

**OPERATING COSTS DIFFERENTIATION AMONG THE HAULAGE  
COMPANIES: IN THE CASE OF SOUTHERN REGION**

**MAZLAN BIN MD. ZAHID**

**A Project Report Submitted  
As a Partial Fulfilment for the Award of a  
Degree of Master of Science  
In Transportation Planning**

**Faculty of Built Environment  
Universiti Teknologi Malaysia**

APRIL 2009

# **OPERATING COSTS DIFFERENTIATION AMONG THE HAULAGE COMPANIES: IN THE CASE OF SOUTHERN REGION**

## **ABSTRACT**

Malaysia container haulage was introduced in 1971, the number of player has been increased from time to time. This study is basically to determine the difference of the operating costs among the players in Southern Region, which related to costs element i.e. Fuel, maintenance, salary, tax, staff training and licensing. Since the haulage companies are operated with difference sizes of truck therefore the players have been divided into three categories i.e. Big Operators with > 50 units Prime Mover, Medium Operators with < 50 units Prime Mover and Small Operators with < 20 units Prime Mover. The findings of the research show that there is a difference of operating costs between the three types of haulage operators. Fuel being spending against total annual operating costs for both big and small operators is 30% whilst for medium is 35%, which it shows 5% higher. Maintenance costs for both big and medium operators have a same degree of 30% each whilst small operators incurred 25% which 5% lower compared to the big and medium operators. Salary costs had revealed that big and small operators are spending 25% which 5% higher compared to medium operators. Tax, licensing and training costs are showing 5% for those three players except licensing for small players showing a 5% higher if compared to both big and medium operators. The costs proportion showing that the major operating costs are apparently spending in fuel and maintenance, followed by the salary, licensing, tax and staff training. As to sustain the viability of this industry, the haulage companies have to consider other alternative of fuel e.g. using NGV or Bio-Diesel, outsourcing the repair maintenance works, review the existing strategy and policy and last but not least using high end technology for integrated planning and tracking systems even though it is costly but in the long term run it will be benefited to them. Ultimately the findings of the study will be guided decisions for estimating the magnitude of each operating cost among the operators.

# PERBEZAAN KOS OPERASI DI ANTARA SYARIKAT-SYARIKAT PENGANGKUTAN KONTENA: DI SELATAN TANAH AIR, JOHOR

## ABSTRAK

Pengangkutan Kontena telah dimulakan di Malaysia pada tahun 1971, jumlah syarikat pengangkutan kontena telah bertambah dari semasa ke semasa. Kajian ini dibuat bagi mengenal pasti apakah perbezaan kos operasi yang berlaku di antara satu syarikat kontena kepada syarikat kontena yang lain khususnya di selatan tanah air, yang mana elemen kos yang berkaitan adalah seperti kos minyak, baik pulih, gaji, latihan, cukai dan perlesenan. Syarikat pengangkutan kontena beroperasi dengan jumlah saiz yang berbeza-beza untuk itu syarikat tersebut telah dibahagikan kepada tiga kategori. Operator Besar beroperasi > 50 yunit penggerak utama, Operator Sederhana beroperasi < 50 yunit penggerak utama dan operator kecil beroperasi < 20 yunit penggerak utama. Kajian mendapati adanya perbezaan kos operasi di antara ketiga tiga jenis syarikat tersebut. Kos minyak menunjukkan persamaan jumlah 30% yang dibelanjakan oleh kedua dua syarikat besar dan kecil yang mana 5% lebih rendah jika di bandingkan dengan syarikat yang sederhana saiznya. Kos baik pulih memaparkan kedua dua syarikat besar dan sederhana membelanjakan jumlah yang sama iaitu sebanyak 30% dari jumlah kos tahunan mereka sementara syarikat kecil pula membelanjakan hanya 25% iaitu 5% lebih rendah. Untuk gaji kakitangan pula syarikat besar dan kecil telah membelanjakan 25% dari jumlah kos tahunannya. Yaitu 5% lebih tinggi dari syarikat yang sederhana. Cukai, perlesenan dan latihan menunjukkan kos yang sama bagi ketiga tiga syarikat kecuali untuk perlesenan untuk syarikat kecil yang membelanjakan 5% lebih tinggi. Pecahan kos menunjukkan kos yang besar melibatkan kos yang berkaitan dengan minyak, baik pulih kenderaan dan diikuti oleh kos gaji dan disusuli oleh kos perlesenan, cukai dan latihan. Bagi mengekalkan daya saing didalam industri tersebut, syarikat pengangkutan kontena perlu menimbangkan menggunakan sumber lain selain minyak. Di antaranya ; menggunakan NGV atau Bio-Diesel, menswastakan baik pulih kenderaan kepada orang ketiga, melihat semula strategi dan polisi sedia ada supaya lebih berdaya saing dan akhir sekali tapi tidak kurang pentingnya iaitu menggunakan sistem berteknologi canggih IT untuk perancangan yang lebih menyeluruh dan sistem pengesanan perjalanan kenderaan, walaupun ianyanya mahal tetapi dalam jangka masa panjang sistem tersebut sangat berfaedah kepada mereka. Akhirnya dari hasil kajian yang diperolehi ianya mungkin boleh digunakan sebagai panduan bagi mengangarkan kos operasi di antara operator pengangkutan kontena tersebut.