

# KEBIJAKAN INDUSTRI MALAYSIA DAN MODAL JEPANG STUDI KASUS INDUSTRI OTOMOTIF TAHUN 1983-1990

**Jafar Ahmad**  
**Dosen, STAIN Kerinci**

## ABSRAK

Penelitian ini bertujuan untuk memahami dan menjelaskan kebijakan ekonomi Malaysia, khususnya kebijakan industri pada pemerintahan Mahatir bin Mohamad dalam periode 1983-1990 dalam bidang otomotif. Tujuan lain dalam penelitian ini adalah mengetahui dan menjelaskan upaya-upaya yang dilakukan Mahatir, sebagai Perdana Menteri Malaysia, dalam menjalankan tujuan industrialisasi. Adapun jenis penelitian ini adalah *deskriptif-analitis*, yaitu pemaparan data-data yang ada dalam proses industrialisasi Malaysia serta menganalisa agar hasilnya bisa dipahami.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan industri yang dijalankan di Malaysia pada masa Pemerintahan Mahatir memperlihatkan campur tangan negara yang tinggi dalam bidang industri bisa memberi hasil yang paling tidak mendekati target yang telah ditetapkan dalam *the New Economic Policy*.

**KATA KUNCI:** Kebijakan Industri, Modal Jepang dan Industri otomotif

## ABSTRACT

*This study aims to understand and explain the policy of the Malaysian economy, particularly industrial policy on Mohamad Mahathir administration in the period 1983-1990 in the automotive field. Another objective of this research was to determine and explain the efforts made Mahathir, as Prime Minister of Malaysia, in the run goal of industrialization. The type of this research is descriptive-analytical, ie exposure data that is in the process of industrialization of Malaysia as well as analyze the results in order to be understood.*

*Based on the results of the study show that industrial policy is implemented in Malaysia during the Mahathir administration showed a high state intervention in the industry can give results at least approach set out in the New Economic Policy.*

**KEYWORDS:** Policy of industrial, automotive and Industrial Capital Japan

## LATAR BELAKANG MASALAH

Pada akhir tahun 60an terjadilah peristiwa besar dan bersejarah di Malaysia. Pada saat itu terjadi kerusuhan etnis, tepatnya pada bulan Mei tahun 1969. Kerusuhan ini terjadi karena faktor kecemburuan sosial. Kesenjangan ekonomi yang terlalu jauh antara penduduk asli Malaysia dengan etnis Cina yang menguasai lebih banyak sumber dan asset ekonomi Malaysia telah memperparah kecemburuan tersebut (Muhamad, 2003). Hal terakhir ini juga harus menjadi pertimbangan dalam melihat Malaysia secara utuh. Yang bisa menjadi catatan adalah bahwa Malaysia saat ini, dalam banyak pendapat dianggap sebagai negara yang berhasil merubah diri menjadi salah satu negara yang cukup maju di kawasannya, yaitu Asia Tenggara.

Keberhasilan ekonomi yang mampu dicapai oleh Malaysia tentu tidak terjadi dengan sendiri dan tentu juga tidak hanya ditentukan oleh satu faktor saja. Ada pendapat yang menilai bahwa pertumbuhan ekonomi Malaysia yang dipandang “berhasil” dicapai disebabkan oleh perubahan orientasi kegiatan ekonomi Malaysia sendiri. Pada awalnya, ekonomi Malaysia berbasis pertanian, lalu ke produk diversifikasi dan orientasi ke bidang ekspor dan terakhir lebih menitikberatkan pertumbuhan ekonomi pada bidang manufaktur. Perubahan orientasi ekonomi yang linear ini dianggap sebagai satu hal yang mampu merubah Malaysia. Jika dilihat dari pembangunan ekonomi Malaysia faktor yang cukup memberi kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi yang cepat ini adalah karena Malaysia mengeluarkan kebijakan-kebijakan strategis dalam upaya membangun perekonomian Malaysia yang tentu diperkuat dengan pelaksanaan yang konsisten dan sungguh-sungguh.

Dalam bidang ekonomi khususnya, langkah yang diambil oleh Malaysia, terutama sejak kerusuhan etnis tahun 1969 adalah kebijakan *the New Economic Policy* yang pertama kali dikenalkan di Malaysia pada tahun 1969 dan mulai efektif dilaksanakan pada tahun 1971 (Takasi Torii, 1997). Kebijakan ini bertujuan untuk membawa Malaysia keluar dari jeratan kemiskinan dan menata kembali struktur sosial di dalamnya. Mahatir Muhammad merupakan orang yang sangat banyak berpengaruh dalam memformat Malaysia sejak tahun awal pengangkatannya sebagai Perdana Menteri Malaysia (Hajrudin Somun, 2003). Bahkan Mahatir disebut sebagai orang yang paling mampu bertahan dalam masa pemerintahannya, tidak hanya dalam menyikapi tekanan politik di Malaysia, ia juga dianggap berhasil membawa Malaysia keluar dari jeratan krisis (Khoo Boo Teik, 2003).

Salah satu pandangan yang muncul pada awal pemerintahan Mahatir sebagai Perdana Menteri Malaysia adalah bahwa ketergantungan ekonomi kepada Barat tidaklah selalu baik. Untuk itu, Mahatir berusaha meminimalisir ketergantungan kepada negara-negara Barat melalui kerjasama dengan negara-negara non-Barat. Mahatir tentunya berusaha untuk menemukan negara non-Barat yang ia maksudkan. Pada saat itu, Mahatir melihat bahwa negara yang sedang berkembang, tetapi non-Barat adalah Jepang dan Korea Selatan di kawasan Asia. Maka dalam rangka mencapai tujuan pembangunan Malaysia, khususnya dalam bidang ekonomi, iapun mengeluarkan kebijakan agar Malaysia bisa melihat lokasi baru di kawasan Asia yang bisa dijadikan ‘inspirasi’ guna peningkatan ekonomi negara, Negara di kawasan Asia ini adalah Jepang dan Korea Selatan. Untuk mendukung upaya dalam menjalin kerjasama antara Malaysia dengan Jepang dan Korea Selatan, Mahatir kemudian, mengeluarkan kebijakan “*Look East Policy*”. Kebijakan ini mengandung beberapa sikap Mahatir dalam memandang Malaysia dan memandang kerjasama yang akan berlangsung. Malaysia sebagai negara yang ingin maju harus mengubah sikap dan perilaku. Perubahan sikap dan perilaku ini akan merujuk pada negara-negara di kawasan Asia yang telah lebih dahulu berhasil. Dalam kebijakan ini, Jepang sebagai negara contoh untuk diikuti Malaysia, telah lebih maju dan usaha kerjasama yang dilakukan tersebut diharapkan bisa mengantarkan negara ini menuju peningkatan ekonomi yang lebih tinggi. Mahatir memperkirakan bahwa dengan mengikuti langkah Jepang secara etik dan prilakulah Malaysia bisa berubah dan memperbaiki ekonominya. Satu hal yang ditekankan Mahatir dalam langkah ini adalah Malaysia harus mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan oleh Jepang dalam memperbaiki ekonomi mereka, sikap dan perilaku orang-orang Jepang juga merupakan hal yang sangat penting dalam memahami bangkitnya ekonomi di Jepang. Selain itu, Malaysia perlu tahu praktek-praktek kerja nyata penggunaan dan bahkan sampai pada pembuatan teknologi Jepang yang diperuntukkan bagi pembangunan ekonomi berbasis manufaktur (Jomo, 1993).

Ada banyak alasan bagi Mahatir memilih Jepang sebagai contoh dalam kebijakan ini. Di antara alasan itu adalah bahwa Jepang merupakan salah satu negara di Asia yang memiliki pengaruh ekonomi yang sangat tinggi, sehingga banyak negara, khususnya di Asia melihat Jepang sebagai model pertumbuhan ekonomi di kawasan Asia yang sangat berhasil. Singapura sendiri, pada tahun 1980 melakukan kampanye '*learn to Japan* (Jomo, 1993), yakni suatu kampanye dalam usaha menarik perhatian Singapura untuk melihat Jepang sebagai negara yang berkembang pesat dan mempelajari apa yang telah dilakukan Jepang dalam usaha pembangunan ekonominya.

Secara implisit, sebenarnya dapat dipahami bahwa salah satu tujuan juga dari *Look East Policy*, di samping untuk meningkatkan investasi Jepang di Malaysia, namun juga suatu upaya untuk membuat masyarakat Malaysia menjadi masyarakat yang memiliki disiplin tinggi, memacu produktifitas kerja dan tentunya efektif. Jepang telah melakukan hal itu, dan dalam pandangan Mahatir, Jepang menjadi negara yang maju (Jomo, 1993).

Dengan visi ini, salah satu usaha yang dilakukan Mahatir dalam rangka meningkatkan efektifitas kerja pemerintahannya adalah dengan melakukan kerjasama pada bidang sumber daya manusia dengan mengangkat manajer-manajer perusahaan di Malaysia yang berasal dari sektor publik. Hal ini telah dilakukannya dari tahun 1981, serta kerjasama dengan perusahaan yang berasal dari Jepang (Jomo, 1993).

Malaysia melakukan usaha *recovery* ekonomi dengan cara yang unik. Mereka menerima modal dari luar yang artinya mereka yakin bahwa modal luar negeri bisa memberi keuntungan bagi Malaysia, namun di lain sisi Malaysia melakukan proteksi besar-besaran terhadap industri lokal. Oleh karena itu, kebijakan ekonomi Mahatir di Malaysia sampai pada tahun 1990 adalah satu fenomena yang sangat menarik untuk diteliti secara mendalam. Kemajuan dan peningkatan perekonomian secara drastis, yang dikatakan pada awal ini, telah menunjukkan keberhasilan pemerintahan dan kebijakan yang diambil sejak awal pemerintahan. Menariknya adalah industri di Malaysia yang berada di bawah intervensi negara berkembang justru pada saat globalisasi sedang menjadi 'ikon' ekonomi dunia, yang beranggapan bahwa pasar bisa berjalan dengan sendirinya dan akan menyeleksi kompetitor yang ada di dalamnya secara alami. Lain halnya dengan Malaysia, negara ini menerapkan kebijakan-kebijakan tertentu yang memberikan peluang besar bagi negara untuk mengatur kegiatan-kegiatan ekonomi yang ada di dalamnya. Dalam hal ini, sama artinya pemerintah Malaysia melakukan intervensi dalam kegiatan ekonomi di negaranya dan tidak memberikan peluang kepada pasar untuk berkembang sendiri.

Permasalahannya, Malaysia adalah salah satu negara yang menerapkan kebijakan kontrol terhadap modal dan tentu juga sebagai regulator dalam kegiatan ekonomi di sana. Salah satu bidang yang masuk dalam wilayah intervensi pemerintah adalah bidang industri yang telah dimulai sejak berawalanya *the New Economic Policy* di bawah kepemimpinan Tun Razak, tepatnya pada tahun 1971 dan kemudian dilanjutkan oleh pemerintah yang berkuasa berikutnya, yaitu Hussein Onn dan dilanjutkan lagi oleh Mahatir Muhammad. Mahatir menduduki kekuasaan sebagai Perdana Menteri Malaysia mulai dari tahun 1981 sampai pada tahun 2003.

## **PERUMUSAN MASALAH**

Dari penjelasan latar belakang tersebut di atas, peneliti merumuskan permasalahan, yaitu sebagai berikut:

"Bagaimana pemerintah Malaysia berusaha mencapai tujuan-tujuan kebijakan industrinya di sektor otomotif dengan memanfaatkan keberadaan modal Jepang"?

## **METODE PENELITIAN**

Jenis Penelitian ini adalah *deskriptif-Analitis*; dengan menggunakan konsep-konsep yang dipakai dalam mengamati fakta-fakta yang telah berlangsung dalam suatu peristiwa tertentu, kemudian menyusun dan menganalisisnya dalam suatu pembahasan yang sistematis, sehingga dapat dipahami. Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data yang diambil dari sumber yaitu: website, dokumen, jurnal serta bahan-bahan dari buku. Sedangkan analisisnya menggunakan deskriptif kualitatif.

## **KEBIJAKAN INDUSTRI MALAYSIA DALAM BIDANG OTOMOTIF TAHUN 1983-1990**

### **1. Kebijakan Industri Mahatir pada Sektor Industri Berat**

Seperti halnya kebijakan-kebijakan pemerintah Malaysia sepanjang pemerintahan Mahatir dari tahun 1981, kebijakan Industri Malaysia, pada bidang otomotif, juga sangat banyak dipengaruhi oleh pemikiran-pemikiran Mahatir. Tidak saja itu, yang paling penting dalam membicarakan ekonomi Malaysia adalah bagaimana kaitan Mahatir sebagai Perdana Menteri dengan semua aktifitas ekonomi yang dilakukan di sana.

Pada tabel 2 di atas digambarkan bahwa pada tahun 1980an awal, Malaysia merencanakan sebuah strategi usaha yang dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Malaysia tentunya. Kebijakan industri yang dijalankan di Malaysia pada awal 80an adalah Heavy Industries Corporation of Malaysia (HICOM)

Mahatir merupakan tokoh yang tidak hanya berkuasa di Malaysia sejak tahun 1981, namun dalam waktu yang lama, Ia telah berusaha untuk mengubah arah perekonomian dan politik Malaysia. salah satu obsesi Mahatir terhadap Malaysia adalah sebuah usaha untuk menjadikan Malaysia sebagai negara industri baru (*newly industrializing Countries (NICs)*) yang salah satu tujuannya adalah usaha untuk meminimalisir ketergantungan ekonomi dan modal pada negara-negara industri di Barat (Gomes dan Jomo, 1995).

Beberapa argumen yang disampaikan oleh orang yang pesimis terhadap kemajuan industri Barat dan pola perdagangan internasional yang menyertainya adalah adanya pergeseran pola produksi negara-negara maju, dari yang memakai teknologi sederhana dan padat bahan baku menjadi pola yang mengandalkan teknologi canggih yang hemat bahan baku sehingga jauh mengurangi permintaan mereka akan bahan-bahan mentah. Sedangkan negara berkembang tidak bisa melakukan ini. akibatnya adalah munculnya ekspor barang berteknologi tinggi dari negara maju ke negara berkembang yang tentu saja tidak bisa menyaingi produk tersebut lantaran kurangnya teknologi.

Peningkatan efisiensi penggunaan bahan mentah atau bahan baku berbagai sektor industri maju. Ditemukannya produk-produk sintetis yang dapat menggantikan berbagai jenis bahan baku. Munculnya proteksionisme yang menghadang produk pertanian dan rodok-produk padat karya dari negara-negara berkembang (Jomo, 1993). Pada awal tahun 1970an, Mahatir mengeluarkan Buku *The Malay Dilemma* yang salah satu isinya adalah kegagalan pemerintah pada waktu itu untuk mengangkat status *Bumiputera*. Mahatir yakin bahwa untuk mengangkat status *Bumiputera*, perlu satu langkah konkrit untuk meningkatkan kesejahteraan mereka. Sedangkan untuk meningkatkan kesejahteraan para pengusaha *Bumiputera*, harus disediakan peluang bagi mereka dalam kegiatan bisnis.

Sebenarnya pemerintahan Malaysia sebelum tahun 1970 memang memberikan bantuan kepada penduduk, tetapi bantuan tersebut diberikan kepada penduduk-penduduk miskin, yang menurut Mahatir tidaklah tepat (Jomo, 1993). Mestinya bantuan-bantuan tersebut, menurut

Mahatir, diberikan kepada para bisnismen *Bumiputera* agar kesejahteraan meningkat dan terciptanya lapangan kerja untuk penduduk Malaysia secara umum (Gomes dan Jomo, 1995).

Pemikiran Mahatir ini, dalam pandangan Gilpin disebut dengan nasionalisme ekonomi, yaitu suatu bentuk keberpihakan pada negara sendiri yang bisa saja berwujud kebijakan dan lain sebagainya untuk memberikan peluang khusus bagi penduduk asli dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan ekonomi tergantung dengan kepentingan negara itu sendiri. Memahami Malaysia dari awal naiknya Mahatir sebagai Perdana Menteri, khususnya dalam sektor pembangunan ekonomi akan sangat terkait sekali kebijakan industri yang lahir pada awal tahun 80an, yaitu HICOM (Alawi, 1999). HICOM bisa disebut sebagai Kebijakan Mahatir yang sangat mendasar yang berhubungan dengan *the New Economic Policy*. Berdirinya HICOM merupakan hasil usaha Mahatir yang sebenarnya, telah dilakukan sejak ia menjabat sebagai menteri Perindustrian dan perdagangan Malaysia pada akhir 70an. Begitu ia diangkat menjadi Perdana Menteri Malaysia pada tahun 1981, HICOM yang awalnya berada di bawah Departemen Perindustrian dan Perdagangan dibawa ke kantor Perdana Menteri yang sama artinya memindahkan kewenangan Departemen perindustrian dan perdagangan ke Kantor Perdana Menteri. Hal ini dilakukan Mahatir agar bisa melakukan kontrol secara langsung kegiatan-kegiatan industri yang dijalankan di Malaysia agar tidak keluar dari aturan yang ia inginkan.

HICOM, dalam konteks Malaysia, memiliki wewenang yang sangat signifikan. Kegiatan HICOM meliputi banyak bidang industri-industri berat. Jadi semua industri berat yang berada di Malaysia seperti baja, kimia, semen dan otomotif, berada di bawah wewenang HICOM. Perusahaan yang berada di bawah HICOM tentunya berada di dalam kontrol Mahatir secara tidak langsung (Jomo, 1993). Setelah berada di bawah wewenang Perdana Menteri, HICOM segera melakukan kegiatan-kegiatan ekonominya. HICOMpun melakukan banyak sekali kerjasama dalam mewujudkan ambisi untuk menjadikan Malaysia sebagai negara industri di kawasannya. HICOM diharapkan juga bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi di Malaysia di bawah *backup* pemerintah dan hubungannya dengan industri-industri yang berpotensi dalam usaha untuk merubah struktur sosial yang ada di Malaysia.

Lebih dari itu, dalam sektor manufaktur di Malaysia pada awal 1980an, HICOM satu badan yang diharapkan mampu *men-support* industri-industri berat tertentu untuk lebih berkembang, terintegrasi dan selaras dengan kepentingan ekonomi dan kepentingan industri nasional. Salah satu pendorong lahirnya HICOM ini adalah upaya untuk memenuhi kepentingan nasional. Karena kepentingan ini, maka tentu HICOM menjadi pihak yang bertanggung jawab untuk menjaga eksistensi perusahaan lokal agar bisa bersaing dengan perusahaan asing yang terdapat di Malaysia serta produk-produk yang datang dari luar negeri. Kondisi seperti ini memang harus berada di bawah kendali pemerintah, jika pemerintah memang mengharapkan majunya industri lokal/ domestik. Jika dilihat dari kondisi perusahaan lokal pada saat itu yang belum berkembang pesat, apalagi dalam penguasaan teknologi tinggi, maka usaha proteksi adalah jalan yang paling efektif untuk ditempuh. Namun masalah justeru muncul di sini. Karena kebutuhan untuk memproteksi perusahaan lokal, maka pemerintah harus menyediakan banyak dana agar perusahaan-perusahaan lokal tersebut bisa berjalan dan mampu bersaing dengan perusahaan lain yang berskala internasional. Akibatnya, pemerintah harus meminjam uang ke pihak luar negeri untuk menutupi kebutuhan akan pentingnya subsidi bagi industri lokal (Jomo, 1993).

HICOM segera menjadi penentu segala kebijakan industri di Malaysia. Semua bentuk kegiatan ekonomi, khususnya dalam bidang industri berat, HICOM memegang peranan penting. Alasan yang diberikan oleh pemerintah dalam konteks ini adalah karena industri-industri berat

membutuhkan dana yang sangat besar, sehingga membutuhkan perlakuan khusus, pemerintahlah yang bisa memperlakukan perlakuan khusus tersebut. Pada tahun 1980 awal misalnya, HICOM memegang otoritas terhadap perusahaan yang memiliki modal sekitar RM 500 juta. Semua kesepakatan kerjasama harus dilakukan di bawah kontrol HICOM. Dan HICOM yang berada di bawah kontrol Mahatirpun melakukan kegiatan yang, paling tidak, sejalan dengan keinginan si perancangannya (Jomo, 1993).

Pada perkembangannya, HICOM memang menjadi pengontrol industri yang berada di Malaysia. Tidak hanya dalam mengeluarkan modal untuk mendirikan perusahaan, namun juga HICOM bertugas menciptakan lapangan kerja bagi para pencari kerja di Malaysia. Bahkan sampai pada akhir 80an, sangat banyak sekali tenaga kerja yang diserap dalam industri HICOM ini. misalnya pada tahun 1988, pekerja yang bekerja di perusahaan yang berada group HICOM berjumlah 4.350 orang. Berikut tabel jumlah pekerja yang terlibat dalam industri berat di Malaysia.

Tabel 8. *Manpower of the HICOM group of Companies (as at 29 February 1988)*

COMPANIES	NUMBER OF WORKERS	TECHNICAL SUPERVISORY	MANAGERIAL
		(% of total)	
HICOM	147	7	24
Kedah Cement Sdn Bhd	383	28	6
Perwaja Trengganu Sdn Bhd	817	18	7
HICOM-Properties Sdn Bhd	9		
Perusahaan Otomobil Nasional Sdn Bhd	1.353	7	8
Edaran Otomobil Nasional Sdn Bhd	1.284	3	1
HICOM-Yamaha Manufacturing (M) Sdn Bhd	59	18	
Petro-Pipe Industries (M) Sdn Bhd	202		
HICOM-Suzuki Manufacturng (M) Sdn	33	10	
Total	4.350		

Tabel di atas menunjukkan bahwa HICOM Memiliki peran besar dalam industri berat. HICOM mendirikan perusahaan, baik yang memiliki modal langsung atau dengan cara *joint ventura* dengan perusahaan lain. Terlihat dalam tabel beberapa perusahaan yang dimiliki oleh HICOM berasal dari Jepang. Ini berarti bahwa *Look East Policy* pada satu sisi menarik modal Jepang untuk masuk ke Malaysia, namun di sisi lain mempromosikan HICOM agar bisa berjalan sesuai dengan rencana pemerintah.

## 2. Industri Otomotif Malaysia

Industri mobil di Malaysia telah dimulai pada tahun 1962, ketika Ford mendirikan perusahaan di Singapura, yang pada saat itu masih merupakan wilayah Malaysia. Namun pada akhir 1960an, Malaysia membangun perusahaan perakitan mobil di Malaysia. Beberapa tujuan pemerintah Malaysia membangun industri Otomotif adalah karena untuk: (a) Meningkatkan substitusi impor; (b) menyimpan *Foreign Exchange* dan (c) membuka lapangan pekerjaan.

Sebenarnya rencana Mahatir untuk mendirikan perusahaan mobil nasional Malaysia ini telah mulai Ia rancang sejak tahun 1980. Mahatir memerintahkan *Malaysian Industrial Development Authority (MIDA)* untuk melakukan *feasibility study* (studi kelayakan) untuk proyek tersebut.

Pada tahun 1982 Mahatir kemudian mengumumkan kepada negara-negara ASEAN bahwa Malaysia akan segera memiliki perusahaan mobil sendiri. Awal pengerjaan pendirian perusahaan dan kerjasama dengan Mitsubishi bahkan telah dilakukannya sebelum terbentuk kabinet pada tahun 1982. Mitsubishi telah bekerja untuk membuat *prototype* mobil Proton yang akan segera diproduksi, sementara itu dilakukan usaha untuk melakukan studi kelayakan terhadap pendirian perusahaan ini terus dilakukan. Secara resmi perusahaan ini berada di bawah gabungan perusahaan Otomobil Nasional Sendirian Bhd, yang dimulai pada tahun 1983 (Jomo, 1993).

Sebenarnya secara tidak resmi perusahaan ini telah berdiri sejak tahun 1981, awal naiknya Mahatir sebagai perdana menteri. Modal perusahaan terdiri dari gabungan investasi pemerintah di bawah HICOM dan Mitsubishi sebuah perusahaan Mobil dari Jepang (Jomo, 1993). Namun secara resmi, perusahaan yang akan didirikan ini baru terealisasi pada tahun 1983. Perusahaan otomotif ini diharapkan bisa mengembangkan teknologi baru, pengembangan keterampilan kerja para teknisi mesin dan menyuplai semua bidang industri dengan potensi yang memuaskan. Bantuan pemerintah dalam kegiatan industri Berat di Malaysia, seperti yang tersebut di atas, lebih karena untuk menguatkan posisi *Bumiputera* dalam dunia bisnis Malaysia. Namun dalam industri otomotif Malaysia, partisipasi *Bumiputera* belum terlihat mewakili seperti yang diinginkan oleh *the New Economic Policy*. Modal yang dimiliki oleh *Bumiputera* sejumlah 30.3 persen masih berada di bawah modal perusahaan Cina yang berjumlah 42.9 persen (Jomo, 1993).

Dalam semua industri berat di Malaysia pada tahun 1980an awal, perhatian yang paling mengemuka adalah industri mobil Malaysia, Proton. Hal ini bisa terjadi karena industri ini mendapat perhatian lebih dari pemerintah. Perhatian lebih yang dimaksud dalam industri ini adalah terjadi proteksi besar-besaran terhadap produk ini, baik dalam bentuk pajak bagi para kompetitornya dari luar negeri ataupun penguasaan pasar di dalam negeri (Jomo, 1993). Kegiatan industri otomotif ini direalisasikan lebih disebabkan oleh keinginan Malaysia, di bawah kekuasaan Mahatir untuk memiliki sebuah industri mobil sendiri yang berada di bawah otoritas HICOM sebagai wakil pemerintah.

### **3. Kerjasama Pemerintah Malaysia Dan Mitsubishi Dalam Wujud Perusahaan Otomobil Nasional (Proton).**

Seperti yang telah dikemukakan di atas, kehadiran perusahaan mobil milik pemerintahan Malaysia adalah buah dari pemikiran Mahatir yang menginginkan Malaysia memiliki industri mobil sendiri. Jadi, Jika ada orang yang paling bertanggung jawab terhadap kehadiran industri mobil Malaysia yang dijalankan mulai tahun 1983, dia adalah Mahatir Muhammad. usahanya yang keras dalam mewujudkan industri mobil di Malaysia telah menunjukkan hasil yang nyata yakni pendirian perusahaan dan produksi mobil sendiri. Dapat dimengerti jika Mahatir ingin membangun industri otomotif milik Malaysia. Alasan pertamanya adalah karena ingin menjawab persoalan yang sedang terjadi pada sektor otomotif di Malaysia, karena pada masa-masa sebelum Mahatir menjabat sebagai Perdana Menteri, mobil selalu diimpor atau paling tidak dimiliki oleh negara asing yang mendirikan perusahaannya di Malaysia. Sekalipun ada beberapa komponen otomotif yang diproduksi oleh perusahaan domestik. Tentu dengan begini, maka mobil yang datang dari luar negeri atau dimiliki oleh perusahaan luar negeri dijual dengan harga yang cukup

tinggi. Alasan kedua kenapa Mahatir sangat ingin memiliki perusahaan mobil sendiri adalah karena Mahatir ingin mewujudkan tujuan yang diamanatkan oleh *the New Economic Policy* yang telah dirancang pada awal 70an.

Jika Malaysia memiliki perusahaan mobil sendiri dan memiliki otoritas di dalamnya, maka kesempatan *Bumiputera* untuk berpartisipasi dalam bidang ini akan sangat besar sekali. Langkah yang dilakukan untuk mewujudkan keinginan ini menempatkan para pengusaha *Bumiputera* dalam manajemen perusahaan yang baru didirikan dan menempatkan tenaga kerja teknis agar bisa belajar dan suatu saat bisa mengembangkan teknologi manufaktur yang modern di Malaysia.

Sementara di sisi lain, dalam padangan para penentang kebijakan ini, industri otomotif yang didirikan pemerintah Malaysia melalui kerjasama dengan Jepang dianggap sia-sia dan menghabiskan modal saja. Alasan-alasan merangkap cukup argumentatif. Misalnya apa yang akan terjadi dalam perusahaannya nanti jika kepemilikan modal mayoritas namun tenaga teknis dan pihak manajemen perusahaan yang berasal dari Malaysia tidak berkompeten. Hal ini bisa dibenarkan karena memang pada awal 1980an, sumber daya manusia Malaysia masih sangat tertinggal (Jomo, 1993). Bukan satu langkah yang mudah bagi Malaysia untuk memulai pendirian perusahaan industri otomotif, apalagi industri yang dipersiapkan bisa berjalan dengan baik dan bertahan dalam segala kondisi. Karena kebijakan ini tidak hanya akan banyak menghabiskan biaya, namun situasi politik dalam negeri cukup mempengaruhi keberadaannya. Para penentang kebijakan ini haruslah menjadi pertimbangan bagi Mahatir dalam menjalankan rencana kerjanya.

Dalam upaya mencapai rencananya serta merespon pandangan sebagian masyarakat yang menentang kebijakan ini, Mahatir mengadakan survey ke banyak perusahaan mobil asing, khususnya perusahaan otomotif dari Jepang, misalnya Daihatsu. Usaha yang dilakukan Mahatir ini adalah upaya untuk menemukan perusahaan yang bisa bekerjasama dalam *joint ventura* di satu sisi, dan mampu mencapai tujuan pemerintah Malaysia di sisi lain. Akhirnya dengan pertimbangan yang matang, Mahatir memilih Mitsubishi sebagai Mitra dalam pembangunan perusahaan mobil nasional ini. Salah satu pertimbangan yang paling rasional dari Mahatir adalah bahwa perusahaan otomotif Mitsubishi adalah perusahaan asal Jepang pembuat mobil terbaik (Jomo, 1993).

Pada awalnya, pendirian perusahaan mobil nasional Malaysia ini adalah untuk menyuplai kebutuhan pasar Malaysia sendiri. Kebijakan untuk menyuplai kebutuhan pasar domestik ini sesuai dengan tujuan prioritas yang ditetapkan oleh pemerintah pada awal 80an yaitu pada masa kebijakan industri berat atau HICOM mulai dilaksanakan (Alawi, 1993). Namun dalam perkembangannya pemerintah Malaysia di bawah Mahatir memiliki tekad untuk mengeksport mobil Nasional Malaysia ini ke luar negeri. Alasannya adalah karena Proton sudah mampu menguasai pasar domestik (Jomo, 1993).

Pada awalnya, pihak Mitsubishi sendiri merasa keberatan untuk melanjutkan program ekspor mobil Proton ke luar negeri. Ada tiga alasan kenapa Mitsubishi merasa keberatan untuk melakukan kerjasama dalam pembuatan mobil untuk diekspor oleh Malaysia. pertama; karena pihak Mitsubishi tidak ingin Proton berkompetisi dengan produk mereka sendiri yang telah ada di negara-negara tujuan ekspor. Kedua; karena Jepang merasa bahwa produk Proton yang akan segera dikeluarkan akan terlalu cepat menimbulkan kejenuhan pasar, sehingga produk tersebut tidak akan bisa bertahan lama. Karena dalam waktu bersamaan, produk mobil internasional, selalu berlomba-lomba untuk mengeluarkan model terbaru tentu dengan teknologi yang canggih, sementara itu Jepang merasa kurang yakin bahwa Proton akan mampu melakukan hal tersebut.

Ketiga; faktor ini sangat berkaitan dengan perfeksionis Jepang. Mereka menilai bahwa Proton yang akan segera diproduksi berkwalitas rendah. Sehingga tidak akan laku dipasaran (Jomo, 1993). Namun alasan Mitsubishi ini tidak dianggap sebagai penghalang oleh Mahatir. Malaysia tetap mengeksport Proton. Langkah yang ditempuh oleh Malaysia, salah satunya adalah dengan kerjasama dengan perusahaan Amerika guna memasarkan Proton di Amerika Serikat. Namun dalam perkembangannya, perusahaan yang melakukan kerjasama ini tidak bisa berbuat banyak untuk membuat Proton laku di luar negeri (Jomo, 1993). Barulah pada tahun 1990an awal Proton bisa terjual dengan dalam jumlah yang signifikan di luar negeri. Keberhasilan ini merupakan hasil dari upaya Mahatir dalam rangka mempromosi Proton di luar negeri. Bahkan koran dan majalah otomotif review di Inggris menempatkan Proton sebagai salah satu mobil impor yang memiliki ranting tinggi di sana. Untuk itu diperlukan kontrol manajemen dan bahan baku.

#### a. Kontrol Manajemen

Salah satu tujuan pendirian perusahaan mobil nasional ini adalah bahwa untuk meningkatkan kemampuan *Bumiputera* dalam ekonomi yang sangat timpang dengan ekonomi Cina yang menguasai perekonomian Malaysia. Dalam konteks pembangunan perusahaan mobil nasional Malaysia ini, Cina menjadi target utama restrukturisasi karena Cina merupakan pemegang perusahaan mobil nasional terbesar di Malaysia pada saat itu. Untuk alasan ini, Mahatir memprioritaskan pengelolaan perusahaan Proton kepada *Bumiputera*. Mereka diberi kepercayaan oleh Mahatir untuk menjadi team manajemen yang mereka sebut dengan nama team manajemen Melayu. Artinya bahwa kontrol manajemen yang ada dalam Proton ini, berasal dari penduduk *Bumiputera*, atau Melayu yang ditunjuk oleh Pemerintah. Sehingga banyak tenaga ahli yang berasal dari luar etnis ini (Melayu) ditinggalkan dalam pengelolaan Proton ini (Jomo, 1993). Dalam manajemen gaya ini, tidak jarang terjadi konflik internal akibat kesalahpahaman antara pihak manajemen sendiri. Sebagian alasannya adalah karena proses rekrutmen tenaga ahli dalam bidang ini dilakukan dengan cara yang keliru. Andaikan saja cara ini tidak keliru dilakukan, maka Proton akan mengalami kesuksesan dalam manajemennya. Dari kelemahan ini, secara perlahan Proton mengalami kesulitan yang cukup serius. Pihak manajemen yang khusus untuk menangani ekspor Proton, yaitu Bricklin Fiasco sebuah perusahaan dari Amerika, tidak mampu mengeluarkan Proton dari masalah berat. Kejadian ini pun membuat pandangan terhadap Mahatir Mohamad sebagai pioner dalam proyek ini menjadi negatif atas kegagalan pemasaran Proton. Kritikapun dilancarkan atas kegagalan ini. Sementara itu, beberapa pendapat yang mendukung proyek Proton ini menyebutkan bahwa kegagalan penjualan Proton sesuai dengan target terjadi hanya karena resesi ekonomi di negara tujuan. Jadi daya belipun turun, sehingga berakibat juga terhadap daya beli terhadap Proton (Jomo, 1993).

Dalam mengembangkan industri ini, Malaysia melakukan banyak sekali upaya, yang tentunya dengan tujuan agar proyek yang sedang dijalankan ini bisa berhasil. Malaysia berusaha sekuat tenaga mengoptimalkan intervensi negara dalam melakukan proteksi terhadap produk Proton yang mereka keluarkan. Upaya yang dilakukan tersebut adalah dengan mengurangi harga impor suku cadang Proton 33 persen lebih murah dibandingkan dengan perusahaan mobil jenis lain. Sehingga Proton mampu menjual produk jadinya 20-30 persen lebih murah dari produk yang sama yang dikeluarkan oleh perusahaan lain. Contohnya, pada tahun 1987, Proton yang 1.300cc dijual seharga RM21.000, sementara tipe yang sama namun diproduksi oleh perusahaan lain berharga RM28.000 hingga RM29.000. Tabel berikut memperlihatkan market Proton pada tahun 1986-1988, terlihat jelas dalam tabel ini, persentase penjualan Proton di dalam negeri sangat tinggi.

Tabel. 1 *Market* Proton di Malaysia tahun 1986-1988

No	Tahun	Persentase
1	1986	47
2	1987	65
3	1988	73

Karena tujuan awal dari pendirian industri otomotif ini adalah untuk kepentingan industri otomotif Malaysia, maka Malaysia menyanggupi 70 persen total saham, sedangkan 30 persen lainnya dimiliki oleh Mitsubishi dengan beberapa tujuan tentunya. Tujuan itu bisa saja di antaranya adalah penguasaan perusahaan, manajerial dan menentukan kebijakan-kebijakan penting dalam perusahaan. Biaya pendirian perusahaan untuk tahap awal sekitar setengah miliar ringgit Malaysia. Biaya tersebut dianggarkan untuk memproduksi mobil secara bertahap setiap periodenya. Melalui studi kelayakan yang dilakukan oleh suatu badan yang dipercayai oleh pemerintah dan atas optimistic pemerintah untuk meningkatkan penjualan proton sebanyak 6 persen pertahun, maka pemerintah menargetkan produksi Proton sebanyak 40.000 unit pada tahun 1986, 80.000 unit pada tahun 1988 dan 120.000 unit pada tahun 1994. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan lain. Bahwa apa yang direncanakan oleh pemerintah tidaklah benar-benar berjalan.

Penjualan Proton merosot sepanjang tahun 1985-1986, menyusul resesi ekonomi Malaysia. Akibat lain dari resesi ekonomi ini adalah meningkatnya nilai tukar Yen terhadap Ringgit Malaysia. Perusahaan yang akan segera di bangun akhirnya menambah pinjaman kepada Jepang, dan akibat dari ini tentu menambah biaya produksi sehingga Malaysia mengalami kerugian pada tahun 1985 sebesar M\$ 11.6 juta. Resesi ini baru berakhir setelah Proton benar-benar berproduksi pada maret 1985 (Jomo, 1993).

Dalam pengerjaan proyek ini Malaysia belum sepenuhnya mandiri. Pihak Mitsubishi masih sangat banyak mengambil tugas dalam perusahaan karena segala bentuk kegiatan Mitsubishi lebih paham dari tenaga kerja Malaysia. Karena hal ini, maka Mitsubishi dilibatkan lebih banyak dalam hal-hal penguasaan teknologi-teknologi, dan bantuan teknik. Seperti yang tersebut di atas, bahwa Proton dibangun atas dasar kepentingan nasional yang terkandung di dalamnya kepentingan *Bumiputera*, maka sangat wajar jika ada kesenjangan rekrutmen tenaga yang dilakukan oleh pihak perusahaan terhadap tenaga kerja yang akan masuk ke Proton. Sampai tahun 1988, ada 1.300 lapangan kerja yang tersedia, di mana 94 persen di antaranya adalah penduduk Melayu/ *Bumiputera*. Pada rentang waktu 1983-1986, pemerintah mengirim 323 orang tenaga teknikal untuk melakukan training di Jepang. 90 persen di antaranya adalah *Bumiputera*, 6 persen Cina, sedangkan 4 persennya adalah India (Jomo, 1993). Dari kerangan ini terlihat jelas bahwa, Malaysia memberikan prioritas lebih kepada *Bumiputera* untuk berpartisipasi lebih banyak dalam industri otomotif.

#### b. Bahan baku

Meskipun Proton digembar-gemborkan sebagai perusahaan otomobil milik Malaysia, namun komponen dasarnya lebih banyak berasal dari luar negeri. Komponen Proton diimpor dari Jepang, yang merupakan negara asal Mitsubishi sebagai mitra kerja Malaysia dalam mendirikan Proton. Sementara pada saat yang sama di Malaysia, perusahaan perakitan seperti Nissan mobil menggunakan bahan baku lokal sebesar 38-40 persen dari total harga mobil. Sedangkan Poroton hanya menggunakan bahan baku lokal kurang dari 20 persen. Sungguh ironis sekali jika hal ini dilihat dari kepemilikan modal Malaysia dan tujuan awal dari pendirian perusahaan ini.

Dalam menanggapi hal ini, Mitsubishi Jepang sebagai mitra kerja pemerintah Malaysia menyatakan bahwa, jika dalam memproduksi Proton lebih banyak menggunakan bahan baku

lokal, maka dikhawatirkan Proton tidak akan menjadi perusahaan mobil Malaysia pertama yang mampu menjadi pionir industri mobil modern (Jomo, 1993). Atas kejadian ini, banyak perusahaan mobil lokal yang menyediakan peralatan mobil mengkomplain kurangnya penggunaan komponen lokal. Tentu saja agak kontroversial kebijakan yang dibuat Mahatir dengan realitas yang terjadi. Jika pembangunan proyek Proton ditujukan untuk kepentingan masyarakat Melayu, kenapa komponen lebih banyak didatangkan dari luar negeri yang secara langsung juga akan mengakibatkan naiknya harga Proton. Pada awal produksi Proton, perusahaan memang menggunakan kurang dari 20 persen bahan dari Malaysia, namun secara perlahan meningkat menjadi 36 persen dan setelah itu meningkat secara bertahap. Hal ini terjadi hanya semata-mata karena Mitsubishi beranggapan bahwa komponen lokal belum memenuhi standar kualitas yang diinginkan oleh Mitsubishi. Jika pada waktu itu, komponen lokal akan tetap digunakan jumlah yang besar maka yang akan terjadi adalah turunnya kualitas produksi dan dalam tentu di satu sisi mengakibatkan kurang lakunya Proton di pasaran dan merugikan Mitsubishi di pihak lain, karena walau bagaimanapun, kualitas Proton akan disandarkan kepada Mitsubishi. Sekalipun perusahaan ini dimiliki oleh Malaysia, dilihat dari share modal, namun teknologi, bahan baku didominasi oleh pihak Mitsubishi (Jomo, 1993).

Penggunaan konten lokal dalam industri mobil di Malaysia, sebenarnya telah dimulai sejak akhir tahun 70an. Misalnya saja 8 persen konten lokal telah digunakan pada tahun 1979, kemudian meningkat menjadi 18 persen pada tahun 1984 sebelum meningkat tajam 69 persen pada tahun 1995. Pada tahun 1986, Proton memproduksi 176 komponen otomotif di dalam negeri dan mendapatkan 52 lebih komponen yang berasal dari 17 perusahaan yang berbasis di Malaysia 2/3 di antaranya adalah perusahaan yang baru saja didirikan. Pada tahun 1988, Proton mulai melakukan usaha untuk memproduksi komponen otomotif di dalam negeri. Sehingga jumlah komponen yang dihasilkan oleh perusahaan yang basis industrinya di Malaysia semakin besar.

Usaha pemerintah dalam mempromosikan dan meningkatkan daya jual Proton tidak hanya berhenti sampai di situ. Bahkan pada tahun 1990 pemerintah juga menaikkan pajak sampai 300 persen untuk produk mobil *build up*. Situasi seperti ini, sebenarnya tidak sehat untuk membangun para konglomerat *Bumiputera* yang kompetitif dan professional. Atas proteksi yang berlebihan dilakukan oleh pemerintah Malaysia terhadap Proton, semua keadaan yang berhubungan dengan Proton sangat tergantung dengan pemerintah. Sehingga Proton menjadi perusahaan yang sangat tidak kompetitif (Jomo, 1993). Para konsumen atau pemakai mobil di Malaysia menanggapi negatif upaya yang dilakukan oleh pemerintah. Harga mobil yang seharusnya murah menjadi sangat mahal di Malaysia. sehingga banyak yang terpaksa harus membeli Proton yang memiliki kualitas lebih rendah dibanding produk mobil impor yang harganya telah melambung tinggi akibat proteksi yang sangat tinggi pula. Dalam kesempatan yang sama, tentu yang diuntungkan adalah pemerintah Mitsubishi sendiri, bukan HICOM sebagai wakil pemerintah. Mitsubishi memperoleh keuntungan karena hanya mengeluarkan modal RM 54 juta, perusahaan ini menguasai banyak bidang dalam Proton, misalnya komponen dasar yang masih banyak didatangkan dari perusahaan induk di Jepang. Di samping itu juga produk Mitsubishi berupa Proton menguasai pasar mobil di Malaysia. Mereka hanya menguasai 8 persen pasar pada tahun 1982, namun setelah kehadiran proton bahkan mampu menguasai pasar hingga 70 persen pada tahun 1990. Sebuah angka yang sangat fantastis.

#### 4. TRANSFER TEKNOLOGI

Kerjasama yang berlangsung antara pemerintah Malaysia dengan investor Jepang telah membawa banyak perubahan dalam beberapa hal di Malaysia. Beberapa hal yang berhubungan dengan industri misalnya, telah terbentuk perusahaan yang menggunakan teknologi, yang masyarakat Malaysia pada 10 tahun sebelumnya, tidak memperkirakan bisa menjadi negara yang memiliki industri canggih seperti setelah teknologi Jepang masuk dan melakukan kegiatan industrinya. Walaupun ada banyak kekurangan yang dimiliki oleh Malaysia, seperti terbatasnya tenaga kerja yang memiliki keterampilan teknis yang cukup untuk mendukung industri, sehingga perusahaan asing, khususnya Jepang tetap menjadi leader pada banyak perusahaan Jepang di Malaysia, baik yang berbentuk kepemilikan langsung atau melalui kerjasama penanaman modal (Jomo, 1993). Sehingga hal ini juga mengakibatkan lambannya transfer teknologi dilakukan. Anuwar Ali mencatat bahwa perusahaan Jepang di Malaysia tidak melakukan transfer teknologi kepada penduduk *Bumiputera*. Kegiatan perusahaan Jepang yang ada di Malaysia, menurutnya lebih disebabkan oleh murahanya tenaga kerja, sehingga akan mengurangi biaya produksi. Karena di Jepang pada waktu yang sama, tenaga kerja dibayar jauh lebih besar dari tenaga kerja Malaysia (Jomo, 1993), sehingga dengan keadaan seperti ini, para pengusaha pribumi lebih banyak berkibrah dalam bidang servis (jasa), termasuk bidang finansial, trading dan manufaktur skala kecil yang menggunakan tingkat teknologi yang lebih rendah dan menyumbang sedikit hal dalam mewujudkan proses industrialisasi yang lebih independen. Transfer teknologi yang sulit dilakukan ini bisa saja dibenarkan, karena jika transfer dilakukan tanpa ada kompensasi apapun terhadap perusahaan asing yang beroperasi di Malaysia, maka secara material akan sangat merugikan perusahaan itu sendiri. Perusahaan asing yang ada di Malaysia sepanjang 1970 sampai 1987 tidak melakukan transfer teknologi secara maksimal kecuali mereka memiliki modal dalam perusahaan yang dibangun (Arif, 1991).

Bersamaan dengan fenomena ini, sebenarnya pemerintah Malaysia telah berusaha sekuat tenaga untuk melakukan transfer teknologi secara maksimal. Hal ini terlihat dari kesepakatan-kesepakatan kerjasama yang dilakukan pemerintah bersama perusahaan-perusahaan asing yang ada di Malaysia. kesepakatan tersebut meliputi banyak hal mislanya, join ventura, teknikal asisten, lisensi dan paten dan lain sebagainya.

Tabel berikut memberikan gambaran kesepakatan yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia sepanjang tahun 1970-1978. terlihat dalam tabel di bawah ini, perjanjian yang dilakukan untuk melakukan kesepakatan dalam teknologi meningkat sepanjang tahun 70-87. jumlah perjanjian yang dibuat menunjukkan bahwa pemerintah telah berusaha maksimal dalam mentransfer teknologi ke Malaysia (Arief, 1991).

Tabel 2. Malaysia *Distribution of Technology Agreement by Industry, 1970-1989*

Industry	1970-1978		1979-1987		1970-1987		1989	
	No	percent	NO	Percent	No	percent	40	20.2
Electrical and Electronics	100	22.6	166	40	266	18.1	27	13.6
Chemical	61	13.8	126	27	187	12.7	7	3.5
Transport	54	11.8	110	7	162	11.0	15	7.6
Textile	43	9.7	117	15	160	10.9	4	2.0

Namun ada beberapa pendapat menyebutkan, transfer teknologi dari perusahaan induk di luar negeri agak sulit memberikan pengalaman dan pemahaman yang memadai dalam penguasaan teknologi. Dalam tubuh Protonpun tidak terjadi transfer teknologi maksimal dari Mitsubishi kepada tenaga kerja Malaysia.

Beberapa penentang kehadiran MNC menilai bahwa hal ini lumrah terjadi. MNC hadir dalam satu negara, hanya akan mengambil keuntungan dan membawanya kembali ke negara asal. Kekayaan atau sumber yang berlimpah di *host country* dieksploitasi tentunya untuk keuntungan perusahaan (Hadiwinata, 2002). Seperti halnya di Malaysia, transfer teknologi oleh perusahaan Jepang memang dilakukan, namun tetap saja tidak maksimal. Pelatihan-pelatihan yang dimaksud untuk mengajarkan para pekerja profesional Jepang, sering kali hanya sebagai pertunjukan pemakaian teknologi oleh perusahaan besar Jepang dari pada mengajarkan para pekerja tersebut menggunakan teknologi dengan baik apalagi membuatnya. Sekalipun demikian transfer teknologi yang skala kecil tetap ada, misalnya proses pembuatan bahan baku dilakukan di Malaysia walaupun proses penyelesaian produk dilakukan di luar negeri (Hadiwinata, 2002).

## KESIMPULAN

Pada masa Mahatir, pembangunan ekonomi Malaysia sangat unik. Meski Malaysia dalam waktu yang cukup panjang berada di bawah kekuasaan Inggris yang konsep pembangunan ekonominya lebih liberal, seperti menyerahkan kegiatan ekonomi kepada pasar, tidak serta-merta diikuti oleh Malaysia secara utuh, bahkan terkesan ditentang oleh Malaysia, setidaknya pada masa Mahatir. Negara memegang kendali dalam perkembangan ekonomi di Malaysia, kegiatan perekonomian diatur di bawah otoritas negara. Intervensi yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia dalam kegiatan ekonomi di negara ini, sampai pada tahun 1990 menampakkan hasil yang signifikan. Tujuan kebijakan ekonomi baru (*the New Economic Policy*) yang dikeluarkan oleh Malaysia pada tahun 1970, paling tidak mendekati target yang direncanakan oleh pemerintah. Seperti tujuan menurunkan angka kemiskinan secara kuantitas, terutama pada penduduk penduduk *Bumiputera* tercapai dengan baik, walaupun hasil yang dicapai tidak benar-benar tepat dengan target yang ditetapkan, namun paling tidak mendekati target. Keberhasilan ini dicapai lewat usaha gigih yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia. Dengan alasan ini, bisa disebutkan bahwa usaha yang dilakukan Malaysia dalam pembangunan ekonominya telah dilakukan dengan sungguh-sungguh. Ditambah lagi dengan rancangan yang sistematis dan terencana, maka usaha yang dilakukan oleh Malaysia menampakkan hasil yang signifikan.

Jika diurut dari *the New Economic Policy*, maka hampir semua kegiatan ekonomi yang berjalan pasca dikeluarkan *the New Economic Policy* mengarah pada target-target yang ingin dicapai oleh *the New Economic Policy* tersebut. Jika dalam salah satu tujuan dari *the New Economic Policy* adalah memberikan peluang besar bagi *Bumiputera* untuk berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi Malaysia, terlihat jelas bagaimana peran penduduk *Bumiputera* dalam berbagai industri di Malaysia. Hal ini juga terlihat dalam pengiriman tenaga kerja yang mengikuti training di Jepang untuk mempelajari teknologi otomotif terbaru dari Jepang. Komposisi *Bumiputera* atau penduduk Melayu dalam perusahaan yang dibangun oleh pemerintah khususnya, diisi oleh penduduk *Bumiputera*. Hal penting yang bisa dicatat dalam pelaksanaan ekonomi di Malaysia adalah hampir tidak ada gejolak sosial yang mengganggu stabilitas dalam pelaksanaan agenda ekonomi di sana.

Mahatir sebagai tokoh kunci dalam arah kebijakan politik memainkan perannya sebagai leader dalam banyak aktifitas ekonomi Malaysia. Di bawah kepemimpinan Mahatirlah Malaysia

bisa menjadi salah satu negara industri di kawasan Asia Tenggara. Dengan kebijakan industri yang berorientasi pada industri berat, Mahatir mendirikan HICOM yang kegiatannya adalah mengatur kegiatan industri di Malaysia. Ini sama maksudnya bahwa Mahatir sebagai perancang kebijakan ini menginginkan intervensi negara langsung dalam setiap kegiatan industri. Tujuan utamanya adalah seperti yang tertera dalam tujuan *the New Economic Policy*, mengurangi kemiskinan penduduk Malaysia dengan meratakan kesejahteraan dan restrukturisasi sosial. Peran rezim yang kuat, akan sangat berpengaruh dalam menentukan arah-arah kebijakan suatu negara. Mahatir merupakan rezim yang kuat, maka Ia bisa menjalankan agenda pemerintahannya, khusus dalam bidang ekonomi dengan hampir tanpa gejolak politik yang dahsyat. Jadi, semua kegiatan ekonomi yang dilakukan di Malaysia, mulai dari *the New Economic Policy*, kebijakan industri pada sektor industri berat dan langkah mengajak Jepang dalam mitra industri di Malaysia memperlihatkan bahwa Malaysia sebagai negara berusaha kuat untuk mewujudkan kepentingan nasional yang agenda-agenda ekonominya di bawah kontrol agar sesuai dengan keinginan negara.

## **SARAN**

Usaha untuk memberi peluang pada *bumiputera* mengembangkan diri dalam dunia industri di Malaysia perlu ditingkatkan secara terus menerus, sesuai dengan amanat yang terkandung dalam *the New Economic Policy* haruslah dilakukan. Keharusan untuk berpihak pada etnis Melayu sebagai penduduk Asli Malaysia dilakukan di tengah kemajemukan masyarakat yang hidup di Malaysia. Kemajemukan masyarakat Malaysia ini masing-masing terdiri dari pendatang-pendatang dari luar negeri dan mayoritas di antara mereka adalah Cina dan India. Kemajemukan ini jugalah yang memberi pertimbangan khusus bagi Malaysia di bawah Mahatir untuk mengambil kebijakan dalam usaha peningkatan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan dan bidang industrinya secara khusus. Untuk pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan pemerintah Malaysia perlu meminimalisir ketergantungan kepada negara-negara Barat melalui kerjasama dengan negara-negara non-Barat. Maka dalam rangka mencapai tujuan pembangunan Malaysia, khususnya dalam bidang ekonomi, iapun mengeluarkan kebijakan agar Malaysia bisa melihat lokasi baru di kawasan Asia yang bisa dijadikan 'inspirasi' guna peningkatan ekonomi negara. Negara di kawasan Asia ini adalah Jepang dan Korea Selatan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anonim, 1997, *Asean Menghadapi Era Perdagangan Bebas*, Jakarta: Deplu RI. 1997.
- Amir Effendi Siregar (Ed).1999, *Arus Pemikiran Ekonomi Politik: Esai-esai Terpilih* (terjemahan). Tulisan karya Cardoso dan Fletto yang berjudul *Analisa Komprehensif Tentang Pembangunan* diterbitkan di Yogyakarta. Pt. Tiara Wacana Yogya.
- Arif, Mohamed, 1991, *The Malaysian Economy: pacific Connections*. Singapore, Oxford University Press.
- Bakry, Umar Suryadi, 1997, *Ekonomi Politik Internasional*, Jakarta: lembaga Penelitian dan pengembangan pada masyarakat universitas Jayabaya.
- Bob Sugeng, Hadiwinata, 2002, *Politik Bisnis Internasional*, Yogyakarta: Kanisius.
- Charlmes Johnson, 1982, *MITI and the Japanese Miracle: the Growth of Industrial Policy, 1925-1975*, California: Stanford University Press.

- Colman, David dan Nix, Frederich, 1994, *Economic of Change in Less Developed Countries*, London: Harvester Wheatsheaf.
- Gilpin, 2001, *Global Politican Economy: Understanding The International Economic Order*, New Jersey, Princeton University Press.
- Hadiwinata, Bob Sugend, 2002, *Politik Bisnis Internasional*, Yogyakarta, Kanisius.
- Hajrudin Somun, 2003, *Mahatir : The Secret of the Malaysian Succes*, Malaysia: Pelanduk Publication.
- John D. Daniels dan Lee H. 2001, *Radebaugh International Bussines: Environment and Operation*, New Jersey: Pretice Hall International.
- Jomo. KS (ed), 1993, *Japan and Malaysian Development: In the Shadow of Rising Sun*, London and New York: Routledge.
- Khoo Boo Teik, 2003, *Beyond Mahatir: Malaysian Politics and its Discontent*. Malaysia: Zed Book Ltd.
- Ryutaro Komiya, 1988, *Industrial Policy of Japan*, Tokyo: Academic Press Inc.
- Michael P. Todaro. 1994, *Pembangunan Ekonomi di Dunia ke tiga* (terjemahan) jilid 1, Jakarta, Erlangga.
- Mohamad, Mahatir , 2003, *The Malay Dilemma*, Malaysia: Time Book International.
- Mohtar Mas'oed, 1994, *Ekonomi Politik Internasional dan Pembangunan*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar.