E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI
http://epaper.dpr.go.id

Judul : Mengapa Ford Menutup Unit Mobil Listriknya?
Tanggal : Kamis, 18 Desember 2025
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Saat biaya operasional tinggi, permintaan turun. Selain itu, terjadi perubahan kebijakan Pemerintah AS.

Oleh Helena Fransisca Nababan

Apa saja yang bisa Anda pelajari dari artikel ini?

Mengapa Ford menutup unit mobil listrik besarnya?

Perusahaan otomotif ternama asal Amerika Serikat, Ford, menarik rencana untuk pengembangan kendaraan listrik berukuran besar, termasuk F-150 Lightning. Pengumuman disampaikan pada 15 Desember 2015.

Ford mengubah rencananya menyusul permintaan yang lemah, sedangkan biaya operasional tinggi. Perubahan aturan pemerintah juga berpengaruh.

”Ini pergeseran yang didorong pelanggan untuk menciptakan Ford yang lebih kuat, lebih tangguh, dan lebih menguntungkan. Realitas operasional telah berubah dan kami mengalokasikan kembali modal ke peluang pertumbuhan dengan tingkat pengembalian yang lebih tinggi,” kata CEO Ford Jim Farley.

Langkah Ford terjadi seiring Presiden AS Donald Trump mencabut standar penghematan bahan bakar yang ketat di era mantan Presiden Joe Biden. Partai Republik di Kongres juga sudah mencabut kredit pajak energi bersih. Dua kebijakan itu mendorong perusahaan dan pasar beralih ke kendaraan listrik.

”Keputusan (pencabutan) itu menyelaraskan standar penghematan bahan bakar dengan realitas pasar. Ini kemenangan bagi pelanggan dan akal sehat,” ujarnya.

Selain itu, Ford membatalkan rencana pembuatan mobil van listrik baru di Eropa dan Amerika Utara.

Perubahan bisnis apa yang dilakukan Ford?

Ford akan berkonsentrasi pada kendaraan listrik yang lebih kecil dan terjangkau. Di samping itu, perusahaan akan membuat mobil seri Lightning berikutnya menjadi kendaraan hibrida, yaitu menggabungkan tenaga baterai dengan mesin.

Dengan pembatalan di Eropa dan Amerika Utara, Ford akan memproduksi kendaraan model bensin dan hibrida di pabrik Ohio sebagai pengganti mulai 2029. Perusahaan juga akan mengubah fungsi fasilitas Tennessee Electric Vehicle Center menjadi Tennessee Truck Plant.

Fasilitas itu akan menjadi tempat pembangunan truk bertenaga bensin baru yang terjangkau mulai 2029. Ford akan berinvestasi sekitar 2 miliar dollar AS selama dua tahun untuk meluncurkan bisnis penyimpanan energi baterai.

Pabrik di Kentucky akan diubah sebagai tempat produksi untuk pusat data dan perusahaan listrik. Ford menargetkan pasokan kapasitas tahunan mencapai 20 gigawatt per jam pada akhir 2027.

Bagaimana situasi industri mobil listrik di Eropa?

Hal serupa terjadi di Eropa. Upaya adaptasi perusahaan otomotif di Eropa menuju mobil listrik turut menghadapi tantangan.

Pasar Eropa belum sepenuhnya tertarik pada mobil listrik. Pada akhir November 2025, Kanselir Jerman Friedrich Merz menjelaskan, Berlin berjuang untuk meningkatkan industri otomotifnya yang sedang terpuruk.

Ekonomi Jerman sangat bergantung pada industri otomotif. Kegiatan operasional perusahaan-perusahaan terdampak akibat peningkatan investasi ke kendaraan listrik dan kenaikan tarif impor AS

Apa langkah Jerman dan bagaimana tanggapan Uni Eropa?

Sebagai produsen mobil raksasa, Jerman mendesak Uni Eropa membatalkan larangan penjualan mobil bahan bakar fosil dan hibrida yang direncanakan berlaku penuh mulai 2035. Jerman meminta UE mengizinkan penjualan mobil hibrida serta mobi

dengan pembakaran efisien setelah 2035.

Mobil hibrida biasanya memiliki baterai isi ulang atau range extender, yaitu mesin pembakaran kecil yang mengisi ulang baterai Jerman mendapat dukungan dari Italia serta negara-negara Eropa Timur yang menjadi lokasi pabrik Jerman.

”Kami mengirimkan sinyal yang tepat kepada Komisi Eropa melalui surat. Pemerintah Jerman ingin melindungi iklim dengan cara yang netral secara teknologi,” ujar Merz.

”Kami setuju bahwa masa depan industri ini adalah listrik. Namun, kita perlu terbuka terhadap lebih banyak teknologi, kita perlu fleksibilitas,” kata Wakil Kanselir dan Menteri Keuangan Lars Klingbeil.

Beberapa hari kemudian, Wakil Presiden Komisi Eropa Stephane Sejourne mengatakan, UE bersedia menunjukkan ”fleksibilitas” terkait larangan mesin bertenaga fosil, yakni pada mobil bensin dan diesel.

Sebagai gantinya, produsen mobil tampaknya akan mendapat lebih banyak waktu untuk memenuhi pengurangan emisi karbon dioksida sebesar 90 persen dari armada. Selain itu, produsen bisa menjual kendaraan hibrida setelah tahun 2035.

Bagaimana reaksi anggota Uni Eropa dan produsen kendaraan di Eropa?

Keputusan UE tidak mendapat sambutan hangat dari Spanyol. Perdana Menteri Pedro Sanchez telah bersurat ke Komisi Eropa Spanyol bersama Perancis dan negara-negara Nordik sudah lama menyerukan sikap tegas untuk peralihan ke mobil listrik agar tidak merugikan perusahaan yang telah berinvestasi dalam transisi.

Sektor mobil listrik juga melihat keputusan UE sebagai pemberian lebih banyak ruang kepada China untuk merajai transisi. ”Teknologinya sudah siap, infrastruktur pengisian daya sudah siap, dan konsumen sudah siap. Jadi, apa yang kita tunggu?” kata CEO Polestar Michael Lohscheller.

Perwakilan perusahaan truk turut mendesak penundaan atau penangguhan denda pengurangan emisi karbon dioksida yang berat yang tercantum dalam larangan tahun 2035. Peraturan UE mewajibkan produsen truk dan bus untuk mengurangi emisi kendaraan yang mereka jual sebesar 15 persen pada 2025 berdasarkan patokan tahun 2019. Pengurangan akan bertambah menjadi 43 persen pada 2030 dan menjadi 90 persen pada 2040.

Kepala Produsen Truk Scania Christian Levin mengatakan, industri ini menghadapi denda tahunan sekitar 2 miliar euro jika aturan tidak diubah. Hukuman itu tidak masuk akal sehingga perusahaan menginginkan penundaan.

Bagaimana China memanfaatkan peluang di Eropa?

Mobil-mobil impor buatan China selama 2025 menguasai 4,8 persen pasar mobil Inggris. Tiga jenama yang paling mendominasi ialah BYD, Jaecoo, dan MG. Jaecoo adalah salah satu anak perusahaan otomotif Chery dan MG diproduksi oleh perusahaan SAIC.

Menurut laporan sejumlah media arus utama Inggris, Rabu (17/12/2025), mobil-mobil China datang bagai badai. Hanya dalam 10 bulan, hampir 5 persen pasar mereka kuasai. Bahkan, menurut data Riset Otomotif Schmidt, 11,8 persen pembelian mobil penumpang pada triwulan akhir 2025 adalah mobil-mobil China.

Lakunya mobil-mobil China di Inggris karena sifat para pemilik kendaraan di sana berbeda dibandingkan di Eropa kontinental. Pakar dari NTT DATA UK&I Geoff Hurst menjelaskan, di negara-negara Eropa kontinental, misalnya Jerman, Perancis, dan Italia, masyarakatnya setia pada satu jenama.

Konsep ini terbukti bagi jenama BYD. Inggris adalah pasar terbesar mereka. Laporan perusahaan BYD pada Oktober 2025, yang dikutip sejumlah media, menyebutkan, penjualan di Inggris meningkat 880 persen dibandingkan dengan tahun 2024.

China juga merajai pasar otomotif di beberapa negara lainnya. China tidak hanya membanjiri pasar otomotif global dengan mobil listrik. China mengekspor besar-besaran mobil berbahan minyak yang tidak laku di pasar domestiknya.

Dalam laporan pada 3 Desember, media Israel, Yedioth Ahronoth, menyebut, produsen China menguasai pangsa pasar otomotif Israel. Chery dan JAC menjadi pabrikan China yang mencatatkan lonjakan penjualan di Israel. Dari 93.000 mobil China yang diimpor Israel, 42.000 mobil buatan Chery-JA.