

Langkah penyejukan tidak 'cool'?



HARGA KERETA MEROSOT: Langkah lebih ketat pada pinjaman kereta dilihat tidak menjadikan pembelian kereta lebih dimampui penduduk setempat. – Foto fail

MUDAH akses kepada dana dan kos pinjaman (rendah) secara tradisinya telah digunakan dalam makroekonomi bagi pengurusan inflasi.

Kadar faedah yang rendah boleh bertindak sebagai perangsang bagi ekonomi kerana ia menggalak pelaburan dan perbelanjaan.

Kos pinjaman yang rendah, ditambah dengan akses mudah kepada pinjaman, membuat pembelian aset yang tinggi harganya dan panjang hayatnya menjadi lebih dimampui dan boleh membawa kepada 'inflasi aset'.

Ini terbukti di Singapura pada harga kereta dan hartanah sejak beberapa tahun kebelakangan ini (sebab-sebab lain juga wujud bagi inflasi aset baru-baru ini dan semasa).

Inflasi 'tidak terkawal' bagi kereta dan hartanah sepanjang beberapa tahun kebelakangan ini menyebabkan kadar inflasi tinggi.

Inflasi aset bersama kos pembiayaan rendah sering membawa kepada pembiayaan semula aset untuk menukarkan keuntungan ekuiti kepada wang tunai.

Ini telah menghasilkan sebilangan pemilik hartanah yang kaya wang tunai.

Pembiayaan semula ini telah berkembang menjadi cara mobiliti sosial/ekonomi Singapura.

Kos pembiayaan semula rendah telah membolehkan golongan kelas pertengahan warga Singapura yang memiliki hartanah (privet) menukar sebahagian ekuiti harta mereka kepada wang tunai pada kos rendah.

Wang tunai itu kemudian digunakan untuk membayar cengkeraam bagi harta kedua atau pelaburan hartanah di luar negara.

Nilai dolar Singapura yang tinggi turut menyumbang kepada pelaburan luar negara.

Ini telah membolehkan warga Singapura berpendapatan sederhana meningkatkan nilai bersih mereka dan mendaki tangga ekonomi/sosial.

Yang berpendapatan rendah malangnya tidak mampu mengambil kesempatan ke atas inflasi aset dan kos rendah pembiayaan semula kecuali dengan bertukar ke rumah lebih kecil agar mendapatkan wang tunai daripada rumah mereka.

Ini menghasilkan senario sekumpulan warga mengembangkan portfolio pelaburan mereka dan satu lagi mengencikkannya. Ini menambatkan jurang pendapatan dan jurang sosial.

Harga tinggi Sijil Hak Memiliki Kenderaan (COE) kereta juga bermakna kereta semakin berada di luar jangkauan sekumpulan besar rakyat negara ini.

Akibatnya, status sosial pemilikan kereta menjadi lebih jelas dan jurang sosial lebih ketara.

Inflasi hartanah dan kereta mempunyai kesan langsung ke atas kadar inflasi.

Satu lagi isu ialah kesukaran bagi peserta baru memasuki pasaran kereta atau hartanah.

Ini adalah satu perkara besar bagi generasi baru yang bercita-cita tinggi dan bagi pendaatang baru ke Singapura.

Kos tinggi bagi mereka yang ba-

ru ingin memiliki hartanah atau kereta boleh terbukti menjadi penghalang bagi pendaatang baru menjadikan Singapura rumah mereka.

Penghalang ini dikurangkan sedikit oleh kemudahan mendapatkan pembiayaan berkos rendah bagi aset-aset bernilai tinggi itu.

Pemerintah berasa perlu campur tangan untuk memperlambatkan inflasi hartanah dan kereta, lantas memperkenalkan 'langkah-langkah penyejukan'.

LANGKAH PENYEJUKAN

COE ialah mekanisme yang digunakan demi mengehadkan pemilikan kereta bagi mengurangkan kesesakan lalu lintas.

Oleh kerana Singapura sebuah negara yang berpegang teguh pada meritokrasi dan konsep 'hanya yang kuat dapat bertakat', COE tidak pernah bertujuan dijadikan satu mekanisme bagi kesaksamaan sosial atau keadilan sosial.

PANDANGAN



DR AMEEN TALIB

Oleh itu, adalah menghairankan bahawa Menteri Pengangkutan sedang menimbang menyekat pemilikan kereta berganda.

COE harus berkecuali, iaitu ia tidak kira siapa yang mendapatnya selagi bida orang itu berjaya.

Mengikuti prinsip sama, kita tidak harus bimbang jika COE melepasi paras \$100,000 dan kereta menjadi lebih mahal.

Sifat semula jadi sistem bida COE sebenarnya memastikan bahawa kereta sentiasa "dimampui" – sekurang-kurangnya sebilangan orang yang melebihi jumlah COE baru yang dikeluarkan.

Saya akur bahawa ia mungkin tidak dimampui sebahagian besar penduduk.

Oleh itu, kita tertanya-tanya apakah langkah-langkah menyejukkan bertujuan memperlambatkan inflasi COE agar menjadikan harga kereta dimampui lebih ramai penduduk (kesaksamaan sosial?) atau semata-mata bagi mengurangkan secara kosmetik kadar inflasi atau membuat kereta lebih dimampui bagi pembeli kali pertama?

Atau adakah kita peka akan kegaguman antarabangsa mengenai harga kereta di Singapura dan percaya ia penghalang sebenar bagi pendaatang baru?

Langkah-langkah penyejukan yang diumumkan dalam ucapan belanjawan menghad tempoh pinjaman kereta kepada lima tahun dan jumlahnya kepada 60 peratus.

Terdapat kesan serta-merta ke atas harga COE: jatuh kira-kira \$30,000, tetapi apakah ia membuat kereta lebih murah?

Jawapannya, besar kemungkinan 'tidak' kepada penduduk biasa.

Sebagai contoh, pembeli yang membeli sebuah kereta pada Januari pada harga \$170,000 dan membayar cengkeraam, katakan, \$20,000 dan meminjam \$150,000 sepanjang lapan tahun, beliau akan membayar ansuran kurang sedikit daripada \$2,000 sebulan.

Jika beliau melengahkan pembiyaannya sehingga Mac, selepas langkah-langkah penyejukan, kereta yang sama akan berharga \$140,000.

Beliau bagaimanapun hanya boleh meminjam \$84,000 dan perlu bayar cengkeraam \$56,000.

Memandangkan tempoh pinjaman hanya lima tahun, ansuran bulannya lebih kurang dengan ansuran pembelian pada Januari, hampir \$2,000.

Oleh itu, anda perlu kaya wang tunai untuk mampu membeli kereta.

Mereka yang mendapati kereta di luar kemampuan mereka sebelum langkah-langkah penyejukan itu, kini mendapati ia semakin tidak dimampui mereka.

Apakah alternatifnya? Pada pendapat saya, sistem COE yang perlu ditangani, bukan pembiayaan.

Salah satu cadangan ialah agar setiap pembida membayar jumlah bidaannya.

Di bawah sistem sekarang, semua orang membayar jumlah yang sama, tidak kira jumlah yang dibidanya.

Jika kita meminta semua orang membayar jumlah yang dibida mereka, maka pembeli akan membida pada jumlah yang mereka bersedia bayar.

Ini bermakna kos COE akan mencerminkan nilai sebenar kepada pembida. Ini adalah harga berasaskan nilai.

Pembeli boleh dikenakan yuran pentadbiran tinggi (katakan \$1,000) yang tidak akan dipulangkan demi menghalang bidaan terlalu rendah.

Dengan ini, COE tidak boleh dipindah milik, justeru tidak berlaku bidaan spekulatif.

Memanipulasi harga COE dengan menyekat akses kepada pembiayaan telah mengakibatkan harga COE lebih rendah tetapi tidak membuat pemilikan kereta lebih dimampui.

Tidak dapat tidak, penjual kereta akan mencari jalan dan cara untuk menyediakan pembiayaan bagi cengkeraam yang perlu dibayar pembeli.

Kaedah mudah ialah pajakan jangka panjang kereta.

Isu sosialnya ialah langkah-langkah penyejukan memberi isyarat pinjaman dihadkan hanya kepada yang kaya tunai.

Pinjaman berguna pada "masa baik" bagi mobiliti ekonomi tetapi boleh berisiko apabila ekonomi lembap atau apabila kos pinjaman tinggi.

Oleh itu, menjadi tanda tanya apakah langkah-langkah penyejukan memang semata-mata bagi menghalang golongan tanpa wang tunai mendapatkan pinjaman atau satu percubaan bagi melindungi mereka daripada risiko kelembapan ekonomi atau kos pinjaman tinggi.

Penulis merupakan Profesor Adjung (Adjunct Profesor) Maastricht School of Management, The Netherlands dan Kuwait Maastricht Business School. Beliau juga Konsultan Prinsipal Ameen Talib & Associates dan Pengarah Urusan Cafe le Caire. Selain itu, beliau adalah Anggota Majlis Pengurusan Institut Timur Tengah, NUS, dan juga anggota lembaga pengarah Angkatan Karyawan Islam (AMP) dan pengerusi sayap penyelidikan badan itu, Pusat Penyelidikan Hal Ehwal Islam dan Melayu (Rima).