BAB 2

INDUSTRI KERETA NASIONAL MALAYSIA

2.1 Pengenalan

Malaysia telah mula menceburkan diri dalam industri kereta agar ia dapat memajukan sektor perindustrian negara, mengurangkan import, memperbaiki kedudukan imbangan pembayaran, menambahkan peluang pekerjaan dan menjadi asas untuk pemindahan teknologi berat ke dalam negara. Pada awal tahun 1960an, kebanyakkan kereta yang diimport adalah jenis 'completely built-up units (CBUs)'. Kereta-kereta ini dimport dari Eropah, Jepun dan Amerika Syarikat. Pada pertengahan tahun 1960an, kerajaan telah mula menggalakkan penubuhan industri 'local vechicle assembly' dan enam buah syarikat automotif asing telah diberikan lesen untuk beroperasi di Malaysia. Pada tahun 1967, Syarikat Swedish Motors Assemblies (SMA) merupakan syarikat pertama yang berjaya mengeluarkan 'locally assemblers cars' di pasaran Malaysia.

Pada tahun 1970an, kerajaan mula mempromosikan penggunaan komponen tempatan di bawah dasar 'The Local Content Policy'. Namun demikian syarikat-syarikat automotif asing yang beroperasi di Malaysia tidak mematuhi syarat 'The Local Content Policy'. Penjelasan yang diberikan oleh mereka ialah harga komponen tempatan adalah terlalu mahal dan ini akan menyukarkan untuk mereka mencapai ekonomi skel. Malahan, pada tahun 1979 purata komponen tempatan yang digunakan oleh syarikat-syarikat automotif asing

ini ialah 8 % sahaja. Oleh kerana kerajaan kecewa dengan syarikat-syarikat asing tersebut, maka pada tahun 1980an, kerajaan telah mengumumkan cadangannya untuk mengeluarkan kereta buatan nasional. Projek kereta nasional adalah projek yang berasaskan visi Dr. Mahathir semenjak beliau menjadi Timbalan Perdana Menteri. Jadi, apabila beliau menerajui kerajaan pada tahun 1981, visi tersebut menjadi kenyataan.

Pada bulan September 1985, kereta Proton telah dilancarkan dengan bantuan teknologi dari Mistubishi Motors Corporation dan Mitsubishi Corporation. Manakala HICOM ditugaskan untuk mengkaji pengeluaran kereta Malaysia dari aspek penyelidikan dan pemasaran. Dua pasukan petugas ditubuhkan untuk menjalankan penyelidikan untuk mengkaji kemungkinan mengeluarkan serta mengedarkan kereta Malaysia secara berkesan. Perusahaan Otomobil Nasional Sdn. Bhd. (PROTON) adalah syarikat yang bertanggungjawab untuk mengeluarkan kereta nasional, membuat program-program yang bersesuaian, melaksanakan perpindahan teknologi melalui penyelidikan dan pembangunan serta menjadi nadi kepada sektor perindustrian negara. Edaran Otomobil Nasional Sdn.Bhd (EON) pula ditubuhkan untuk mengedarkan kereta nasional dengan menyediakan program pemasaran yang komprehensif melalui rangkaian jualan serta wakil penjual. Ia juga bertanggungjawab dari segi

perkhidmatan servis kereta, menyediakan alat ganti kereta dan perkara-perkara yang berkaitan dengan penjualan kereta nasional.

Konsep untuk melahirkan Kereta Nasional Kedua telah diilhamkan oleh Perdana Menteri, Y.A.B. Dato Seri Dr. Mahathir bin Mohammad pada tahun 1991. Wawasan pada ketika itu adalah untuk meletakkan satu lagi mercutanda dalam usaha Malaysia untuk melaksanakan industri kereta buatan nasional yang kedua. Selain itu, dengan adanya industri kereta buatan nasional yang kedua ini, ia akan dapat menyusun semula industri kereta di negara kita, menggalakkan pertumbuhan industri sokongan dan hiliran, mencapai perpindahan teknologi serta dapat menambahkan penyertaan Bumiputera. Secara pragmatiknya, Kereta Nasional Kedua akan melengkapkan model-model Proton yang sedia ada. Selain itu, ia akan mencipta satu segmen pasaran baru bagi mereka yang inginkan kereta yang padat, bergaya, tidak terlalu mahal iaitu mampu dimiliki oleh golongan yang berpendapatan sederhana, mudah dikendalikan terutamanya di kawasan-kawasan bandar, ekonomikal iaitu menjimatkan dari segi penggunaan minyak di mana enjinnya kurang daripada 1000cc, sesuai untuk golongan wanita dan juga bagi individu yang pertama kali ingin memiliki kereta.

Pada tahun 1991, kerajaan Malaysia telah membuat perundingan dengan syarikat Daihatsu Motor Co. of Japan untuk melahirkan Kereta Nasional Kedua. Hasil daripada rundingan tersebut ialah dua buah organisasi telah bersetuju mengadakan usahasama bagi melahirkan Kereta Nasional Kedua. Dua buah organisasi tersebut ialah Daihatsu Motor Co. of Japan dan Permodalan Nasional Bhd (PNB). Usahasama antara dua organisasi ini telah menubuhkan sebuah syarikat automotif yang dikenali sebagai Perusahaan Otomobil Nasional Kedua Sdn Bhd (PERODUA). Pada 7 Mei 1992, Perusahaan Otomobil Nasional Kedua Sdn Bhd ini telah diamanahkan untuk mengendalikan projek Kereta Nasional Kedua untuk keperluan tempatan dan luar negeri. Modal yang dibenarkan bagi syarikat ini adalah RM500 juta, di mana modal berbayarnya adalah RM140 juta. Pada 29 Ogos 1994, Perodua telah mengeluarkan kereta pertamanya iaitu Kancil. Nama Kancil ini melambangkan kebijaksanaan, kelincahan dan kejuaraan.

2.2 Tenaga Kerja

Pada umumnya kakitangan Proton dan Perodua mempunyai kemahiran yang tinggi. Jumlah tenaga kerja Proton pada peringkat awal penubuhannya ialah seramai 4200 orang sahaja. Daripada jumlah tersebut lebih kurang 400-500 orang kakitangan terdiri daripada pekerja jurutera, juruteknik dan pengurus yang telah

dihantar untuk dilatih ke negara Jepun yang sememangnya terkenal dengan kecermerlangannya dalam bidang ini.. Kini, jumlah tenaga kerja di Proton telah meningkat kepada 6500 orang iaitu peningkatan sebanyak 54.76%.

Bagi Perodua pula jumlah tenaga kerja di Perodua pada peringkat awal penubuhannya ialah seramai 800 orang sahaja. Semasa temuduga di peringkat awal penubuhannya, sambutan daripada orang ramai adalah amat menggalakkan terutamanya daripada mereka yang tinggal di kawasan Rawang dan Serendah. Oleh itu, kebanyakkan tenaga kerja yang diambil bagi jawatan operator kilang ialah mereka yang tinggal di kawasan persekitaran Negeri Selangor. Syarikat ini juga telah memberikan latihan kepada para operatornya di kilang pemasangan tempatan. Di samping itu lebih kurang 100 orang pekerja pula dipilih untuk dihantar ke Jepun terutamanya di kilang pemasangan Daihatsu untuk memperolehi latihan dalam bidang pemasangan kereta. Selain itu, seramai 30 orang jurutera dan 15 orang penasihat loji dibawa dari Jepun bagi memastikan projek berkenaan berjaya. Mereka ini adalah terdiri daripada pakar-pakar yang mahir dan profesional dalam sektor automotif di Jepun.

Kini, jumlah tenaga kerja di Perodua telah meningkat kepada 2400 orang iaitu peningkatan sebanyak 200%. Daripada jumlah ini, lebih kurang 12% adalah daripada kalangan eksekutif dan 14% adalah bukan eksekutif. Manakala pekerja

teknikal mencatatkan jumlah peratusan yang paling tinggi iaitu sebanyak 74% yang meliputi seramai 1700 orang pekerja. Pekerja teknikal adalah yang paling ramai sekali kerana industri automotif memerlukan kepakaran dan kemahiran yang berteknologi. Selain itu, didapati lebih ramai pekerja lelaki yang diupah berbanding dengan pekerja perempuan. Ini kerana secara rasionalnya sektor automotif yang berteknologi tinggi lebih diminati oleh kaum lelaki. Kebanyakan pekerja perempuan adalah terdiri daripada kalangan eksekutif dan kerani.

2.3 Model–Model Kenderaan Proton dan Perodua

Model-model kenderaan yang telah dikeluarkan oleh Proton ialah kereta Proton Saga, Proton Knight, Proton Megavalve, Proton Iswara, Proton Wira, Proton Satria, Proton Perdana, Proton Tiara, Proton Waja dan Proton Juara. EON telah melancarkan versi baru Aeroback yang dikenali sebagai Proton Knight pada tahun 1987. Pelancaran Proton Saga Megavalve telah diadakan pada 12 Ogos 1990 di Dataran Merdeka. Proton Wira telah dilancarkan dengan gilang-gemilang pada 21 Mei 1993 dan Proton Perdana pula pada 26 Januari 1995. Proton Waja mula diperkenalkan pada bulan Mei 2000. Ini menunjukkan dalam tempoh masa 16 tahun, Proton telah berjaya mengeluarkan pelbagai jenis model kenderaan. Buat masa ini, jenis-jenis model yang berada di pasaran ialah Proton Perdana,

Proton Wira, Proton Iswara, Proton Satria, Proton Tiara, Proton Waja dan Proton Juara.

Manakala bagi Perodua, jenis-jenis model kenderaan yang dikeluarkan ialah kereta **Kancil**, Kenari dan Kelisa, van **Rusa** dan kereta pacuan empat roda **Kembara**. Model-model ini juga menunjukkan Perodua telah berjaya mengeluarkan berbagai jenis kategori kenderaan iaitu kereta, van dan kereta pacuan empat roda. Model Perodua Kancil 660cc telah dilancarkan secara rasminya oleh Y.A.B. Dato Seri Dr. Mahathir Mohamad pada 29 Ogos 1994. Perodua Kancil merupakan kereta nasional pertama yang mempunyai **kapasiti enjin yang** kurang **daripada 1000cc**. Pada bulan Januari 1995 pula, Perodua Kancil versi automatik telah dilancarkan. Kemudian diikuti pula dengan Perodua Kancil 850cc yang telah dilancarkan pada bulan September 1996. Selain itu terdapat juga pelbagai jenis bentuk Perodua Kancil yang diperkenalkan iaitu Perodua Kancil EX , Perodua Kancil GX dan Perodua Kancil EZ. Perodua Kancil merupakan sebuah kereta yang ekonomikal untuk digunakan.

Pada 6 Mac 1996, Model Perodua Rusa 1300cc telah dilancarkan secara rasminya oleh Dato Seri Dr. Mahathir Mohamad. Pada 14 Mei 1997, model Perodua Rusa 1600cc telah dilancarkan secara rasminya oleh Dato Seri Anwar Ibrahim di Putra World Trade Centre. Perodua Rusa adalah **kenderaan van**

nasional yang pertama dikeluarkan di Malaysia. Van Perodua Rusa ini terbahagi kepada dua versi iaitu untuk kegunaan penumpang dan komersial. Pada bulan Ogos 1998, model Perodua Kembara 1300cc telah dilancarkan secara rasminya oleh Dato Seri Dr.Mahathir Mohamad. Perodua Kembara ini merupakan **kereta pacuan empat roda nasional yang pertama** dikeluarkan di Malaysia.

2.4 Keluaran Tahunan Industri Kereta Nasional

Pada tahun pertama pelancaran kereta Proton, segolongan rakyat Malaysia telah membuat tempahan terhadap kereta nasional tanpa melihat model kereta terlebih dahulu. Ini mempamerkan semangat kebangsaan mereka terhadap produk barangan Malaysia mendorong mereka membeli kereta nasional. Daripada sambutan ini, Proton telah berjaya mengaut keuntungan sebanyak RM42.5 juta dalam tahun pertama operasinya. Selain itu, atas galakkan orang ramai Proton telah berjaya menduduki tempat pertama dalam pengeluaran kenderaan di Malaysia.

Pada bulan Julai 1994, Perodua telah melancarkan pembukaan penempahan ke atas kereta Kancil kepada orang ramai. Sambutan yang diterimanya amat menggalakkan di mana Perodua telah mendapat sebanyak 7104 tempahan ke atas kereta Kancil dalam tempoh masa seminggu. Apabila kereta

Kancil dilancarkan secara besar-besaran pada 29 Ogos 1994, tempahan ke atas kereta Kancil telah meningkat kepada 10,285 unit. Ini menunjukkan model kereta Kancil telah berjaya mengambil hati para pengguna dalam masa yang singkat sahaja. Daripada sambutan yang menggalakkan ini, Perodua telah berjaya mengaut keuntungan sebanyak **RM40 juta** dalam tahun pertama operasinya.

Jadual 2.4.1 di bawah menunjukkan jumlah keluaran kenderaan di Malaysia dari tahun 1995-2000. Jumlah keluaran pada tahun 1995 ialah 284,149 unit. Pada tahun 1996, jumlah keluarannya telah meningkat sebanyak 28.38% iaitu sebanyak 364,789 unit. Bagi tahun 1997 pula, jumlah pengeluarannya telah bertambah kepada 404,869 unit yang menunjukkan satu nilai yang tinggi. Namun demikian pada tahun 1998 jumlah keluaran telah menurun sebanyak 59.53%. Ini adalah berikutan kemerosotan ekonomi yang berlaku pada masa tersebut. Keadaan kembali beransur pulih pada tahun 1999 di mana jumlah keluaran adalah 288,547 unit. Pada tahun 2000, jumlah keluarannya meningkat sebanyak 343,173 unit iaitu penambahan sebanyak 18.93%.

Jadual 2.4.1

Jumlah Keluaran Kenderaan Di Malaysia

(1995 – 2000)

Tahun	Proton	Perodua	MTB & Inokom	Kenderaan Komersial	Jumlah
1995	123,948	36,252		123,949	284,149
1996	176,100	54,181		134,508	364,789
1997	196,806	68,731		139,332	404,869
1998	87,489	44,937	1,323	30,102	163,851
1999	155,720	82,591	2,545	47,691	288,547
2000	178,960	96,985	3,224	64,004	343,173

Sumber : MAA 2000

Sumbangan Proton dan Perodua dalam keluaran kenderaan di Malaysia bagi tahun 1995 ialah 56.38% iaitu sebanyak 160,200 unit daripada 284,149 unit. Ini menunjukkan industri kereta nasional menyumbangkan separuh daripada jumlah keluaran kenderaan di Malaysia. Pada tahun 1997, sumbangannya telah bertambah kepada 265,537 unit, manakala bagi tahun 1998 jumlah keluaran industri kereta nasional telah menurun kepada 132,426 unit iaitu penurunan sebanyak 50.13%. Susutan ini adalah berikutan kemerosotan ekonomi yang

PERPUSTAKAAN UNIVERSITI MALAYA

berlaku pada tahun tersebut serta kenaikan matawang Jepun yang menyebabkan harga komponen kereta mahal untuk diimport. Oleh itu, bagi mengurangkan kos pengeluaran, industri kereta nasional telah mengurangkan keluarannya. Keadaan kembali beransur pulih pada tahun-tahun yang kemudiannya. Ini jelas kelihatan pada tahun 2000 apabila jumlah keluaran kereta nasional telah bertambah kepada 275,945 unit. Justeru itu, jadual menunjukkan industri kereta nasional berjaya mendominasi jumlah keluaran kenderaan di Malaysia.

2.5 Pasaran Eksport

Pasaran eksport merupakan suatu pasaran yang penting bagi memajukan lagi industri kereta nasional. Kereta nasional Malaysia telah berjaya dieksport ke lebih daripada 50 buah negara iaitu ke Eropah, Asia, Amerika Selatan, Australia, Turkey, Russia, India, Laos, Egypt dan Argentina. Proton mula mengeksport keretanya pada tahun 1986 iaitu sebanyak 25 unit ke Bangladesh. Pada tahun 1987 pasaran eksportnya telah berkembang ke Brunei, Malta, New Zealand dan Sri Lanka dengan jumlah eksportnya sebanyak 443 unit. Eksport Proton yang pertama ke Eropah bermula pada tahun 1988 apabila 540 unit Proton Saga dihantar ke Republik Ireland. Setahun kemudian, Proton berjaya memasuki pasaran United Kingdom, Singapura dan Jamaica.

Dalam tempoh masa empat tahun Perodua ditubuhkan, ia telah berjaya mengeksport keluarannya ke tiga belas buah negara. Destinasi pasaran eksport yang pertama bagi Perodua ialah negara Brunei. Pada Mac 1996, Perodua telah berjaya mengeksport sebanyak 10 unit Kancil EZ versi automatik ke negara Brunei. Perodua telah melantik Econ Motors Sdn. Bhd sebagai wakil pengedar kereta Kancil di Brunei. Harga yang ditawarkan di Brunei ialah B$15,000 seunit. Pada penghujung tahun 1996, melalui strategi promosi yang cekap oleh Econ Motors, sebanyak 100 unit Kancil telah berjaya dieksport lagi ke Brunei. Harapan Econ Motors ialah untuk meningkatkan lagi pasaran kereta Kancil di negara Brunei kepada 300 unit pada masa akan datang. Kemudian pada Mac 1997, Perodua telah menandatangani perjanjian dengan Perodua Cars (U.K) Ltd. dari United Kingdom untuk menjadi wakil pengedarnya di negara United Kingdom. Pada 29 Jun 1997, 60 unit Kancil EX dan 100 unit Kancil GX 850cc telah dieksport ke United Kingdom melalui Pelabuhan Klang. Kereta Kancil dikenali sebagai 'Nippa' di pasaran United Kingdom. Maksud Nippa ialah kecil dan pantas.

Perodua juga telah menandatangani perjanjian dengan Perocom Motors Pte. Ltd di Singapura bagi menjadikan syarikat tersebut sebagai wakil pengedar Perodua. Buat masa ini, Perodua telah melantik sebanyak 25 buah syarikat dari pelbagai negara untuk menjadi wakil pengedarnya. Pasaran eksport di negara-

negara seperti Malta, Cyprus dan Mauritius adalah amat menggalakkan kerana pengguna di sana meminati model kereta Kancil tersebut.

Pada tahun 1997, jumlah eksport Perodua adalah sebanyak 359 unit. Namun demikian, eksport kenderaan Perodua pada tahun 1998 telah meningkat dengan mendadak sebanyak 195.3% iaitu kepada 1,060 unit berbanding dengan 359 unit pada tahun 1997. Ini merupakan suatu pencapaian yang amat mengagumkan. Pada tahun 1998, kenderaan Perodua kebanyakannya telah dieksport ke United Kingdom, Singapura dan Mesir.

Jadual 2.5.1 di bawah menunjukkan jumlah eksport Proton dan Perodua dari tahun 1994-2000. Pada tahun 1999 Proton dan Perodua telah berjaya mengeksport sebanyak 18,117 unit kereta, tetapi pada tahun 2000 pula mereka hanya berjaya mengekport sebanyak 16,270 unit sahaja. Oleh yang demikian, sememangnya wajar bagi Perodua dan Proton untuk memberi tumpuan yang lebih serius terhadap pasaran eksport daripada hanya menumpukan perhatian pada pasaran domestik. Mereka perlu giat menerokai lebih banyak pasaran luar negara dan juga perlu berusaha untuk mengeksport sekurang-kurangnya 50% daripada jumlah keluaran tahunannya ke peringkat antarabangsa. Ini dapat menstabilkan kedudukan Perodua dan Proton apabila AFTA diimplementasikan. Pengeksportan secara besar-besaran ke luar negara, dapat membantu meningkatkan pengaliran

mata wang asing ke dalam negara serta menstabilkan **imbangan pembayaran negara.**

Jadual 2.5.1

Jumlah Eksport Proton dan Perodua

1994-2000

Tahun	Units	RM Juta
1994	14,813	314.9
1995	20,718	412.4
1996	22,572	469.1
1997	25,900	532.1
1998	21,771	535.6
1999	18,117	492.5
2000	16,270	300.9

Sumber: MIDA 2000

2.6 Dasar Sektor Automotif di Malaysia

Industri kereta nasional telah diberikan ruang yang luas untuk bergerak oleh kerajaan terutamanya dari segi perlindungan tarif. Pelbagai jenis polisi dan dasar telah diimplementasikan bagi melindungi industri kereta nasional. Polisi perlindungan bagi industri automotif bukan sahaja dilaksanakan di Malaysia, malahan negara-negara lain juga mengimplementasikan perlindungan yang ketat ke atas industri kereta nasional masing-masing. Di Indonesia, kemasukan kereta baru CBU dikenakan duti dan cukai dalam lingkungan 480%, manakala di Korea pula sukar untuk memperolehi kereta-kereta lain selain daripada Hyundai, KEA dan Daewoo Selain itu, negara Jepun juga pernah mengenakan tarif yang tinggi terhadap kereta-kereta import sejak tahun 1936. Hanya pada tahun 1978 dasar cukai terhadap kereta import dihapuskan di Jepun.

Antara dasar-dasar yang telah diimplementasikan oleh kerajaan bagi menjayakan sektor automotif ini ialah :

Menghadkan permintaan kenderaan '**completely built-up (CBU)**' bagi semua jenis kategori kenderaan dengan mengenakan lesen import. Kenderaan CBU ini perlu memenuhi syarat duti import dan cukai jualan yang ditetapkan oleh kerajaan. Jumlah duti import yang dikenakan oleh kerajaan ke atas kereta-

kereta CBU boleh dilihat pada Jadual 2.6.1 di bawah. Inilah yang menyebabkan harga kereta yang diimport dijual dengan harga yang jauh lebih mahal berbanding harga kereta-kereta nasional.

Kenderaan bermotor kategori '**completely knocked down (CKD) Local Assembly**' perlu juga memenuhi syarat duti import, duti eksais dan cukai jualan yang ditetapkan oleh kerajaan. Dari Jadual 2.6.1 di bawah boleh dilihat cukai yang dikenakan ke atas kereta import (CBU) adalah di antara 140-300% manakala bagi kereta jenis CKD ialah di antara 42-80%.

Jadual 2.6.1

Duti Import Ke Atas Kereta

	CBU	**CKD**
Kapasiti Enjin		
Kurang dari 1800 cc	140 %	42 %
1,800 – 1,999 cc	170 %	42 %
2,000 – 2,499 cc	200 %	60 %
2,500 – 2,999	250 %	70 %
3000 cc dan selebihnya	300 %	80 %

Duti Import Ke Atas Kereta Empat Roda

	CBU	CKD
Kapasiti Enjin		
Kurang dari 1800 cc	60 %	10 %
1,800 – 1,999 cc	80 %	20 %
2,000 – 2,499 cc	150 %	30 %
2,500 – 2,999	180%	40 %
3000 cc dan selebihnya	200 %	40 %

Duti Import Ke Atas Van

	CBU	CKD
Kapasiti Enjin		
Kurang dari 1800 cc	42 %	5 %
1,800 – 1,999 cc	55 %	10 %
2,000 – 2,499 cc	100 %	30 %
2,500 – 2,999	125 %	40 %
3000 cc dan selebihnya	140 %	40 %

Sumber: MIDA 2000

Namun demikian, kerajaan telah memberikan beberapa pengecualian bagi industri kereta nasional. Duti import yang dikenakan ke atas kenderaan nasional CKD adalah hanya 13% manakala pengecualian duti eksais adalah sebanyak 50% daripada harga pasaran. Selain itu, duti import bagi komponen-komponen automotif ialah antara 5-30% dan terikat kepada peraturan kandungan tempatan (local content regulation). Dalam pada itu, jika seseorang individu ingin memiliki kereta yang tidak dikeluarkan oleh industri nasional, individu tersebut perlu membayar sekurang-kurangnya 25% bayaran pendahuluan dan tempoh masa

pinjaman yang dibenarkan adalah hanya 4 tahun berbanding dengan kenderaan nasional yang di beri tempoh pinjaman selama 7 tahun. Pengimportan sebarang kereta dari Afrika Selatan dan Israel adalah tidak dibenarkan sama sekali.

Kebaikan yang diperolehi dalam mengenakan cukai yang tinggi ke atas kereta import ialah, industri kereta nasional dapat menikmati keuntungan yang lebih tinggi dan dapat meningkatkan jumlah keluaran kenderaan mereka dari tahun ke tahun. Industri kereta nasional mampu memperolehi keuntungan yang tinggi kerana harga kereta nasional yang lebih murah berbanding dengan harga kereta import. Faedah yang kedua ialah, harga kereta import yang mahal ini juga menyebabkan permintaan terhadap kereta-kereta import menurun kerana para pengguna tempatan tidak mampu untuk membelinya. Justeru itu, apabila permintaan terhadap barangan import menurun, maka kedudukan imbangan pembayaran negara dapat diperbaiki. Selain itu, cukai-cukai import yang tinggi ini juga merupakan salah satu sumber pendapatan bagi negara.

Keburukan dalam pengenaan cukai yang tinggi ke atas kenderaan import ialah ia mengurangkan kebajikan pengguna serta menghalang para pengguna daripada menikmati kereta import yang berkualiti tinggi dan rekabentuk yang canggih. Oleh kerana pasaran yang tidak kompetitif, ini telah menyebabkan para pengeluar tempatan tidak efisien dalam pengeluaran produk mereka. Mereka juga

tidak mempunyai inisiatif untuk mengurangkan kos pengeluaran ataupun meningkatkan kualiti produk yang dihasilkan.

Kerajaan juga memperkenalkan '**Mandatory Deletion Programme**' pada tahun 1980 bagi bahan-bahan dan komponen-komponen kenderaan bermotor. Di bawah dasar ini bahan dan komponen yang disenaraikan sebagai 'mandatory' tidak boleh diimport untuk dipasang pada kenderaan tempatan. Sekiranya ia diimport, maka kos bahan tersebut harus ditanggung oleh pengeluar sendiri di mana ia perlu ditolak dari harga jualan bersih yang diluluskan oleh kerajaan.

Komponen-komponen yang disenaraikan di bawah 'Mandatory Deleted Component' bagi kenderaan bermotor ialah :

1) Penuras Udara (air filter)
2) Dinamo penghasil arus ulang-alik (alternator) dan voltan pengatur (voltage regulator)
3) Bateri (battery)
4) Permaidani dan Lapik Bawah (carpet and underlay)
5) Lingkaran Pelompat (spring coil)
6) Sistem Hembusan (exhaust system)
7) Perlindungan Acuan untuk badan luaran (external body protective

moulding)

8) Siaran Pancaran (flasher relay)

9) Tangki Bahan Bakar (fuel tank)

10) Bahan Kaca (glasses)

11) Hon (horn)

12) Daun lompatan (leaf spring)

13) Kertas Kecairan Kelembapan (melt damping sheet)

14) Kibas untuk menggelakkan lumpur (mudflaps)

15) Radiator (radiator)

16) Paip Radiator (radiator hoses)

17) Tali Pinggang (seatbelts)

18) Tempat Duduk dan Papan Gelangsor (seat and slide assemblies)

19) Pelapik Duduk (seatpads)

20) Penyerap Kejutan (shock absorbers)

21) Plag Serpikan Api (spark plug)

22) Pelepas Motor (motor starter)

23) Injap tayar yang tidak bertiub (tubeless tyre valves)

24) Tiub untuk brek, cekaun dan bahan bakar (tubing for brake, clutch and fuel)

25) Tayar (tyre)

26) Nat Roda (wheel nut)

PERPUSTAKAAN UNIVERSITI MALAYA

A511375032

27) Pembasuh Skrin (windscreen washer)

28) Pengelap Cermin Kereta (motor wiper)

29) Wayar Abah-Abah (wine harness)

30) Pengacing Terhimpun yang terdiri daripada pin lompatan dan belenggu untuk merantai pin (u-bolls assemblies comprising of spring pins and shackle assembly for comercial vehicles)

Dasar penggunaan komponen tempatan **(Local Material Content Policy) LMCP**, telah diluluskan oleh kerajaan pada 1 Januari 1992. Polisi ini bertujuan untuk meningkatkan penggunaan komponen-komponen tempatan di dalam industri kereta, di samping membangunkan industri pembuatan komponen kereta. LCMP adalah berasaskan sistem markah (di mana peratusan kandungan tempatan dikira berasaskan nilai sesuatu komponen di dalam sesebuah kenderaan) dan menetapkan jumlah 'points' komponen tempatan yang perlu dicapai. Di bawah program ini, sasaran komponen tempatan yang perlu dicapai oleh berbagai kategori kenderaan ialah di antara 45-60%, ini boleh dilihat dalam Jadual 2.5.2. di bawah. Selaras dengan polisi penggunaan komponen tempatan ini, industri kereta nasional iaitu Proton dan Perodua telah berjaya menggunakan lebih kurang 65-80% komponen tempatan.

Jadual 2.6.2

Peratusan Komponen Tempatan Yang Perlu Dicapai

KLASIFIKASI	% KANDUNGAN TEMPATAN
Kategori I Kereta penumpang sehingga 1850 cc	60 %
Kategori II Kereta penumpang 1851 – 2850 cc Kenderaan perdagangan sehingga 2500 GVW	45 %
Kategori III Kereta penumpang melebihi 2850 cc Kenderaan penumpang melebihi 2500 GVW	Menggunakan " Mandatory Deleted Item "

Sumber: MIDA 2000

Di samping itu, kerajaan juga amat menggalakkan pembangunan **Program Pembangunan Vendor (Vendor Development Programme)**. Di bawah program ini, Proton dan Perodua telah diberi tanggung jawab untuk menjadi payung kepada industri pembangunan vendor ini. Oleh kerana jumlah unit pengeluaran yang agak besar iaitu dalam lingkungan 50,000-90,000 unit oleh Perodua dan dalam lingkungan dalam 140,000-180,000 unit oleh Proton, maka ia dapat menggalakkan pertumbuhan industri pembuatan komponen kereta.

Melalui Program Pembangunan Vendor, jumlah syarikat kecil dan sederhana bumiputera telah bertambah. Setakat ini, Proton mempunyai lebih daripada 182 syarikat yang telah melibatkan diri dalam membekalkan komponen dan alat ganti kereta bagi Proton manakala 146 syarikat bagi Perodua. Bagi menggalakkan Program Pembangunan Vendor ini, kerajaan memberi bantuan kewangan dan teknikal kepada syarikat-syarikat kecil dan sederhana yang ingin menceburi dalam sektor industri pembuatan komponen kereta. Buat masa ini, terdapat lebih kurang 350 buah syarikat yang beroperasi dalam pengeluaran komponen-komponen kereta.

2.7 Pasaran Tempatan

Jadual 2.7.1 di bawah menunjukkan bilangan jualan kenderaan di Malaysia (1995-2001). Jualan yang tertinggi tercatat pada tahun 1997, namun jualan telah merosot dengan drastik iaitu penurunan sebanyak 60% pada tahun 1998 dengan jualan sebanyak 164,000 unit sahaja. Ini adalah berikutan impak krisis ekonomi yang berlaku pada pertengahan tahun 1997-1998. Keadaan ekonomi kembali pulih pada tahun berikutnya dengan jumlah jualan kereta telah meningkat sebanyak 76% iaitu sejumlah 288,547 unit. Pada tahun 2000 pula, jumlah jualan kenderaan ialah sebanyak 343,173 unit. Jumlah jualan bagi tahun 2001 ialah sebanyak 396,381 unit dan dijangkakan jumlah jualan bagi tahun 2002

akan meningkat kepada 410,000 unit. Persatuan Automotif Malaysia menjangkakan jumlah jualan kenderaan akan meningkat lagi pada tahun-tahun yang akan datang iaitu penjualan lebih daripada 450,000 unit.

Jadual 2.7.1

Bilangan Jualan Kenderaan Di Malaysia

1995-2000

TAHUN	BILANGAN UNIT
1995	286,000
1996	365,000
1997	405,000
1998	164,000
1999	288,547
2000	343,173
2001	365,970

Sumber: MAA 2001

Sebelum era Proton, kereta-kereta buatan Jepun terutamanya Nissan dan Toyota menguasai pasaran tempatan. Namun, semenjak Proton diperkenalkan,

kereta-kereta Jepun telah kehilangan populariti di kalangan pembeli tempatan. Pada tahun 1980an, Proton telah menguasai 73% daripada pasaran kereta tempatan, di mana ia merupakan kereta penumpang yang paling laris di Malaysia.

Menurut Laporan Ekonomi 1997/98, kereta–kereta nasional telah berjaya menguasai lebih 80% kereta penumpang di Malaysia. Di mana, Proton menguasai 63.3% dan Perodua pula menguasai 17%. Kereta-kereta Jepun seperti Honda, Toyota dan Nissan pula hanya dapat menduduki tempat ketiga di pasaran kereta di Malaysia iaitu menguasai lebih kurang 20% sahaja. Pada tahun 2000, industri kereta nasional berjaya menguasai 90% daripada pasaran tempatan. Manakala 10% yang tinggal ini disaingi oleh kereta-kereta buatan Jepun, Eropah dan Amerika Syarikat.

Menurut artikel yang bertajuk '**Present Situation and Issues Concerning the Automobile Industries in Individual Countries**' didapati bahawa semenjak tahun 1991, pasaran kereta Jepun di Malaysia telah menurun sebanyak 20% setelah penghadiran kereta-kereta nasional di Malaysia. Selain itu menurut artikel yang bertajuk '**Taking the Long View; An assembler and its stock thrive in Malaysia**' pula didapati sebuah syarikat kereta yang bernama **Tan Chong and Sons Motor (TCMH)** yang menjual kereta-kereta buatan Jepun seperti Nissan telah mengalami penurunan dalam jualan sebanyak 30% sejak kereta-kereta

nasional diperkenalkan. Pada 1984 syarikat ini menyumbangkan 75% daripada keuntungan industri kereta tempatan. Kini syarikat tersebut telah mengalami penurunan dalam jualannya di mana terpaksa membuka cawangan yang lain di Vietnam bagi memberikan penumpuan terhadap pasaran kereta Asean.. Selain itu, syarikat tersebut juga telah mula mengalihkan perhatian kepada sektor pembinaan perumahan.

Industri kereta Jepun dan industri kereta syarikat asing yang lain telah mengalami kerugian sejak kereta-kereta nasional memasuki ke dalam pasaran tempatan. Kereta-kereta yang dikeluarkan oleh industri-industri kereta asing ini, memang tidak dapat menyaingi kereta-kereta nasional kerana harga kereta asing jauh lebih tinggi berbanding dengan harga kereta-kereta nasional. Industri kereta asing ini memang tidak dapat meletakkan harga yang rendah terhadap keluaran mereka kerana industri-industri ini perlu membayar **cukai-cukai import dan eksais yang tinggi**. Cukai-cukai ini dikenakan oleh kerajaan ke atas kereta-kereta yang dikeluarkan oleh industri-industri kereta asing bagi **melindungi industri kereta nasional**. Sekiranya, kerajaan tidak mengenakan cukai-cukai yang tinggi terhadap kereta-kereta asing ini , maka sudah pasti para pengguna dapat membeli kereta-kereta tersebut dengan harga yang murah. Ini akan membolehkan kereta-kereta asing menguasai pasaran kereta tempatan.

Bagi melindungi industri kereta nasional, d mengecualikan beberapa jenis cukai seperti cukai import dan cukai eksais pada kadar yang tertentu terhadap kereta-kereta nasional. Ini memberi manfaat yang tinggi kepada industri kereta nasional seperti Perodua yang tidak perlu membayar cukai-cukai yang tinggi. Oleh yang demikian, Perodua dan Proton mampu untuk menjual kereta-kereta yang dikeluarkan dengan **harga yang murah** berbanding dengan kereta-kereta asing. Oleh kerana harga kereta-kereta Perodua dan Proton adalah rendah, sudah pasti mereka yang akan menguasai pasaran kereta tempatan namun demikian persoalannya adalah adakah mereka masih mampu untuk menguasai pasaran tempatan sekiranya AFTA diimplementasikan pada tahun 2005 ? Ia akan di bincangkan dengan lebih lanjut dalam bab yang seterusnya.