

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

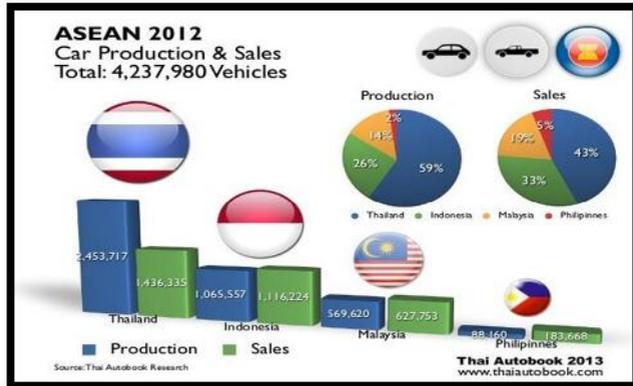
Indonesia merupakan salah satu negara berkembang di Asia Tenggara dengan populasi penduduk yang paling padat. Dengan jumlah penduduk sekitar 260 juta jiwa serta wilayahnya yang terdiri dari kepulauan menjadikan Indonesia sebagai negara dengan penduduk terbanyak di Asia Tenggara dan paling luas wilayahnya. Berbagai macam industri terus tumbuh dan berkembang seiring dengan tuntutan perkembangan perekonomian dan kemajuan teknologi. Serta dengan semakin derasnya arus investasi asing dan datangnya perusahaan multinasional di Indonesia, perkembangan sektor perindustrian semakin luas. Salah satu industri yang saat ini semakin pesat perkembangannya di Indonesia adalah industri otomotif.

Industri otomotif di Indonesia dari tahun ketahun sebenarnya memperlihatkan akan perkembangan yang sangat pesat. Hal ini merupakan akibat dari naiknya kelas menengah di Indonesia yang membuat permintaan terhadap barang, termasuk sektor otomotif terus naik. Permintaan kendaraan terutama kendaraan roda empat tumbuh sangatlah pesat. Dapat dilihat dari pertumbuhan pada tahun 2010 yang hanya 764 ribu unit kemudian naik menjadi 1,208 juta unit pada 2014. Bila dirata-rata kenaikannya mencapai 20 persen per tahun(Prayogi, 2015).

Dengan perkembangan yang sangat pesat tersebut Indonesia menjadi pasar terbesar otomotif di kawasan ASEAN dan sekaligus berpeluang menjadi pemain utama yang kini masih dipegang oleh Thailand apabila tren positif ini terus berkembang. Bisa dikatakan bahwa Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua di Asia Tenggara. Karena pertumbuhannya yang sangat pesat di beberapa tahun terakhir, Indonesia sebenarnya bisa menjadi negara industri manufaktur mobil terbesar di Asia Tenggara, selain pasar otomotif yang besar pula. Sayangnya Indonesia belum

mampu memproduksi mobil sendiri dan hanya dijadikan sebagai negara perakitan. Padahal potensi yang Indonesia miliki sangatlah besar untuk mandiri dalam industri otomotif khususnya kendaraan roda empat.

Gambar 1.1: Produksi kendaraan tahun 2012 di ASEAN



Sumber: <https://www.slideshare.net/ulikaiser/asean-car-sales-2012>

Hal ini disebabkan adanya perusahaan multinasional otomotif yang ada di Indonesia terus bertambah. Sedangkan persaingan antara industri komponen lokal pendukung industri otomotif dengan perusahaan multinasional otomotif belum berada pada posisi yang diinginkan oleh pemerintah Indonesia dan industri pendukung dalam negeri. Perusahaan multinasional seperti Toyota, Daihatsu, Suzuki dan yang lainnya terutama asal Jepang terus menguasai pasar otomotif Indonesia dan mendapatkan kepercayaan dari konsumen di Indonesia. Padahal terdapat kebijakan mengenai tingkat kandungan dalam negeri yang harus dipenuhi dalam produk kendaraan tersebut. Sayangnya tingkat kandungan dalam negeri yang harus diterapkan tampaknya belum begitu berjalan. Sehingga mengakibatkan industri otomotif lokal dan rencana mengenai mobil nasional semakin terkubur. Mobil nasional yang setiap bergantinya kepemimpinan digembargemborkan pemerintah tidak memperlihatkan akan terealisasinya hal tersebut.

Hal ini dikarenakan pula pada tingkat industri lokal yang belum mencukupi kebutuhannya. Misalnya saja industri baja domestik yang ternyata belum mampu mencapai tingkat produksi yang diinginkan. Walaupun semakin tingginya penggunaan baja domestik dalam industri otomotif, tetapi di sisi lain baja impor juga terus masuk dalam pasar Indonesia sebagai komponen utama dalam pembuatan kendaraan. Sehingga persaingan antara produk baja lokal dengan impor sebenarnya belum pada tingkat yang diharapkan oleh pemerintah.

Tetapi ada salah satu komponen selain baja domestik yang perkembangannya cukup baik, yaitu terlihat pada produksi ban dalam negeri. Produksi ban mempunyai nilai tersendiri karena Indonesia memiliki perusahaan ban yang terbesar di Asean yaitu PT. Gajah Tunggal, Tbk. Produksi ban dari perusahaan ini sudah mempunyai pasar yang cukup luas dengan kualitas ekspor. Sejak tahun 1973 ban IRC salah satu produk dari Gajah Tunggal ini telah menyuplai kebutuhan ban untuk pabrikan sepeda motor di Indonesia. Dan kini IRC menguasai 52% pasar ban sepeda motor di Indonesia. Pabrikan seperti Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, TVS, Minerva dan Viar menggunakan ban IRC. Sayangnya baru produk ban inilah yang mempunyai pasar yang paling baik. Komponen industri otomotif lainnya belum mampu menyaingi produk impor dari perusahaan multinasional dunia.

Padahal terdapat hubungan antara penjualan mobil, komponen pendukung dan pertumbuhan ekonomi. Dapat kita lihat dalam kasus Indonesia sendiri yaitu antara tahun 2007 sampai 2012, ekonomi Indonesia bertumbuh paling sedikit 6,0% per tahun, dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika pertumbuhan PDB ditarik turun oleh krisis finansial global. Pada periode yang sama, penjualan mobil Indonesia naik dengan cepat, namun juga dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika terjadi penurunan tajam penjualan mobil. Hanya saja naiknya pertumbuhan ekonomi ini tidak membuat Indonesia berada pada tingkat produsen pembuatan mobil. Karena masih mengalami beberapa hambatan.

Dengan melihat pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi dalam industri otomotif, Indonesia seharusnya sudah mampu untuk membuat mobil nasionalnya sendiri dan tidak terus bergantung pada perusahaan otomotif asing baik dari segi komponen dan tenaga kerja ahli. Pemerintah Indonesia tidak bisa terus menjadikan Indonesia hanya sebagai pasar dari perusahaan otomotif tersebut. Komponen-komponen lokal yang saat ini terus berkembang walaupun belum mencukupi permintaan sebenarnya dapat dijadikan acuan bagi pemerintah Indonesia untuk mengurangi impor komponen-komponen dalam industri otomotif.

Keuntungan ekonomi yang bisa Indonesia dapatkan menjadi salah satu tujuan pemerintah Indonesia berupaya penuh untuk mengundang investor ke dalam negeri. Investasi yang meningkat tentu berpengaruh pada bidang lainnya. Misal pada PDB, ketika pertumbuhan PDB (per kapita) mendongkrak daya beli masyarakat sementara kepercayaan diri konsumen kuat, masyarakat ingin membeli mobil disinilah akan terjadi peningkatan daya beli masyarakat. Namun, pada masa-masa ketidak jelasan perekonomian (ekspansi ekonomi yang melambat dan optimisime yang menurun atau pesimisme mengenai situasi keuangan pribadi di masa mendatang) masyarakat cenderung menunda pembelian barang-barang yang relatif mahal seperti mobil.

Perusahaan otomotif asal Jepang khususnya produsen kendaraan roda empat di Indonesia sudah sejak lama banyak mendirikan pabrik perakitan di Indonesia. Diantaranya yaitu Toyota, Daihatsu, Honda, Isuzu, Suzuki, Mitsubishi dan yang lainnya. Selain banyak mendirikan pabrik di Indonesia, alasan lainnya adalah jumlah penduduk Indonesia yang sangat besar menjadikan Indonesia menjadi pasar otomotif yang sangat menjanjikan bagi pabrikan asal Jepang tersebut. Perusahaan asal Jepang tersebut tidak hanya melakukan perakitan saja, tetapi mengimpor komponen dan suku cadang dari negara asal mereka.

Banyaknya pabrikan otomotif asal Jepang di Indonesia juga karena adanya peran dari pemerintah. Sudah cukup lama

Indonesia mempunyai kerja sama bilateral yang baik dengan Jepang di bidang ekonomi khususnya pada bidang industri otomotif. Seperti yang telah diketahui, banyak perusahaan-perusahaan dari Jepang yang menjalin kerja sama dengan perusahaan dalam negeri. Industri otomotif Indonesia adalah salah satu industri yang mana perusahaan-perusahaannya menjalin kerja sama dengan industri di Jepang. Hampir seluruh komponen bahan baku industri otomotif Indonesia diproduksi oleh negeri samurai tersebut. Salah satu kota di Jepang yaitu Sendai adalah kota yang memiliki produsen-produken komponen bahan baku industri manufaktur otomotif. Dengan mereka itulah perusahaan otomotif kita menjalin kerja sama(Kompasiana, 2015).

Salah satu kerjasama Indonesia dengan Jepang yaitu IJEPA (*Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement*) yang di dalamnya juga membentuk MIDEK (*Manufacturing Industri Development Center*). Kerjasama khususnya MIDEK berfokus kepada bidang otomotif. Sayangnya kerjasama ini dianggap tidak memberikan dampak yang positif bagi kemajuan industri otomotif dalam negeri. Karena sampai saat ini belum memperlihatkan perubahan yang cukup signifikan bagi industri otomotif Indonesia.

Kebijakan masa pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono pada bidang otomotif lainnya yaitu kebijakan mobil murah atau *Low Cost Green Car* (LCGC). Dalam kebijakan ini pula diatur mengenai tingkatan kandungan dalam negeri (TKDN). Tingkatan kandungan komponen lokal sebenarnya cukup besar yaitu harus memenuhi 80% kandungan lokal secara bertahap. Pemerintah dalam hal ini memberi batas waktu maksimal lima tahun setelah mobil tersebut diluncurkan untuk memenuhi TKDN 80%. Sayang kandungan 80% ini hanya pada mobil LCGC. Belum menyeluruh diterapkan pada semua jenis mobil yang diproduksi di Indonesia. Mobil-mobil kelas premium bahkan belum memiliki kandungan dalam negeri seperti mobil murah ini.

Kebijakan mengenai LCGC ini tidak juga mendapatkan sambutan positif dari masyarakat khususnya industri kecil menengah pendukung industri otomotif Indonesia walaupun tingkat kandungan komponen lokalnya cukup tinggi dan harganya yang cukup murah. Salah seorang pengamat perpajakan mengatakan, produsen mobil di Indonesia yang didominasi oleh investor Jepang akan menikmati harga jual yang rendah sehingga lebih mudah bersaing dan menguasai pasar di Tanah Air. Selain itu, penghapusan Pajak Pertambahan Nilai Barang Mewah (PPnBM) yang tercantum dalam aturan tersebut akan membuat negara kehilangan salah satu sumber penerimaan dari sektor otomotif.

Selain itu, permasalahan yang terjadi adalah mobil LCGC ini mengakibatkan kepadatan kendaraan yang semakin parah di setiap sudut jalan di Indonesia. Karena dengan harga yang terjangkau itulah konsumen dapat dengan mudah memiliki kendaraan roda empat ini. Konsumen mengatakan mobil LCGC ini dengan harga yang cukup murah juga memiliki fitur yang bisa dikatakan lengkap. Keuntungan lebih seperti yang telah di paparkan hanya akan didapatkan oleh perusahaan multinasional sebagai produsen utama produksi kendaraan bermotor. Indonesia hanya menikmati sebagian kecil dari keuntungan mobil LCGC ini. Rencana mobil nasional yang terus dicanangkan oleh pemerintah pun hanya akan menjadi mimpi bagi Indonesia apabila Indonesia belum mampu mandiri dalam hal industri penunjang dan mobil khususnya pabrikan asal Jepang semakin bertambah.

Apabila hal ini di biarkan secara terus-menerus maka Indonesia hanya akan menjadi pasar dan bergantung terus kepada perusahaan asing. Pasalnya sampai saat ini pemerintah terus gencar untuk menarik investor asing untuk melakukan investasi di Indonesia. Tanpa adanya kebijakan yang dapat membatasi investasi Indonesia maka keuntungan yang didapatkan juga semakin sedikit. Pemerintah diminta segera menyediakan kebijakan untuk mengurangi impor dan

meningkatkan penggunaan komponen dalam negeri untuk produk-produk otomotif.

Apalagi sekarang ini sedang menggeliatnya industri otomotif nasional yang menyebabkan impor komponen ikut naik, khusus bahan baku dan penolong barang modal (mesin)(Neraca, 2013). Kenaikan impor ini tentu saja ada beberapa hal yang belum dimiliki oleh Indonesia dalam Industri otomotif ini yang mengakibatkan impor terus naik. Kondisi ini menunjukkan industri otomotif nasional masih besar ketergantungannya terhadap impor dari luar negeri. Hal inilah yang perlu mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah agar Indonesia tidak terus dibawah pihak-pihak asing.

Akibat dari nilai impor yang sangat tinggi membuat produsen lokal dari dalam negeri khususnya skala kecil menengah semakin terpuruk. Kondisi ini menunjukkan pasar komponen masih dikuasai prinsipal utama dari luar Indonesia. Pelaku industri kecil menengah (IKM) komponen lokal, masih menghadapi banyak permasalahan. Masalah utama yang dihadapi sangat beragam dalam masyarakat untuk menggunakan komponen buatan dalam negeri. Hal ini berimbas pada pelaku industri yang menjadi semakin tidak percaya diri terhadap kualitas produk mereka.

Sejauh ini, beberapa industri komponen lokal memasok kebutuhan industri otomotif perusahaan multinasional asal Jepang. Hal ini hanya untuk memenuhi penggunaan komponen lokal untuk industri otomotif nasional yang harus mencapai 85 persen. Kendala yang dihadapi oleh industri komponen lokal yakni pasokan bahan baku yang sesuai dengan standar pabrikan. Selain itu, kendala lain yang dihadapi oleh industri komponen lokal sangatlah beragam sehingga menghambat pertumbuhan dari komponen lokal.

Perlu adanya upaya yang keras bagi pemerintah Indonesia. Tetapi tidak hanya upaya dan terobosan saja, karena saat ini Indonesia sangat tergantung pada investasi asing langsung, terutama dari Jepang, untuk pendirian fasilitas manufaktur mobil. Indonesia juga perlu

mengembangkan industri komponen mobil yang bisa mendukung industri manufaktur mobil sendiri. Saat ini, kapasitas total produksi mobil yang dirakit di Indonesia berada pada kira-kira dua juta unit per tahun (Anonim, 2017). Sedangkan dengan naiknya kelas menengah yang meningkatkan daya beli masyarakat tentu produksi mobil juga akan terus meningkat.

Pemerintah Indonesia dalam hal ini mempunyai visi untuk mengubah Indonesia menjadi pusat produksi global untuk manufaktur mobil dan ingin melihat produsen-produsen mobil yang besar untuk mendirikan pabrik-pabrik di Indonesia. Tentu saja hal tersebut dilakukan agar dapat menggantikan Thailand sebagai pusat produksi mobil terbesar di Asia Tenggara. Dalam jangka panjang, pemerintah ingin mengubah Indonesia menjadi sebuah negara pemanufaktur mobil yang independen yang memproduksi unit-unit mobil yang seluruh komponennya dimanufaktur di Indonesia. Saat ini, Thailand mengontrol kira-kira 43,5% dalam konteks penjualan di wilayah ASEAN, sementara Indonesia berada di posisi kedua dengan 34% pangsa pasar.

Untuk mendorong industri otomotif Indonesia, pemerintah harus bekerja keras baik dalam hal investasi serta penerapan undang-undang yang benar. Apalagi, sebagian besar industri komponen merupakan skala industri kecil dan menengah (IKM) yang tersebar di sejumlah daerah. Industri komponen otomotif lokal masih kalah jika dibandingkan dengan Thailand. Jika industri ini ditingkatkan maka daya saing otomotif nasional bisa lebih tinggi dan kita bisa bersaing dengan Thailand.

## **B. Rumusan Masalah**

Bagaimana strategi pemerintah Indonesia era Joko Widodo dalam meningkatkan daya saing industri otomotif lokal terhadap perusahaan multinasional?

### **C. Landasan Teoritik**

Dalam hal ini untuk menjawab rumusan masalah di atas maka memerlukan kerangka dasar pemikiran. Kerangka berpikir yang digunakan sebagai landasan teoritis yang relevan dengan permasalahan yang diangkat di atas terkait dengan strategi pemerintah Indonesia dalam menghadapi industri otomotif perusahaan multinasional adalah sebagai berikut.

#### **1. *Competitiveness* Concept (Daya Saing)**

*Competitiveness* atau daya saing merupakan kemampuan untuk menghasilkan produk berupa barang maupun jasa yang memenuhi suatu pengujian. Pada saat yang bersamaan produk tersebut mampu meningkatkan pendapatan yang tinggi dan berkelanjutan. Misalnya kemampuan suatu negara dalam menghasilkan produk berupa barang dengan tetap membuka impor dari negara lain atau perusahaan multinasional.

Daya saing sering disebut sebagai kapasitas bangsa untuk menghadapi persaingan dunia internasional. Negara harus memiliki kemampuan daya saing agar tidak tergerus perkembangan ekonomi dunia yang sangat cepat apalagi dengan adanya perusahaan multinasional yang berada di dalam negara tersebut. Negara juga harus mampu beradaptasi secara cepat dengan cara memanfaatkan sumber daya dengan tepat serta mampu mengambil setiap peluang. Dalam upaya meningkatkan daya saing adaptasi sangat penting tidak hanya untuk prospek pertumbuhan namun juga ketahanan ketika terjadi suatu guncangan ekonomi (Liikanen, 1999, hal. 01).

Selain itu, daya saing sering disebut juga sebagai kesiapan suatu bangsa dalam menghadapi interaksi persaingan dimasa sekarang dan masa depan. Daya saing suatu negara dapat diukur dengan beberapa indikator secara kuantitatif. Pertama, diukur dengan makro ekonomi dimana indikator daya saing dilihat dari beberapa aspek seperti pertumbuhan ekonomi, stabilitas harga barang dan jasa, tenaga kerja dan pencapaian keseimbangan neraca ekspor maupun impor. Kedua dapat diukur melalui kualitas infrastruktur, negara akan mampu berkompetisi dengan baik jika memiliki infrastruktur

penunjang yang memadai di suatu bidang. Ketiga dapat diukur dengan kualitas kesehatan dan pendidikan. Hal tersebut berhubungan dengan ketersediaan sumber daya manusia yang menjadi komponen penting dalam mewujudkan daya saing suatu bangsa (Permatasari, 2017).

Menurut buku Ganeshan Wignaraja yang berjudul *Competitiveness strategy in developing countries* ada literatur yang menyatakan tiga perbedaan pandangan terkait konsep daya saing. Tiga pandangan dilihat sebagai berikut, pertama adanya perspektif tentang ekonomi makro yang berkaitan dengan keseimbangan di internal dan eksternal negara serta fokus terhadap manajemen sebagai alat utama dalam menghadapi daya saing. Kedua perspektif strategi bisnis yang berkaitan dengan persaingan antar negara dan perusahaan serta peran kebijakan publik dalam membina daya saing. Ketiga Perspektif teknologi dan inovasi yang menekankan inovasi di tingkat nasional dan kebijakan publik yang aktif untuk menciptakan daya saing (Wignaraja, 2003, hal. 15-16).

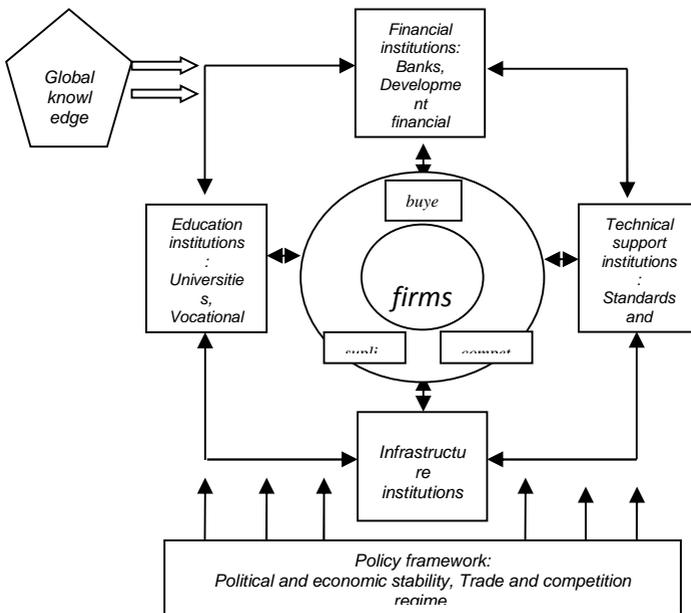
Dalam konsep *Competitiveness* ada proses yang cukup penting terkait dengan determinan dan implikasi sebuah kebijakan yang nantinya berpengaruh terhadap pencapaian daya saing. Dimana cara tersebut dapat dilihat sebagai suatu sistem yang menghubungkan berbagai elemen dan dijadikan sebagai suatu proses. Skema tersebut yaitu *national innovation system (NIS)* atau sistem inovasi nasional ada pula yang menyebut *systems of innovation for development (SID)*

Hal tersebut pernah disampaikan oleh Nelson pada tahun 1993 dan Lundvall pada tahun 1992 dalam buku mereka mengenai teori tentang sistem. Konsep daya saing beserta variabel didalamnya sudah dipahami sejak lama meskipun hingga saat ini masih banyak yang melakukan perdebatan mengenai daya saing. Ada tiga tingkatan dalam *NIS* yaitu :

1. Tingkat pertama terdiri dari kelompok industri dalam negeri. Pada tingkat ini aktor utama nya adalah industri domestik yang didalamnya perusahaan yang membentuk adanya produsen, pembeli dan pemasok. Bentuk lingkaran pada gambar dibawah ini menunjukkan kelompok industri

nasional. Kemudian kelompok industri nasional berhubungan dengan banyak pemain (misalnya konsumen asing maupun perusahaan multinasional) dalam kelompok industri global yang digambarkan sebagai *global knowledge* pada tabel dibawah ini. Karena *global knowledge* menyediakan akses ke teknologi dari luar, keterampilan dan pasar internasional. Hal ini merupakan link eksternal yang sangat penting untuk pengembangan teknologi lokal untuk mewujudkan daya saing.

Tabel 1.1 *National Innovation System*



Akses teknologi dari luar seperti yang dijelaskan tabel di atas yang dapat memungkinkan terjadinya kerjasama internasional dan datangnya investasi asing. Adanya peningkatan daya saing tentunya akan menunjukkan kepercayaan dunia usaha terhadap pemerintah. Aplikasi dari global knowledge dari tingkatan ini yaitu adanya kerjasama

internasional di bidang industri otomotif dari perusahaan multinasional asal Jepang yang banyak di Indonesia.

2. Tingkat kedua yaitu berasal dari sekumpulan lembaga dan pasar yang menjadi faktor pendukung dalam kelompok industri. Dalam tingkatan kedua ini ada proses yang sangat penting yaitu pertukaran pengetahuan dan informasi di antara organisasi yang terlibat dalam pengembangan kapabilitas. Faktor lembaga – lembaga ini meliputi pendidikan, keuangan, teknologi dan infrastruktur fisik (Wignaraja, 2003). Aplikasi dari tingkat dua ini salah satunya yaitu adanya kordinasi yang intens antara kementerian keuangan, teknologi sebagai lembaga yang mempunyai kapabilitas untuk membuat aturan serta kebijakan dalam industry otomotif ini.

3. Pada tingkat ketiga inovasi berada pada serangkaian kebijakan yang mampu mempengaruhi proses pembentukan strategi daya saing antara lembaga – lembaga dan kelompok industri. Contohnya kebijakan yang dapat mempengaruhi aktivitas politik dan makro, perdagangan dan kompetisi rezim, bisnis, pajak (Wignaraja, 2003, hal. 27-28). Pengaplikasian inovasi yang tergantung pada kebijakan yang dikeluarkan pemerintah untuk mendukung terwujudnya daya saing. Langkah tersebut dilakukan pemerintah Indonesia melalui paket kebijakan ekonomi yang mendorong industri otomotif Indonesia. Seperti yang dilakukan pemerintah Indonesia yaitu dengan memperkuat kerjasama antar lembaga pemerintah yang pada akhirnya menghasilkan kebijakan bersama yang saling mendukung dan keterkaitan.

*National innovation system* merupakan langkah terstruktur yang harus dilakukan pemerintah Indonesia. Apalagi dengan semakin derasnya arus impor akan komponen industry otomotif yang terus membanjiri pasar Indonesia. Maka dari itulah perlu adanya upaya keras bagi pemerintah Indonesia era Joko Widodo ini untuk meningkatkan daya saing agar komponen industri otomotif lokal mendapatkan tempat pada pasar otomotif di Indonesia.

## **2. Konsep Kebijakan Industri**

Konsep kebijakan industri lahir di Jepang pada periode awal pascaperang untuk menggambarkan kebijakan pengembangan industri intervensionis pemerintah. Perlu diketahui bahwa kebijakan industri (di Asia Timur) dari kebijakan makroekonomi itu berbeda. Secara umum, kebijakan makroekonomi dirancang untuk mempengaruhi agregat permintaan. Mereka memiliki berbagai efek tidak langsung pada berbagai industri. Kebijakan industri dirancang untuk mempengaruhi keputusan investasi dan produksi di industri nasional terpilih. Dari situlah "kebijakan industri" mempunyai makna menyiratkan segala macam kebijakan negara untuk pengembangan industri tertentu (Akkemik, 2009, p. 9).

Menurut Itoh dkk, definisi komprehensif kebijakan industri adalah serangkaian kebijakan yang dirancang untuk pengembangan industri terpilih untuk meningkatkan kesejahteraan negara dan untuk mencapai keuntungan komparatif untuk industri yang dinamis dengan menggunakan aparatur negara dalam alokasi sumber daya (Akkemik, 2009). Dari definisi ini menemukan lima poin:

- i. kebijakan industri dirancang untuk industri terpilih,
- ii. kebijakan industri bukan kebijakan tunggal melainkan kombinasi berbagai kebijakan,
- iii. kebijakan industri berkaitan dengan intervensi pemerintah,
- iv. kebijakan industri menargetkan alokasi sumber daya (kemungkinan besar karena kegagalan pasar),
- v. kebijakan industri bertujuan untuk menciptakan keunggulan komparatif dinamis industri yang ditargetkan

Terdapat beberapa instrumen atau kebijakan untuk mencapai target kebijakan industri yang saling keterkaitan. Instrumen atau kebijakan ini tentu saja sangat penting sebagai pendukung dalam kebijakan industri dalam suatu negara.

## 1) Kebijakan Persaingan

Salah satu ciri penting kebijakan industri adalah alokasi sumber daya oleh tangan pemerintah. Argumen neoklasik menegaskan hal tersebut, persaingan untuk mendapatkan keuntungan oleh perusahaan mengarah pada alokasi sumber daya yang efisien. Namun di sisi lain, umumnya tidak meninggalkan alokasi sumber daya sepenuhnya untuk persaingan antar perusahaan. Tujuan utama pemerintah adalah mengejar negara-negara industri maju. Untuk tujuan ini, pemerintah Indonesia berupaya untuk mengawasi seluruh perusahaan swasta yang bergerak di Indonesia. Terutama perusahaan asing yang mempunyai aktivitas dalam industri otomotif agar terciptanya persaingan yang adil dengan produsen lokal.

*Multinational Corporations (MNCs)* mempunyai sejumlah pengertian, diantaranya adalah “*A corporation that has its facilities and other assets in at least one country other than its home country*” dan “*Multinational corporations are business entities that operate in more than one country*”. Dari penjelasan tersebut, dapat disebutkan bahwa MNC adalah sebuah entitas dalam bentuk korporasi yang tidak hanya membangun usahanya di dalam sebuah negara tetapi juga di negara-negara lainnya. MNC merupakan entitas yang mandiri dan tidak terikat dengan negara tempat dimana ia berasal. Salah satu langkah yang dilakukan oleh MNC ini di negara-negara lain adalah dengan memberikan Foreign Direct Investment (FDI). Perluasan ke negara lain ini dapat dilakukan dengan langkah-langkah, *mergers, takeovers, or intercorporate alliances with firms of other nationalities.*(Giplin, 2001, p. 278)

Jadi MNCs dapat dikatakan pula merupakan sebuah perusahaan yang berpusat di sebuah negara dan memiliki cabang di berbagai negara baik negara maju maupun negara berkembang dan menggunakan sistem manajemen terpusat. Segala aktivitas baik dalam produksi barang maupun sumber daya yang digunakan sesuai dengan perusahaan pusat dan dapat digunakan di seluruh negara. Sebenarnya MNCs tidak

hanya berasal dari negara maju saja, tetapi ada yang berasal dari negara berkembang. Sesama negara berkembang akan lebih baik bekerja sama untuk sama-sama melakukan pembangunan bagi negaranya. (Cohen, 2007)

Tetapi pada kenyataannya memang yang terjadi adalah perusahaan multinasional banyak yang bersal dari negara maju. Begitu pula dengan MNCs otomotif yang menjadi 'mitra' di Indonesia. Karena itulah keuntungan yang di dapatkan juga banyak didapatkan oleh negara maju, bukan negara di MNCs itu berada. Seperti halnya industri otomotif saat ini, Indonesia menjadi mangsa pasar yang sangat menjanjikan. Persaingan antara MNCs dan produsen lokal sangat tidak seimbang karena tentu produsen lokal masih skala kecil dan terbatas produksinya.

Pemerintah Indonesia terus meningkatkan daya saing tersebut untuk dapat bersaing dengan perusahaan multinasional otomotif yang ada di Indonesia. Dengan mengeluarkan kebijakan, aturan dan pengawasan terhadap perusahaan yang bergerak pada industri otomotif. Dari tahun ketahun perkembangan akan industri otomotif lokal memang terus berkembang. Hal inilah yang terus dimanfaatkan pemerintah Indonesia untuk meningkatkan kapasitas industri dalam negeri.

## **2) Kebijakan Perdagangan**

Ekspor mempunyai kontribusi pada perluasan kapasitas produktif melalui penerimaan valuta asing yang dibutuhkan untuk mengimpor barang modal dan barang setengah jadi dan teknologi asing. Hal ini, pada gilirannya, dapat memfasilitasi teknis peningkatan efisiensi dan peningkatan produktivitas. Berbagai studi menghubungkan kontribusi kebijakan perdagangan dengan keberhasilan kebijakan industri. Secara umum, kebijakan perdagangan di negara-negara Asia berfungsi selain untuk tujuan menciptakan pendapatan bagi pemerintah, juga untuk menciptakan keuntungan komparatif yang dinamis. Kebijakan perdagangan ini dimaksudkan agar industri komponen lokal mempunyai tempat dalam persaingan dengan komponen-komponen impor.

Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perdagangan dan Kementerian Perindustrian RI terus memberikan pengawasan penuh dalam bidang perdagangan. Dengan harapan bahwa adanya keterkaitan antara perdagangan yang mengarah pada persaingan. Penjualan mengenai suku cadang lokal dan produksi luar negeri di atur oleh pemerintah Indonesia sebagai upaya agar produksi lokal mempunyai tempat dalam penjualan di Indonesia. Dengan berkembangnya produksi lokal inilah sebagai tujuan utama pemerintah untuk menekan penggunaan komponen impor dan terus berupaya meningkatkan ekspor.

### **3) Kebijakan Pajak dan Sektor Keuangan**

Berbagai insentif pajak dan ikut campur pada pasar keuangan untuk menyediakan modal yang dibutuhkan dengan biaya rendah untuk investasi di industri yang ditargetkan merupakan kebijakan yang sangat penting karena dapat menekan barang masuk ke dalam suatu negara. Investasi pada tahap awal bersifat *capitalintensif* dan membutuhkan modal dalam jumlah besar. Insentif pajak diperbolehkan perusahaan domestik untuk mengumpulkan dana secara internal untuk investasi mereka. Insentif ini antara lain, depresiasi dipercepat, sangat rendah atau nol pajak impor untuk barang modal, dan pembebasan pajak perusahaan untuk periode waktu tertentu. Arah dana pemerintah di pasar keuangan mendukung industri yang dipromosikan menyediakan modal yang cukup untuk ekspansi output dan ekspor. Insentif pajak dan keuangan diberikan kepada perusahaan - perusahaan di Indonesia.

Besar biaya pajak *bea* masuk dari suatu barang impor yang masuk ke Indonesia mempengaruhi dari besarnya impor tersebut. Dengan adanya pengurangan impor produk-produk dari industri otomotif akan membuat industri otomotif lokal akan terus berkembang dan mempunyai tempat dalam pasar dalam negeri. Selain itu tingginya biaya *bea* masuk beberapa barang impor, akan membuat importer juga berpikir dua kali untuk melakukan impor besar-besaran.

#### **4) Kebijakan Pasar Tenaga Kerja**

Investasi dalam pendidikan dan pelatihan tenaga kerja merupakan komponen penting dari kebijakan pasar tenaga kerja. Untuk pertumbuhan yang berkelanjutan, ada kebutuhan untuk mempertahankan tingkat pertumbuhan produktivitas yang tinggi. Metode pengembangan ketenagakerjaan formal dan informal digunakan secara luas oleh pemerintah untuk tujuan ini. Sistem pendidikan formal memungkinkan peningkatan keterampilan tenaga kerja masa depan dan pelatihan *in-house* meningkatkan ketrampilan angkatan kerja yang ada. Pemerintah Indonesia dalam hal ini melakukan pembinaan dini dengan bekerjasama dengan sekolah menengah atas dan kejuruan untuk mempersiapkan tenaga kerja yang berkompeten dalam industri otomotif.

Maraknya pekerja asing yang terus berdatangan ke Indonesia, dalam hal ini pemerintah Indonesia berupaya untuk menekan jumlah pekerja asing yang dapat bekerja di Indonesia. Mulai dari jumlah pekerja asing dalam setiap perusahaan, kriteria pekerja, dan keahlian. Kebijakan pemerintah Indonesia ini dimaksudkan agar pekerja dalam negeri mampu bersaing dan terus mendapatkan tempat dalam dunia kerja.

Langkah pemerintah Indonesia lainnya adalah melalui Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) dan beberapa institut yang mulai dikembangkan khususnya dalam pendidikan keahlian dalam otomotif. Tenaga kerja yang berkualitas menjadi hal yang penting bagi pemerintah Indonesia agar mampu mengembangkan produksi sendiri. Mempersiapkan tenaga yang berkualitas sejak awal merupakan tujuan pemerintah dengan maksud bahwa pada dunia kerja nanti mampu bersaing dan unggul dengan pekerja asing.

#### **5) Kebijakan Teknologi**

Salah satu ciri khas tahap awal perkembangan adalah ketergantungan mereka pada pembelajaran daripada inovasi. Negara berkembang bertujuan untuk mempersempit kesenjangan dalam kemampuan teknologi dengan negara-

negara industri. Pada awalnya negara berkembang seperti Indonesia membutuhkan penyerapan teknologi melalui pembelian teknologi asing secara substansial. Namun, tekanan persaingan dari negara-negara berkembang yang baru berkembang menyebabkan orang-orang di Asia mempertimbangkan pengembangan teknologi dan peningkatan teknologi dari perusahaan lokal secara serius.

Pemerintah Indonesia dalam hal ini mengedepankan peraturan mengenai transfer teknologi dari perusahaan multinasional yang bergerak di Indonesia. Tidak hanya sebagai pengguna, negara berkembang seperti Indonesia harus mampu dalam memanfaatkan kebijakan tersebut. Indonesia masih sangat terbatas akan teknologi terutama pada bidang otomotif. Mesin industri sebagai alat produksi yang paling utama yang ada di Indonesia merupakan mesin yang langsung dibawa oleh perusahaan multinasional tersebut. Indonesia sendiri belum mampu membuat sendiri mesin tersebut dengan berbagai alasan. Maka dari itulah penerapan alih teknologi diatur dalam undang-undang pemerintah Indonesia guna memaksimalkan peranan pemerintah dalam mengatur aktifitas produksi perusahaan multinasional di Indonesia.

Dalam hal ini pemerintah Indonesia terus memaksimalkan transfer teknologi tersebut dari perusahaan multinasional dengan menggandeng mereka untuk masuk ke dalam dunia pendidikan. Dengan memberikan alat praktek dan juga sebagai kewajiban *Corporate Social Responsibility (CSR)* perusahaan.

## **6) Kebijakan Penanaman Modal Asing**

Proses industrialisasi modern biasanya mengandalkan kualitas pendidikan dan transfer teknologi. Dengan kata lain, asimilasi teknologi asing merupakan komponen penting dari kebijakan industri. Selama industri baru berkembang, tahap perlindungan ekonomi ini dimulai dengan perakitan yang sederhana produk konsumen. Pada tahap orientasi ekspor, alih teknologi untuk peningkatan produk menjadi penting. Akhirnya, selama masa transisi untuk pengetahuan-ekonomi,

penciptaan teknologi menjadi lebih penting dan rencana pengembangan teknologi nasional dimulai.

Kebijakan Penanaman Modal Asing (PMA) di Indonesia terus mengalami perkembangan seiring dengan derasnya investasi asing ke Indonesia. Peraturan pemerintah Indonesia terhadap PMA ini sudah tertuang dalam undang-undang sehingga tindak lanjut dari peraturan ini menjadi hal yang penting agar dapat menekan arus investasi yang tidak sehat. Kebijakan dalam proses dan izin penanaman modal asing merupakan langkah untuk mengawasi derasnya arus investasi di Indonesia.

Dengan terus bergantinya era kepemimpinan di Indonesia, pemerintah selalu melakukan evaluasi terhadap kebijakan lama. Setelah evaluasi tersebutlah muncul kebijakan baru mengenai penanaman modal di Indonesia untuk tujuan lebih memberikan kemudahan bagi investor dan juga dapat melindungi industri dalam negeri.

#### **D. Hipotesa**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, strategi Pemerintah Indonesia era pemerintah Joko Widodo dalam meningkatkan daya saing industri otomotif lokal terhadap perusahaan multinasional adalah melalui:

1. Peningkatan kerjasama antar lembaga pemerintah dengan paket kebijakan ekonominya sebagai upaya untuk memaksimalkan potensi industri otomotif Indonesia.
2. Pembaruan aturan untuk melindungi industri otomotif lokal terhadap arus investasi dan impor komponen industri otomotif dari perusahaan multinasional.

#### **E. Tujuan Penelitian**

1. Mendeskripsikan bagaimana perkembangan industri otomotif Indonesia pada era Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, serta kebijakan Pemerintah Indonesia di bidang industri otomotif dan tantangan yang dihadapi Indonesia.

2. Mengetahui strategi pemerintah Indonesia era Pemerintahan Joko Widodo untuk meningkatkan daya saing industri otomotif lokal dalam menghadapi industri otomotif dari perusahaan multinasional.

## **F. Jangkauan Penelitian**

Pada penelitian ini untuk membatasi pembahasan agar tidak menyimpang dan terlalu jauh, serta untuk memudahkan dalam memahami dan menganalisa permasalahan yang ada, maka batasan pada penelitian ini yaitu berada pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono dan pada strategi pemerintah Indonesia pada masa Pemerintahan Joko Widodo. Melalui cara pembuatan kebijakan yang mendorong industri otomotif untuk meningkatkan daya saing agar tidak menjadi target pasar secara terum menerus bagi perusahaan multinasional otomotif.

Dapat dikatakan penelitian ini pada periode antara tahun 2004 hingga tahun 2014. Periode tersebut penulis pilih untuk memahami perkembangan dan kebijakan terkait industri otomotif pada masa pemerintah Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Selain itu agar lebih fokus dalam memahami kebijakan terbaru di era pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap industri otomotif. Data dan informasi yang berada diluar rentang lingkup periode tersebut juga digunakan, selama masih dianggap layak dan tidak jauh dari pembahasan.

## **G. Metode Penelitian**

Metode penelitian ini menggunakan metode deduktif yaitu dengan berdasarkan landasan teori akan ditarik sebuah hipotesa yang dibuktikan melalui data-data empiris yang ada. Data yang akan digunakan adalah *library research* atau studi pustaka dengan menggunakan data sekunder seperti surat kabar, majalah, tabloid, dan menggunakan situs-situs internet sebagai data terutama mengenai kondisi industri otomotif di Indonesia (Dr. Sidik Jatmika, 2016).

Buku-buku dan bahan bacaan didapat dari beberapa perpustakaan dan toko buku yang berada di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta seperti perpustakaan Universitas

Muhammadiyah Yogyakarta, Perpustakaan Kota Yogyakarta, Gramedia, dan yang lainnya. Perpustakaan Universitas Muhammadiyah dipilih karena memiliki koleksi buku yang cukup lengkap dan merupakan perpustakaan terdekat dari kampus terpadu Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Selain itu, perpustakaan UMY juga memberikan kemudahan kepada mahasiswa untuk meminjam buku yang diperlukan. Selain itu, perpustakaan Pascasarjana UMY juga merupakan salah satu tempat yang menyediakan referensi pada penulisan ini.

Sementara pemilihan toko buku Gramedia karena memiliki koleksi buku yang cukup lengkap dan juga mempunyai kemudahan bagi pengunjung ketika ingin mencari buku. Tempat yang nyaman serta tersedia pula buku-buku pada bidang lainnya menjadi pilihan yang tepat untuk mencari referensi buku yang diinginkan. Selain itu, kualitas buku yang ada dalam toko buku ini juga sudah terjamin keoriginalitasnya dan tertata dengan rapi. Tidak hanya itu, toko buku Gramedia tidak hanya memiliki satu toko saja, tetapi sudah berada di banyak tempat khususnya di wilayah Yogyakarta saja. Sehingga sangat memudahkan apabila mencari buku untuk mendukung penulisan ini.

Jurnal, artikel mengenai perkembangan industri otomotif di Indonesia di jadikan sebagai data pendukung dalam penulisan ini. Selain itu, buku elektronik (*ebook*) juga menjadi salah satu bacaan yang digunakan untuk memperkuat penulisan ini. Perkembangan industri otomotif di Indonesia tidak terlepas dari banyaknya perusahaan multinasional yang ada di Indonesia dan menjadi 'mitra' bagi pemerintah Indonesia untuk menjalankan industri otomotif dalam negeri. Maka dari itulah perkembangan dari MNCs otomotif tersebut juga diperlukan untuk memberikan data pendukung.

Situs-situs internet yang juga digunakan untuk melengkapi penelitian ini agar data-data yang diperoleh dapat memperkuat hasil dari penelitian ini. Situs internet yang diambil adalah situs internet atau website yang terpercaya, *update*, dan mempunyai data yang akurat. *Website* resmi

permerintah Indonesia dan MNCs otomotif terutama yang ada di Indonesia juga dijadikan data pendukung agar dapat memberikan sudut pandang antara pemerintah dan kelompok kepentingan yang lain.

Wawancara merupakan metode pengumpulan data selanjutnya. Wawancara dilakukan dengan mendatangi beberapa konsumen dan pengguna mobil yang berada di wilayah Yogyakarta. Hal tersebut dilakukan sebagai data jumlah transaksi yang ada di wilayah Yogyakarta untuk dijadikan sebagai sample. Dengan melakukan wawancara data yang diperoleh akan memperkuat data-data lainnya yang dilakukan dengan metode yang lain. Metode wawancara ini juga dilakukan kepada para konsumen guna mengetahui tingkat kepuasan, kepercayaan dan daya beli dari masyarakat. Karena hal yang konsumen miliki tersebut merupakan indikator bagi perusahaan atau produsen suatu barang.

## **H. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

**BAB I** : berisi tentang penjelasan pendahuluan dan bagian-bagian dasar dari permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi, diantaranya adalah Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Landasan Teoritik, Aplikasi Teori, Hipotesa, Tujuan Penelitian, Jangkauan Penelitian, Metode Penelitian, dan Sistemastika Penulisan.

**BAB II** : akan membahas tentang perkembangan dan kebijakan industri otomotif di Indonesia pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Perkembangan yang semakin pesat dalam industry otomotif menjadi bahan yang menarik yang akan dibahas. Pada masa pemerintah SBY juga terdapat beberapa kebijakan produksi otomotif yang diatur untuk memaksimalkan industri otomotif lokal dengan tujuan peningkatan penggunaan TKDN.

**BAB III** : akan membahas mengenai kemampuan daya saing industri otomotif Indonesia dengan

perusahaan multinasional otomotif dan negara kawasan ASEAN. Dalam hal ini industri otomotif lokal di Indonesia dilihat dari kekuatan, peluang, dan hambatan yang ada pada perkembangan Industri otomotif Indonesia dalam menghadapi perusahaan multinasional otomotif.

BAB IV : akan membahas mengenai strategi pemerintah Indonesia era Joko Widodo untuk meningkatkan daya saing industri otomotif Indonesia dengan perusahaan multinasional otomotif. Melalui kebijakan, peraturan dan kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam meningkatkan daya saing industri otomotif lokal.

BAB V : akan berisi kesimpulan dari keseluruhan isi skripsi berdasarkan bab-bab sebelumnya.