



DEPARTEMEN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA

BERITA PERDAGANGAN

Berita Perdagangan bersumber dari laporan, artikel, dan informasi berbagai Perwakilan RI di luar negeri maupun Instansi/Dinas Perdagangan di daerah.
Diedit dan diolah kembali oleh
Pusat Humas Departemen Perdagangan

Kondisi Industri Otomotif Prancis

Paris, 19 Februari 2009 — Saat mengumumkan hasil penjualannya selama tahun 2008, pabrik mobil Perancis PSA (Peugeot Citroen) menyatakan rugi sebesar 343 juta euro. Kondisi ini berlawanan dengan posisi di tahun 2007, saat PSA mendapat keuntungan sebesar 885 juta euro. Ini merupakan defisit pertama yang dialami PSA sejak tahun 1997. Untuk paruh pertama di tahun 2009, PSA memperkirakan kondisi masih akan “sangat sulit”, baik di sektor likuiditas, penjualan, maupun efisiensi.

Di tahun 2009, pasar otomotif Eropa diperkirakan turun sebesar kurang-lebih 20%. Ini tentu saja akan mempengaruhi produksi PSA. Di triwulan terakhir 2008, PSA mengalami penurunan penjualan yang sangat signifikan. Untuk menghindari penumpukan stok, PSA secara drastis menurunkan produksi hingga 26%. Stok PSA saat ini berjumlah 628.000 unit, hampir sama dengan jumlah stok pada akhir 2007 (604.000 unit). PSA juga harus menanggung kerugian akibat kesulitan yang dialami sub-kontraktornya, Faurecia.

PSA telah menempuh berbagai upaya. Salahsatunya adalah pengurangan biaya produksi, yang pada tahun 2008 telah sukses menghemat 1,4 miliar euro, meski kondisi keuangannya masih defisit sebesar 3 miliar euro. PSA juga meluncurkan program manajemen keuangan “Cash 2009”, meski belum memperlihatkan efek yang bisa mengkompensasi penurunan penjualan dan biaya restrukturisasi perusahaan. Untuk mengatasi penurunan penjualan, PSA akan menurunkan lagi produksinya antara 20-30% di tahun 2009.

Dalam rangka menurunkan biaya produksi, PSA akan memangkas 11.000 karyawannya di seluruh dunia tahun ini, dan 6.000-7.000 orang di antaranya adalah karyawan di Perancis. Dalam pernyataannya, PSA menegaskan bahwa pemangkasan karyawan ini bukanlah PHK, melainkan ada karyawan yang pensiun dan mengundurkan diri secara sukarela. Kendati masih berada dalam kondisi sangat sulit, PSA masih berencana meluncurkan 9 model baru di tahun 2009, dengan tujuan menstimulasi pasar. Karenanya PSA butuh dana sekitar 4 miliar euro. Sebagian dari dana ini adalah pinjaman dari Pemerintah Perancis sebesar 3 miliar euro, dan sisanya diharapkan didapat dari hasil penjualan saham.

Adapun kondisi pabrik mobil Perancis lainnya, Renault, agak sedikit lebih baik. Di tahun 2008, keuntungan bersih Renault mencapai 599 juta euro atau turun 78% dibandingkan keuntungan tahun 2007 (2,734 miliar euro). Namun hutang Renault melonjak tajam menjadi 7,9 miliar euro atau naik sebesar 5,8 miliar euro selama tahun 2008. Di Eropa saat ini, Renault adalah pabrik mobil yang memiliki hutang terbesar. Dengan perkiraan produksi mobil dunia hanya 50 juta unit pada 2009 dibandingkan 63 juta unit pada 2008, Renault tidak lagi berpegang pada program sebelumnya yang bertujuan memproduksi mobil 800.000 lebih banyak selama periode 2005-2009 dan memiliki margin sebesar 6%.

Program prioritas Renault tahun ini adalah memperbaiki keuangan perusahaan agar menjadi positif (tahun 2008 defisit sebesar 3 miliar euro). Karenanya Renault menempuh sejumlah upaya, di antaranya mengurangi produksi antara 15-20% di Eropa, penurunan investasi sebesar 20%, dan pengurangan karyawan sebanyak 9.000 orang, yang hampir setengahnya merupakan karyawan di Perancis. Di samping itu, tak ada lagi bonus bagi eksekutif perusahaan dan pembagian deviden bagi pemegang saham. Namun demikian, Renault masih mempertahankan program peluncuran mobil baru sebanyak 8 tipe, dan kebutuhan finansialnya akan teratasi terutama berkat pinjaman pemerintah sebesar 3 miliar euro.

Di sisi lain, rencana pemerintah Perancis untuk membantu industri otomotif mendapatkan reaksi cukup keras dari negara-negara Uni Eropa (Ceko, Slovakia, dan Jerman) termasuk Komisi Eropa. Presiden Uni Eropa (yang saat ini dipegang Republik Ceko) melancarkan kritik keras terhadap tindakan Perancis yang memberikan bantuan kepada industri otomotif, terutama timbal-balik yang diminta, yaitu tidak boleh merelokasi pabrik keluar Perancis, dan melarang melakukan PHK di Perancis. Menurut CEO Renault, Christian Streiff, untuk memenuhi persyaratan yang diminta Pemerintah Perancis dan mengurangi biaya produksi, maka karyawan yang di-PHK bukan di Perancis tetapi karyawan pabrik Renault yang berada di negara lain (Renault dan PSA memiliki pabrik di Republik Ceko, Slovakia, Slovenia, Spanyol, Portugal, dan Inggris). Tindakan Perancis ini dianggap sebagai bentuk proteksionisme. Karenanya PM Ceko mengusulkan pertemuan puncak luar-biasa Uni Eropa sesegera mungkin untuk membahas persoalan ini.

Dalam rangka klarifikasi, Presiden Nicolas Sarkozy mengutus Menteri Pemulihan Ekonomi, Patrick Devedjian, dan Menteri Negara Urusan Eropa, Bruno le Maire, ke negara-negara Uni Eropa untuk memberikan penjelasan tentang alasan Perancis menempuh langkah-langkah menyelamatkan industri otomotifnya. Kedua menteri tersebut berkunjung ke Inggris dan Jerman pada 16 Februari 2009, kemudian ke Ceko dan Italia di hari berikutnya. Menteri Perekonomian Perancis, Christine Lagarde, juga berbicara tentang persoalan ini dalam pertemuan G7 di Roma. Alasan yang dikemukakan adalah bahwa pabrik mobil Perancis tidak hanya berada di Perancis tetapi juga di negara-negara Eropa lainnya. Sehingga mempertahankan perusahaan tersebut berarti juga mempertahankan lowongan kerja bagi penduduk negara-negara Uni Eropa.

Dalam kondisi seperti saat ini, kedua perusahaan (PSA dan Renault) sulit mendapat pinjaman dari bank. Maka tidak ada salahnya jika Pemerintah Perancis turun-tangan memberikan bantuan pinjaman. Bantuan ini tentu saja bukan hadiah, melainkan pinjaman yang harus dikembalikan oleh pihak perusahaan selama kurun 5 tahun dengan bunga 6%.

Sementara itu, dalam perspektif Komisi Eropa, pokok persoalannya bukanlah tindakan bantuan dan persyaratannya, melainkan masalah jumlah dan lama pinjaman. Menurut peraturan Komisi Eropa, setiap bantuan pemerintah dalam bentuk apapun kepada industri harus mendapatkan persetujuan Komisi Eropa. Namun, dengan adanya krisis keuangan, peraturan ini agak diperlunak di akhir 2008, yakni hanya bantuan yang besarnya melebihi 200.000 euro yang memerlukan persetujuan Komisi Eropa, dan jangka waktu pengembaliannya tidak lebih dari 2 tahun. Dalam kasus Perancis, jumlah yang diberikan jauh melebihi batas tersebut (6,5 miliar euro), dan demikian pula dengan jangka waktu pengembalian pinjaman (5 tahun).

Terkait hal ini, Indonesia juga terlibat dalam ekspor komponen otomotif. Komoditi ekspor dari Indonesia ke Perancis adalah berupa *electric accumulator* (HS 8507) dan ban (HS 4011). Menurut data Bea Cukai Perancis, ekspor ban di tahun 2008 adalah senilai USD 10,87 juta atau naik sebesar 30,7% dibandingkan tahun sebelumnya. Sedangkan ekspor *electric accumulator* di tahun 2008 adalah senilai USD 13,19 juta atau naik sebesar 103% dibandingkan tahun sebelumnya. Maka, rencana penurunan produksi mobil di Perancis dan Eropa pada umumnya sangat mungkin akan berpengaruh terhadap ekspor kedua produk Indonesia tersebut (*electric accumulator* dan ban) di tahun 2009. (doy)

(Sumber: Atdag Paris/KBRI Paris)

Informasi lebih lanjut, hubungi:

Pusat Hubungan Masyarakat
Departemen Perdagangan
Telp/Fax: 021 - 23528400/23528456
Email: pusathumas@depdag.go.id