

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Dalam era globalisasi yang semakin pesat, kerja sama internasional menjadi kunci untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Salah satu contoh nyata dari kerja sama ini adalah *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS) dan *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC) yang diterapkan dalam kerangka *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA). Skema-skema ini tidak hanya memberikan keuntungan bagi kedua negara, tetapi juga mencerminkan implementasi dari teori kerja sama internasional yang relevan. Seperti dalam IJEPA sendiri melalui pendekatan dari teori keunggulan absolut Adam Smith kerja sama ini mendorong agar terciptanya keunggulan absolut dari Indonesia. Dimana Indonesia sendiri memiliki peluang seperti letak geografis yang strategis di kawasan Asia Tenggara dan potensi pasar ekspor yang besar di kawasan Asia Tenggara. Maka dari itu, Jepang melihat Indonesia sebagai *host country* untuk basis produksi otomotif Jepang di kawasan Asia Tenggara dan menciptakan suatu komoditas yang efisien untuk di produksi di Indonesia. Karena di Jepang sendiri terkendala oleh beberapa faktor seperti letak dari geografis dan kebijakan-kebijakan pemerintahnya.

USDFS merupakan sebuah inisiatif dari negara Jepang yang dirancang untuk mengurangi beban tarif bea masuk bagi industri otomotif Indonesia dengan memberikan tarif 0% untuk bahan baku *sensitive* atau yang belum dapat di produksi oleh pabrikan komponen otomotif dalam negeri. Melalui pendekatan Economic Partnership Agreement, skema ini mendorong integrasi dari perdagangan antara Indonesia dan Jepang dengan menghilangkan hambatan dalam perdagangan. USDFS sendiri menciptakan *win-win condition* bagi kedua negara dimana Jepang memperoleh akses pasar yang lebih luas dan Indonesia memperoleh teknologi serta investasi yang diperlukan untuk memperkuat industri otomotifnya. Secara implementasinya sendiri, dengan adanya skema ini membuat produsen otomotif Jepang menanamkan modal investasinya karena adanya fasilitasi yang diberikan oleh pemerintah Indonesia sendiri. Hal tersebut diikuti dengan diciptakannya kebijakan *Low-Cost Green Car* pada tahun 2013 sebagai respon dari pemerintah

terhadap pembuatan mobil dengan rendah emisi dan harga jual yang relatif murah. Pada kebijakan ini mendorong pabrikan otomotif Jepang untuk menanamkan modal asingnya untuk memperluas kapasitas produksi pabriknya dan menciptakan pasar yang baru di kalangan masyarakat menengah.

Dalam MIDEK sendiri merupakan sebuah kompensasi yang diberikan oleh pihak Jepang sebagai respon dari diberikannya skema USDFS yang berupa pemotongan tarif bea masuk. Mengacu kepada teori *Economic Partnership Agreement*, program ini meningkatkan pengembangan kapasitas industri dan juga kapabilitas industri Indonesia terutama industri otomotif. Hal tersebut dilaksanakan dengan *basic study, technical assistance (TA)/Dispatching experts* dan juga *training*. MIDEK memberikan keuntungan bagi Indonesia dengan adanya transfer teknologi dan pelatihan serta pembukaan akses pasar ke Jepang. Dan di lain sisi, Jepang memperoleh pembukaan akses pasar yang lebih di negara Indonesia serta memperoleh tenaga kerja terampil tanpa harus mengimpornya dari negara Jepang. Namun dalam implementasinya sendiri, MIDEK dinilai memiliki kelemahan dari konsep serta dengan proyek-proyek target awalnya yang direalisasikan tidak sesuai dengan target tersebut. Dan proyek yang berhasil mencapai target awal pelaksanaan salah satunya adalah industri otomotif.

Rumusan masalah pada skripsi ini terjawab dengan beberapa hasil temuan yang mengarah terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi dinamika investasi Jepang ke Indonesia pada industri otomotif Indonesia. Dinamika dari investasi asing Jepang ke industri otomotif Indonesia dipengaruhi oleh banyak hal. Seperti dengan adanya kerja sama IJEPA yang menawarkan banyak fasilitas menguntungkan bagi industri otomotif seperti USDFS dan MIDEK. Dikeluarkannya kebijakan LCGC dan LCEV yang menciptakan sebuah pasar baru dan ditunjukkan untuk segmentasi penduduk kelas menengah. Adapun pemberian insentif pajak yang diberikan untuk wajib pajak terdahulu dan industri terdahulu oleh pemerintah di tahun 2017 dengan berbentuk *tax holiday* dan *tax allowance*. Dan pada 2019, didukung oleh PP No.73 Tahun 2019 yang berperan untuk mendorong para pabrikan otomotif dalam negeri dalam memproduksi kendaraan bermotornya dengan pengurangan hambatan. Faktor lain seperti peningkatan kapasitas produksi yang dilakukan dengan pendirian pabrik oleh beberapa pabrikan

Christopher David Evans, 2025

KERJASAMA EKONOMI INDONESIA DAN JEPANG MELALUI INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT DALAM MENDORONG ARUS INVESTASI INDUSTRI OTOMOTIF PERIODE TAHUN 2016-2020

110

otomotif Jepang juga mempengaruhi dinamika dari FDI Jepang. Adapun faktor seperti menurunnya persentase dari bursa saham yang menaungi industri otomotif dan juga komponennya.

Faktor lainnya seperti naik dan turunnya penjualan dari kendaraan mobil dari pabrikan otomotif Jepang pun mempengaruhi realisasi investasi dari Jepang ke Indonesia. Adapun faktor seperti transisi dari fokus pengembangan mobil dari yang semula menggunakan BBM menjadi mobil dengan berbahan bakar listrik. Pada hal ini, Indonesia sendiri mengubah lanskapnya dan mengeluarkan kebijakan terkait hal tersebut serta menunjukkan minatnya untuk menjalin kerja sama dengan negara lain seperti China. Meskipun secara tren realisasi investasi cenderung negatif, hubungan yang terjalin antara Jepang dan Indonesia tetap berjalan. Hal tersebut ditandai dengan pada tahun 2019 Indonesia menyepakati untuk kembali menandatangani IJEPA dengan program barunya yaitu *New MIDEC*. Dan pada tahun 2023 perundingan *general review* selesai dan menghasilkan banyak dari sektor yang difokuskan kembali. Seperti dengan sektor otomotif yang dijadikan fokus utamanya dengan di implementasikan oleh dua proyek yaitu *SME Development* dan *Mold & Dies*.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan mengenai kerja sama ekonomi Indonesia dan Jepang dalam IJEPA untuk meningkatkan investasi di sektor otomotif periode 2016-2020, Jepang sendiri memainkan peranan penting dalam membantu Indonesia membangun industri otomotifnya. Namun, masih adanya beberapa hal yang dapat ditingkatkan yang akan penulis sampaikan melalui saran teoritis dan saran praktis.

6.2.1 Saran Teoritis

Dalam upaya kedua negara untuk menjalin kerja sama ekonomi pada sektor industri otomotif dengan kerangka IJEPA, pendekatan secara teoritis dapat membantu penulis untuk dapat memahami struktur, program dan implementasi dari kerja sama tersebut. Teori pertama yang penulis gunakan adalah “Kerjasama Ekonomi” dapat dijadikan sebagai acuan terkait dengan pengelompokkan dan

finalisasi temuan penulis secara komprehensif. Kerjasama ekonomi dengan segala bentuk dan tujuannya membantu penulis untuk menyampaikan latar belakang dari penelitian serta tujuan dari kedua negara dalam praktik kerjasama tersebut. Dengan demikian, penulis pun mampu untuk menyampaikan temuan terkait dengan kerja sama IJEPA pada industri otomotif dalam mendorong arus investasi secara lebih terstruktur dan sistematis. Pemahaman terkait dengan kerjasama ekonomi memiliki relevansi yang tinggi ketika penulis ingin menyampaikan upaya yang dilakukan masing-masing pihak dalam mempertahankan hubungan diplomatik pada sektor ekonomi.

Selanjutnya, dengan teori kedua yaitu *Economic Partnership Agreement* (EPA) membantu penulis untuk memahami perjanjian yang dapat memperkuat sektor perekonomian negara-negara yang terlibat. Tak hanya itu, dengan teori ini membantu penulis mengetahui mengenai teknis dari suatu kerja sama, dalam hal ini mengacu kepada IJEPA yang merupakan kerja sama dengan program USDFS dan MIDEK yang memiliki pengaruh terhadap arus investasi di industri otomotif. Melalui pemahaman dari konsep EPA ini, penulis dapat mengelompokkan output dari EPA ketika dalam kerangka kerjasama IJEPA. Dimana hal tersebut meliputi program USDFS sebagai praktik dari pengurangan hambatan tarif, MIDEK sebagai peningkatan daya saing dan dari program pemerintah LCGC sebagai praktik dari pengembangan kapasitas ekonomi. Dengan adanya program dari IJEPA dan pemerintah Indonesia, dinamika dari FDI pada industri otomotif dipengaruhi oleh banyak hal. Pemahaman EPA sendiri, membantu penulis untuk memetakan secara konsep kerjasama kedua negara. Melalui berbagai pendekatan yang penulis gunakan dalam penelitian ini, diharapkan dapat menaikkan antusiasme penulis lainnya untuk mengembangkan pendekatan ini untuk berbagai topik lainnya sehingga dapat menjadi sebuah perkembangan bagi studi kerjasama ekonomi, khususnya terkait IJEPA pada industri otomotif.

6.2.2 Saran Praktis

Saran praktis dari penulis ditunjukkan untuk Indonesia dan Jepang dalam pemanfaatan program New MIDEK yang baru terlaksana pada tahun 2021. Dengan program tersebut sebetulnya merupakan kompensasi yang diberikan Jepang

Christopher David Evans, 2025

KERJASAMA EKONOMI INDONESIA DAN JEPANG MELALUI INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT DALAM MENDORONG ARUS INVESTASI INDUSTRI OTOMOTIF PERIODE TAHUN 2016-2020

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Hubungan Internasional
[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

terhadap Indonesia. dengan New MIDEK di tahun 2019 dan perundingan substantif Protokol Perubahan IJEPa yang selesai di tahun 2023. Penulis berharap dapat meningkatkan performa dari industri otomotif dalam negeri. Dengan adanya pelatihan dan terciptanya tenaga kerja terampil dengan transfer teknologi, kedua negara tidak ada yang dirugikan. Dan, di lain sisi dapat membantu Indonesia dengan kemandirian industri serta secara investasi asing tersebut dapat lebih stabil.

Adapun saran lainnya yang ditunjukkan terhadap Pemerintah Indonesia mengenai pemberian kesempatan bagi industri lokal otomotif dan industri-industri lainnya baik yang berskala kecil maupun besar. Dalam hal ini ketika IJEPa berjalan, hal ini dinilai kurang efisien karena banyak produk dari Indonesia yang masih tergolong lemah ketika memasuki standarisasi yang diterapkan Jepang. Dengan selesainya *General Review* di tahun 2023, Jepang sendiri memperluas akses pasar mereka terhadap Indonesia dengan pemberian 112 pos tarif sendiri. Maka dari itu hal ini dapat di maksimalkan secara praktisnya bagi industri Indonesia seperti otomotif dan industri-industri lainnya.

Adapun saran lain yang ditunjukkan untuk pemerintah Indonesia, yang memberikan insentif-insentif terhadap produsen otomotif Jepang. Dimana hal tersebut diberikan terhadap perusahaan Jepang yang mampu untuk meningkatkan tingkat TKDN-nya dalam perakitan mobil di Indonesia sendiri. Hal ini penulis nilai sangatlah bagus dan efisien, dimana dengan adanya hal ini produsen otomotif dari Jepang melakukan penanaman investasi yang diperuntukkan untuk pengembangan dari kendaraan bermotor yang memiliki muatan lokal tinggi. Dan dilain sisi, hal ini berpengaruh terhadap Indonesia dengan memajukan produsen komponen otomotif yang terlibat dan di lain sisi dapat menciptakan kemandirian industri otomotif secara perlahan.

Kemudian, mengingat hasil dari penelitian yang dilakukan masih banyak kekurangannya, maka penulis berharap untuk penelitian selanjutnya, khususnya yang dilakukan oleh mahasiswa untuk dapat meneliti, mengkaji dan mengalisa setiap kegiatan yang tercantum dalam kerja sama IJEPa terutama yang membantu mengembangkan industri otomotif dalam negeri dengan investasi asing ataupun dengan program-programnya seperti *New MIDEK* nanti dan dalam skema USDFS.

Penulis juga berharap penelitian selanjutnya dapat membahas peranan pemerintah Jepang sendiri dalam mengupayakan investasi asing ke Indonesia terutama pada sektor otomotif sendiri. Melalui dengan beberapa pendekatan dalam penulisan ini, penulis harapkan akan ada lebih banyak penulis lainnya yang mengembangkan dari pendekatan ini untuk berbagai topik lainnya sehingga dapat menjadi sebuah perkembangan bagi studi kerja sama ekonomi, khususnya yang terkait dengan IJEPA dan investasi Jepang terhadap industri otomotif di periode-periode selanjutnya.