



Jumat, 19/12/2008 00:00 WIB

## ***Nasib industri otomotif global***

oleh :

Akhir pekan lalu, dunia dikejutkan oleh gagalnya program bailout bagi tiga raksasa (Big Three) otomotif Amerika Serikat (AS), yaitu Ford, General Motor (GM), dan Chrysler senilai US\$14 miliar oleh Senat AS.

Ditengarai bahwa gagalnya program bailout disebabkan oleh ketidakediaan pekerja GM, Ford, dan Chrysler untuk menerima usulan Senat AS agar gaji mereka dipotong mulai tahun 2009. Sementara itu, pihak pekerja meminta agar pemangkasan gaji baru dilakukan pada tahun 2010. Usulan Senat tersebut ditempuh sebagai upaya untuk menyesuaikan gaji pekerja sektor otomotif di AS dengan gaji pekerja sektor otomotif Jepang yang memang lebih rendah.

Dengan gagalnya program bailout, diperkirakan industri otomotif AS bakal kolaps. Tidak hanya itu, kolapsnya industri otomotif AS diperkirakan juga menyeret perekonomian AS ke dalam resesi yang semakin dalam pada tahun 2009 mendatang.

Pertanyaannya, akankah industri otomotif global akan mengalami hal yang sama dengan AS? Atau sebaliknya, situasi ini justru menjadi peluang bagi industri otomotif lainnya untuk mengisi kekosongan pasar yang ditinggalkan Big Three? Terkait dengan hal ini, ada beberapa hal yang perlu dicermati untuk melihat pengaruh kolapsnya otomotif di AS itu.

### **Peta global**

Kalau kita telusuri, sesungguhnya gejala penurunan kinerja Big Three telah diidentifikasi sejak tahun 2000. Penurunan itu setidaknya dapat dilihat dari semakin menurunnya pangsa penjualan mobil Big Three di AS.

Big Three telah menderita penurunan hampir 20% dalam penjualan unit mobil (light vehicles) di pasar AS dari tahun 2000 hingga Juli 2008. Pada tahun 2008 ini, pangsa penjualan Big Three di AS untuk pertama kalinya akan berada di bawah 50%.

Seiring dengan penurunan penjualan Big Three, tingkat penjualan mobil pabrikan Jepang justru mengalami kemajuan pesat. Jika pada tahun 2000 pangsa penjualan mobil Jepang di AS sekitar 25%, pada tahun 2008 ini diperkirakan mencapai 40%.

Kebangkrutan industri otomotif di AS, sesungguhnya tidak mencerminkan prospek yang buruk bagi industri otomotif secara global. Permintaan otomotif diperkirakan tetap tinggi, terutama ditopang oleh permintaan dari pasar otomotif baru, seperti Brasil, Rusia, India, dan China (BRIC).

Berdasarkan proyeksi yang dikeluarkan CLEPA, asosiasi supplier industri otomotif Eropa, pada Oktober lalu, meski pada tahun 2009 penjualan otomotif akan mengalami stagnasi, pada tahun 2010 dan selanjutnya, penjualan otomotif akan mengalami peningkatan signifikan.

Diperkirakan bahwa tahun 2013, volume penjualan mobil bisa mencapai 85 juta unit. Sementara itu, pada 2008 ini, kinerja penjualan mobil di BRIC terlihat cukup solid, meski pada 2009 diperkirakan mengalami penurunan.

Selain diwarnai kebangkrutan Big Three, industri otomotif global saat ini memang cenderung terkonsolidasikan. Jalurnya adalah melalui aksi merger dan akuisisi (merger & acquisition/M&A) yang dilakukan sejumlah pabrikan otomotif di dunia. Peningkatan aktivitas M&A di industri otomotif ini terutama sejak 2005.

Berdasarkan laporan PwC Automotive Institute terlihat bahwa jika pada 2004 aktivitas M&A baru mencapai US\$25,9 miliar, pada 2005 nilainya meningkat tajam menjadi US\$55,6 miliar. Pada 2007 lalu, aktivitas M&A diperkirakan mencapai US\$57,1 miliar.

Berdasarkan fakta-fakta di atas, terlihat bahwa kecil kemungkinan industri otomotif global akan mengalami kebangkrutan massal, meskipun industri otomotif AS mengalami kebangkrutan. Kemungkinan yang paling masuk akal adalah terjadinya pergeseran pemasok kebutuhan otomotif yang akhirnya harus ditinggalkan Big Three.

Apabila upaya rescue industri otomotif AS betul-betul gagal, kemungkinan besar pangsa pasar mereka akan diambil alih oleh pabrikan dari Jepang, yang memang telah menyiapkan diri, selain pabrikan dari Eropa.

Meski demikian, pabrikan otomotif di luar AS tampaknya tidak akan memaksakan diri melakukan penetrasi besar-besaran di AS. Hal ini terutama didasari oleh realitas bahwa daya beli konsumen AS yang akan jatuh pada tahun 2009.

Kemungkinan besar, pabrikan otomotif Jepang dan Eropa justru akan meningkatkan investasinya di pasar-pasar baru yang memiliki potensi untuk tumbuh secara pesat, seperti yang terjadi di BRIC.

Di antara negara BRIC, China merupakan negara yang memiliki potensi menjadi pasar otomotif yang paling diincar. Ini mengingat, tingkat pertumbuhan ekonomi China yang tinggi (sekitar 9%) dan jumlah penduduknya yang sangat besar.

Indikasi bahwa pasar otomotif China akan mengalami booming, sudah terlihat sejak tahun 2002. Berdasarkan Annual Report 2008 yang dikeluarkan VDA, asosiasi otomotif Jerman, disebutkan bahwa pada tahun 2007 China mengalami peningkatan produksi mobil (untuk seluruh jenis) hingga 175% dibandingkan dengan produksinya pada 2002.

Pertanyaannya, apakah Indonesia juga memiliki peluang untuk menjadi tempat investasi (relokasi) bagi industri otomotif besar tersebut? Indonesia sesungguhnya memiliki karakteristik yang sama dengan BRIC. Hal ini terutama didasari oleh sebuah fakta bahwa kekuatan ekonomi Indonesia selama ini sesungguhnya ditopang oleh sektor konsumsi yang berarti pasar domestik kita memiliki daya beli yang cukup tinggi.

Kalau kita melihat data, terlihat bahwa meskipun krisis global mengancam prospek ekonomi Indonesia, hal tersebut tampaknya tidak berlaku bagi pasar produk otomotif di Indonesia.

Dibandingkan dengan tahun 2007, dalam 10 bulan tahun 2008 ini, pertumbuhan penjualan mobil telah meningkat rata-rata hingga 52%. Sebuah angka yang sangat fantastik tentunya. Pada tahun 2007 sendiri, pertumbuhan penjualan mobil mencapai 35,9% dibandingkan dengan tahun 2006 yang merupakan pertumbuhan tertinggi di kawasan Asia, lebih tinggi sekalipun dengan China dan India.

Dengan kata lain, di balik kebangkrutan industri otomotif di AS, sesungguhnya terdapat blessing bagi peningkatan aktivitas investasi, khususnya di Indonesia. Kita sesungguhnya dapat memainkan peran yang lebih aktif guna menarik kegiatan relokasi industri otomotif agar diarahkan ke Indonesia. Namun, semuanya sangat bergantung pada aspek tawar-menawar yang dimiliki oleh kedua belah pihak: investor dan pemerintah Indonesia.

Oleh **Sunarsip**

Ekonom Kepala The Indonesia Economic Intelligence

**bisnis.com**

**URL :** <http://web.bisnis.com/edisi-cetak/edisi-harian/opini/1id93642.html>

© Copyright 1996-2008 PT Jurnalindo Aksara Grafika