

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Permasalahan

Industri otomotif untuk di zaman sekarang berkembang dengan sangat cepat, dimana perkembangan teknologi pada industri otomotif bertujuan untuk menghadapi globalisasi saat ini khususnya di Asia Tenggara. Di kawasan Asia Tenggara terdapat beberapa Negara sebagai perakit otomotif khususnya kendaraan roda empat dari perusahaan-perusahaan otomotif multinasional seperti Thailand, Indonesia, Malaysia, dan Vietnam. Industri otomotif merupakan sub sektor industri yang menarik untuk dikaji di Negara-negara tersebut. Karena Negara dalam hal ini dapat meningkatkan pendapatannya dalam sektor otomotif dan hal tersebut dianggap penting juga strategis karena memiliki kelebihan-kelebihan. Pertama, pengembangan industri otomotif akan meningkatkan integrasi nasional sekaligus kedaulatan nasional; kedua, industri otomotif mendorong pertumbuhan dan perkembangan untuk bergerak secara cepat ke arah teknologi tinggi dan modernisasi; Dan ketiga, industri pendukung otomotif sangatlah luas karena meliputi terhadap industri besar, menengah maupun industri skala kecil. Dari beberapa bagian Negara berkembang di Asia Tenggara, Negara maju melihat besarnya peluang yang dimiliki oleh Negara Indonesia. Banyak perusahaan otomotif multinasional mengembangkan industrinya di Indonesia. Salah satunya adalah Negara Jepang yang memiliki sektor industri otomotif yang cukup maju. (Mukhtyar 2012).

Dalam industri otomotif di Indonesia, dinamika *empirik historis* otomotif Indonesia sudah dimulai pada tahun 1927. Industri otomotif pertama kali yang masuk ke Indonesia yaitu General Motors dan Yokohama Jepang, sehingga mendirikan pabrik perakitannya di Jakarta daerah Tanjung Priok. Kemunculan mobil buatan Jepang di wilayah Indonesia memang bisa dibilang spektakuler. Pada waktu pertama kali hadir, bukan mobil dengan versi sedan, melainkan JEEP. Jeep buatan Jepang yaitu Toyota Land Cruiser yang pertama kali datang ke tanah Indonesia. Mobil ini diperkenalkan oleh mantan Presiden Soeharto yang saat itu

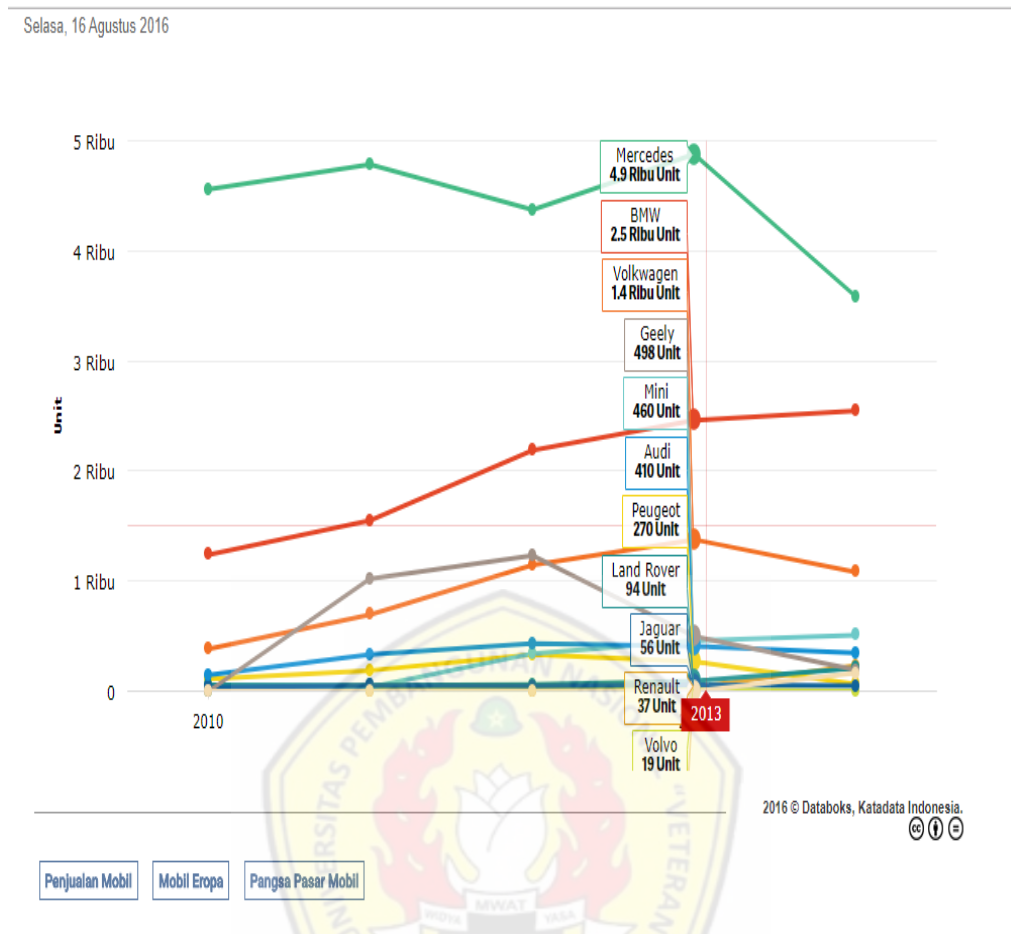
sebagai kendaraan dinas Panglima Kostrad pada tahun 1965. Kemudian disusul oleh mobil jip Nissan Patrol yang pada saat itu mobil ini dan jip Toyota Land Cruiser dipergunakan untuk kalangan militer, polisi, pertambangan, dan perkebunan pada saat kejatuhan Presiden Soekarno.

Pada awal kehadiran mobil Jeep buatan Jepang itu harus bersaing dengan Jeep GAZ buatan Rusia, Jip Land Rover buatan Inggris, dan Jip buatan Amerika Serikat seperti Willy's Ford yang dimana Internasional sudah mengenal mobil tersebut. Melihat dunia internasional menilai untuk jenis sedan buatan Jepang terlihat ringkih maupun berbody tipis, oleh sebab itu kehadiran industri otomotif Jepang tidak langsung diterima oleh konsumen Indonesia. Pada zaman itu juga konsumen Indonesia mengenal mobil dengan body yang kokoh maupun bermesin kencang yang dimiliki oleh industri otomotif Eropa dan Amerika Serikat, seperti : Italia (Fiat), Inggris (Austin, Morris, Land Rover), Jerman (Opel, VW, BMW, dan Mercedes Benz), dan Amerika Serikat (Cadillac, Chevrolet, Ford, Chrysler, Dodge). (nakamaya 14)

Seiring dengan perjalanan waktu, terbukti bahwa mobil-mobil buatan Jepang itu pun andal serta murah dan mudah perawatannya. Kini mobil buatan Jepang mendominasi pasar otomotif Indonesia. Taktik perdagangan yang di tunjukan Jepang di indonesia mendominasi semuanya mulai dari sepeda motor, sedan, minibus, multi-purpose vehicle (MPV), utility vehicle (UV), sport utility vehicle (SUV), JIP, BUS, maupun truck. Dominasi kendaraan bermotor Jepang di Indonesia ini ternyata tidak terjadi dalam waktu yang singkat, hampir 40 tahun proses ini dilalui dan semua merk mobil Jepang memulainya sejak tahun 1960-an.

Pada industri otomotif luar negeri yang masuk ke Indonesia bukan hanya negara Jepang saja. Kehadiran mobil Eropa dan Amerika Serikat masih banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Salah satu alasan dari beberapa orang indonesia masih memilih kendaraan yang berasal dari eropa maupun amerika adalah dari segi kenyamanan, keamanan, desain maupun brand tersebut. Hal ini di tunjukan melalui grafik sebagai berikut.

Gambar 1 grafik penjualan mobil eropa.



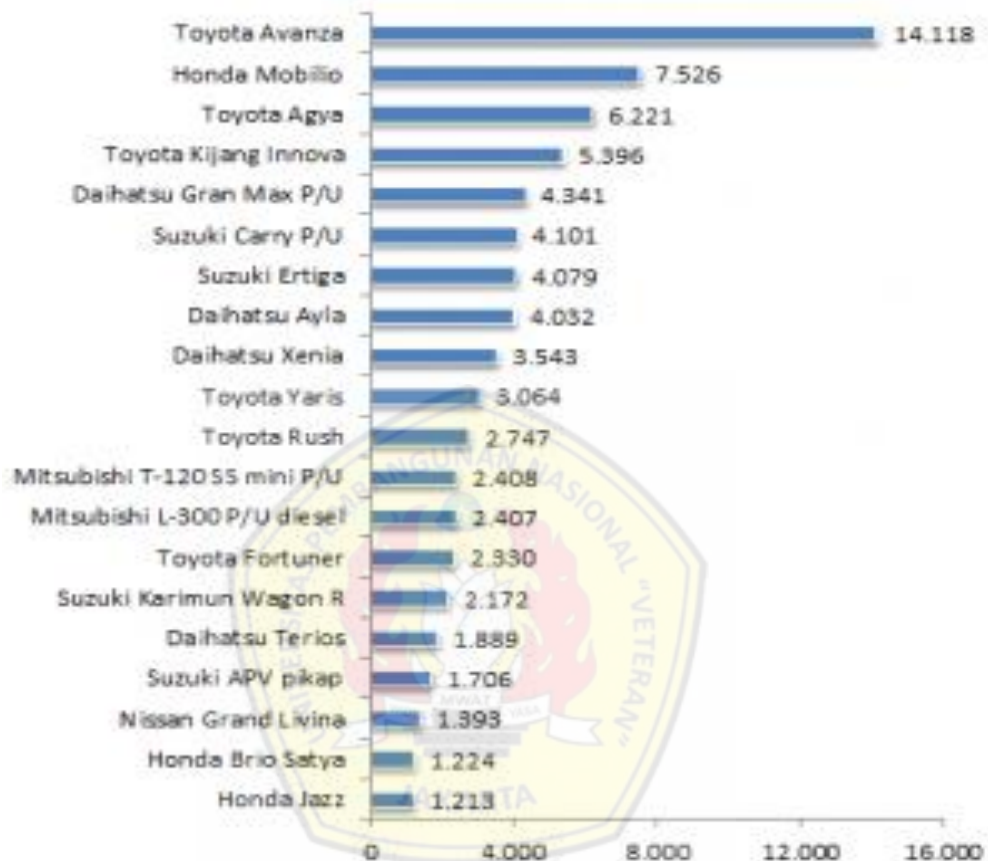
Sumber : liputan6.com

Hasil dari grafik di atas menunjukkan bahwa jelas dimana kemampuan, kualitas dan fasilitas yang diberikan produk mobil eropa yang sangat mendukung untuk para owner pembisnis di Indonesia. Ada perbandingan yang sangat jelas dimana orang-orang yang mempunyai mobil eropa untuk kalangan atas saja. mobil Eropa dengan mobil Jepang menurut pengguna mobil di Indonesia sangat jauh perbandingannya. Begitu pula dengan penjualan di Indonesia dimana mobil Jepang mengungguli pasar di Indonesia.

Namun berbeda Jika di bandingkan dengan penjualan mobil Jepang di Indonesia yang lebih tinggi penjualannya. Salah satu alasan mengapa orang Indonesia memilih mobil produk dari Jepang adalah dari segi harga. Untuk mobil Jepang memberikan harga murah, namun kekurangannya berbanding balik pada

fasilitas yg diberikan mobil Eropa. Tetapi penjualan mobil Jepang di Indonesia sangat tinggi peminatan pada pembelian mobil tersebut. Berikut grafik penjualan mobil Jepang di dalam Indonesia

gambar 2grafik penjualan mobil jepang.



Mobil Jepang sangat diminati masyarakat Indonesia. Ini di tunjukan pada gambar grafik 1.2 dimana mobil produk jepang dikuasai oleh Toyota avanza yang menduduki peringkat pertama dengan penjualan sekitar 14.000 unit ditahun 2013. Salah satu alasan mengapa masyarakat indonesia banyak memilih produk tersebut karena harga mobil tersbut murah tetapi fasilitas yang diberikan standar cocok untuk pemakaian di indonesia salah satunya kota jakarta. Yang perlu kita ketahui adalah banyak orang indonesia memakai mobil jepang di luar pulau jawa (pulau kalimantan) salah alasan para owner yaitu kebandelan pada mesin mobil tersebut. Selain kebandelan mesin mobil, meyakini kemudahan mendapatkan spepart pada

mobil jepang, dan sebagian banyak owner yang memahami rangkaian pada mesin mobil produk jepang.

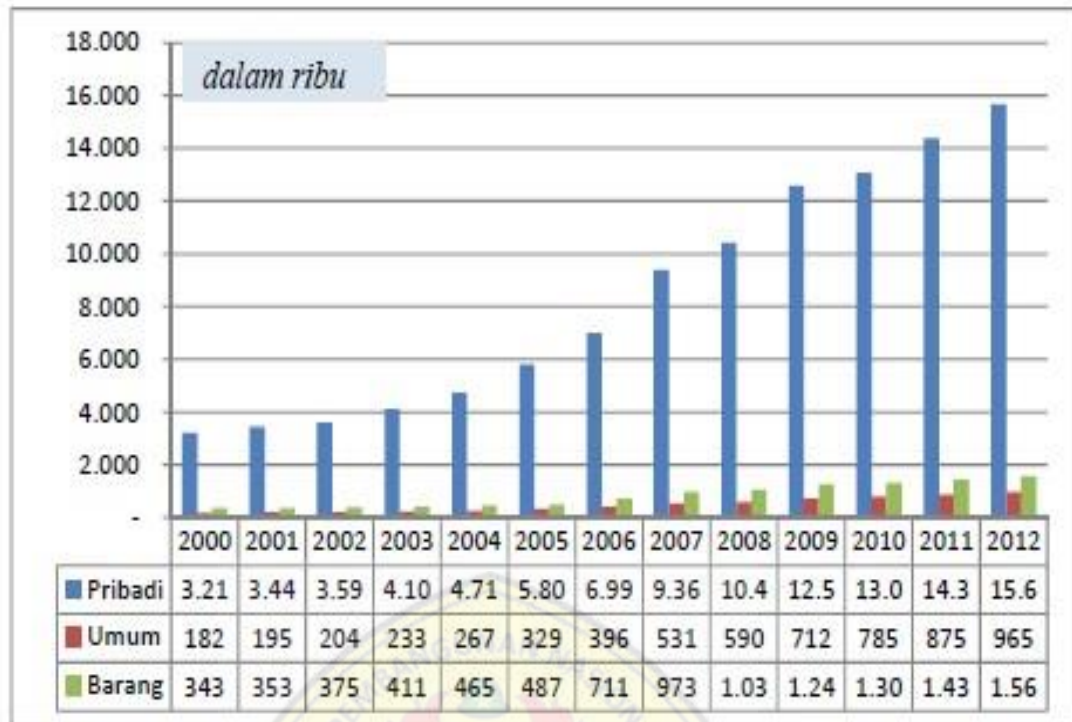
Kerjasama bilateral antara Jepang dan Indonesia diperkuat dengan kehadiran kerjasama baru-baru ini disepakati dari kedua Negara tersebut dan masih berjalan hingga saat ini. Kerjasama tersebut adalah *Indonesia Japan Economic Partnership* (IJEPA) yang ditandatangani oleh Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan perdana menteri Jepang Shizo Abe tahun 2007. Kesepakatan tersebut yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia berdasarkan peraturan nomor 36 tahun 2008 tentang pengesahan *agreement between the republic of the Indonesia and Japan for economic partnership-IJEPA*. Melalui framework agreement ini telah menyepakati dua macam skema penurunan tarif bea masuk dalam rangka IJEPA, antara lain: (1) skema tarif prefensi umum, skema ini telah menyepakati sekitar 35 persen pos tarif bea masuk Indonesia akan diturunkan menjadi 0 persen, sedangkan Jepang menurunkan sekitar 80 persen pos tarifnya. (2) skema tarif *user specific duty free scheme* (USDFS). USDFS adalah skema pemberian penetapan tarif bea masuk 0 persen atas impor bahan masuk dari jepang yang digunakan dalam kegiatan kendaraan angkut bermotor dan komponen-komponennya. Sebagai kompensasi dari kemitraan yang terbuka ini. Jepang memberikan bantuan dalam kerjasama ekonomi jangka panjang yang terangkum dalam skema *manufacturing industry development center-MIDEC*. (Badan Kebijakan Fiskal, Departemen Keuangan 2008)

Program dari skema MIDEC ini adalah bantuan teknis dari Jepang untuk capacity buiding yang meliputi otomotif, welding, elektronik, tekstil, makanan,, dan minuman, baja, *export and import promotion*, dan small & medium enterprises. MIDEC ini adalah salah satu kebijakan di dalam perjanjian dari IJEPA,yang menjelaskan tentang salah satu teknis FDI (forign direct invesment) Jepang yang masuk ke indonesia. MIDEC juga memiliki tujuan dan harapan untuk Indonesia agar membuka EPA. Tujuan dibukanya EPA di indonesia untuk pembangunan guna ekonomi dan industri yang ada di Indonesia dapat bersaing dengan negara ASEAN. (Widiana Puspitasari n.d.)

Akan tetapi MIDEAC yang juga merupakan implementasi dari pelaksanaan IJEPA bagi Indonesia belum berjalan dengan baik di tahun 2008. Dalam perjanjian yang ada pada pasal tersebut masih ada beberapa yang belum di terapkan dengan baik sehingga menyebabkan implementasi IJEPA di Indonesia sendiri belum maksimal dengan kata lain belum berjalan sepenuhnya setelah perjanjian tersebut di tanda tangani. Setiap tahunnya setelah adanya kesepakatan pemerintah Jepang sering mendiskusikan bahkan menekankan apa yang dapat di kaji untuk menimbang perjanjian. Dari berbagai pertemuan antara Jepang dan Indonesia ketika membahas poin-poin rencana kerjasama IJEPA, pemerintah tertarik pada kemitraan tersebut karena salah satu poin pembahasan IJEPA yaitu kerjasama dibidang industri otomotif. (Badan Kebijakan Fiskal, Departemen Keuangan 2008)

Pemerintah Indonesia membuat suatu kebijakan diperuntukan dalam kerjasama IJEPA, dalam pengembangan industri otomotif di Indonesia. Maka dari itu pemerintah membuat kebijakan di tahun 2013 yang tertera pada peraturan menteri perindustrian No.33/M-IND/PER/7/2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau, terciptalah mobil murah ramah lingkungan LCGC. program *Low Cost Green Car* (LCGC atau mobil dengan harga terjangkau dan ramah lingkungan merupakan program dari *Low Carbon Emission Program* (LCEP). Salah satu faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan tersebut adalah pada kebutuhan untuk sumber energi meningkat tajam sehingga krisis untuk bahan bakar terjadi kelangkaan di tahun 2012.

gambar 3 Jumlah Kendaraan Pengguna Bahan Bakar Bensin



Sumber 1 Kementerian ESDM, 2012

Penggunaan bahan bakar yang berasal dari fosil mengalami peningkatan yang cukup besar dalam beberapa tahun terakhir ini. Hal ini berdampak langsung kepada subsidi yang harus di tanggung pemerintah. Berdasarkan data APBN di tahun 2011, pemerintah harus mengeluarkan Rp 160 triliun untuk kebutuhan subsidi bahan bakar minyak (BBM) selama tahun 2011 sampai di tahun 2012 peningkatan penggunaan bahan bakar fosil tersebut. Sehingga suatu tantangan besar untuk pemerintah untuk mendukung peranan pemerintah terkait dukungan kendaan bermotor hybrid di Indonesia. Maka dari itu pemerintah membuat suatu kebijakan dimana melihat dari kerjasama yang sudah berjalan guna mendukung pengurangan emisi gas buang. (Kementrian ESDM 2012)

Selain dari pada menciptakan mobil ramah lingkungan, pemerintah Indonesia bermaksud untuk melanjutkan kebijakan yang dibuat pada tahun yang di buat oleh pemerintah Indonesia era Soeharto. *Low Cost Green Car LCGC* diperkenalkan pada acara Indonesia Internasional Motor Show (IIMS) tahun 2013. Kebijakan pemerintah itu sendiri selain dari membuat mobil ramah lingkungan,

pemerintah juga menghapus untuk bea masuk dan pajak barang mewah. Perjanjian yang disepakati antara Indonesia dan Jepang dalam pengadaan LCGC tercantum pada isi dari “perjanjian antara pemerintah Japan dan pemerintah Indonesia” yang dibuat pemerintah Jepang dalam bentuk IJEPA.

Melihat dari kutipan perjanjian antara Jepang dan Indonesia yang dituliskan pada perjanjian IJEPA. Dimana pasal 23 berisi, prinsip dasar : sesuai dengan pasal 13 dari kesepakatan, para pihak mengakui peran mendasar industri manufaktur dalam meningkatkan dinamika dan daya saing ekonomi nasional masing-masing, harus bekerja sama dalam mempromosikan pengembangan manufaktur industri kedua negara. Pasal 24, daerah dan bentuk kerjasama sesuai dengan pasal 135 dari persetujuan dasar :

- a. Bidang kerjasama dibawah bagian ini dapat mencakup : (i) penguatan daya saing industri manufaktur termasuk interalia, manajemen, teknologi, penelitian/ pengembangan, dan standart industri. (ii) pengembangan sumberdaya alam yang terkait dengan industri manufaktur; dan (iii) perbaikan infrakstruktur industri manufaktur.
- b. Bentuk kerjasama dibawah bagian ini dapat mencakup; (i) mempromosikan penelitian gabungan; (ii) mendorong hingga memfasilitasi kunjungan dan pertukaran para ahli, dan pertukaran pengetahuan dan teknologi; (iii) mempromosikan seminar kapasitas; (iv) mempromosikan penyelenggaraan seminar, dialog dan lokakarya; dan (v) bentuk lainnya disepakati bersama oleh para pihak.

Selanjutnya dijelaskan juga di pasal 30 dimana wilayah dan bentuk kerjasama bentuk kerjasama berdasarkan pasal 135 dari perjanjian dasar :

- a. Bidang kerjasama dibawah ini dapat mencakup : (i) pengembangan sumber daya manusia dengan pengetahuan dan keterampilan yang maju, dan; (ii) pelatihan teknis dan kejuruan
- b. Bagian ini mencakup : (i) bertukar pandangan dan informasi ; (ii) mendorong dan memfasilitasi kunjungan dan pertukaran tenaga ahli; (iii) menyediakan dan mempromosikan kesempatan untuk magang

dan pelatihan ; (iv) mendorong dan memfasilitasi kerjasama antara entitas kedua negara; dan (v) bentuk lain yang harus disepakati bersama oleh para pihak. (ministry of foreign affairs of Japan 2007)

Dari implementasi dari perjanjian IJEPA dimana setelah adanya pengembangan dan penelitian dari para ahli kedua negara, maka dari itu pemerintah membuat kebijakan LCGC yang tertuang pada peraturan pemerintah tercantum pada peraturan menteri perindustrian no.33/M-IND/PER/7/2013. Kebijakan tersebut diperuntukan ataupun ditunjukkan bagi aktor PMA (penanaman modal asing) Jepang di Indonesia, yang duliskan dengan tema “pengembangan produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat Yang Hemat Energi Dan Harga Terjangkau”. Tertulis juga didalamnya tujuan dari kebijakan *Low Cost Green Car* (LCGC) yang dimana pasal 1 menjelaskan :

1. Pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau yang selanjutnya disingkat PPKB adalah program pengembangan produksi kendaraan bermotor dengan pemberian fasilitas berupa keringanan Pajak Pertambahan Nilai Atas barang mewah (PPnBM).
2. Kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor roda empat yang digerakan oleh perangkat teknik (motor penggerak) yang ada pada kendaraan bermotor yang bersangkutan.
3. Kendaraan roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau yang selanjutnya disingkat KBH2 adalah kendaraan bermotor angkutan orang kerang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi (selain sedan atau station wagon) dengan sistem 1 gardan penggerak (4x2) dengan memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh menteri.
4. Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai tidak lengkap yang selanjutnya disingkat IKD adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Pasal dan pasal ke dua menjelaskan dimana ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan bermotor sebagai berikut: 1) motor bahan bakar cetus api dengan

kapasitas isi silinder 980cc sampai dengan 1200cc dengan konsumsi bahan bakar minyak paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara. 2) motor bahan bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500cc dan konsumsi bahan bakar minyak paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara.

Bagi Indonesia dan Jepang, implementasi IJEPA kedepannya agar menerapkan beberapa strategi yang dianggap penting, antara lain:

1. Sebagai sektor penggerak

Kedua Negara menyepakati bahwa sektor otomotif, elektrikal dan elektronik, dan alat berat merupakan sektor penggerak utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi masing masing Negara.

2. Program kesejahteraan

Ditunjukkan pada peningkatan daya beli masyarakat Indonesia melalui pembukaan akses pasar Jepang yang lebih luas bagi produk unggulan Indonesia, peningkatan ekspor ke manca Negara, peningkatan kapasitas daya saing industri manufaktur, dan harapan Indonesia untuk menjadi *production base*, menghasilkan produk manufaktur yang memiliki nilai tambah sehingga bisa di ekspor dengan harga kompetitif. Selain itu demi kesejahteraan yang diharapkan Jepang dari Indonesia yaitu pada ekspor bahan mentah ke Jepang untuk di permudah.

3. Menjadi pusat pengembangan industri manufaktur.

Diharapkan industri manufaktur sebagai motor pembangunan kapasitas industri guna peningkatan daya saing. Selain dari peningkatan daya saing, SDM di Indonesia diajarkan bagaimana cara mengelola sumber daya alam yang sebagai mana bisa dipergunakan sebagai keperluan untuk industri otomotif.

Dari ketiga strategi tersebut, pemerintah diharapkan membuat kebijakan dan lebih pandai dalam mengambil keputusan yang tidak hanya menguntungkan pihak Jepang saja. Tetapi juga bermanfaat dari keuntungan juga dapat dirasakan bagi Indonesia. (achdiyat atmawinata, drajat irianto, dkk 2011).

Salah satu bukti dengan perkembangan dari perjanjian tersebut yaitu ekspor mobil LCGC yang dibuat di Indonesia (produksi dalam negeri) berkembang sangat pesat. Pesanan suku cadang maupun mobil jenis *Low Cost Green Car* (LCGC) dari berbagai Negara di Asia Tenggara di tahun 2014 sampai di tahun 2015 meningkat. maka dari itu pemerintah Indonesia menguatkan kerjasama dengan Jepang dalam membantu investasi untuk kemajuan industri otomotif di Indonesia.

I.2 Rumusan Masalah

Melihat dari latar belakang diatas sejarah dan perkembangan pada industri otomotif dari Indonesia sangat signifikan maju karena adanya kerjasama dari Negara Jepang. Tanpa adanya bantuan investasi maupun kerjasama lainnya tidak akan pernah maju untuk perkembangan otomotif yang masuk ke Negara Indonesia itu sendiri. terlebih lagi pada kebijakan *Low Cost Green Car* (LCGC) yang dibuat pemerintah Indonesia merupakan suatu usaha pemerintah dalam membuat memajukan industri otomotif itu sendiri, maka dari itu peneliti dapat menentukan sebuah rumusan masalah:

“Bagaimana bentuk kerjasama Indonesia-Jepang dalam skema IJEPA di bidang Industri Otomotif Studi Kasus : LCGC (Low Cost Green Car). Periode 2013-2017 ?”

I.3 Tujuan Penulisan

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka dapat disimpulkan bahwa tujuan penelitian ini adalah :

- Menjelaskan dinamika kerjasama Indonesia-Jepang pada sektor Industri Otomotif
- Menganalisis kerjasama Indonesia-Jepang pada dalam pengembangan *Low Cost Green Car* (LCGC)

I.4 Manfaat Penulisan

Manfaat - manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

- a. Secara akademis,
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan studi hubungan internasional mengenai dinamika kerjasama Indonesia dengan Jepang di industri Otomotif.
- b. Secara praktis,
Penelitian ini dapat memberikan pemahaman mengenai industri otomotif yang ada di Indonesia, serta mengetahui bentuk kerjasama Indonesia-Jepang dalam pengembangan industri otomotif.

I.5 Sistematika Penulisan

Untuk memahami alur pemikiran penelitian ini, maka tulisan ini dibagi dalam bagian – bagian yang terdiri dari bab dan sub – bab. Sistematika penulisan tersebut membagi hasil penelitian kedalam V bab, yaitu :

Bab I Menjelaskan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, alur pemikiran, definisi operasional, asumsi, metode penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II Bab II akan menjelaskan mengenai tinjauan pustaka, membandingkan penelitian ini dengan penelitian – penelitian serupa yang telah dilakukan sebelumnya, serta menjelaskan alur penulisan dari metode ataupun konsep yang penulis gunakan sebagai landasan dari penelitian ini.

Bab III Pada bab ini akan dijelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yang mana berupa pendekatan penelitian, jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, serta juga teknik keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini.

- Bab IV** Bab IV akan menjelaskan kerjasama antara Republik Indonesia dengan pihak pemerintah Jepang dalam industri otomotif yang menjelaskan dinamika dari IJEPA ke investor asing, dan industri otomotif yang mengembangkan *Low Cost Green Car* (LCGC)
- Bab V** Bab V akan menjelaskan bentuk kerjasama yang di dapat dan di capai sesudah adanya LCGC, dan prospek kedepan terhadap mobil LCGC.
- Bab VI** Bab VI ini akan berisikan mengenai kesimpulan dari penelitian beserta saran dari penulis.

