

17/01/2004

Jenama Asia kini unggul pasaran automatif dunia

Kadir Dikoh

BERSAMA rakan kongsinya, Henry Ford mengasaskan Ford Motor Company pada 1903 yang kemudian menjadi sebuah syarikat gergasi dalam industri kereta sejagat. Kini, pelbagai jenama kereta yang dilengkapi sistem berteknologi tinggi, turut menyaingi kehebatan Ford.

Hari ini, beratus jenama kereta menguasai jalan raya di seluruh dunia sama ada yang berjenama popular, ciptaan baru yang lebih canggih atau yang lebih sporty. Malah, kereta klasik turut popular. Daripada jenis Ford, BMW, Renault Volvo, Daimler, Mercedes Benz, Peugeot, Citroen di negara Barat sehingga ke jenama keluaran negara di Asia seperti Toyota, Nissan, Hyundai, Honda, Mitsubishi, Mazda, Daihatsu dan Proton.

Jerman boleh berbangga dengan Volkswagen (VW), Audi, Mercedes Benz dan BMW. Itali pula mempunyai Fiat dan Alfa Romeo sementara Perancis mempunyai Renault dan Peugeot-Citroen. Kini industri kereta di Britain hanya membabitkan pengeluaran kereta mewah seperti Rolls-Royce dan kereta bagi golongan tertentu seperti Morgan dan TVR.

Tahun lalu, jumlah kenderaan motor yang dikeluarkan di seluruh dunia dianggarkan sebanyak 51.9 juta unit, berkurangan 4.3 peratus berbanding 1997. Amerika Syarikat adalah pengeluar terbesar iaitu 23.1 peratus daripada jumlah berkenaan, diikuti Jepun (19.4 peratus), Jerman (11 peratus), Perancis (5.5 peratus), Sepanyol (5.4 peratus), Kanada (4.9 peratus), Korea (3.8 peratus), United Kingdom (3.8 peratus), Itali (3.2 peratus), Brazil (3 peratus) dan negara lain (16.7 peratus).

Bagaimanapun, Jepun muncul sebagai pengeluar utama kereta penumpang tahun lalu iaitu 21.7 peratus daripada 37.1 juta unit pengeluaran dunia, diikuti Amerika Syarikat (15 peratus), Jerman (14.4 peratus), Perancis (6.9 peratus), United Kingdom (4.7 peratus), Korea (4.4 peratus), Kanada (4 peratus) dan Itali (3.7 peratus).

Tahun lalu juga General Motor dan Ford, kedua-duanya dari Amerika Syarikat terus unggul dengan jumlah jualan terbesar iaitu masing-masing 8.1 dan 6.8 juta unit, diikuti Toyota (Jepun) dengan 5.1 juta, VW dan DaimlerChrysler (Jerman), Fiat (Itali), Nissan (Jepun), PSA (Perancis), Honda (Jepun), Renault (Perancis), Mitsubishi (Jepun), Suzuki (Jepun), BMW (Jerman), Mazda (Jepun) dan Hyundai (Korea).

Siapa sangka Jepun kini antara pengeluar utama kereta di dunia. Industri automotif di Jepun bermula pada akhir era Meiji (sekitar 1910) dan kemajuan ketara mula kelihatan selepas Perang Dunia Kedua.

Hari ini, Toyota Motor Corporation dari Jepun yang sudah berusia 63 tahun, menjadi pengeluar kereta ketiga terbesar di dunia selepas General Motor dan Ford, dengan jualan sejagat kereta keluarannya iaitu Toyota, Lexus dan Daihatsu, berjumlah 5.19 juta unit tahun lalu. Ia kini mempunyai 55 kilang membuat kereta di 25 negara dan menjual kereta di lebih 160 negara.

Industri automobil Korea pula didokong tiga syarikat utama - Kia Motors, Hyundai Motor Company, Daewoo Motor, yang tidak menoleh ke belakang dari segi penyelidikan dan pembangunan, meskipun terjejas dengan permintaan kereta berikutan kegawatan ekonomi sejak pertengahan 1997. Di Malaysia, apabila Perdana Menteri ketika itu, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad melancarkan kereta nasional pertama - Proton Saga pada 9 Julai 1985, negara mempunyai harapan tinggi terhadap Perusahaan Otomobil Nasional Bhd (Proton).

Kini, selepas hampir dua dekad berlalu negara boleh mendabik dada dengan

mengatakan bahawa Malaysia sudah benar-benar menikmati manfaat daripada projek yang pada awalnya mendapat kritikan dan cemuhan itu.

Kejayaan Proton di Malaysia sebenarnya sudah melebihi daripada yang boleh dibayangkan oleh kebanyakan rakyat pada ketika ia mula dilancarkan sebagai anak syarikat perbadanan industri berat Malaysia - Hicom.

Kejayaan Proton disemarakkan lagi dengan kemampuannya meneroka pasaran antarabangsa dan kini, kereta nasional itu sudah dijual ke lebih 30 negara, kebanyakannya di kalangan negara membangun Selatan. Proton hari ini boleh dilihat di kebanyakan jalan raya di sebahagian besar negara membangun termasuk Amerika Utara, Asia Barat, Afrika Selatan, Asia Tenggara dan Amerika Selatan.

Dalam dunia automobil, Jerman mempunyai beberapa kelebihan. Meskipun Amerika Syarikat mempunyai bapa automobilnya sendiri iaitu Henry Ford, Jerman tetap mengagumi kepakaran dan teknologi tokoh automobil Jerman, Karl Benz dan Gottlieb Daimler, yang bergabung tenaga menghasilkan kereta pertama lebih satu alaf lalu yang hari ini dikenali sebagai Mercedes-Benz.

Sentuhan klasik Benz dan Daimler itu bermula pada 1886 apabila isteri Benz - Bertha Benz dan anak lelaki mereka mencipta sejarah dengan memandu kenderaan roda empat (tanpa kuda) yang mempunyai satu silinder sejauh 80 kilometer dari Mannheim ke Pforzheim, Jerman.

Sejak itu kedua-duanya tidak menoleh ke belakang dan terus mengembangkan perniagaan masing-masing pada 1890-an dengan memajukan kenderaan lebih praktikal, menggunakan nama Mercedes-Benz yang mengambil nama sempena Benz dan anak saudaranya, Mercedes.

Kenderaan paling terkenal dimajukan ialah Benz pada 1908 dan Mercedes (1914) yang digunakan dalam grand prix. Selaras perkembangan pengeluaran kedua-dua syarikat terbabit, akhirnya pada 1926, Benz dan Daimler mengambil keputusan untuk bergabung dengan menghasilkan kereta yang dikenali sebagai Mercedes-Benz seperti model SSK dan 540K yang terkenal di sekitar 1930-an yang banyak digunakan dalam perlumbaan kereta di Eropah.

Sejak itu, puluhan lagi model Mercedes-Benz dihasilkan hingga ke hari ini yang kemudian menjadi kereta mewah dan mempunyai kelas tersendiri di seluruh dunia.

Antara model Mercedes-Benz termasuk Mercedes Targa Florio (1922), Mercedes-Benz SSK (1929), straight super-charge Mercedes 540K, Mercedes-Benz 300SL (1958) dan pelbagai model 1990-an seperti A-Class, C-Class, C-Class Wagon, SLK230, E-Class, SL-Class, S-Class, G-Wagon, V-Class serta keluarga Mercedes paling terbaru - M-Class, kenderaan Utiliti Sport (SUV). Penerimaan dan kekaguman Amerika terhadap kepakaran industri automobil Jerman terbukti apabila setiap model yang diperkenalkan oleh Mercedes-Benz mendapat sambutan hangat di Amerika Syarikat.

Pengiktirafan terhadap teknologi dan kepakaran automobil Jerman ini sampai kemuncaknya apabila Tuscaloosa, Alabama (Amerika Syarikat) dipilih menjadi kilang pertama Mercedes-Benz di luar Jerman, iaitu bagi menghasilkan M-Class mulai awal 1997.

Meskipun kereta Mercedes pernah dihasilkan secara kontrak di Amerika Syarikat pada 1905-1907, pengeluaran M-Class di Alabama adalah kemudahan pengeluaran kenderaan penumpang pertama Mercedes-Benz di Amerika Syarikat.

Ford mengumumkan pelancaran 10 model utama keretanya sejak 1903 hingga akhir 1995 yang mencatat kejayaan besar sehingga membolehkannya mengeluarkan lebih 100 juta unit.

Kejayaan itu sekali gus mencatat nama Ford dalam sejarah pengeluaran kereta terbesar dalam industri automotif di dunia. Sejak kereta pertama iaitu model T dikeluarkan dan dijual pada 16 Jun 1903, kilang pemasangannya di seluruh dunia berjaya mengeluarkan purata lapan kereta atau trak setiap minit.

Kini, kadar itu semakin meningkat dengan penggunaan teknologi canggih,

sehingga membolehkan ia mencatat purata 20 kenderaan bagi setiap minit di 20 kilangnya di 18 negara.

Kenderaan Ford paling laris ialah model T dan lebih daripada 15 juta unit model itu dipasang di antara 1903 dan 1927. Model Ford siri-F berjaya dikeluarkan sebanyak 21.789 juta unit manakala Escort (17.592 juta), Model T (15.458 juta), Galaxie (12.885 juta) dan Fiesta (8.854 juta).

Semakin banyak pihak yang mencari jalan menguasai pasaran industri itu yang disifatkan sebagai satu daripada segmen perniagaan paling lumayan di dunia, sekurang-kurangnya sebelum kegawatan ekonomi tercetus.

Bermula dari situ, wujud satu fenomena baru di kalangan negara membangun, terutama di kalangan ekonomi Selatan, untuk mewujudkan projek kereta nasional sendiri.

Ini kerana kejayaan beberapa negara membangun dalam menjayakan projek berkenaan jelas membuktikan ia mampu menyokong usaha pembangunan ekonomi dan merealisasikan wawasan negara terbabit menjadi negara maju.

Di Barat, kejayaan industri automotif, terutama kereta menunjukkan kejayaan yang diraih membawa bersama kesan negatif yang sebenarnya mampu ditangani dengan persediaan awal.

Ini kerana di Barat, sumbangan besar industri kereta sebagai penghubung dalam tamadun manusia, semakin dikaburi keperluannya menggunakan sumber asli yang semakin berkurangan dan menyebabkan pencemaran alam.

Dalam menjamin perkembangan berterusan, syarikat Barat mengalih tumpuan ke pasaran baru seperti Malaysia, Thailand, Korea dan China yang semakin maju dan berita-cita menjadi Pusat Kereta Asia.