

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kerjasama Indonesia dan Jepang sudah lama terjalin sejak April 1958. Semenjak itu, hubungan Indonesia dan Jepang tetap terjaga dengan baik sampai saat ini. Hubungan Indonesia dan Jepang juga semakin diperkuat dengan disepakatinya kerjasama ekonomi komprehensif antara kedua negara melalui penandatanganan IJEPA (*Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement*) dan secara resmi berlaku sejak 1 Juli 2008. Melalui kesepakatan IJEPA ini, Indonesia dan Jepang menyepakati berbagai regulasi mengenai perdagangan bebas kedua negara dan memfasilitasi berbagai kegiatan yang mampu mendukung kegiatan ekonomi kedua negara.

Dalam kesepakatan IJEPA tersebut disampaikan bahwa Indonesia dan Jepang menyepakati untuk meningkatkan kapasitas industri manufaktur Indonesia melalui skema MIDEK. Skema kerjasama MIDEK merupakan kesepakatan yang mendukung peningkatan kapasitas 13 sektor industri manufaktur potensial di Indonesia dengan melibatkan berbagai pihak publik dan swasta yaitu Pemerintah Indonesia, Pemerintah Jepang, balai uji dan lembaga R&D (Litbang), institusi pendidikan, akademisi dan asosiasi profesi, dan industri. Salah satu sektor yang menjadi fokus dalam skema MIDEK-IJEPA adalah sektor otomotif. Sektor otomotif dikategorikan ke dalam industri *driver sectors* bersama dengan sektor elektornika, alat berat dan konstruksi, dan konservasi energi.

Upaya pengembangan industri otomotif secara berkelanjutan dalam skema MIDEK-IJEPA dilakukan selama periode 2008-2012 dengan menjalankan tiga proyek utama, yaitu proyek pengembangan sumber daya manusia (SWG: HRD), proyek kerjasama untuk mengadopsi Perjanjian UN/ECE 1958 (SWG: UNECE), dan proyek kerjasama untuk memperkuat fungsi R&D Indonesia (SWG: R&D). Kegiatan pengembangan industri otomotif tersebut bertujuan untuk meningkatkan kualitas produk industri otomotif Indonesia, adanya pengakuan dari internasional terhadap sektor otomotif Indonesia, dan memperkuat R&D (litbang) Indonesia. Untuk mewujudkan hal tersebut, dilakukan kegiatan berupa studi dasar, pelatihan, bantuan teknis, pengiriman ahli, dan seminar/*workshop*.

Hasil analisis dari implementasi kerja sama dalam skema MIDEK di sektor otomotif yang telah dilakukan selama 2008-2012 sebenarnya sudah berjalan sesuai dengan rencana awal kegiatan dilakukan pada tiap proyek. Namun hasil yang diperoleh dari kegiatan tersebut belum optimal. Pihak Jepang selama ini hanya menjalankan kewajiban normatifnya terkait kesepakatan tersebut namun belum terlihat kemandirian dan keberlanjutan pada industri otomotif di Indonesia sendiri dan peningkatan kapasitas bagi SDMnya. Dari proyek pengembangan SDM, hasil evaluasi yang diperoleh menunjukkan bahwa program pelatihan KAIZEN yang dilakukan memang sudah dipahami oleh para peserta atau karyawan, namun dalam penerapannya masih sulit dilakukan sesuai dengan yang diinginkan. Selain itu, *trainer* KAIZEN yang dihasilkan dari proyek kegiatan tersebut juga masih terbilang rendah jika dibandingkan dengan pelaksanaan kegiatan yang dilakukan selama lima tahun. Pada proyek pengadopsian UN/ECE juga masih dirasa kurang optimal. Ini terlihat dari lamanya proses pendekatan yang dilakukan untuk Indonesia bergabung dalam Perjanjian 1958 tersebut dan masih banyak aturan yang ditetapkan UN/ECE yang bersinggungan dengan aturan di Indonesia terkait keselamatan kendaraan. Selain itu, pada proyek untuk memperkuat R&D, hasil evaluasi menunjukkan bahwa kapabilitas dan fasilitas lembaga uji Indonesia masih jauh dari memadai. Anggaran yang kecil juga menjadi masalah untuk Indonesia meningkatkan pusat data risetnya tersebut. Namun keberhasilan dari proyek-proyek kegiatan MIDEK-IJEPA dapat terlihat dari pencapaian target produksi kendaraan roda empat Indonesia yang mencapai lebih dari satu juta unit. Hal tersebut merupakan pencapaian yang baik karena pada awal dimulainya MIDEK-IJEPA, kemampuan produksi otomotif Indonesia hanya sekitar 600 ribu unit kendaraan.

Pelaksanaan implementasi MIDEK-IJEPA juga dapat terlihat dari berbagai program *capacity building* yang dilakukan oleh PT.TMMIN. Program-program *capacity building* PT.TMMIN sendiri antara lain *TMMIN Learning Center (TLC)*, *Global Development Program (GDP) – Toyota Intra Company Transfree (ICT)*, *Quality Control Circle (QCC)*, *Toyota Production System (TPS) Jishuken*, dan *Toyota Indonesia Academy (TIA)*. Pada pelaksanaannya, PT.TMMIN sebagai perusahaan otomotif Jepang di Indonesia yang secara tidak langsung dilibatkan dalam skema MIDEK-IJEPA justru lebih banyak berkontribusi pada upaya *capacity building* pekerja Indonesia di sektor otomotif dengan program-program pengembangan SDM yang telah dijalankan. Mengingat

PT.TMMIN juga lebih siap terkait sumber pendanaan, teknologi, sistem manajemen, dan sarana pendukung lainnya. Melalui program TLC, QCC, dan TPS *Jishuken*, PT.TMMIN memberikan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan para pekerjanya dan melakukan transfer teknologi melalui pengiriman ahli kepada perusahaan pemasok yang menjadi mitra PT.TMMIN. PT.TMMIN menekankan program pelatihan KAIZEN untuk membantu perusahaan pemasok suku cadang lokal dalam melakukan manajemen produksi dan kontrol kualitas. Perusahaan pemasok suku cadang lokal juga dapat menggunakan fasilitas R&D yang tersedia untuk meningkatkan efisiensi dan inovasi sesuai dengan standar yang ditetapkan PT.TMMIN. Melalui program ICT, PT.TMMIN memberikan kesempatan bagi karyawannya yang memiliki kinerja baik untuk mengikuti pelatihan dan pendidikan di TMC Jepang dan TMT Thailand untuk meningkatkan kapasitas pekerja itu sendiri dan menerapkan ilmu yang didapatkan di perusahaan. Selain itu, melalui program TIA, PT.TMMIN memberikan harapan baru bagi siswa/i yang ingin melanjutkan pendidikan dan menerapkan ilmunya langsung di PT.TMMIN.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dari pembahasan yang telah dilakukan, penulis menyarankan kepada pihak pemerintah untuk lebih mempersiapkan secara matang dalam melakukan kerja sama dengan pihak lain. Dalam implementasi kesepakatan MIDEK-IJEPA terutama di sektor otomotif, sangat terlihat bahwa pemerintah kurang melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait yang dapat membantu untuk mencapai target kegiatan secara optimal. Hal ini dapat terlihat dari kurangnya perhatian pemerintah pada lembaga-lembaga uji Indonesia yang masih sekedar ada namun perkembangannya tidak diperhatikan kembali. Lembaga-lembaga uji Indonesia masih kurang memadai terutama dalam kapabilitas dan fasilitas yang dimiliki. Sebenarnya permasalahan ini dapat diatasi dengan melibatkan perusahaan-perusahaan otomotif Jepang di Indonesia yang sudah memiliki fasilitas R&D yang jauh lebih maju dan modern untuk juga membantu memperkuat R&D public. Program-program yang dijalankan setelah kesepakatan selesai juga tidak dilaksanakan sesuai rencana. Banyak kegiatan yang telah berjalan terpaksa tidak tidak berhenti karena kesepakatan ini tidak dilanjutkan kembali. Dalam hal ini, seharusnya baik Pemerintah Indonesia maupun para pengusaha yang terlibat dapat melanjutkan kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan sehingga dengan hal tersebut, akan

meningkatkan kualitas produk komponen otomotif Indonesia dan dapat bersaing dalam pasar global.

Selain itu, pada saat melakukan penelitian ini, Penulis menemui kesulitan untuk memperoleh data mengenai jumlah peserta yang mengikuti program *capacity building* yang dilaksanakan oleh PT.TMMIN. Untuk mendapatkan data tersebut, Penulis diharuskan mengikuti program magang yang diadakan oleh PT.TMMIN selama kurang lebih sebulan. Sehingga dalam penelitian ini Penulis belum dapat menampilkan data statistik mengenai jumlah peserta yang ikut program dan yang berhasil dihasilkan dari program yang diadakan PT.TMMIN tersebut. Untuk penelitian selanjutnya mengenai tema penelitian ini disarankan untuk mengajukan riset dan melakukan magang di PT.TMMIN sebelum penelitian dilakukan sehingga diperoleh hasil penelitian yang lebih komprehensif.

