

# Malaysia berisiko jadi sekadar 'pasar raya' teknologi EV asing



Oleh Dr Abu Saifan Abu Bakar  
bhrencana@bh.com.my

Pensyarah Kanan  
Pusat Pengajian  
Ekonomi, Kewangan  
dan Perbankan,  
Universiti Utara  
Malaysia (UUM)

**Keputusan** Kementerian Pelaburan, Perdagangan dan Industri (MITI) dalam menangani kemasukan BYD dari China ke pasaran tempatan mencetuskan perdebatan signifikan dalam kalangan penganalisis ekonomi dan penggubal dasar.

Pada 2023 hingga 2024, BYD menunjukkan prestasi jualan menggalakkan di negara ini, menyaksikan lonjakan mendadak dalam permintaan terhadap kenderaan elektrik (EV) buatan China.

Namun, kemasukan BYD bukan sekadar kisah kejayaan komersial biasa, ia ujian tanda aras yang mendedahkan kelemahan struktural dalam ekosistem automotif negara yang sudah lama dibina di atas tonggak proteksionisme.

Apabila pihak berkuasa membahaskan sama ada BYD perlu dikenakan syarat penyetempatan lebih ketat atau diberi kelonggaran pelaburan, hakikatnya Malaysia sedang berdepan dengan dilema sama yang dihadapinya selama hampir empat dekad, iaitu sama ada untuk melindungi atau bersaing.

Senario BYD ini bukan fenomena baharu, ia adalah ulangan corak sejarah sama, hanya kali ini aksara utamanya ialah kenderaan elektrik, bukan lagi kenderaan berenjin bakar dalaman.

Industri automotif Malaysia diasaskan melalui penubuhan PROTON pada 1983 sebagai projek kebanggaan nasional. Matlamat asalnya murni, iaitu membangunkan keupayaan kejuruteraan tempatan, mewujudkan peluang pekerjaan berkemahiran tinggi serta meletakkan Malaysia dalam peta pengeluar kenderaan global.

PERODUA kemudian ditubuhkan pada 1993 sebagai pelengkap kepada PROTON, menyasar segmen kenderaan kompak dan berkapasiti enjin kecil. Kedua-dua jenama ini mendapat sokongan penuh kerajaan melalui pelbagai instrumen dasar, termasuk duti import yang tinggi, sistem Permit Meluluskan (AP) bagi kenderaan asing serta peruntukan belanjawan dan pinjaman kerajaan yang besar.

Persoalan kritikal perlu diajukan ialah apakah yang salah dalam kerangka dasar ini? Pertama, perlindungan diberikan kepada industri automotif tempatan bersifat terlalu longgar dari segi syarat dan tempoh. Berbeza dengan pendekatan Korea Selatan menetapkan sasaran prestasi yang boleh diukur sebagai prasyarat penerimaan sokongan kerajaan, Malaysia membiarkan PROTON menikmati perlindungan tanpa syarat jelas dan tanpa tekanan persaingan bermakna. Akibatnya, budaya inovasi yang sepatutnya berkembang secara organik diganti budaya kebergantungan kepada sokongan kerajaan.

Kedua, sistem AP yang mengawal import kenderaan asing bertukar menjadi instrumen mencari sewa (rent seeking) yang merugikan ekonomi secara menyeluruh. Permit ini diagihkan kepada pihak tertentu dan dijual semula pada harga pasaran jauh lebih tinggi, menjana keuntungan spekulatif semata-mata tanpa sebarang penciptaan nilai dalam rangkaian pengeluaran. Sumber ekonomi yang sepatutnya digunakan untuk membiayai penyelidikan dan pembangunan dialihkan kepada saluran tidak produktif.

Ketiga, pelaburan dalam penyelidikan dan pembangunan kekal pada tahap yang tidak mencukupi. Malaysia lebih gemar bergantung kepada peminahan teknologi pasif daripada rakan kongsi asing seperti Mitsubishi dan Volkswagen berbanding membangunkan keupayaan kejuruteraan tempatan

secara mandiri.

PROTON sehingga hari ini masih belum memiliki platform enjin atau seni bina kenderaan yang benar-benar dibangunkan secara bebas oleh jurutera tempatan, berbeza dengan Hyundai yang mempunyai platform EV sendiri, iaitu E-GMP sejak 2021.

Keempat, orientasi industri automotif Malaysia terlalu berfokus pada pasaran domestik kecil, iaitu sekitar 700,000 unit jualan setahun, menghalang pengeluaran tempatan daripada mencapai ekonomi skala diperlukan untuk bersaing pada peringkat antarabangsa.

Korea Selatan, walaupun berpenduduk kurang daripada dua kali ganda Malaysia, membina industri automotifnya dengan orientasi eksport dari peringkat awal, memaksa Hyundai dan Kia mencapai piawaian kualiti bertaraf global.

## Pasaran pembeli tempatan berbeza

Perbezaan antara Malaysia dengan Korea Selatan dalam konteks pembangunan industri automotif bukan sekadar perbezaan dalam darjah perlindungan, tetapi lebih kepada falsafah pemerintahan berbeza.

Korea Selatan mengamalkan model *developmental state* dengan industri automotif dijadikan alat pembangunan keupayaan negara. Perlindungan diberikan berserta syarat prestasi ketat dan tempoh terhad. Sebaliknya, Malaysia mengamalkan pendekatan *clientelist state* dengan keputusan strategik sering dipengaruhi agenda sosiopolitik, termasuk agenda pemilihan ekuiti Bumiputera dan projek prestij nasional yang tidak semestinya berasaskan logik pasaran.

Dalam kerangka inilah senario BYD perlu difahami. Malaysia berhadapan dengan pilihan sama seperti dihadapinya pada era 1980-an, iaitu sama ada untuk menggunakan kemasukan pemain asing sebagai pemangkin pembangunan keupayaan tempatan atau sekadar mengizinkan Malaysia menjadi pasaran pengguna bagi produk asing bernilai tinggi sementara peluang penciptaan nilai kekal di luar negara.

Malaysia memerlukan satu anjakan paradigma berani, bukan sekadar penambahbaikan inkremental terhadap dasar sedia ada. Lonjakan dasar dicadangkan adalah berdasarkan tiga paksi utama.

Paksi pertama ialah penstrukturan semula sistem perlindungan kepada model bersyarat dan bertempoh. Sebarang perlindungan tarif atau keutamaan pasaran diberikan kepada PROTON, PERODUA

atau mana-mana entiti automotif tempatan perlu disertakan dengan syarat prestasi yang boleh diukur secara kuantitatif.

Sasaran ini merangkumi nisbah eksport minimum, peratusan kandungan tempatan yang meningkat secara progresif serta komitmen pelaburan dalam R&D tempatan. Perlindungan perlu dikurangkan secara automatik apabila syarat prestasi tidak dipenuhi, mewujudkan tekanan kompetitif yang mendorong inovasi.

Paksi kedua adalah mewajibkan peruntukan pelaburan R&D tempatan melalui syarat bermakna. Bagi setiap pemain asing seperti BYD yang ingin mengakses pasaran Malaysia, syarat penyetempatan perlu direka bentuk bukan sahaja untuk mewujudkan pekerjaan pemasangan bernilai rendah, tetapi untuk memindahkan pengetahuan kejuruteraan kepada sumber manusia tempatan.

Ini memerlukan penubuhan pusat R&D bersama, program biasiswa dan latihan jurutera tempatan di kemudahan pengeluaran asing, serta syarat perkongsian harta intelek terperinci. Model ini terbukti berjaya dalam industri semikonduktor di Taiwan dan industri automotif di India melalui penguatkuasaan kandungan tempatan yang progresif.

Paksi ketiga ialah orientasi semula ekosistem vendor ke arah rantaian nilai global. Kerajaan perlu melabur secara agresif dalam pembangunan vendor tempatan yang berkemampuan untuk menyertai rantaian bekalan global, bukan sekadar bergantung kepada projek nasional.

Ini memerlukan program pembangunan vendor disusun bersama pemain global, piawaian kualiti antarabangsa dipaksakan serta akses kepada pasaran eksport melalui perjanjian perdagangan lebih agresif.

Malaysia masih mempunyai peluang menjadikan era kenderaan elektrik sebagai titik perubahan paradigma sebenar, namun peluang ini tidak akan kekal lama. Sekiranya Malaysia terus mengulang corak dasar lama yang disalut dengan instrumen baharu semata-mata, negara ini berisiko menjadi sekadar 'pasar raya' bagi teknologi EV asing, melepaskan peluang untuk menjadi hab pengeluaran dan inovasi EV serantau.

Keputusan dibuat hari ini terhadap BYD dan pemain EV global yang lain akan menentukan sama ada Malaysia menulis babak baharu dalam sejarah industri automotifnya atau hanya meneruskan babak lama dengan kulit berbeza.



Industri automotif negara memerlukan strategi lebih ampuh untuk bersaing pada peringkat global setanding jenama antarabangsa. (Foto hiasan)