

BAB II

PERKEMBANGAN DAN KEBIJAKAN INDUSTRI OTOMOTIF ERA PEMERINTAH SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Pada bab ini akan mendeskripsikan mengenai perkembangan dan kebijakan industri otomotif pada era Pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono. Pembahasan mengenai perkembangan industri otomotif di Indonesia dirasa perlu karena pada masa ini isu mengenai mobil nasional dan mobil listrik produksi dalam negeri akan dicanangkan. Selain itu, terdapat beberapa kebijakan dan juga kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Setidaknya ada dua yaitu kerjasama IJEPA yang menghasilkan MIDECA dan kebijakan mobil murah atau yang dikenal dengan *Low Cost Green Car* (LCGC).

A. Perkembangan Industri Otomotif Indonesia

Perkembangan akan industri otomotif Indonesia memang selalu menunjukkan tren yang positif walaupun ada periode yang menurun karena disebabkan ketidak stabilan keadaan ekonomi global pada saat itu. Begitu pula pada era pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono. Pertumbuhan industri pendukungnya juga cukup memperlihatkan hal yang positif. Pertumbuhan industri komponen otomotif seperti baja dan juga ban nasional juga mengalami perkembangan yang cukup baik.

1. Keadaan Industri Otomotif Era Susilo Bambang Yudhoyono

Pada masa pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono ini, industri otomotif Indonesia mempunyai perkembangan yang cukup pesat dan memiliki nilai positif bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Potensi yang sangat signifikan ini dapat dilihat dari tingginya permintaan kendaraan bermotor, khususnya kendaraan roda empat. Tetapi, perlu diketahui

bahwa industri komponen otomotif di Indonesia ini masih jauh tertinggal dari negara Asia lainnya seperti Thailand yang justru masih pada skala Asia Tenggara. Padahal, industri komponen otomotif di Indonesia sudah ada sejak tahun 1979.

Hal lain yang membuktikan bahwa industri otomotif Indonesia berkembang pesat adalah dengan meningkatnya konsumsi produk baja domestik dari 6 juta ton pada tahun 2009 menjadi 12 juta ton pada 2014 menunjukkan adanya pertumbuhan di sektor industri yang semakin meningkat. Meningkatnya produksi baja domestik untuk bahan baku industri otomotif ini tentu memberikan harapan besar bagi produsen baja dalam negeri untuk bersaing dengan produk impor yang masih banyak di pasaran terutama yang langsung didatangkan oleh perusahaan multinasional untuk mendukung produksi kendaraan mereka.

Perkembangan industri otomotif khususnya roda empat dalam tujuh tahun terakhir, dari tahun 2006-2013, tumbuh rata-rata mencapai 23,4% (MR, 2014). Dengan perinciannya adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1: Penjualan Mobil di Indonesia tahun 2006-2013

Tahun	Jumlah Penjualan (unit)	Kenaikan (%)
2006	318000	
2007	433000	35,9%
2008	603000	39,3%
2009	483000	19,5%
2010	764000	51,3%
2011	864000	19%
2012	1.116.000	24%
2013	1.229.000	10,2%

Sumber: <http://marketeers.com>:

<http://marketeers.com/gaikindo-dalam-tujuh-tahun-pertumbuhan-industri-mobil-rata-rata-234/>

Pertumbuhan pasar domestik ini merupakan pendorong berkembangnya industri komponen otomotif lokal.

Faktor penentu perkembangan pasar ini adalah pertumbuhan ekonomi yang ada di angka rata-rata 6% sejak tahun 2006 hingga 2013. Selain itu, kebijakan pemerintah sebenarnya juga ikut mendorong pertumbuhan industri otomotif. Kebijakan yang dimaksud adalah program kendaraan bermotor hemat energi dan harga terjangkau atau *low cost green car* (LCGC). Selain harganya yang terjangkau, kebijakan ini juga mengharuskan produsen otomotif khususnya roda empat (mobil) untuk mematuhi tingkat kandungan dalam negeri (TKDN) sebanyak 85%. Artinya penggunaan bahan-bahan dan produk dalam negeri harus ditingkatkan.

2. Pertumbuhan Industri Komponen Otomotif Lokal

Industri komponen lokal (domestik) yang ada di Indonesia merupakan salah satu faktor pendukung dalam industri otomotif Indonesia yang dilakukan oleh perusahaan multinasional. Terdapat beberapa produksi yang dilakukan oleh industri kecil menengah, diantaranya yaitu baja, aluminium, karet dan bahan baku pembuatan komponen lainnya. Salah satu industri yang tumbuh sejalan dengan meningkatnya industri otomotif Indonesia adalah peningkatan konsumsi baja domestik. Tercatat, produksi kendaraan bermotor roda empat meningkat dari 465 ribu unit pada tahun 2009 menjadi 1,2 juta unit pada tahun 2014. Perkembangan produksi kendaraan bermotor merupakan peluang penting bagi industri besi baja, terutama komponen otomotif yang sebagian besar bahan bakunya berasal dari baja.

Saat ini, terdapat kurang lebih 200 perusahaan industri baja nasional hulu dan hilir yang melakukan produksi di Indonesia. Seluruhnya menyerap lebih dari 350 ribu orang tenaga langsung serta memiliki utilisasi produksi sebesar 5 juta ton per tahun. Karenanya, untuk memenuhi permintaan baja domestik dan menghindari ketergantungan yang tinggi terhadap baja impor, masih diperlukan banyak investasi baru di sektor baja (Kemenperin, 2016).

Sementara untuk sektor industri ban nasional terus tumbuh dan berkembang, baik dari kemampuan produksi maupun untuk ekspor. Sesuai dengan kebijakan industri nasional, ban merupakan salah satu produk hilir industri karet yang menjadi bagian dari industri yang diprioritaskan. Setidaknya saat ini ada 13 produsen ban nasional yang mampu memproduksi berbagai tipe dan ukuran ban. Misalnya ban mobil penumpang, truk, bus, dan kendaraan berat. Sementara, kemampuan produksinya bisa mencapai lebih dari 75 juta ban mobil dan 55 juta ban sepeda motor.

Data dari Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI) menunjukkan adanya pertumbuhan pada semester pertama 2013. Segmen ban pengganti tumbuh 13,1 persen menjadi 6,63 juta ban, meningkat dari tahun 2012 dengan angka 5,86 juta ban. Segmen ban orisinal mencatat peningkatan sebesar 9,1 persen atau 2,85 juta ban, meningkat bila dibanding tahun 2012 dengan 2,71 juta ban (Marketeers, 2013).

Penguatan industri komponen ini bisa mempertegas posisi Indonesia sebagai basis produksi otomotif di Asia Tenggara. Dalam hal ini investasi otomotif Jepang di Indonesia harus mau menggunakan produksi Industri Kecil Menengah (IKM) dan diharapkan bisa bermitra dengan perusahaan komponen bawaan prinsipal Jepang yang berinvestasi di sini. Sayangnya Indonesia belum bisa produksi komponen yang diciptakan dengan teknologi tinggi, sehingga kebutuhan importasi komponen masih tetap ada.

Sebagai informasi, data Kementerian Perindustrian menunjukkan impor bagian dan komponen kendaraan bermotor dari Jepang tercatat sebesar US\$1,19 juta atau mengambil porsi 10,51 persen dari total impor dari Jepang sebesar US\$11,32 juta periode Januari hingga Oktober 2015 (Gumelar, Industri Komponen Lokal Didorong Pasok Investor Otomotif, 2016).

B. Kebijakan Pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono

Terdapat dua hal yang cukup penting yang terjadi pada era Susilo Bambang Yudhoyono ini. Pertama, yaitu adanya kerjasama antara Indonesia Jepang atau yang dikenal dengan IJEPA. Di dalam IJEPA ini menghasilkan MIDEC. Yang kedua adalah kebijakan mengenai mobil murah atau yang lebih dikenal dengan LCGC (Low Cost Green Car).

1. Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA) Dan Manufacturing Industry Development Center (MIDEC)

Kerjasama IJEPA ditandatangani pada tanggal 20 Agustus 2007 oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Shinzo Abe yang pada waktu itu menggantikan posisi Koizumi sebagai PM Jepang. Setahun kemudian tepatnya pada tahun 2008 IJEPA baru terlaksana. Pelaksanaan kerjasama IJEPA pada dasarnya tidak terlepas dari tiga pilar utama sebagai landasandalam kerjasama ini. Ketiga pilar tersebut antara lain; liberalization (pembukaan akses pasar), facilitation (pasar yang dipermudah) dengan adanya kepastian hukum, dan cooperation (kerjasama dan peningkatankhususnya bagi Indonesia) agar memiliki kemampuan bersaing.

Selain ketiga pilar tersebut, IJEPA juga mencakup sebanyak 13 sektor industri yang menjadi fokus untuk menunjang investasi Jepang di Indonesia, yaitu: pengerjaan logam, pencetakan alat mesin, promosi ekspor dan investasi, usaha kecil dan menengah, komponen otomotif, elektronik, baja, tekstil, petrokimia/oleokimia, logam non besi, serta makanan dan minuman. Keseluruhan sektor tersebut diharapkan mampu berkontribusi bagi pembangunan dan sebagai langkah mewujudkan terciptanya daya saing bangsa di bidang industri. Bagi Indonesia, implementasi IJEPA kedepannya agar menerapkan beberapa strategi yang dianggap penting, antara lain:

1. Sebagai sektor penggerak (driver activities)

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

2. Program kesejahteraan (prosperity program)

Ditujukan pada peningkatan daya beli masyarakat Indonesia melalui pembukaan akses pasar Jepang yang lebih luas bagi produk-produk unggulan Indonesia, peningkatan ekspor kemanca negara, peningkatan kapasitas daya saing industri manufaktur, dan harapan Indonesia untuk menjadi production base , menghasilkan produk manufaktur yang memiliki nilai tambah sehingga bisa diekspor dengan harga kompetitif.

3. Menjadi pusat pengembangan industri manufaktur

Diharapkan industri manufaktur sebagai motor pembangunan kapasitas industri guna peningkatan daya saing. Dari ketiga strategi tersebut, pemerintah diharapkan mampu membuat kebijakan dan lebih pandai dalam mengambil keputusan yang tidak hanya menguntungkan pihak Jepang saja. Tetapi manfaat dari keuntungan juga dapat dirasakan bagi Indonesia.

IJEPA juga membentuk MIDEK yang disepakati oleh Jepang dan Indonesia sebagai program dalam menumbuhkan *capacity building* dalam bidang industri termasuk otomotif. Namun implementasi IJEPA mengenai industri otomotif di Indonesia dianggap tidak efektif terlaksana dikarenakan berbagai kendala. Tiga diantara kendala tersebut adalah *bargaining position*, tidak sebandingnya penguasaan IPTEK antara Indonesia dan Jepang serta infrastruktur Indonesia yang kurang mendukung.

2. **Low Cost Green Car (LCGC)**

Low Cost Green Car (LCGC) merupakan salah satu kebijakam yang cukup mendapat perhatian publik karena menimbulkan pro dan kontra. Dalam kebijakan industri nasional, industri alat transportasi (otomotif) merupakan salah satu sub sektor yang diprioritaskan untuk dikembangkan,

sehingga diperlukan adanya kebijakan yang kondusif. Dalam kaitan tersebut, Kementerian Perindustrian (Kemenperin) kemudian menerbitkan kebijakan mengenai mobil murah dan ramah lingkungan atau *low cost green car* (LCGC) yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau (Hartono, 2013).

Permenperin tersebut merupakan turunan dari program mobil emisi karbon rendah atau *low emission carbon* (LEC) yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Permenperin ini ditetapkan Menteri Perindustrian Mohamad S Hidayat pada 1 Juli 2013 dan telah diundangkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 895 pada 5 Juli 2013 oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Amir Syamsudin.

Penerbitan dari Permenperin No.33/2013 dimaksudkan untuk terus mendorong dan mengembangkan kemandirian industri otomotif nasional, khususnya industri komponen kendaraan bermotor roda empat agar mampu menciptakan motor penggerak, transmisi dan *axle* yang berdaya saing seiring dengan peningkatan permintaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau.

Di dalam Permenperin ini disebutkan, industri otomotif yang ingin memproduksi mobil LCGC harus memenuhi berbagai ketentuan, diantaranya mengenai ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan. Ketentuannya ditetapkan untuk motor bakar cetus api kapasitas isi silinder 980-1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara, dan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc dengan konsumsi BBM paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara. Ketentuan jenis BBM, juga harus memenuhi spesifikasi minimal *Research Octane Number* (RON) 92 untuk motor

bakar cetus api dan *Cetane Number* (CN) 51 untuk diesel (Hartono, 2013).

Ketentuan teknis lainnya berupa radius putar (*turning radius*) dan jarak terendah dari permukaan tanah (*ground clearance*) diatur dalam Petunjuk Teknis Pelaksanaan Permenperin tersebut. Selain itu, juga diatur ketentuan penggunaan tambahan merek, model, dan logo yang mencerminkan Indonesia, serta mengatur besaran harga jual mobil LCGC paling tinggi Rp. 95 juta berdasarkan lokasi kantor pusat Agen Pemegang Merek.

Mengenai besaran harga, dalam regulasi ini disebutkan, dapat disesuaikan apabila terjadi perubahan-perubahan pada kondisi atau indikator ekonomi yang meliputi besaran inflasi, kurs nilai tukar Rupiah dan/atau harga bahan baku. Termasuk juga dalam penggunaan transmisi otomatis dan/atau teknologi pengaman penumpang. “Untuk penyesuaian harga berdasarkan penggunaan teknologi transmisi otomatis maksimum sebesar 15%, sedangkan untuk penggunaan teknologi pengaman penumpang maksimum sebesar 10%”.

Sementara itu, disebutkan pula empat syarat dalam surat permohonan bagi Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) yang ingin memperoleh fasilitas perpajakan atau insentif program LCGC. *Pertama*, setiap ATPM wajib memberikan hasil uji konsumsi bahan bakar, uji ketentuan teknis, bukti visual penggunaan tambahan merek Indonesia, termasuk model dan logo yang mencerminkan Indonesia. *Kedua*, setiap perusahaan wajib memberikan data dan bukti realisasi investasi, manufaktur motor penggerak (mesin), transmisi, dan axle, termasuk rencana menggunakan komponen lain dari pasokan lokal. *Ketiga*, pemberian surat pernyataan bermaterai berisi harga jual produk LCGC ke konsumen sesuai ketentuan yang berlaku. *Keempat*, seluruh ketentuan dan persyaratan yang ditetapkan sebelumnya wajib lolos verifikasi oleh lembaga independen Surveyor. Tanpa memenuhi keempat persyaratan tersebut, setiap ATPM tidak bisa mendapatkan potongan

PPnBM. Menperin akan menerbitkan surat penetapan penerima insentif program LCGC paling lambat 12 hari kerja sejak diterimanya surat permohonan secara lengkap dan benar.

C. Hambatan Industri Otomotif Indonesia era Pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono

Industri kendaraan bermotor merupakan industri yang padat modal dan teknologi serta terkait dengan pasar global. Untuk mengembangkan mobil nasional dan industri komponen otomotif lokal disamping memiliki peluang juga akan menghadapi tantangan dan hambatan baik dari dalam maupun luar negeri. Tidak hanya mobil nasional, mobil listrik juga demikian.

Pada tahun 2013, diprediksi bisnis industri otomotif Indonesia menghadapi tantangan yang cukup berat. Hal ini dikarenakan akibat dari krisis global yang ditandai dengan turunnya harga komoditas serta kondisi ekonomi yang tidak stabil membuat permintaan ekspor seperti crude palm oil (CPO) dan batu bara yang terus menurun. Selain itu, adanya kenaikan harga BBM dan diberlakukannya aturan mengenai kredit syariah pembelian kendaraan bermotor pada 1 April 2013 menjadi hambatan lain dalam industri ini (Darandono, 2012).

Kementerian Perindustrian mencatat beberapa kendala yang dihadapi produsen mobil nasional mulai dari:

1. Keterbatasan supply chain dari industri komponen nasional yang umumnya IKM. Kualitas dan kontinuitas menjadi hambatan utama.
2. Persyaratan teknis terkait regulasi keselamatan dan kualitas yang telah berlaku di Indonesia.
3. Hak atas kekayaan intelektual (HAKI), bila menggunakan komponen impor harus mempertimbangkan HAKI sehingga tidak dituntut di kemudian hari oleh pihak lain (Detik Oto, 2012).

Selain tiga hambatan diatas, ada beberapa hambatan pada level perusahaan seperti kecilnya permintaan industri perakitan, lemahnya kemampuan teknis di beberapa jenis

teknologi kunci, tidak optimalnya peran institusi penelitian dan perkembangan serta pengadaan bahan baku yang tidak tepat waktu. Di sisi lain, tingkat kepercayaan masyarakat juga masih kurang terhadap kualitas produk lokal. Kondisi ini membuat beberapa industri perakitan otomotif masih ragu untuk membuka peluang bagi produsen lokal (Media Indonesia, 2005).

Sementara itu industri komponen otomotif nasional juga dinilai masih mempunyai hambatan internal maupun eksternal dalam upaya meraih pasar yang lebih luas di Asia. Seingga apabila hambatan ini tidak segera dicari pemecahannya maka kekuatan industri komponen otomotif Indonesia yang cukup menjanjikan pada pasar domestik dan regional dianggap akan menjadi sia-sia.

Terkait dengan hambatan yang ditemui dalam pengembangan iklim usaha, Kepala BPPIT ini menilai masih seputar terbatasnya tenaga ahli, dominasi perusahaan multinasional, lemahnya kemampuan rancang bangun dan desain dari perusahaan nasional, serta masih adanya peraturan yang belum mendukung dan hambatan birokrasi.

Tantangan di dalam negeri salah satunya yaitu pajak progresif yang mengancam pertumbuhan industri otomotif. Dengan akan diberlakukannya RUU Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) tahun depan, khususnya implementasi pajak kendaraan bermotor progresif (PKBP) dan pajak bahan bakar kendaraan bermotor (PBBKB), membuat pelaku industri otomotif resah dengan kebijakan tersebut. Dampak langsungnya, hal itu akan memicu kenaikan harga yang mengakibatkan penurunan, baik pasar mobil, maupun motor nasional. Nah, selanjutnya, bisa diprediksi, akan ada efek domino nantinya. Salah satunya perlambatan pertumbuhan ekonomi (Kompas, 2009).

Tantangan lain adalah menghadapi persaingan pasar mancanegara, tantangan yang tidak kalah berat untuk dilalui para pengusaha otomotif adalah masih banyaknya hambatan di dalam negeri. Salah satu contoh kongkrit yang harus dikedepankan pemerintah saat ini adalah membangun

infrastruktur yang memadai yakni jalan yang bagus dan pelabuhan berskala internasional. Sebagai referensi, panjang jalan tol di Indonesia saat ini mendekati 70 KM. Sementara jalan di Malaysia saat ini 800 KM lebih. Sementara luas wilayah Malaysia hanya sekitar 1/6 kali luas Indonesia. Artinya perbandingan luas jalan tol Malaysia Indonesia sangat jomplang mengingat luas wilayahnya sehingga ke depan perlu ditambah lagi.

Selanjutnya adalah pelabuhan di Indonesia seperti Tanjungpriok khususnya pelabuhan otomotif (Jakarta Car Terminal) masih berskala ASEAN. Dan ditargetkan menjadi berskala internasional akhir 2009. Sebagai referensinya bisa meniru pelabuhan milik Singapura, Malaysia, Thailand. Mereka memiliki pelabuhan bertaraf internasional untuk ekspor-impor.

Belum lagi masalah mengenai ketenagakerjaan yang dialami oleh Indonesia. Kualitas tenaga kerja Indonesia masih perlu ditingkatkan agar mampu bersaing dengan tenaga kerja lainnya, terutama tenaga kerja asing. Selama ini tenaga kerja Indonesia masih sebatas pada buruh yang banyak dipekerjakan pada pekerjaan yang tergolong hanya menggunakan tenaga. Pada tingkat yang lebih tinggi masih dipekerjakan tenaga-tenaga asing yang dibawa oleh perusahaan multinasional tersebut.