSPAKOM bagi setiap enam bulan. Justeru, Informan (4) lebih memilih untuk beroperasi tanpa permit. Tambahan pula, ada yang menganggap pemeriksaan PUSPAKOM ini sangat membebankan kerana perlu dibayar berulang kali sekiranya pemeriksaan gagal berkali-kali serta penggantian kenderaan misalnya tayar bas juga perlu dilakukan. Oleh itu, para pengendali tidak mahu terikat dengan mana-mana syarat sebagai pengangkutan awam, maka mereka lebih suka untuk beroperasi tanpa permit dan tidak perlu memikirkan bayaran kecuali cukai jalan (*road tax*) dan insurans persendirian.

KESIMPULAN

Artikel ini telah menggarap ciri-ciri pengoperasian mod pengangkutan bas tanpa permit yang terdapat di Kota Kinabalu. Dapatan kajian menunjukkan bahawa mod ini mempunyai ciri pengoperasian yang tersendiri meliputi aspek masa bekerja, perkhidmatan, keselamatan, jenis kenderaan yang digunakan, kadar tambang, laluan pengoperasian dan organisasi. Berdasarkan ciri pengoperasian mod bas tanpa permit (*pirate*) tersebut, penyelidik mendapati bahawa pengoperasian mod ini bukan sahaja beroperasi di laluan yang tidak mempunyai aksesibiliti perkhidmatan awam, tetapi ia juga menjalankan operasi di laluan di mana terdapatnya pengoperasian pengangkutan awam iaitu bas mini seperti di kawasan Mangatal dan Inanam. Kehadiran pengoperasian bas tanpa permit di laluan tersebut telah menyebabkan persaingan yang tinggi dalam kalangan pemandu perkhidmatan awam. Berbeza dengan pengoperasian bas tanpa permit di Telipok, yang mana pemandu beroperasi di laluan yang tidak diakses oleh perkhidmatan awam. Hal ini demikian kerana perkhidmatan awam hanya tertumpu untuk mengangkut penumpang bermula dari pekan di pinggir bandar menuju ke pusat bandar Kota Kinabalu. Dalam pada itu, pemandu yang terdiri daripada penduduk kampung tersebut menyediakan perkhidmatan bas tanpa permit untuk mengangkut penumpang dari kampung ke Pekan Telipok, di mana tidak terdapat pengoperasian bas mini di lokasi

tersebut. Tanpa mod pengangkutan alternatif ini, sudah tentu penduduk kampung tidak dapat melakukan pergerakan keluar dari kampung khususnya bagi mereka yang tidak mempunyai kenderaan persendirian.

Selain itu, artikel ini turut mengupas faktor yang menyebabkan pengendali menjalankan operasi secara tidak formal. Antaranya adalah faktor polisi kerajaan, iaitu kesukaran dalam memenuhi syarat-syarat permohonan untuk berkhidmat sebagai pengangkutan awam khususnya permohonan permit. Di samping itu, faktor sumber kewangan yang tidak mencukupi untuk mendapatkan kenderaan baharu mahupun membuat penggantian kenderaan yang tidak melebihi usia sepuluh tahun turut mendorong pengendali beroperasi tanpa permit di jalan raya. Keadaan ini secara tidak langsung menyebabkan para pengendali lebih selesa beroperasi tanpa memiliki permit dan tidak terbeban dengan mana-mana syarat perkhidmatan awam yang ditetapkan oleh pihak LPKP.

Sehubungan itu, semua pihak yang bertanggungjawab seharusnya menyedari adanya mod pengangkutan awam tidak formal ini, memahami isu-isu dasar dan peraturan yang berkaitan dengan pengoperasian mereka, dan merumuskan strategi yang dapat membantu meningkatkan prestasi perkhidmatan mereka. Melalui artikel ini diharapkan pihak berkepentingan akan mengambil langkah bagi meningkatkan lagi perkhidmatan pengangkutan awam sedia ada tanpa mengabaikan perkhidmatan tidak formal yang turut memainkan peranan penting dari segi mobiliti penduduk.

RUJUKAN

- Akta Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987*. Undang-undang Malaysia (Akta 334).
- Berita Harian*. (7 Oktober 2019). 50,000 bas sekolah 'haram' beroperasi. Dilayari daripada <https://www.bharian.com.my/berita/nasional/2019/10/615139/50000-bas-sekolah-haram-beroperasi> pada 10 Jun 2020.
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. Berkeley: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat), University of California.
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14, 445–457.

- Chua Yan Piaw. (2006). *Kaedah dan statistik penyelidikan buku 2: Asas statistik penyelidikan*. Kuala Lumpur: Mc Graw Hill Education.
- Ferro, P. S. (2015). *Paratransit: A key element in a dual system*. Cape Town: Agence Francaise Development. CODATU Association.
- Harifah Mohd Noor, Aliakbar Gulasan & Jabil Mapjabil. (2017). Sistem dan isu pengangkutan awam Kota Kinabalu Sabah. Dlm. Mohammad Tahir Mapa *et al.* (Pnyt.). *Isu-isu Alam Sekitar dan Manusia di Sabah, Kajian dari Sudut Pandang Geografi*. Tanjung Malim: UPSI.
- Harifah Mohd Noor, Mazdi Marzuki, Jabil Mapjabil & Oliver Valentine Ebo. (2016). Keberkesanan perkhidmatan bas mini di Kota Kinabalu Sabah. Malaysia. *Geografia: Journal of Society and Space*, 12(12), 50–62.
- Harifah Mohd Noor. (2015). *Keberkesanan dan kualiti perkhidmatan bas di Kota Kinabalu*. Tesis PhD. (Tidak diterbitkan). Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi.
- Jabatan Perangkaan Malaysia. (2015). *Buku tahunan perangkaan Sabah 2014*. Kota Kinabalu.
- Jabatan Perangkaan Malaysia. (2017). *Buku tahunan perangkaan Sabah 2016*. Kota Kinabalu.
- Jamil Ahmad. (2002). *Pemupukan budaya penyelidikan di kalangan guru di sekolah: Satu penilaian*. Tesis PhD (Tidak diterbitkan). Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi.
- Joewono, T. B. & Kubota, H. (2005). The characteristics of paratransit and non-motorized transport in Bandung, Indonesia. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 262–277.
- Kumar, M. *et al.* (2016). Informal public transport modes in India: A case study of five city regions. *IATSS Research*, 39, 102–109.
- Mazdi Marzuki, Rosmiza M. Z., Jabil Mapjabil & Nur Kalsom Md Isa. (2016). Memperkasakan usahawan van dalam pengangkutan awam luar bandar di Hulu Terengganu. *Geografia: Malaysian Journal of Society and Space*, 12(12), 63–76.
- Nwaogbe, O.R., C.C. Ibe & S.I. Ukaegbu. (2012). Quality of the paratransit service (Tricycle) and its operation in Aba, Nigeria: An analysis of customers' opinions. *Journal of Transport and Supply Chain Management*.
- Phun, V. K., & Tetsuo Yai. (2016). State of the art of paratransit in Asia developing countries. *Asian Transport Studies*, 4(1), 57–77.
- Phun, V. K., Kato, H., & Chalermpong, S. (2019). Paratransit as a connective mode for mass transit systems in Asian developing cities: Case of Bangkok in the era of ride-hailing services. *Transport Policy*, 75, 27–35.
- Phun, V. K., Kato, H., & Yai, H. (2018). Traffic risk perception and behavioral intentions of paratransit users in Phnom Penh. *Transportation Research, Part F*, 55, 175–187.

- Phun, V. K., Lim, I., & Yai, T. (2015). The characteristics of paratransit operation and fare in Phnom Penh. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11, 1308–1327.
- Roscoe, J. T. (1975). *Fundamental research statistics for the behavioural sciences* (2nd ed.). New York: Holt Rinehart & Winston.
- Saravanan Sundara Sakaran & Harifah Mohd Noor. (2020). Konsep kemudahsampaian dalam perkhidmatan pengangkutan awam. *Jurnal Kinabalu*, 26(1), 127–153.
- Saravanan Sundara Sakaran, Harifah Mohd Noor & Oliver Valentine Ebo. (2019). Aksesibiliti pengangkutan awam (bas) di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah. *Jurnal Kinabalu*, 25, 21–46.
- Saravanan Sundara Sakaran. (2019). *Ketersampaian penduduk terhadap perkhidmatan bas awam di Bandaraya Kota Kinabalu*. Tesis Master, Universiti Malaysia Sabah, Kota Kinabalu.
- Shimazaki, T., & Rahman, M. (1993). Physical characteristics of paratransit in developing countries of Asia. *Journal of Advanced Transportation*, 30(2), 5–24.
- Shimazaki, T., & Rahman, M. (1995). Operational characteristics of paratransit in developing countries of Asia. *Transportation Research Record*, 1503, 49–56.
- Suriati Ghazali & Colonius Atang. (2008). Pencarian dan penafsiran maklumat kualitatif dalam penyelidikan geografi: Pengalaman daripada kajian kesejahteraan wanita. *Manusia dan Masyarakat*, 16, 156–179.
- Unit Perancang Ekonomi. (2015). *Rancangan Malaysia Kesebelas 2016–2020: Pertumbuhan berpaksikan rakyat (RMKe-11)*. Kuala Lumpur: Percetakan Nasional Malaysia Berhad.

TEMU BUAL

- Informan 1 (Pemandu bas tanpa permit), pada 27 Ogos 2019, bertempat di Pekan Telipok, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 2 (Pemandu bas tanpa permit), pada 27 Ogos 2019, bertempat di Pekan Telipok, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 3 (Pemandu bas tanpa permit), pada 16 Disember 2019, bertempat di Pekan Inanam, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 4 (Pemandu bas tanpa permit), pada 22 Ogos 2019, bertempat di Pekan Inanam, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 5 (Pemandu bas tanpa permit), pada 1 Oktober 2019, bertempat di Pekan Manggatal, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 6 (Pemandu bas tanpa permit), pada 1 Oktober 2019, bertempat di Pekan Manggatal, Kota Kinabalu, Sabah.
- Informan 7 (Pengarah Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP), Sabah, pada 16 Mac 2018, bertempat di Ibu Pejabat LPKP, Kota Kinabalu, Sabah.