

**PENGLIBATAN BUMIPUTERA DALAM INDUSTRI OTOMOTIF
SOKONGAN: SATU PENILAIAN KRITIS
(INVOLVEMENT OF BUMIPUTERA IN THE AUTOMOTIVE SUPPORTING INDUSTRY: A
CRITICAL EVALUATION)**

MOHAMMAD HAJI ALIAS, ASMADDY HARIS & ASHARAF MOHD RAMLI

ABSTRAK

Perkembangan semasa menunjukkan industri otomotif semakin penting kepada ekonomi negara. Industri teras dalam industri otomotif tempatan perlu bergantung kepada industri sokongan untuk meningkatkan kandungan domestik dan mengurangkan import barang-barang perantaraan. Manakala salah satu hujah mengenai penglibatan Malaysia dalam industri berat ialah strategi melibatkan kaum Bumiputera di bawah Dasar Ekonomi Baru demi membangunkan Komuniti Komersial dan Industri Bumiputera (BCIC). Di sinilah wujud peluang bagi Bumiputera bermula sebagai pengusaha dalam industri SME sebagai vendor kepada pembuat kereta nasional. Sehubungan itu kertas kerja ini bertujuan meneliti keterlibatan Bumiputera dalam industri sokongan otomotif. Penglibatan yang menjadi tumpuan meliputi keperluan tenaga kerja yang terlatih dan apakah sumbernya serta menilai kesesuaian pembiayaan alternatif berdasarkan prinsip *diminishing musyarakah*.

Kata kunci: industri otomotif; Bumiputera; DEB; industri sokongan.

ABSTRACT

Current development indicates that automotive industry is becoming more important to the national economy. The core industry in the local automotive industry depends on the supporting industry as to increase domestic content and reduce the importation of intermediate goods. One of the arguments in regard to Malaysia's involvement in heavy industry is the strategy in getting the involvement of Bumiputera under the New Economic Policy for the sake of boosting the Bumiputera Commercial and Industrial Community (BCIC). From here, the Bumiputera has the opportunity to start as entrepreneurs in the SME industry as vendors to the national car maker. Thus, this working paper intends to analyze the involvement of Bumiputera in the automotive supporting industry. The involvement that becomes the focus includes the need for trained workforce and its sources, as well as evaluating the appropriate alternative financing based on the *diminishing musyarakah* principle.

Keywords: automotive industry, Bumiputera, NEP, supporting industry

1. Pengenalan

Industri otomotif negara adalah satu industri berat di samping industri simen dan besi waja yang dibangunkan melalui perubahan dasar perindustrian yang dilaksanakan oleh kerajaan bermula pada awal tahun 1980-an. Pembangunan industri berat bermula dalam tempoh

Rancangan Malaysia Keempat (1981-1985). Sementara mengekalkan pembangunan industri berorientasikan eksport yang dilaksanakan mulai awal dekad 1970-an, kerajaan melaksanakan secara signifikan sekali lagi pembangunan perindustrian berasaskan penggantian import seperti yang dilaksanakan pada dekad 1960-an. Kali ini industri pendorongnya ialah industri berat. Pembangunan industri berat dilihat sebagai kritikal kepada kepentingan strategik negara (Rajah Rasiah, 2007, p. 46).

Terdapat beberapa hujah kenapa Malaysia memasuki era perindustrian industri berat. Pertama negara dapat menghasilkan input-input untuk industri-industri berat. Justeru hasil pengeluaran domestik dapat menggantikan input yang dahulunya diimport. Pada masa yang sama asas industri dapat diperluaskan lagi tidak tertumpu utamanya kepada pengeluaran untuk eksport barang-barang elektrik dan elektronik. Kedua rantaian antara industri-industri teras dengan industri sokongan daripada industri skel sederhana dan kecil (SME) dapat dijanakan. Ketiga negara boleh memperolehi manfaat daripada perpindahan teknologi yang canggih dan proses yang kompleks. Ini akan mengukuhkan lagi keupayaan teknologi negara. Keempat industri-industri berat boleh digunakan sebagai cara untuk mencapai sasaran-sasaran Dasar Ekonomi Baru dan mengurangkan jurang ekonomi antara wilayah (Ragayah, 2007, p. 52).

Sehubungan dengan hujah keempat penglibatan Malaysia dalam industri berat, salah satu strategi di bawah Dasar Ekonomi Baru adalah untuk membangunkan Komuniti Komersial dan Industri Bumiputera (BCIC) (Habibah, 2007, h. 67). Industri teras dalam industri otomotif tempatan perlu bergantung kepada industri sokongan untuk meningkatkan kandungan domestik dan mengurangkan import barang-barang perantaraan. Di sinilah wujud peluang bagi Bumiputera bermula sebagai pengusaha dalam industri SME sebagai vendor kepada pembuat kereta nasional. Objektif kertas kerja ini pertama adalah untuk meneliti keterlibatan Bumiputera dalam industri sokongan otomotif; kedua untuk melihat keperluan tenaga kerja yang terlatih dan apakah sumbernya; dan ketiga menilai kesesuaian pembiayaan alternatif berdasarkan prinsip *diminishing musyarakah*.

Kertas kerja ini distrukturkan seperti berikut. Selepas seksyen Pengenalan, kita membincangkan perubahan struktur ekonomi negara sebagai latar belakang kepada pembangunan industri berat negara yang dalamnya terdapat industri otomotif. Kita akan melihat setakat mana pencapaian Bumiputera dalam industri sokongan otomotif. Dalam seksyen seterusnya akan dibincangkan keupayaan institusi latihan khususnya IPTA untuk melahirkan tenaga mahir Bumiputera untuk industri sokongan otomotif. Ini diikuti dengan seksyen yang memperihalkan kaitan antara dasar perindustrian negara dan sektor otomotif mengenalpasti faktor kejayaan. Selepas itu dibincangkan kaedah pembiayaan alternatif yang dinamakan kontrak Musharakah Mutanaqisah (MMQ) berdasarkan prinsip *diminishing musyarakah*. Kita sedia maklum bahawa salah satu hambatan yang dihadapi oleh pengusaha Bumiputera khasnya dan pengusaha SME amnya adalah kekurangan pembiayaan. Kekurangan pembiayaan menghadkan keupayaan SME untuk berkembang, melatih pekerja-pekerja mereka, bersaing serta mengguna pakai teknologi yang moden dan terkini (Habibah, 2007, h. 201). Ringkasan dan rumusan diberi dalam seksyen terakhir.

2. Perubahan Struktur Dan Industri Otomotif Negara

Ekonomi Malaysia telah mengalami perubahan struktur yang signifikan dalam tempoh 51 tahun selepas mencapai kemerdekaan pada tahun 1957. Pada tahun 1957 pertanian (terutamanya getah) dan perlombongan timah menyumbang 46 peratus kepada Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK). Sektor perkhidmatan menyumbang 43 peratus kepada KDNK manakala sektor pembuatan dan pembinaan menyumbang 10 peratus lebih kepada KDNK (H.

Osman Rani, 2007). Sebagai perbandingan sumbangan sektor pertanian kepada KDNK pada tahun 2007 ialah 7.6 peratus sahaja. Sumbangan sektor pembuatan kepada KDNK pula 30.2 peratus dan sumbangan sektor perkhidmatan 53.4 peratus. Perlombongan dan pembinaan menumbang masing-masing 8.6 peratus dan 3.0 peratus (Bank Negara Malaysia, 2007; Jadual A1). Seiring dengan dengan perkembangan pesat ini struktur atau komposisi eksport juga telah berubah dengan nyata. Pada tahun 1957 punca utama pendapatan eksport adalah daripada eksport komoditi utama iaitu getah dan bijih timah. Pada tahun 2007 punca utama pendapatan eksport adalah daripada eksport barang-barang pembuatan yang menyumbang 78.4 peratus kepada eksport kasar. Eksport barang-barang pertanian hanya menyumbang 8.6 peratus kepada eksport kasar Bank Negara Malaysia, 2007, Jadual A.10). Pendorong utama pertumbuhan ekonomi negara adalah eksport yang berpaksikan kepada eksport barang-barang industri yang berorientasikan eksport.

Perubahan struktur ekonomi yang signifikan adalah hasil daripada pertumbuhan ekonomi yang pesat dan mapan. Bagi tempoh 1961-1970 KDNK pada harga benar telah meningkat pada kadar purata tahunan sebanyak 5.2 peratus. Pada tempoh 1971-1980 kadar pertumbuhan purata tahunan adalah 8.3 peratus manakala pada tempoh 1981-1990 pula kadar pertumbuhan purata tahunan mencapai 6.0 peratus. Dalam tempoh 1991-2000 kadar pertumbuhan purata tahunan sebanyak 7.2 peratus (Habibah, 2007: Jadual 1.1 h. 2). Selepas tahun 2000 hingga 2007 kadar pertumbuhan KDNK melebihi 4.0 peratus setahun kecuali pada tahun 2001 (0.3 peratus) (Poon, 2008, Table 1.7, h.11; Bank Negara Malaysia, 2008, Table A.1). Secara umumnya pertumbuhan output semenjak tahun 1961 hingga 2007 adalah pesat kecuali pada tahun-tahun ekonomi negara menghadapi krisis yang dicituskan oleh faktor luar negara. Pada tahun 1975 output tumbuh pada kadar 0.8 peratus (akibat krisis minyak pertama); 1985 dan 1986 output tumbuh masing-masing pada kadar -1.1 peratus dan 1.2 peratus (kesan kemelesetan ekonomi yang berlaku pada 1985); dan pada tahun 1998 output menguncup 7.5 peratus (akibat krisis kewangan Asia Timur).

Terdapat banyak penulisan dan analisis tentang perubahan struktur ekonomi Malaysia (Mohammad, 2001; Mohammad, 2004; Habibah, 2007, Ch. 2). Banyak faktor menyebabkan ekonomi negara berupaya mencapai pertumbuhan yang mapan dan merubah strukturnya. Di antara faktor ini ialah pembaikan dalam produktiviti sumber, strategi pembangunan industri dan perdagangan yang berorientasikan eksport, persekitaran luaran yang merangsang pertumbuhan eksport dan pengurusan ekonomi makro yang baik. Perluasan (*diversification*) asas dan transformasi struktur ekonomi juga memungkinkan pertumbuhan yang pesat dan pembaikan dalam agihan pendapatan. Strategi pembangunan industri yang berorientasikan eksport mengupayakan Malaysia untuk memperolehi manfaat daripada keterbukaan ekonomi yang didapati pada masa kemerdekaan. Satu petunjuk keterbukaan ekonomi ialah nisbah perdagangan (jumlah eksport dan import) kepada KDNK. Bagi Malaysia nisbah perdagangan pada tahun 2000 ialah sekitar 231%. Pada tahun 2007 nisbah ini turun kepada 199 peratus, satu kadar yang masih tinggi (Bank Negara Malaysia, 2008, Table A.4).

Perbincangan tentang perubahan struktur boleh dilihat dari satu perspektif alternatif iaitu peralihan ekonomi dan perubahan. Peralihan boleh dimengertikan sebagai satu proses berbilang peringkat yang membawa kepada transformasi yang signifikan kepada sebuah ekonomi (Dato' Mustapa Mohamed, ucap utama dalam persidangan antarabangsa Peralihan dan Perubahan Ekonomi, 22-23 Oktober 2001, UUM Sintok, Kedah)(rujuk Mohammad, 2001). Peralihan dari satu peringkat kepada satu peringkat memerlukan beberapa perubahan dasar ekonomi yang mempunyai implikasi politik dan sosial yang nyata.

Seterusnya untuk memahami pembangunan sektor otomotif dan peluang penglibatan Bumiputera dalam industri sokongan otomotif akan dihuraikan secara ringkas fasa-fasa utama

yang telah dilalui oleh ekonomi Malaysia semenjak kemerdekaan. Peralihan ekonomi yang dilalui oleh ekonomi negara berlaku secara perlahan-lahan dan licin. Pada fasa pertama, yakni selepas kemerdekaan, ekonomi negara berasaskan kepada pengeluaran komoditi utama untuk dieksport. Perluasan asas pertanian dan pelaksanaan dasar perindustrian penggantian import pada dekad 1960-an dilakukan untuk mengurangkan kebergantungan kepada satu atau dua komoditi eksport sahaja dan membina asas untuk perindustrian masa hadapan. Strategi perindustrian yang dilaksanakan adalah ditumpukan kepada pembangunan industri barang-barang pengguna yang dahulunya diimport. Justeru fasa pembangunan ini (1957-1970) dinamakan perindustrian penggantian import (Rokiah Alavi, 2008, h.281-287). Pembangunan industri disokong dengan perlindungan tarif, langkah fiskal (pengurangan cukai) dan penyediaan infrastruktur seperti kuasa elektrik, komunikasi dan kawasan industri. Strategi perindustrian penggantian import ini tidak mencapai objektif-objektif utamanya. Strategi ini menghadapi kekangan pasaran domestik yang kecil. Industri yang dibangunkan tidak berdaya saing di pasaran luar negara kerana menggunakan teknologi yang rendah. Import barangan pengguna dapat dikurangkan tetapi import barangan perantaraan untuk industri tempatan meningkat. Ini memburukkan imbalan pembayaran. Peningkatan dalam peluang-peluang pekerjaan baru yang diharapkan tidak juga tercapai. Justeru kadar pengangguran mengalami peningkatan. Falsafah pembangunan yang diamalkan pada tahun 1960-an adalah *laissez faire*. Senario dualisma ekonomi terus kekal dalam tahun 1960-an.

Tahun 1970-an melihat perubahan dalam dasar perindustrian dan penglibatan kerajaan dalam ekonomi. Kegagalan dasar perindustrian penggantian import dan natijah daripada peristiwa hitam Mei 13, 1969 membawa kepada perubahan strategi. Pada fasa kedua (1971-1980) tumpuan pembangunan perindustrian diberi kepada perindustrian berorientasikan eksport (EOI) dan pelaburan langsung asing. Dasar EOI dilaksanakan atas premis sektor eksportlah yang terbaik untuk mendorong perindustrian (Rajah Rasiah, 2007, p. 46). Akta Insentif Pelaburan 1968 digubal untuk menggalakkan penglibatan pelabur asing dalam industri berorientasikan eksport. Akta Zon Perdagangan Bebas 1971 menyediakan persekitaran yang kondusif kepada industri eksport. Sektor pembuatan telah berkembang pesat; bahagiannya dalam KDNK telah meningkat daripada 13 peratus pada tahun 1970 kepada 20 peratus pada tahun 1980 (Rokiah, 2008, p. 284). Asas sektor pembuatan tertumpu kepada pembuatan barang-barang elektrik dan elektronik, tekstil dan pakaian. Teknologi pengeluaran yang digunakan bersifat intensif buruh. Ini dapat menangani masalah pengangguran yang tinggi dipenghujung 1960-an.

Pendekatan EOI menampakkan beberapa kelemahan. Pertama eksport barang-barang pembuatan mempunyai kandungan import yang tinggi. Malaysia tidak mempunyai industri barang modal dan barang perantaraan domestik yang signifikan. Kedua perpindahan teknologi tidak berlaku. Ketiga rantaian ke belakang dan ke hadapan dengan ekonomi amat terhad. Yang akhir dan ketara sekali asas eksport barang pembuatan adalah terhad kepada beberapa jenis barangan sahaja. Justeru Rancangan Malaysia Keempat membawa satu perubahan paradigma dengan mempromosikan industri berat dengan hujah seperti dihuraikan dalam seksyen Pengenalan.

Fasa seterusnya adalah penggantian import pusingan kedua dan promosi industri berat (1981-1985) yang merupakan tempoh Rancangan Malaysia Keempat. Kerajaan mempromosikan industri berat dengan melibatkan pelaburan sektor awam. Strategi perindustrian penggantian import digunakan sekali lagi. Pembangunan industri berat bertujuan untuk memperluaskan asas industri serta *industrial deepening* disamping digunakan sebagai kaedah untuk mencapai sasaran-sasaran Dasar Ekonomi Baru. Untuk mempromosikan industri berat Heavy Industries Corporation of Malaysia (HICOM) telah

diperbadankan pada 27 November 1980. HICOM ditugaskan untuk membangunkan industri-industri berat di Malaysia. Untuk projek pengeluaran kereta nasional Perusahaan Otomobil Nasional Berhad (PROTON) telah ditubuhkan pada tahun 1983. HICOM telah memetri perjanjian usahasama dengan Mitsubishi Motors Corporation dan Mitsubishi Corporation. Perjanjian ini sebagai rangka kerja untuk mencapai perpindahan teknologi. Tahun 1992 menandakan satu lagi pencapaian negara dalam pembangunan kereta nasional dengan penubuhan Perusahaan Otomobil Kedua Sdn Bhd (PERODUA). Perodua merupakan syarikat kereta nasional kedua yang merupakan satu usahasama antara beberapa syarikat dengan Daihatsu of Japan (Ragayah, 2007). Penubuhan Proton dan Perodua terutamanya telah berjaya meningkatkan penglibatan Bumiputera dalam industri dan perniagaan seperti yang disasarkan oleh Dasar Ekonomi Baru.

Fasa seterusnya dalam peralihan ekonomi ialah anjakan daripada pertumbuhan ekonomi yang didorong oleh pertumbuhan input kepada pertumbuhan yang didorong produktiviti. Ini sejajar dengan peralihan ekonomi dari peringkat sekunder pembangunan industri yang dicirikan dengan industri berat kepada fasa termaju yang dicirikan dengan industri intensif-teknologi. Dalam fasa ini pertumbuhan ekonomi didorong oleh pengetahuan. Telah menjadi fokus dasar kerajaan untuk ekonomi Malaysia beralih kepada ekonomi berasaskan pengetahuan atau ringkasnya K-ekonomi.

3. Dasar Perindustrian Negara Dan Sektor Otomotif – Faktor Kejayaan

Pembangunan sektor otomotif negara berkait rapat dengan dasar-dasar yang telah dilaksanakan oleh kerajaan Malaysia. Penggerak utama kepada pembangunan sektor ini ialah Dasar Perindustrian Negara yang bertujuan untuk mengubah ekonomi Malaysia kepada orientasi eksport barangan industri dan mengurangkan pergantungan terhadap barangan komoditi. Pemangkin kepada sektor otomotif di bawah dasar ini ialah penubuhan Proton pada tahun 1985 dan seterusnya Perodua pada tahun 1993. Pemindahan teknologi juga telah berjaya dilakukan dengan dibuktikan oleh kelahiran kereta nasional yang pertama iaitu Proton Saga dan terkini berbangga dengan enjin Gen-2. Sejak itu sektor otomotif terus berkembang dengan pelbagai syarikat tempatan disamping syarikat-syarikat antarabangsa yang lain. Pembukaan kawasan-kawasan kilang otomotif terus bertambah dari tahun ke setahun seperti di Shah Alam, Tanjung Malim, Gambang dan Alor Gajah.

Menyedari kepentingan sektor otomotif kepada pertumbuhan ekonomi Malaysia secara keseluruhan, maka Dasar Automotif Negara telah diperkenal untuk memperkemaskan sektor ini. Matlamat DAN ialah menjadikan Malaysia sebagai hub automatif serantau, mengekalkan nilai tambah dan kemampuan ekonomi domestik, meningkatkan jumlah eksport kenderaan, komponen dan alat ganti ke pasaran antarabangsa, meningkatkan penglibatan bumiputera dalam sektor automotif tempatan serta memelihara kepentingan pengguna dari segi nilai wang keselamatan dan kualiti produk serta perkhidmatan

Pelbagai strategi turut dirangka untuk meningkatkan penglibatan bumiputera dalam sektor ini. Antaranya ialah bantuan dan insentif-insentif seperti peningkatan pemilikan ekuiti, pembangunan sumber manusia dan usahawan bumiputera dalam bidang yang berkenaan.

Hasrat pihak kerajaan untuk melihat penglibatan bumiputera dalam sektor otomotif bukan dinyatakan dalam bentuk dasar sahaja tetapi telah diberikan peruntukkan khas untuk mereka. Antara agensi dan institusi yang terlibat secara langsung untuk menggalakan usahawan Bumiputera dalam sektor otomotif ini ialah Bank Negara Malaysia, MIDF, dan Majlis Amanah Rakyat (MARA). BNM umpamanya telah mewujudkan dan memantau beberapa tabung khas untuk usahawan Bumiputera seperti Tabung Usahawan Baru, Tabung IKS 2, Tabung projek Usahawan Bumiputera dan Tabung Pemulihan Perniagaan Kecil.

Manakala prasarana dan bantuan pihak MARA pula adalah lebih menyeluruh melalui Inkubator Teknolgi Perkilangan Bumiputera (INTEP). Terdapat 8 industri yang termasuk dalam INTEP ini dan satu daripadanya ialah industri automotif (komponen dan aksesori). Pakej yang disediakan ialah pembiayaan antara RM500,000 hingga RM5juta yang meliputi latihan keushawanan, kemudahan ruang kilang, peralatan dan mesin, bantuan khidmat pakar runding, pemasaran & promosi dan bantuan pembangunan produk.

Bagi membolehkan syarikat Bumiputera bersaing dengan lebih berkesan dalam industri otomotif ini, mereka seharusnya sentiasa meningkatkan kemahiran dan mengeluarkan produk yang berkualiti serta diiktiraf oleh antarabangsa. Bagi tujuan ini, spesifikasi teknikal dan piawaian global seperti ISO 9000, QS 9000, ISO 14000 dan TS16949 perlu diperolehi agar tiada sesiapa yang boleh mempertikaikan kualiti produk otomotif syarikat Bumiputera. Manakala untuk meningkatkan kemahiran dan kefahaman berkenaan pengeluaran otomotif, usahawan Bumiputera perlu melibatkan diri dalam program-program kerjasama seperti 'Automotive Technical Experts Assistance Programme di bawah kerjasama Malaysia- Jepun.

Sektor automotif merupakan industri utama kepada ekonomi Malaysia kerana mempunyai hubungan yang signifikan dengan sektor pembuatan dan perkhidmatan. Dari segi potensi, sektor ini mempunyai pasaran yang sangat luas kerana darjah pemilikan kenderaan adalah sangat tinggi. Dilaporkan pemilikan kereta di peringkat antarabangsa adalah 86%, 82%, 74%, dan 70% masing-masing di Arab Saudi, New Zealand, Korea Selatan dan Australia. Amerika menduduki tangga teratas kerana sembilan daripada 10 penduduknya mendakwa memiliki kenderaan. Manakala pemilikan kenderaan bagi Malaysia sendiri ialah 67%. Jumlah kenderaan baru yang didaftarkan di Malaysia terus meningkat setiap tahun iaitu 97,262 (1980), 165, 861 (1990), 343, 173 (2000) dan 548,115 (2008). Justeru itu, kerajaan telah melakukan pelbagai usaha untuk memastikan Bumiputera tidak ketinggalan dalam sektor yang sangat berpotensi dan menguntungkan ini. Hampir semua aspek bantuan yang mampu membawa kejayaan Bumiputera dalam industri otomotif telah disediakan oleh pihak kerajaan. Bantuan yang diberi merangkumi aspek kewangan, teknikal, khidmat nasihat, pemasaran serta penyelidikan dan pembangunan produk seperti yang dibincangkan dalam faktor-faktor kejayaan.

Pada tahun 2005, 38.5 peratus daripada syarikat pengedaran kereta adalah syarikat bumiputera. Manakala bagi sektor perkhidmatan dan penyelenggaraan automobil pula hanya 38 peratus sahaja dimiliki oleh Bumiputera (Rokiah, 2007, p. 285). Walaubagaimanapun, hasil kajian oleh Persatuan Pengusaha Automotif Bumiputera Negeri Johor (Protif) mendapati perkembangan aktiviti automotif khususnya industri sokongan automotif tidak berpihak kepada Bumiputera. Dianggarkan nilai jualan industri hiliran automotif negeri Johor sahaja ialah RM 3 billion. Daripada jumlah ini hanya 2 peratus sahaja dikuasai oleh Bumiputera. Disaat usahawan Bumiputera hanya mencapai jualan sekitar RM15,000 sebulan, kaum lain mampu mencecah jualan antara RM100,000 hingga RM200,000.

Jika diperhalusi dari sudut sumber manusia atau tenaga kerja, Bumiputera mempunyai tenaga kerja mahir dan separa mahir yang mencukupi. Ini kerana Kementerian Pendidikan telah menawarkan kursus-kursus pengajian dalam bidang Kejuruteraan Mekanikal (automotif) sama ada diperingkat sijil, diploma mahupun ijazah. Penawaran kursus dalam bidang ini penting untuk menyediakan modal insan dan seterusnya tenaga kerja dalam industri automotif negara. Oleh kerana kekangan data makro mengikut kaum, maka data kemasukan ke Politeknik boleh dijadikan sandaran untuk menggambarkan pembangunan modal insan Bumiputera dalam bidang automotif (Rujuk Jadual 1 di bawah).

Jadual 1: Kemasukan Peringkat Sijil dan Diploma di Politeknik, Kejuruteraan Mekanikal (Automotif)

| Tahun | Sijil | Diploma | Jumlah |
|-------|-------|---------|--------|
| 1992 | | 7 | 7 |
| 1993 | | 60 | 60 |
| 1994 | 294 | | 294 |
| 1995 | 263 | 110 | 373 |
| 1996 | 289 | 172 | 461 |
| 1997 | 317 | 117 | 434 |
| 1998 | 319 | 125 | 444 |
| 1999 | 475 | 180 | 655 |
| 2004 | 333 | 131 | 464 |
| 2005 | 373 | 156 | 529 |
| 2006 | 357 | 109 | 466 |
| 2007 | 344 | 178 | 522 |

Selain itu, terdapat juga pusat atau institut latihan lain yang turut menyediakan kemudahan program-program berkaitan automotif khasnya untuk Bumiputera seperti Institut Latihan Perindustri dan Pusat Giat MARA. Satu kajian yang lebih terperinci diperlukan untuk menerangkan hubungan modal insan Bumiputera ini dengan perkembangan industri automotif negara.

Dari perbincangan dan data yang diberi menunjukkan bahawa penglibatan Bumiputera dalam industri otomotif masih rendah berbanding usaha, peluang dan bantuan yang diperuntukkan kepada mereka. Bumiputera juga ada Program Usahawan Teknologi dan Program Smart Auto Bumiputera oleh pihak MARA bagi pengusaha yang ingin menjalankan perniagaan dalam industri otomotif sama ada kecil atau besar.

Justeru itu, bagi memastikan penyertaan Bumiputera terus subur dalam industri automotif, langkah-langkah yang proaktif mesti diambil. Skim-skim penggalakkan penyertaan Bumiputera perlu lebih meluas tetapi pada masa yang sama skim tersebut tidak mengurangkan komitmen usahawan Bumiputera untuk memajukan perniagaan mereka. Cadangan kearah pementapan polisi diterangkan dengan lebih lanjut di bahagian cadangan polisi.

4. Cadangan

Sebagaimana yang telah dibincangkan di atas, pembabitan Bumiputera di dalam industri sokongan otomotif masih rendah jika dibandingkan dengan kaum-kaum lain. Memandangkan potensi besar industri otomotif yang diukur melalui peningkatan jumlah kenderaan di Malaysia, maka usahawan-usahawan bumiputera perlulah berdaya saing bagi mendapatkan agihan pasaran yang lebih besar. Jurang pendapatan yang besar di antara usahawan Bumiputera dan kaum-kaum lain sepertimana yang berlaku di dalam industri sokongan otomotif di Johor akan dapat dikurangkan melalui sokongan pelbagai pihak seperti agensi-agensi kerajaan serta pihak-pihak pembiaya kewangan seperti institusi kewangan dan perbankan.

Di dapati agensi-agensi kerajaan memang telah menyediakan khidmat nasihat yang berterusan kearah melahirkan lebih ramai pengusaha-pengusaha bumiputera. Skim-skim pinjaman kepada usahawan-usahawan telah disalurkan melalui MARA, BNM dan agensi-agensi lain. Khidmat nasihat berkaitan pengurusan syarikat, pengurusan kewangan dan bengkel motivasi kepada usahawana yang dijalankan dari masa ke semasa dapat membantu pengusaha-pengusaha menangani pelbagai cabaran perniagaan.

Jika ditinjau daripada aspek pembiayaan, sistem kewangan dan perbankan Islam menyediakan pelbagai instrumen untuk digunapakai di dalam membiaya kewangan usahawan-usahawan. Artikel ini memfokuskan kepada kontrak Musharakah Mutanaqisah (MMQ) untuk diaplikasikan oleh kedua-pihak pihak pembiaya dan pengusaha di dalam kontrak mereka.

MMQ boleh didefinisikan sebagai kontrak perkongsian yang melibatkan dua pihak di dalam menjalankan perniagaan atau projek serta pembelian aset yang berakhir dengan pemilikan mutlak (projek, aset) kepada salah satu pihak (Kamal et al. 2008, p. 167). Berlainan dengan konsep musharakah yang lain, MMQ memberi peluang kepada salah satu pihak yang bersyarikat untuk menjadi pemilik tunggal kepada projek atau aset yang pada awalnya dibiaya secara bersama. Ianya memberi kemudahan kepada pihak-pihak yang tidak mempunyai modal yang cukup didalam memulakan perniagaan sebagai contohnya, untuk mendapatkan dana daripada pihak kedua dan seterusnya membayar balik keseluruhan saham pihak terbabit secara beransur-ansur di dalam tempoh tertentu. Pada akhirnya, pengusaha akan menjadi pemilik tunggal kepada perusahaan apabila kesemua saham-saham terbabit habis dibayar. Pembiayaan jenis ini menurut Abdul Rahim (2007, p. 10) amat sesuai dilaksanakan bagi membiayai projek-projek perusahaan kecil dan sederhana (*micro finance*).

Pada masa kini, Maybank telah memperkenalkan skim pembiayaan yang berasaskan MMQ yang dikenali sebagai Musharakah Mutanaqisah Term Financing-i (MMTF-i) (www.maybank2u.com.my). Instrumen ini menawarkan pakej pembiayaan kepada syarikat-syarikat yang baru dan yang sedang beroperasi bagi pembiayaan yang melibatkan pembelian mesin, kilang, kapal dan kenderaan perdagangan.

Kontrak MMQ di antara pihak pembiaya iaitu seperti MARA atau bank-bank dengan pihak usahawan boleh diringkaskan kepada berikut:

1. MARA menawarkan dana pembiayaan kepada usahawan yang berkelayakan untuk menjalankan perniagaan di dalam sektor automotif, sebagai contohnya dengan kadar ratio 80% dana MARA dan 20% dana dari pengusaha. Syarat-syarat kontrak musharakah seperti pembahagian keuntungan dan kerugian akan dinyatakan di dalam kontrak ini.
2. Pembelian ekuiti-ekuiti yang dimiliki MARA secara beransur-ansur sehingga pada akhirnya keseluruhan ekuiti itu dimiliki oleh pengusaha. Sebagaimana yang dinyatakan sebelum ini, pihak pengusaha berjanji untuk membeli saham MARA secara beransur-ansur di dalam tempoh tertentu contohnya 5 tahun.

Terdapat tiga motivasi utama atau kelebihan kontrak MMQ bagi pihak pengusaha iaitu adanya pengawasan dan kawalselia pihak pembiaya, iaitu MARA selaku ahli syarikat yang terlibat di dalam pengurusan dan pentadbiran perusahaan terbabit. Motivasi kedua ialah penglibatan secara langsung pihak pengusaha yang menyumbang sebahagian dana syarikat dan yang ketiga, pihak pengusaha bakal memiliki perusahaan yang diusahakan apabila tamat pembayaran saham-saham pembiaya.

Pembabitan pihak pembiaya di dalam urus tadbir syarikat selaku pemegang saham boleh membantu pengusaha terutamanya pada peringkat awal penubuhan syarikat. Khidmat nasihat dan kawal selia yang dilakukan secara tidak langsung akan memastikan pengurusan syarikat berada di landasan yang baik dan seterusnya mendatangkan keuntungan yang diharapkan. Manakala pembabitan pengusaha di dalam mengeluarkan modal bagi melaksanakan perusahaan bengkel automatif sebagai contohnya akan mewujudkan semangat untuk bekerja keras bagi memastikan dana yang digunakan tidak mengalami kerugian. Pengusaha juga akan mempunyai rasa tanggungjawab yang lebih kerana dia juga adalah pemilik bersama kepada perusahaan yang dijalankan. Motivasi yang ketiga ialah kemampuan pengusaha untuk memiliki keseluruhan entiti perusahaan yang pada asalnya dimiliki secara bersama dengan pembiaya. Pengusaha sedar bahawa setelah membeli saham-saham yang dimiliki di dalam tempoh tertentu, dia akan menjadi pemilik tunggal kepada syarikat terbabit. Dengan pengalaman yang sudah dimiliki sudah pastinya ia mencukupi bagi pengusaha untuk mengurus dan mentadbir perusahaan terbabit secara bersendirian.

5. Rumusan

Artikel ini telah membincangkan penglibatan Bumiputera dalam industri otomotif sokongan dalam konteks pembangunan industri otomotif yang bermula pada pertengahan dekad 1980-an. Pada hakikatnya dasar perindustrian negara dan Dasar Ekonomi Baru (1971-1990) adalah pro-Bumiputera tetapi penglibatan Bumiputera dalam industri otomotif masih rendah. Artikel ini mencadangkan satu kaedah pembiayaan yang dinamakan kontrak Musyarakah Mutanaqishah (MMQ) yang lebih positif kepada pengusaha.

Rujukan

- Abdul Rahim Abdul Rahman. 2007. Islamic Microfinance: A Missing Component in Islamic Banking. *Kyoto Bulletin of Islamic Area Studies* 1-2 (2007) pp 38-53.
- Ahamed Kameel Mydin & Dzuljastri Abdul Razak. . Islamic Home Financing Through Musharakah Munataqisah and al-Bay' Bithaman Ajil Contracts: A Practical Analysis. Does the Diminishing Musharakah reflect the Spirit of Sharia (www.zaharuddin.net) access on 12.02.2009.
- Bank Negara Malaysia. 2008. Annual Report 2007. Kuala Lumpur.
- H. Osman Rani. 2007. Introduction. Ch. in H. Osman Rani (Editor). *The Encyclopedia of Malaysia: The Economy*. Singapore: Editions Didier Millet. pp. 6-7.
- Habibah Lehar. 2007. *The Malaysian Economy: Past and Present*. Shah Alam: University Publication Centre (UPENA).
- Kamal Khir et. al. 2008. *Islamic Banking: A Practical Perspective*. Pearson Longman: Selangor.
- Mohammad Haji Alias. 2001. Perubahan struktur ekonomi Malaysia. *Berita Harian*, 13 November.
- Mohammad Haji Alias, Anizah Md. Ali & Maria Abdul Rahman. 2004. Industri Perladangan dan Pekebun Kecil Malaysia: Respons kepada Perubahan Makro dan Global. Bab 29 dalam Asan Ali Golam Hassan (Penyunting), *Prognosis Pembangunan & Transformasi Struktur*. Sintok: Penerbit Universiti Utara Malaysia.
- Muhammad Taqi Usmani. 2002. *An Introduction to Islamic Finance*. Idaratul Ma'arif: Karachi, Pakistan.
- Musharakah Mutanaqishah as an Alternative to BBA (www.mifcmonthly.com)
- Mustapa Mohamed. 2001. Ucapan Utama Persidangan Antarabangsa *Peralihan dan Perubahan Ekonomi*, 22-23 Oktober, UUM Sintok, Kedah
- Poon Wai Ching. 2008. *Malaysian Economy*. Second Edition. Petaling Jaya: Prentice Hall, Pearson Malaysia Sdn Bhd.
- Ragayah Mat Zin. 2007. Heavy industry. Ch. in H. Osman Rani (Editor). *The Encyclopedia of Malaysia: The Economy*. Singapore: Editions Didier Millet. pp. 52-53.

- Ragayah Mat Zin. 2007. The automotive and *motorcycle industry*. Ch. in H. Osman Rani (Editor). *The Encyclopedia of Malaysia: The Economy*. Singapore: Editions Didier Millet. pp. 54-55.
- Rajah Rasiah. 2007. Industrial policies and plans. Ch. in H. Osman Rani (Editor). *The Encyclopedia of Malaysia: The Economy*. Singapore: Editions Didier Millet. pp. 46-47.
- Rokiah Alavi. 2008. The Manufacturing Sector. Ch. 23 in Syed Arabi Idid (Editor). *Malaysia at 50: Achievements and Aspirations*. Singapore: Thompson Learning and International Islamic University Malaysia.