

Jangan kerana impian pemimpin, kebajikan rakyat terabai

Malaysiakini

6 Ogos 20

Wee Ka Siong

ULASAN | Pada 4 Ogos 2018, Menteri Pembangunan Usahawan Mohd Redzuan mengumumkan bahawa kereta nasional ketiga akan dilancarkan pada tahun 2020 dan menyifatkan pelaksanaan projek ini merupakan salah satu langkah positif untuk mempertingkatkan industri automotif, termasuk sektor pembuatan komponen dan aksesori automotif.

Namun demikian, perhitungan ini terlalu optimistik, kebimbangan saya adalah sekiranya pencapaian projek kereta nasional ketiga ini jauh lebih rendah daripada jangkaan awal, ia bukan sahaja menjejaskan pertumbuhan ekonomi negara, bahkan turut akan mengekang perkembangan sektor pembuatan komponen dan aksesori automotif.

Di samping itu, kenaikan harga kereta import pasti akan membebankan rakyat.

Tun Dr Mahathir Mohamad pertama kali menyuarakan hasratnya untuk melaksanakan projek kereta nasional ketiga semasa lawatan rasmi beliau ke Jepun pada bulan Jun yang lalu, akan tetapi rata-rata ideanya telah ditentang kuat oleh rakyat jelata.

Dr Mahathir seterusnya mengatakan pula cadangan dan pelaksanaan projek ini akan dipacu oleh syarikat sektor swasta. Namun kesungguhan Dr Mahathir dalam menggerakkan projek tersebut yang tergolong sebagai projek sektor swasta, seolah-olah ia adalah inisiatif kerajaan, amat mencurigakan.

Sesungguhnya kita masih menanti-nanti siapakah syarikat swasta yang dimaksudkan. Kerajaan telah pun mengumumkan kereta nasional ketiga akan dilancarkan pada tahun 2020.

Pendapat pakar

Jika kita meneliti semua liputan media berhubung pengumuman ini, apa yang kita nampak ialah syarikat sektor swasta yang diwar-warkan sebelum ini tidak pernah muncul, maka jelasnya projek ini tidak lain tidak bukan adalah projek yang dicadang, serta akan dilaksanakan dan dibayar oleh pihak kerajaan.

Sebelum ini, pakar-pakar ekonomi telah mengatakan bahawa pasaran kereta negara kita semakin terhad dan ia memerlukan masa yang panjang untuk mana-mana jenama baru kereta untuk menembusi pasaran.

Persatuan Automotif Malaysia juga mengatakan bahawa polisi perlindungan kereta nasional akhirnya akan mengekang pertumbuhan sektor pembuatan komponen dan aksesori kereta.

Namun, kesemua pandangan profesional ini sanggup dibelakangkan oleh kerajaan dan terus dengan projek kereta nasional ketiga yang bakal menelan kos yang tinggi, hanya demi impian seorang pemimpin negara.

Kerajaan sepatutnya mengambil iktibar daripada pengalaman negara jiran kita, iaitu Thailand. Pada tahun 80-an, iaitu ketika negara kita memulakan projek kereta nasional pertama dengan segala sumber yang ada, Thailand sudah mula menjejaki CKD (Completely Knocked Down) industri automotif dan berjaya membangunkan sektor pembuatan komponen dan aksesori kereta negara itu.

Pada hari ini, Thailand bukan sahaja muncul sebagai salah satu pengeluar komponen dan aksesori kereta terbesar di dunia, ia juga merupakan hub pemasangan kereta terbesar di rantau Asia.

Berbanding dengan Thailand, jelasnya negara kita yang memberi fokus pada pembuatan kereta nasional gagal menjayakan negara kita sebagai hub industri automotif serantau.

Pada masa yang sama, bagi tujuan melindungi kereta nasional, Dasar Automotif Nasional yang mengenakan sekatan ke atas kereta-kereta jenama luar negara, antaranya duti eksais yang membebankan, telah menghalang syarikat-syarikat pembuatan kereta terkemuka dunia daripada mendirikan kilang di negara ini.

Ekoran itu, syarikat-syarikat tersebut telah bertapak di Thailand dan Indonesia, yang kini diiktiraf sebagai hub pembuatan komponen kereta terpenting di dunia.

Mereka juga mendapat manfaat daripada pemindahan teknologi (technology transfer) oleh syarikat-syarikat pembuatan kereta terkemuka dunia yang beroperasi di dalam negara mereka.

Kesan negatif

Dasar Automotif Nasional bukan sahaja mengekang pembangunan industri pembuatan komponen kereta dalam negara kita, ia turut menghadkan peluang kita untuk menimba ilmu yang lebih mendalam dalam bidang automotif.

Ini adalah kerana kita hanya dapat menguasai kemahiran dan teknologi dalam bidang automotif daripada negara Jepun, memandangkan Malaysia hanya bertumpukan kepada hubungan kerjasama dengan negara Jepun.

Tetapi apa yang tidak dapat kita kuasai ialah kemahiran dan teknologi daripada negara-negara pembuatan kereta yang dapat bersaing dengan negara Jepun, antaranya Amerika Syarikat, Jerman, Korea dan China.

Mengikuti statistik, jumlah eksport kereta yang dipasang di Thailand mencatat 1.3 juta setahun, manakala Indonesia mencatat 100,000 setahun.

Tetapi Proton yang diperkenalkan sejak tahun 1983 hanya berjaya mencatat eksport sebanyak 20,000 hingga 30,000. Mengikut laporan kewangan bagi tahun terakhir sebelum ia dinyahsenaraikan daripada Bursa Malaysia, Proton mencatat kerugian sebanyak RM88.2 juta, walaupun ia menerima bantuan kewangan secara berlanjutan daripada kerajaan.

Mengikut statistik tahun 2017, sumbangan industri automotif kepada KDNK negara adalah amat tidak signifikan, iaitu hanya menyumbang 4% kepada KDNK negara.

Dengan meneliti statistik-statistik di atas, saya tidak nampak apakah potensi industri automotif di negara ini, sebaliknya pelbagai subsidi dan perlindungan yang bakal diimplimentasikan oleh kerajaan bagi tujuan melindungi kereta nasional bakal membawa implikasi negatif kepada pembangunan industri automotif negara ini secara keseluruhannya.

Akibatnya, rakyat terpaksa membeli kereta luar negara dengan harga yang jauh lebih mahal daripada mana-mana negara di dunia ini, hanya kerana kereta luar negara dikatakan “mengancam” kedudukan kereta nasional.

Bukan itu sahaja, sistem permit import (AP) yang diperkenalkan bagi tujuan mengimport kereta dari luar negara akan menyebabkan gejala kronisme dan nepotisme semakin parah.

Secara kesimpulannya, industri automotif negara kita sudah kehilangan daya saing ekoran daripada dasar perlindungan kereta nasional yang dilaksanakan selama ini.

Jadi, adakah kita yakin bahawa dengan adanya projek kereta nasional ketiga ini dapat menghidupkan semula industri automotif negara kita?

Berdasarkan kepada fakta dan statistik sedia ada, kita sedia maklum bahawa bukan mudah bagi projek kereta nasional ketiga ini untuk memperoleh kejayaan; walaupun ia mungkin akan berjaya, namun ia pasti akan menelan kos dan masa yang banyak.

Kerajaan Pakatan Harapan sepatutnya memberi tumpuan kepada inisiatif-inisiatif yang memanfaatkan rakyat dan menghentikan segala projek yang bakal membebankan rakyat.

Usahlah demi impian ataupun legasi seseorang pemimpin, akhirnya kebajikan rakyat tergadai.

Copyright © 1999-2012 Mkini Dotcom Sdn. Bhd

Source: <https://www.malaysiakini.com/news/437617>