

ACKNOWLEDGEMENTS

I am deeply indebted to both my supervisor, Professor Dr. Pazim *(a)* Fadzim Othman of the Faculty of Economics and Administration (FEA) and co-supervisor, Associate Professor Dr. Abdul Latif Hj. Salleh of the Faculty of Business and Accountancy (FBA), University of Malaya for their full support during the course of this seemingly-never-ending study. Dr. Pazim's great patience and advice on certain matters was an asset to me for completing this tedious work. Dr. Latif's provocative comments on certain aspects of entrepreneurship and network relations and his concern about the analytical framework forced me to think a lot and got me obsessed on the issues that I should actually look for in the study. This ushered me to undertake more specialised and directed study of collaborative entrepreneurship - entrepreneurial network organisations - from the perspective of economic development as well as the automobile industry.

My special thanks to the internal and external examiners for their valuable comments which enabled the author to come up with the existing version of the study.

My gratitude, too, goes to a group of people, institutions, automakers, company executives, Malaysian government officials, librarians and the FEA computer-laboratory assistants for their support in this study. Special thanks to En. Ramli Bakar, Assistant Director of the Transport & Machinery Industries

Division of Malaysian Industrial Development Authority for supplying data and clarifying the structure of the Malaysian automobile industry. This list of special thanks also includes executives of the three automakers in the case study. Though their names are kept confidential, their contributions to the present study are real and very much appreciated.

To En. Mohd. Yusof Mohamed of HICOM Engineering Sdn. Bhd, thank you for your good transfer of knowledge about engineering processes in parts production and for highlighting problems facing the parts manufacturing industry. My thanks also go to Mr. Francis Pereira and Puan Salbi of the Malaysian Automotive Association for supplying a bundle of data on Malaysian automobile production. For finishing touches, special thanks to Ms. Premilla Mohanlall of PVM Communication as well as Dr. Pazim and Vasegi of University of Malaya for double-checking my English

Finally, my indebtedness to my wife, Hayatee, and children for their understanding when I was completing this study. Despite their continuous complaints during the course of this study, at least, they did not leave me alone. The two-year-non-stop work devoted to this study was really painful and required considerable patience and understanding from my family.

Above all, I owe gratitude to the grace of Allah Almighty for his invisible and true guidance throughout my work. Any errors remaining in the present study are, of course, the sole responsibility of the author, an impotent creature as perceived in Islam.

ABSTRAK

Kajian ini bertujuan untuk menyelidiki isu-isu semasa tentang organisasi ekonomi sebagai sumber baru yang berpotensi untuk meneruskan pembangunan ekonomi dalam konteks persaingan sejagat dengan merujuk kepada industri otomobil. Ini dilakukan dengan mengembangkan satu kerangka analisis yang dinamakan sebagai organisasi jalinan usahawan (ENO) dan mencuba untuk menggunakan kerangka ini dalam menganalisis bentuk dan prestasi pembangunan ekonomi dan industri otomobil. Kandungan analisis kajian ini tidak banyak berbeza dengan sebilangan besar kajian ke atas bentuk-bentuk organisasi hibrid yang telah dibuat sebelum ini. Perbezaan yang paling ketara hanya terletak pada pendekatannya. Berbanding dengan pendekatan yang kabur dari sudut pelaku, kajian ini menonjolkan kekuatan faktor keusahawanan sebagai pengaruh sebenar organisasi hibrid itu.

Kerangka ENO dibentuk dengan menggunakan kaedah ekonomi sosiologi, iaitu suatu pendekatan yang mengambil kira kedua-dua pembolehubah ekonomi dan sosial dalam penjelasan teorinya. Alat analitik deskriptif ini penting kerana ia membenarkan pelaku-pelaku ekonomi berinteraksi dan berkerjasama di antara satu sama lain secara sedar. Kajian ini turut meninjau bukti-bukti sejarah dan empirika di beberapa blok ekonomi, termasuk Barat, Asia Timur dan Negara-negara Industri Baru (NIEs). Ia dilakukan atas beberapa alasan: Pertama, ia cuba menguji sama ada model keusahawanan ini berguna atau tidak dan mungkin boleh diaplifikasi oleh negara-negara membangun lain; Kedua, ia cuba meneguhkan anggapan bahawa sesetengah modal sosial adalah kuat dalam membentuk ENO di Asia, dan bukannya di rantau lain. Akhirnya, ia cuba membuktikan sumbangan signifiken ENO kepada pembangunan ekonomi di rantau berkenaan.

Kerangka ENO juga digunakan untuk mengkaji sektor ekonomi yang lebih khusus, iaitu industri otomobil, memandangkan industri ini adalah sebuah sub-sektor yang terbesar dan menarik serta menggunakan kerangka ENO dalam operasinya. Struktur, kandungan dan ciri-ciri organisasi sub-kontrak dalam industri otomobil, terutamanya di Jepun, dikaji dari aspek perhubungan punca-kesan jalinan ke atas industri dan ekonomi. Perhatian difokuskan kepada hubungan jalinan di antara pembuat otomobil dan firma-firma sub-kontrak.

Bahagian kajian yang terkemudian meninjau industri otomobil Malaysia dengan dua alasan: pertama, industri otomobil telah menjadi jantung kepada dasar ekonomi kerajaan sejak tahun 1980-an - sebuah dasar yang digubal atas kepercayaan bahawa industri ini akan menjadi pemangkin kepada pertumbuhan industri pada masa depan; dan kedua, ia mempunyai ciri-ciri ENO kerana wujudnya kerjasama yang erat antara dua pihak pelaku keusahawanan, iaitu pembuat otomobil dan pembekal bahagian otomobil.

Menerima hakikat bahawa mengumpul maklumat dan data adalah memerlukan kos yang tinggi dan mengambil masa yang lama, usaha penyelidik banyak bergantung kepada hasil ilmiah dan kajian empirika para penyelidik yang terdahulu. Namun bagi industri otomobil Malaysia, usaha telah dilakukan untuk mengumpul data sekunder dan primer. Data Sekunder dikumpul daripada beberapa sumber, termasuk Lembaga Kemajuan Perindustrian Malaysia (MIDA), Persatuan Otomotif Malaysia (MAA), Persatuan Pembekal Proton (PVA), dan Industri Bahagian-bahagian dan Otomotif Malaysia (MACPMA). Manakala data primer diperolehi hasil daripada temu bual dengan tiga pembuat otomobil dan 103 pembekal bahagian otomobil (sub-kontraktor).

Penemuan-penemuan kajian ini menerangkan perkara-perkara berikut: (1) keusahawanan adalah dinamik dan mampu mengubah sebarang organisasi ekonomi untuk menyesuaikan dengan keperluan semasa, menentukan daya saing sesebuah industri atau firma serta mengubah keadaan pembangunan ekonomi sesebuah negara; (2) keusahawanan kolektif (kumpulan perniagaan) adalah kenderaan kepada pembangunan

ekonomi, terutama di negara-negara Asia Timur; (3) pembuat-pembuat otomobil Jepun mengorganisasi sistem pengeluaran mereka dalam bentuk organisasi sub-kontrak kerana wujudnya pembezaan atau pelbagai produk untuk menepati permintaan pengguna; (4) modal sosial memainkan peranan penting dalam pembentukan organisasi ekonomi di negara-negara Asia; (5) Kerajaan Malaysia memainkan peranan penting dalam membangunkan organisasi jalinan usahawan yang berpengkalan di dalam negara; (6) organisasi jalinan usahawan adalah secara relatifnya kurang maju dalam pembangunan ekonomi dan industri otomobil di Malaysia disebabkan oleh kelemahan struktur ekonomi dan wujudnya pemecahan yang ketara di antara organisasi usahawan milik tempatan dan organisasi usahawan milik asing; (7) organisasi sub-kontrak otomobil di Malaysia adalah lebih dipengaruhi oleh pertimbangan ekonomi berbanding dengan faktor modal sosial; (8) pengeluaran bahagian otomobil adalah dipengaruhi oleh kedudukan firma dalam organisasi jalinan, saiz firma, pemilikan firma, tahap penyertaan ekuiti asing dan kerjasama teknikal dengan sub-kontraktor; dan (9) pasaran bahagian otomobil adalah dipengaruhi oleh saiz firma, pemilikan firma dan tahap penyertaan ekuiti asing.

Perhatian yang lebih besar patut diberikan kepada organisasi ekonomi yang baru ini (organisasi jalinan usahawan) sebagai satu kenderaan untuk meneruskan pembangunan ekonomi Malaysia pada masa depan. Sebarang perancangan dan dasar ekonomi patut dihalakan ke arah memajukan model ini dalam mencapai faedah bersaing dalam pelbagai sektor ekonominya. Penyertaan yang besar oleh kerajaan untuk memajukan pembangunan keusahawanan, misalnya melalui perusahaan-perusahaan awam, tidak bertentangan dengan semangat Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN (AFTA) dan Pertubuhan Perdagangan Sedunia (WTO) selagi firma-firma swasta tidak diancam oleh polisi-polisi yang berbentuk diskriminasi. Firma-firma swasta pula akan memperolehi faedah bersaing sekiranya mereka mampu mengorganisasi diri mereka ke dalam bentuk model keusahawanan yang dinamik ini.