

MAJLIS MAKAN MALAM SEMPERNA ULANGTAHUN KE-5 PENGELUARAN KOMERSIAL PROTON SAGA

PUSAT DAGANGAN DUNIA PUTRA (PWTC), KUALA LUMPUR (K.L), 9 JULAI 1990

Saya mengucapkan terima kasih kepada Pengarah Urusan dan Lembaga Pengarah PROTON atau Perusahaan Otomobil Nasional kerana sudi menjemput saya dan isteri ke majlis jamuan ini.

2. Lima tahun lalu, Proton Saga sebagai kereta ciptaan Malaysia yang pertama telah dilancarkan. Ramai yang berpendapat bahawa kita terlalu bercita-cita besar apabila memasuki bidang otomobil. Mereka membuat ramalan bahawa kereta yang kita cipta dan keluarkan ini tetap tidak bermutu dan perlu bantuan yang besar daripada Kerajaan. Tidak ada siapa yang meramalkan Proton Saga boleh diterima oleh pasaran luar negeri. Ada yang memprotes bahawa pembeli akan bosan dan mendesak bahawa oleh kerana PROTON tidak menarik janganlah pula Kerajaan memaksa rakyat membelinya dengan menyekat kemasukan kereta jenis lain.

3. Tetapi apa yang berlaku adalah sebaliknya. Memang benar pada mulanya penjualan tidak laris. Tetapi ini bukanlah disebabkan oleh kualiti kereta Proton Saga. Kualitinya adalah setanding dengan kereta-kereta import dan kereta pasang tempatan yang lain. Penjualan yang kurang dan kerugian yang berlaku adalah kerana pada tahun 1985 Malaysia mengalami kemelesetan ekonomi akibat kemelesetan ekonomi dunia. Justeru itu pembeli tempatan tidak mampu membeli kereta, termasuk kereta Proton Saga. Namun penjualan kereta PROTON dalam pasar yang contracted ini adalah lebih tinggi daripada semua jenis kereta lain. Pembeli dapat menilai sendiri kualiti Proton Saga dan mereka berpuas hati. Walaupun ada usaha untuk memburukkan nama PROTON, umpamanya ada pihak yang meletakkan kereta PROTON Saga yang baru bersama-sama kereta second-hand, kerana kononnya pembeli tidak puas hati dan telah jual balik. Ada pula yang menuduh PROTON tidak mampu naik Genting Highlands, tetapi keyakinan pembeli akan PROTON terus meningkat dan mereka terus membeli kereta PROTON Saga.

4. Kemelesetan pasaran tempatan membawa tuah kepada PRO- TON. PROTON terpaksa mencari pasaran luar negeri. Pada mulanya beberapa langkah yang silap diambil. Tetapi akibat kegigihan usaha Pengurusan PROTON pasaran luar menjadi pasaran yang besar dan menguntungkan. Pada tahun 1989 kita telah mengeksport lebih daripada 12,000 buah, kebanyakannya ke United Kingdom dan Singapura. Pengalaman eksport ini amat berguna dan Insyah-Allah kita akan dapat menembusi pasaran-pasaran lain termasuk pasaran kereta left-hand drive.

5. Sementara itu peningkatan yang cepat telah dicapai dalam bidang local content. Dari hanya 18% sahaja local content pada mulanya, hari ini ia sudah meningkat kepada 65%. Peningkatan ini membolehkan kita mengeksport ke United Kingdom. Untuk dianggap sebagai kereta buatan Malaysia pihak U.K. berkehendak sekurang-kurangnya 60% local content. Kita sudah melebihi 60%

dan dengan usaha gigih oleh pengurusan PROTON kita akan menggunakan 80% local content pada tahun 1992, Insya-Allah.

6. Peningkatan local content bermakna industri sampingan atau supporting industry dalam bidang automotif telah meningkat. Inilah satu daripada matlamat kita apabila kita putuskan untuk membuat kereta kita sendiri. Pertumbuhan industri sampingan dalam bidang ini tidak mungkin ada jika tidak kerana PROTON. Kita telah mengadakan industry pemasangan kereta selama hampir 20 tahun sebelum PROTON mengeluarkan kereta, tetapi peratusan local content hanya 25% sahaja. Jika tidak kerana PROTON, industri sampingan ini tidak akan berkembang maju.

7. Industri sampingan Malaysia sekarang bukan sahaja mampu membekal PROTON, tetapi kereta-kereta lain yang dipasang dalam negeri juga. Ianya juga boleh mengeksport barangan automotive parts dan boleh juga membekal industri-industri lain yang ada dalam dan luar negara dengan berbagai-bagai jenis barangan. Teknologi yang berguna dan bermutu tinggi sudah diperolehi oleh pengusaha tempatan yang mana ini akan membantu proses perindustrian negara.

8. PROTON sendiri sedang meningkatkan kebolehannya dalam bidang kejuruteraan. Seratus juta ringgit sudah dilabur untuk machining plant, satu daripada bahagian industri membuat kereta yang amat sophisticated dan penting.

9. Engineering dan design staff PROTON mempunyai kemampuan Research and Development sehingga boleh mencipta rekabentuk kereta yang moden yang akan mengganti Saga I. Walau bagaimanapun Complete Model Change ini hanya akan dikeluarkan pada tahun 1994 -- kerana proses pembentukan, research dan penyesuaian kilang memakan masa. Jelaslah Malaysia telah maju jauh ke hadapan dalam bidang teknologi rekabentuk kejuruteraan dan pengeluaran kereta. Tidak ada negara membangun yang lain yang mempunyai kebolehan ini.

10. Walaupun kita telah maju dalam bidang industri pengeluaran kereta, walaupun kita sudah untung sehingga tidak ada satu sen pun yang terhutang, walaupun kualiti kereta kita setaraf dengan kualiti kereta negara maju dan diterima untuk dieksport, walaupun kita telah menang hadiah di luar negeri dalam persaingan dengan kereta-kereta lain dari jenama yang terkenal, namun mereka yang mengkritik kereta nasional ini masih nitpicking untuk memperkecilkan kejayaan PROTON. Kata mereka kejayaan PROTON disebabkan oleh perlindungan tarif atau cukai oleh kerajaan. Tanpa perlindungan Kerajaan, PROTON akan rugi besar, kata mereka.

11. Pengkritik ini tidak pun tahu mengkaji asas kritikan mereka. Yang pertamanya, semua industri pemasangan kereta di Malaysia mendapat perlindungan tarif daripada kerajaan walaupun industri ini berusia lebih daripada 20 tahun. Tanpa perlindungan, kereta yang dipasang di Malaysia, dari komponen yang diimport tidak mungkin bersaing dengan kereta yang diimport

siap dipasang. Ini bermakna semua kereta yang dipasang di Malaysia hanya untung kerana tidak membayar cukai, atau untung mereka sebenarnya ialah cukai kerajaan yang mereka tidak bayar. Tanpa bantuan atau subsidi kerajaan, semua kilang pemasangan kereta di Malaysia akan rugi dan ditutup.

12. Cukai yang tidak dibayar ialah cukai ke atas barangan import. Jika barangan ini dibuat di Malaysia duti import tidak dikenakan. Ini bermakna lebih banyak barang tempatan digunakan oleh PROTON maka nilai cukai yang dikecualikan ke atas komponen import PROTON akan kurang. Oleh kerana komponen import PROTON hanyalah 35% maka pengecualian cukai ke atas PROTON sudahpun turun. Kereta lain yang dipasang di Malaysia mempunyai komponen import hampir 80%. Tentulah PROTON akan lebih untung jika PROTON juga mengimport peratusan yang lebih tinggi. Penggunaan lebih banyak local content oleh PROTON menjadi beban kepada PROTON. Tetapi PROTON mengutamakan dasar perindustrian negara.

13. Jumlah cukai yang dikecualikan bagi PROTON hanyalah \$5,000. Sebaliknya perbezaan harga jualan antara PROTON dengan kereta-kereta lain yang dipasang di Malaysia yang lebih kurang sama saiz injinnya adalah antara \$14,000 hingga \$23,000 melainkan sebuah kereta model lama. Kereta model lama yang tidak popular itupun dijual dengan harga \$6,900 lebih tinggi daripada PROTON Saga. Jika PROTON membayar cukai sepenuhnya, iaitu \$5,000 kepada Kerajaan, harga jualannya masih akan lebih murah daripada kereta-kereta lain iaitu antara \$9,000 dan \$18,000 lebih murah. Jika harga PROTON dinaikkan \$5,000 lagi mungkin jualan tidak selaris sekarang, tetapi ia tetap lebih laris dari kereta-kereta lain yang dipasang di Malaysia. Jelaslah dari ini pengecualian cukai yang diberi bukan penting untuk menentukan PROTON untung, tetapi adalah sebagai subsidi kepada pembeli. Jika pembeli rela membayar \$5,000 lebih untuk PROTON, Kerajaan sanggup mengenakan cukai sepenuhnya kepada PROTON. Perlindungan industri kereta oleh Kerajaan adalah amalan biasa semua Kerajaan di dunia ini.

14. Di Britain, pasaran kedua terbesar bagi PROTON, penjualannya laris bukan semata-mata kerana GSP. Lebih banyak kereta tempatan dan import yang lebih murah dijual di Britain tetapi PROTON masih popular dan sanggup dibeli oleh rakyat Britain.

15. Di Singapura, pasaran ketiga PROTON, tidak ada apa-apa perlindungan yang diberikan kepada PROTON oleh Kerajaan Singapura. Semua kereta Singapura diimport siap dipasang. Tetapi PROTON berjaya menjual lebih daripada seribu yunit dengan harga hampir sekali ganda lebih tinggi daripada harga di Malaysia.

16. Pengkritik PROTON tidak memeriksa dengan mendalam. Asyik dengan keinginan untuk memburukkan apa sahaja yang dibuat oleh kita sendiri, mereka cepat berkata bahawa kejayaan PROTON adalah disebabkan oleh subsidi Kerajaan dan GSP Britain. Benarlah seperti kata pepatah "we are our own worst enemy". Apa juga kita buat, golongan pengkritik Malaysia ini sentiasa mencari salah, sentiasa ingin memperkecilkan. Sebaliknya mereka mengagung-

agungkan kejayaan yang sebesar hama pun jika ini dibuat oleh negara asing, terutama negara Barat. Inferiority complex begitu menguasai mereka sehingga tidak boleh dikikis sama sekali. Sebab itu apabila dimaklumkan bahawa pencemar alam yang terbesar di dunia ialah Amerika Syarikat, mereka tidak sebut hal ini sama sekali, tetapi terus memburukkan usaha Malaysia, negara membangun yang sanggup membantu dunia yang kaya untuk membersihkan alam sekitar.

17. Hari ini kita merayakan pengeluaran kereta yang ke-200,000 oleh PROTON. Dalam jangkamasa 5 tahun sahaja pengeluaran kereta oleh Perusahaan Otomobil Nasional meningkat lebih daripada pengeluaran semua jenis kereta daripada mana-mana kilang pemasangan kereta di Malaysia yang telah beroperasi selama 25 tahun. Angka yang lebih bermakna lagi ialah peningkatan pengeluaran oleh PROTON tiap-tiap tahun. Tahun ini PROTON akan mengeluarkan 85,680 buah kereta yang bernilai hampir dua ribu juta ringgit. Ini menjadikan PROTON billion-dollar company. Keuntungan bagi tahun kewangan 1989-90 yang lalu ialah 159 juta ringgit dengan penjualan bernilai 1.4 billion ringgit.

18. PROTON adalah milik Kerajaan Malaysia sebanyak 70% dan Mitsubishi 30%. PROTON akan diswastakan tidak lama lagi dengan penjualan sebahagian daripada saham kedua-dua pemilik. Rakyat semua peringkat akan berpeluang memiliki industri otomobil Malaysia ini.

19. Rancangan PROTON yang sedang dijalankan ialah sebuah kilang membuat injin yang menelan belanja \$100 juta. Untuk membesarkan keupayaan kilang supaya dapat mengeluarkan antara 120,000 hingga 150,000 setahun, pelaburan akan ditambah lagi. Complete Model Change akan diadakan pada tahun 1994. Kajian untuk menambah model dan meningkatkan keupayaan injin hingga 1800 c.c. sedang dijalankan. Demikian juga dengan pengeluaran left-hand drive untuk pasaran tertentu.

20. The future of PROTON is very exciting. Everyone must be committed to making a success of this important national industry. God willing we will become an important automo- bile and automotive centre in this region. There are many more things in the pipeline for this industry which we are working at but I am not able to reveal them at the moment. I ask the nation to have faith in itself and its capacity to make a success of this highly sophisticated and rapidly progressing industry.

21. Ucapan berkenaan PROTON tidak akan lengkap jika saya tidak menyebut berkenaan dengan pekerja-pekerja PROTON dan kesatuan in-house mereka. Tidak ada sesiapa yang boleh menafikan bahawa kejayaan PROTON adalah disebabkan oleh kecekapan, kerajinan dan disiplin pekerja-pekerjanya dan kesatuan mereka. Peratusan pekerja PROTON yang bercuti sakit atau tidak datang bekerja kerana sesuatu sebab amatlah rendah berbanding dengan pekerja-pekerja kilang-kilang lain. Sebaliknya produktiviti mereka adalah tinggi. Sebelum diadakan dua shift, pekerja PROTON boleh mengeluarkan 25 buah kereta sejam. Setelah diadakan dua shift, seperti biasa dengan kemasukan

pekerja baru, pengeluaran turun kepada 16 buah sejam. Sekarang ia sudah meningkat semula kepada 22 buah sejam. Dengan kerja lebih masa PROTON boleh mengeluarkan purata 400 buah sehari.

22. Kesatuan Sekerja in-house PROTON adalah kesatuan yang bertanggungjawab. Sementara kesatuan melindungi hak pekerja, ia juga menjaga supaya perior nasi pekerja tidak tergugat kerana tindakan melulu. Kesatuan tahu kejayaan PROTON akan menguntungkan pekerja juga.

23. Pekerja PROTON dan Kesatuan mereka patut dijadikan contoh oleh pekerja-pekerja dan Kesatuan-kesatuan lain. Nasib pekerja tidak perlu dibela secara konfrontasi dan tindakan perusahaan seperti yang diutarakan oleh Kesatuan Sekerja Barat. Cara konfrontasi adalah cara yang lapuk yang merugikan. Cara rundingan dan persefahaman adalah lebih baik.

24. Di masa yang sama pengurusan juga perlu mengubah sikap dan tidak berkonfrontasi dengan pekerja. Mereka harus tahu hidup dalam environment kesatuan sekerja dan menerima hakikat bahawa tanpa kesatuan sekerja, ketidakadilan terhadap pekerja mungkin berlaku. Mereka harus menerima wakil pekerja daripada in-house union syarikat mereka. Kita tidak perlu kepada kesatuan sekerja atau trades union yang sering dihindang oleh orang-orang yang berkepentingan politik.

25. Saya mengucapkan syabas kepada Pengurusan PROTON yang menerima peranan Kesatuan Sekerja Pekerja PROTON. Sikap Pengurusan PROTON juga harus dicontohi oleh pengurusan- pengurusan syarikat-syarikat yang lain di Malaysia. Janganlah cuba menolak sama sekali kesatuan sekerja dan berlaku tidak adil kepada pekerja sendiri.

26. Kepada PROTON dan pengurusannya saya mengucapkan tahniah kerana kejayaan mengeluarkan kereta Proton Saga yang ke-200,000. Antara PROTON dan EON, industri otomobil milik negara telah berjaya mendapat turnover sebanyak \$2.45 billion dengan keuntungan \$214 million bagi tahun 1989-1990 -- satu sumbangan yang bermakna kepada KDNK negara. Syabas. Selamat menyambut ulangtahun ke-5 PROTON dan pengeluaran Proton Saga yang ke-200,000.