

BAB 1

PENGENALAN

1.1 Pengenalan

Sebelum tahun 1960an, proses perindustrian di Malaysia telah bermula dengan industri tradisional yang berasaskan pertanian dan galian. Kemudian ia berubah kepada industri gantian import pada hujung tahun 1960an. Seterusnya ia berubah pula kepada industri yang berintensifkan buruh (labour intensive) yang berorientasikan eksport pada tahun 1970an. Langkah seterusnya yang paling wajar dalam proses perindustrian ini ialah perubahan kepada industri berat iaitu suatu industri yang bermodal besar, berteknologi tinggi dan penggunaan tenaga kerja yang mahir. Bagi menggalakkan proses industri berat di Malaysia, kerajaan memperkenalkan **Dasar Perindustrian Berat** pada tahun 1980. Rasional Dasar Perindustrian Berat ialah, dalam jangka panjang kerajaan berharap industri berat mampu membawa Malaysia ke arah satu ekonomi yang kukuh di mana ia dapat memperluas dan mengukuhkan asas dan struktur sektor perkilangan Malaysia.

Pada amnya, industri berat memerlukan modal yang besar, teknologi yang tinggi dan canggih, dan tenaga kerja yang mahir. Pada awal 1980an, keperluan-keperluan ini belum wujud secara meluas di Malaysia. Sebelum ini, tiada usahawan-usahawan yang mampu dan sanggup mengambil risiko untuk melabur dalam aktiviti-aktiviti berbentuk industri berat. Kilang-kilang simen dan besi waja telah beroperasi semenjak tahun 1960an lagi. Tetapi, pengusaha-

pengusahanya tidak mengambil langkah seterusnya bagi mempertingkatkan dan memperluaskan aktiviti sektor perindustrian sehingga ianya sampai ke tahap pengeluaran enjin, motosikal, kereta dan sebagainya. Akibatnya, pada penghujung dekad 1970an, selepas lebih kurang 25 tahun proses industrialisasi, Malaysia masih berada pada peringkat industri pemasangan, pembungkusan dan pemprosesan bahan mentah.

Memandangkan kekurangan yang wujud, kerajaan telah mengambil keputusan untuk memikul tanggungjawab merancang dan mendorong perkembangan sektor industri ke era baru. Pada tahun 1980, Kerajaan telah menubuhkan **Perbadanan Industri Berat Malaysia (HICOM)** iaitu merupakan jentera utama kerajaan bagi menceburi bidang industri berat. Antara tujuan penubuhan HICOM ialah untuk mengenalpasti, memulakan, melaksana dan mengurus projek-projek industri berat. Ini bermakna bahawa kerajaan sendiri akan melibatkan diri sebagai peserta dalam bidang industri berat. HICOM mengambil bahagian dalam projek-projek industri berat yang tertentu atau terpilih sahaja dan bukannya semua jenis industri berat. Selain itu, ia juga membenarkan kilang-kilang industri berat yang lain untuk terus beroperasi walaupun mereka menyaingi HICOM. Antara strategi-strategi yang dilaksanakan oleh HICOM ialah mengendalikan projek-projek industri berat secara usahasama dengan rakan kongsi yang mempunyai teknologi dan kemahiran yang diperlukan.

Usaha juga dilaksanakan untuk mengimport teknologi dan kemahiran yang diperlukan bagi mengembangkan industri berat. Kemahiran tenaga kerja pula diperolehi dengan mengambil pakar dan pekerja mahir dari syarikat kilang usahasama HICOM di Malaysia atau menghantar pekerja terpilih untuk bekerja di kilang-kilang rakan kongsi di luar negeri. Usaha ini adalah perlu agar dalam jangka panjang, tenaga kerja ini akan dapat menghasilkan rekabentuk teknologi dan jentera yang setanding atau lebih maju serta dapat mengembangkan lagi sektor industri berat negara. Pada peringkat awal penubuhan projek-projek industri berat ini, HICOM akan memberi galakkan-galakkan kredit, subsidi, tarif dan sebagainya untuk membantu projek-projek ini berdikari. Selain daripada itu, ia juga akan menyusun dan merancang pengeluaran projek-projek industri berat tersebut supaya keluaran projek-projek tersebut dapat menembusi pasaran luar negeri di samping pasaran negara.

Pada tahun 1983, Dasar Perindustrian Berat telah digubal oleh kerajaan agar sektor pembuatan menjadi punca utama pertumbuhan ekonomi negara. Seterusnya pada 3 Februari 1986, kerajaan telah memperkenalkan **Pelan Induk Perindustrian (1986–1995)**. Mengikut rancangan tersebut dalam masa 10 tahun sektor pembuatan akan mewujudkan dan mengembangkan industri barangan untuk dieksport. Ini merupakan strategi utama kerajaan dalam dasar perindustrian negara.

Jenis-jenis industri di Malaysia dibahagikan kepada lima sektor iaitu sektor pembuatan, sektor pertanian, sektor perlombongan, sektor pembinaan dan sektor perkhidmatan. Sektor pembuatan merupakan salah satu sektor yang berkembang pesat dan memberi sumbangan yang terbesar kepada keluaran negara.

Sumbangan sektor pembuatan dalam KDNK negara dari tahun 1995-2000 boleh dilihat pada Jadual 1.1.1 di bawah. Bagi tahun 1995, sumbangannya ialah 33.1% dengan mengalami kadar pertumbuhan sebanyak 14.5%. Manakala sumbangan sektor pembuatan dalam KDNK tahun 1996 ialah 34.2% dan bagi tahun 1997, sumbangan sektor pembuatan kepada KDNK telah meningkat kepada 35.7%. Dalam tahun 1998, sumbangan sektor perkilangan ke atas KDNK telah merosot berikutan krisis ekonomi. Walau bagaimanapun, keadaan kembali pulih pada tahun 2000 di mana sektor perkilangan telah menyumbang sebanyak 33.4% ke atas KDNK negara. Ini jelas menunjukkan sektor pembuatan merupakan penggerak kepada pertumbuhan ekonomi negara.

Jadual 1.1.1
Sumbangan Sektor Perkilangan Kepada KDNK Negara
1995-2000

Tahun	Sumbangan Kepada KDNK
1995	33.1 %
1996	34.2 %
1997	35.7 %
1998	27.9 %
1999	29.2 %
2000	33.4 %

Sumber: Laporan Ekonomi 1995-2000

Salah satu sektor yang penting dalam mempertingkatkan pertumbuhan industri pembuatan ialah industri pembuatan kereta. Berikutan penubuhan HICOM, pada 9 Julai 1985, PROTON berjaya mengeluarkan kereta buatan Malaysia yang pertama iaitu Proton Saga. Pada tahun 1988, Proton Saga telah berjaya menembusi pasaran asing iaitu ke United Kingdom. Pada tahun 1993, kejayaan yang seterusnya bagi industri kereta Malaysia ialah dengan tertubuhnya

syarikat PERODUA. Latar belakang industri kereta nasional akan dibincangkan dengan lebih terperinci dalam Bab 2.

1.2 Kepentingan Kajian

Kajian ini ingin mengkaji kesan AFTA terhadap industri kereta nasional samada dari segi kebaikan dan keburukannya. Kajian ini juga ingin mengetengahkan kemampuan industri Proton dan Perodua dalam menandingi kereta-kereta import sebelum dan selepas implementasi AFTA. Kemampuannya untuk bersaing dalam pasaran kereta di Malaysia boleh diukur berdasarkan jumlah peratus pasaran yang dikuasai serta usaha yang akan diambil oleh industri kereta nasional dalam menyahut cabaran AFTA. Selain itu, kajian ini juga ingin mengenalpasti strategi-strategi yang akan diimplementasi dalam menyahut cabaran dasar liberal ini. Kajian ini juga menjelaskan kepentingan industri kereta nasional kepada ekonomi negara. Ini boleh dilihat melalui sumbangannya kepada sektor pembuatan yang merupakan antara penyumbang utama kepada KDNK negara.

1.3 Objektif Kajian

Objektif kajian ini :

- Mengkaji kesan AFTA terhadap industri kereta nasional dari segi daya saing, harga, dan kualiti.
- Mengkaji prospek dan cabaran masa depan industri kereta nasional dalam pasaran kereta di Malaysia apabila AFTA dilaksanakan.
- Mengenalpasti strategi-strategi yang akan dilaksanakan untuk memajukan industri kereta nasional dalam menyahut cabaran AFTA.
- Menjelaskan pentingnya penyelidikan dan pembangunan bagi meningkatkan kualiti keluaran industri kereta nasional.
- Mengkaji sejauhmanakah keberkesanan dasar-dasar dan polisi-polisi kerajaan dalam memajukan industri ini.

1.4 Skop Kajian

Tumpuan kajian adalah kepada industri kereta Proton dan Perodua serta kesan AFTA keatasnya. Kepentingan industri kereta nasional ini dilihat dari segi sumbangannya dalam pertumbuhan ekonomi negara, sumber tenaga manusia, penyelidikan dan pembangunan serta nilai eksportnya. Perkembangan industri

kereta nasional telah dijadikan tumpuan kajian. Namun perbandingan turut dibuat ke atas beberapa jenis industri kereta yang lain. Kajian dihadkan dari tahun 1985 hingga tahun 2001 sahaja.

1.5 Metodologi Kajian

Kajian ini hanya menggunakan dua kaedah dalam pengumpulan data iaitu kaedah dokumentasi dan kaedah temubual.

1) Kaedah Dokumentasi

Kaedah ini meliputi buku, majalah, perangkaan, akhbar harian seperti Berita Harian, New Straits Times, The Star, Laporan Ekonomi Tahunan serta bahan ilmiah lain yang berkaitan. Kajian ini turut dilaksanakan di beberapa buah perpustakaan iaitu:

- I. Perpustakaan Universiti Malaya
- II. Perpustakaan Proton
- III. Perpustakaan Lembaga Kemajuan Industri Malaysia (MIDA)
- IV. Perpustakaan Perodua
- V. Perpustakaan Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI)

2) Kaedah Temubual

Kaedah ini merupakan kaedah yang paling utama dalam kajian ini. Ia digunakan bagi mendapatkan maklumat tambahan yang tidak dapat diperolehi melalui kaedah dokumentasi. Pegawai-pegawai yang akan ditemuramah ialah En. T. Sandra Kumar, Penolong Pengarah Bahagian Industri Pengangkutan di MIDA, Puan Zainab, Penolong Pegarah Bahagian AFTA di MIDA, En. Saiful Azhar Mohd, Pegawai Bahagian Korporat di Perodua dan En. Faizal, Penolong Pegawai Bahagian Industri Kereta di MITI.

3) Analisis Data

Data-data yang diperolehi dianalisa dengan menggunakan metod induktif, metod komparatif dan jadual serta rajah.

I) Metod Induktif

Analisa dibuat dengan mencari bukti-bukti dalam kajian terhadap subjek kajian iaitu industri kereta nasional, kemudian dianalisa untuk menilai setakat mana tahap pencapaian dalam aspek pemasaran dan teknologi.

II) Metod Komparatif

Metod ini bertujuan untuk membuat perbandingan tentang data-data yang diperolehi. Segala data dan maklumat yang diperolehi dibuat perbandingan untuk mendapatkan rumusan yang tepat dan konkrit.

4) Jadual dan Rajah

Jadual dan rajah digunakan untuk menyenangkan proses penganalisaan dan perbandingan. Ini adalah supaya maklumat yang ingin disampaikan lebih jelas dan berbentuk fakta.

1.6 Organisasi Kajian

Kajian ini dibahagikan kepada lima bab. Bab pertama merupakan latar belakang kajian yang meliputi kepentingan kajian, objektif kajian, skop kajian, metodologi kajian yang digunakan dan masalah kajian. Bab kedua pula merupakan latar belakang industri kereta nasional iaitu Proton dan Perodua, pasaran kenderaan di Malaysia serta polisi-polisi sektor automotif di Malaysia. Bab ketiga adalah mengenai polisi AFTA dan kesannya terhadap industri kereta nasional dari segi pasaran dan daya saing. Bab keempat pula adalah berkenaan dengan strategi-strategi yang akan dilaksanakan dalam menyahut cabaran AFTA.

oleh industri kereta nasional. Akhirnya bab kelima menjelaskan rumusan dan kesimpulan terhadap kajian yang telah dijalankan.

1.7 Masalah Kajian

Masalah yang dihadapi adalah kesukaran untuk menetapkan temujanji untuk temubual kerana responden sibuk dengan urusan tugas dan mempunyai masa terluang yang terhad. Sesetengah maklumat dan data yang diperlukan dianggap sulit dan menjadi rahsia syarikat. Terdapat maklumat yang tidak lengkap kerana masih dalam peringkat pengubahsuaian dan penyusunan semula. Masalah kewangan juga timbul kerana kos yang tinggi untuk pengangkutan dan salinan.