

KESANGGUPAN MEMBAYAR (WTP) HARGA KENDERAAN BAGI MAHASISWA/WI UNIVERSITI UTARA MALAYSIA

¹Ahmad Syazwan Afiq Abdul Karim dan ²Dr Nor Hasni Othman

¹Pusat Pengajian Pengurusan Teknologi dan Logistik,
Universiti Utara Malaysia, 06010, Sintok, Kedah, Malaysia

²Pusat Pengajian Pengurusan Teknologi dan Logistik,
Universiti Utara Malaysia, 06010, Sintok, Kedah, Malaysia
Email: ¹arc7up@gmail.com, ²has1218@uum.edu.my

ABSTRAK

Vehicle is a tool to facilitate the movement of human activities. The study was conducted to identify the estimated willingness to pay (WTP) community to better products. Based on data collected through a survey of student at Universiti Utara Malaysia, this study shows the willingness to pay (WTP) associated with the income of the community. In this regard, there are several factors that influence the purchase of a vehicle. Hierarchy vehicle prices are also outlined. Through which high-income individuals who can afford to pay higher vehicle prices. Are high income earners are willing to pay a higher charge for a better vehicle? Some policy implications will be addressed in this problem.

Kenderaan merupakan alat perhubungan untuk memudahkan pergerakan aktiviti manusia. Kajian dijalankan untuk mengenal pasti anggaran kesanggupan membayar (WTP) masyarakat terhadap produk yang lebih baik. Berasaskan data yang dikumpulkan melalui kaji selidik ke atas mahasiswa/wi di Universiti Utara Malaysia, kajian ini menunjukkan kesanggupan membayar (WTP) berkaitan dengan pendapatan yang diterima masyarakat. Sehubungan itu, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pembelian kenderaan. Hierarki harga kenderaan juga digariskan. Melaluinya individu yang berpendapatan tinggi mampu membayar harga kenderaan yang lebih tinggi. Adakah golongan berpendapatan tinggi bersedia membayar caj yang lebih tinggi bagi mendapatkan kenderaan yang lebih baik? Beberapa implikasi dasar akan diutarakan dalam masalah ini.

Kata Kunci

WTP, temubual, pendapatan individu, harga kereta.

1.0 PENGENALAN

Kepesatan pembangunan yang dijalankan oleh kerajaan terutama bagi sektor pengajian tinggi telah mengubah landskap semasa. Kewujudan pelbagai institusi seperti politeknik, kolej, universiti awam, dan universiti swasta telah member peluang kepada

anak muda kini untuk melanjutkan pengajian ke peringkat yang lebih tinggi. Hal yang demikian telah melahir lambakan graduan baru yang banyak bagi memenuhi pasaran pekerjaan di Malaysia. Setelah mempunyai pekerjaan tetap, kebanyakan graduan ingin memiliki kereta idaman sebagai keperluan peribadi tetapi adakah harga kereta pada masa kini dianggap survival untuk mereka membayar.

Untuk objektif kajian pula diharapkan dapat memastikan kajian yang bakal dijalankan ini dapat berjalan dengan lancar tanpa sebarang masalah. Mengenal pasti samada pengetahuan dan pengalaman masyarakat khususnya lepasan baru siswazah tentang harga kereta terutama dalam pasaran automotif di Malaysia. Menganalisis deskriptif dan keberangkalian (*logit*) kesanggupan membayar lepasan baru siswazah (*Willingness To Pay*) dari pelbagai faktor untuk menyokong mendapatkan harga kereta berpatutan di pasaran automotif di Malaysia.

2.0 ULASAN KARYA

2.1 Fungsi Pengangkutan

Keperluan untuk pengangkutan wujud walaupun dalam masyarakat yang belum mencapai pembangunan ekonomi yang tinggi. Apabila ekonomi sesuatu kawasan makin membangun, permintaan untuk pengangkutan semakin meningkat. Selain fungsi ekonomi, pengangkutan juga mempunyai fungsi sosial untuk menghubungkan silaturahim sesama manusia sama ada ahli keluarga atau sahabat handai. Dengan adanya sistem pengangkutan yang lebih baik manusia boleh memilih untuk bekerja di sesuatu tempat di mana majikan boleh menawarkan gaji yang lumayan tetapi pada masa yang sama memilih untuk tinggal di kawasan pilihan mereka. Pengangkutan juga membolehkan manusia menggunakan masa santainya dengan cara terbaik.

2.2 Isu Dan Masalah Pengangkutan

Pergantungan yang tinggi terhadap kenderaan

persendirian seperti motosikal dan kereta akan memberi implikasi yang negatif dari segi penggunaan sumber tenaga, umpamanya fosil yang dibakar oleh enjin kenderaan boleh mendatangkan dan meningkatkan pencemaran udara dan seterusnya memberi impak negatif kepada persekitaran. Masalah kesesakan lalu lintas yang dialami oleh penduduk di bandar tidak seharusnya dibiarkan berterusan. Hal ini kerana kesesakan lalu lintas boleh memberi gangguan kepada persekitaran dan psikologi manusia.

Di Malaysia, banyak isu dan masalah utama yang menjadi kekangan dalam mencapai kualiti hidup yang baik di bandar. Pertambahan penduduk bukan sahaja memerlukan lebih banyak peluang pekerjaan, permintaan terhadap perumahan, kemudahan sosial bahkan turut menambah jumlah kenderaan di jalan raya dan lebuh raya. Perubahan demografi melalui pertumbuhan semula jadi dan migrasi telah meningkatkan lagi permintaan terhadap pengangkutan bagi kemudahan untuk bergerak. Pengangkutan merupakan antara punca terpenting yang menyumbang kepada pencemaran alam sekitar, terutamanya pencemaran udara di kawasan bandar.

Masalah ini bukan sahaja berkaitan dengan mod pengangkutan, bahkan turut melibatkan struktur jalan raya yang membahayakan seperti tiadanya pembahagi jalan yang jelas, jalan yang pecah dan berlopak, jalan tidak rata, kurangnya kemudahan lampu isyarat, kesesakan lalu lintas yang boleh memberi kesan kepada fizikal dan psikologi manusia dan beberapa kesan lagi. Keadaan-keadaan seperti ini didapati boleh menyebabkan masyarakat bandar merasa tidak selesa, susah hati, cemas, letih, lesu, kerumitan untuk berinteraksi dan kebimbangan yang serius apabila setiap hari mereka terpaksa menggunakan jalan raya tersebut ke tempat bekerja, ke pasar raya, pusat perkhidmatan atau apa sahaja urusan penting dalam keadaan pengguna tidak mempunyai pilihan yang lain.

Selain itu, kemudahan pengangkutan awam yang terdapat di bandar-bandar besar yang tidak dapat memberikan perkhidmatan yang memuaskan dan maksimum kepada pengguna. Mutu perkhidmatan yang tidak memuaskan seperti jadual perjalanan yang tidak konsisten, bilangan penumpang yang terlalu ramai yang menimbulkan kesesakan dalam bas dan monorel, kekerapan perjalanan bas yang terlalu lama, tiada kemudahan penyaman udara dan sebagainya. Keadaan-keadaan seperti ini didapati telah menimbulkan kerumitan yang serius kepada pengguna. Ada kalanya pengguna cuba beralih kepada mod pengangkutan awam, tetapi perkhidmatan yang ditawarkan pula tidak memuaskan. Manakala untuk terus menggunakan kenderaan persendirian ternyata akan lebih

menyulitkan apabila terpaksa menghadapi kesesakan lalu lintas yang lama, keletihan, dan sebagainya. Hal-hal seperti ini merupakan antara masalah yang sering berlaku di kawasan bandar.

3.0 KAEDAH KAJIAN

Bagi melaksanakan kajian ini dengan efektif, metodologi yang dijalankan adalah melibatkan kajian melalui pengumpulan data-data terkini daripada media cetak dan media elektronik serta sesi temu ramah dengan tenaga pakar di dalam bidang automotif dan ekonomi.

Sekaran (2003) mendefinisikan populasi sebagai merujuk kepada keseluruhan manusia dalam sesuatu kumpulan, fenomena atau sesuatu perkara menarik yang membuatkan penyelidik ingin mengkaji manakala Van Dalen (1979) dalam Abdul Fatah (1993) pula, menerangkan populasi ialah suatu kumpulan manusia atau entiti lain yang didefinisikan dengan jelas.

Populasi bagi kajian ini adalah terdiri dari pelajar Universiti Utara Malaysia (UUM). Skop soal selidik adalah pelajar peringkat sarjana. Hal demikian kerana mereka lebih sesuai dan keputusan yang akan diperolehi lebih tepat berbanding pelajar sarjana muda. Ini disebabkan mereka mempunyai pendapatan yang tetap dan kebanyakan mereka mempunyai keluarga semestinya kenderaan adalah sesuatu yang wajib dimiliki.

Selain kajian rawak yang dilakukan, kajian lapangan turut dijalankan bagi mendapatkan maklumat bagaimanakah harga sesebuah kenderaan ditentukan melalui proses yang dihasilkan. Oleh hal demikian, Syarikat KTM yang terletak di Jitra, Kedah dipilih sebagai tempat untuk dijalankan soal selidik.

4.0 DAPATAN KAJIAN

Kesanggupan untuk membayar (WTP) adalah mencerminkan jumlah maksimum pengguna yang difikirkan sesuatu produk atau perkhidmatan yang bernilai. Ia dianggap apabila membangunkan harga yang diminta untuk produk dan perkhidmatan, walaupun ia adalah penting untuk ambil perhatian bahawa kesediaan untuk membayar bukan penentu utama harga akhir. Di samping terlibat dalam proses penetapan harga, kesediaan untuk membayar juga dianggap apabila menjalankan kajian yang lebih besar tentang bagaimana pengguna berinteraksi dengan produk dan perkhidmatan.

Bagi pengguna individu, kesediaan untuk membayar boleh berbeza-beza, bergantung kepada penilaian peribadi mereka daripada nilai sesuatu produk atau perkhidmatan. Kaji selidik yang dijalankan oleh kolej dan universiti telah menunjukkan, sebagai

contoh, bahawa kesediaan untuk membayar naik apabila orang mencari harga kenderaan yang berkualiti dan terkenal, dan satu lagi lebih kepada kualiti tetapi tidak mementingkan jenama. Keluarga yang nilai jenama kenderaan secara amnya meletakkan nilai yang lebih tinggi di atasnya, manakala keluarga yang tidak mementingkan jenama boleh nilai kualiti pada kenderaan tersebut pada harga lebih rendah. Kesediaan untuk membayar juga boleh banyak dikaitkan dengan penjenamaan, dengan orang-orang yang bersedia untuk membayar lebih untuk setanding produk jenama.

Dalam konteks yang lebih besar ekonomi, yang melihat bagaimana orang berinteraksi dengan harga boleh menjadi sangat penting. Memahami bagaimana pengguna membuat pilihan membeli atas dasar harga, terutamanya bagi barangan mewah, adalah satu bahagian penting dalam mengkaji bagaimana pengguna membuat pilihan secara amnya.

5.0 RUMUSAN

Sistem pengangkutan di Malaysia dari aspek pembuatan sesebuah kenderaan sehingga proses pengedaran amat merumitkan dan melibatkan sejumlah kos. Jumlah kenderaan di Malaysia semakin meningkat akan tetapi mampukah semua golongan yang ada di Malaysia mampu membeli kereta terutamanya pelajar universiti. Kajian ke atas isi rumah pelajar sarjana Universiti Utara Malaysia ini mendapati majoriti responden tidak bersedia membayar caj lebih mahal berbanding yang sedia ada. Kesediaan membayar caj harga kereta(WPT) didapati mempunyai kaitan dengan umur dan pendapatan tetapi tidak dengan tingkat pendidikan. Implikasi polisi daripada kajian ini adalah kerajaan perlu melakukan rombakan dan penstrukturan semula terhadap segala kos dan cukai bagi penghasilan sesebuah kenderaan. Hal demikian akan mengurangkan harga sesebuah kenderaan dan membolehkan kemampuan pelajar untuk memiliki kenderaan akan meningkat.

RUJUKAN

- Adaval, Rashmi and Kent B. Monroe (2002), "Automatic Construction and Use of Contextual Information for Product and Price Evaluations," *Journal of Consumer Research*, 28 (March),572–88.
- Ariely, Dan, George Loewenstein, and Drazen Prelec (2003), "Coherent Arbitrariness: Stable Demand Curves Without Stable Preferences," *The Quarterly Journal of Economics*, 118 (1),73–105.

- Court,A.T(1939),The dynamics of Automobile demand, Generalmotors corporation, New York .pp.99-117
- Erwin Diewert(2003),Hedonic Regressions. A Consumer Theory Approach, www.nber.org/books/feen03-1.
- Freeman,A.Myrick(1998),Hedonicprice, property values and measuring environmental benefits: A survey of the issues *Scandinavian Journal of Economics Review*,69:623-638
- Googman, Allen, 1983, Willingness to pay for car efficiency: A Hedonic Price Approach, *Journal of transport Economics*, Vol. 17, NO.3
- Griliches, Zvi (1961) Hedonic Price Indexes for Automobiles: An Econometric Analysis of Quality Change, Harvard University, National Bureau Of Economic Research, p.173-196
- Lancaster,K(1966) , A new approach to consumer theory, *Journal of political Economy*,74:132-157