

BAB III

DAYA SAING INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA, PELUANG DAN TANTANGANYA

Pada bab yang ketiga ini akan membahas mengenai daya saing industri otomotif Indonesia. Daya saing ini akan dilihat dari sisi kekuatan dan peluang Indonesia di industri otomotif. Serta bagaimana tantangan dan hambatan khususnya dari luar dalam hal ini negara industri otomotif lain di kawasan Asia Tenggara yaitu Thailand, kemudian impor bahan baku, pabrikan asal Jepang yang terus menguasai pasar Indonesia dan adanya perjanjian pasar bebas seperti TPP (Trans Pacific Partnership).

A. Melihat Kekuatan dan Peluang Industri Otomotif Indonesia

Dengan melihat sumber daya manusia (SDM) dan juga sumber daya alam yang dimiliki Indonesia, peluang Indonesia sebenarnya semakin terbuka. Industri otomotif Indonesia mempunyai kekuatan yang bisa dijadikan sebagai peluang dalam meningkatkan daya saing industri otomotif lokal. Selain itu, peluang tersebut juga bisa dimaksimalkan oleh pemerintah Indonesia agar Indonesia menjadi negara manufaktur terbesar di Asia Tenggara.

1. Industri Komponen Otomotif Dalam Negeri Semakin Menguat

Industri komponen sebagai pendukung industri otomotif Indonesia terutama industri baja nasional semakin berkembang. Hal ini dapat dilihat dari kapasitas produksi kendaraan roda empat di Indonesia yang menembus dua juta unit lebih atau melampaui capaian produksi di tahun lalu yang sebanyak 1,1 juta unit. Karena itulah Indonesia semakin kuat sebagai kekuatan industri otomotif di Asia Tenggara setelah Thailand.

Dari jumlah produksi 1,1 juta unit pada tahun lalu, sekitar 200 ribu unit mobil dipasarkan ke negara tujuan ekspor

dan selebihnya diserap pasar dalam negeri. Karena hal tersebutlah industri otomotif nasional terus agresif memperluas pasar ekspor agar dapat membuat sebuah keseimbangan dengan kebutuhan pasar domestik. Struktur industri otomotif nasional akan semakin dalam lantaran didukung peta jalan industri baja dengan target kapasitas mencapai 10 juta ton pada tahun 2025(Kemenperin, 2017).

Dalam hal ini industri otomotif di Indonesia akan dapat menyerap lebih banyak bahan baku dari dalam negeri. Karena ketersediaan bahan baku untuk industri otomotif, khususnya baja, resin, karet sintetis, dan aluminium bisa dipenuhi sepenuhnya dari dalam negeri. Terlebih lagi pemerintah terus meningkatkan tingkat kandungan dalam negeri pada industri otomotif. Walaupun masih terdapat kritik terhadap kebijakan LCGC atau mobil murah, tetapi dengan kebijakan ini, penggunaan bahan dalam negeri akan semakin tinggi.

Kementerian Perindustrian mencatat tahun 2016, kontribusi subsektor industri alat angkutan (termasuk di dalamnya industri otomotif) terhadap PDB sektor industri non migas mencapai 10,47% atau terbesar ketiga setelah subsektor industri makanan dan minuman sebesar 32,84% serta subsektor industri barang logam, komputer, elektronik, optik, dan peralatan listrik sebesar 10,71%(Fadli, 2017).

Menurut data Kementerian Perindustrian industri besi baja pada 2013 tumbuh sekitar 10,74 persen, melampaui pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 5,78 persen pada tahun tersebut. Sementara itu, secara keseluruhan pertumbuhan industri nonmigas nasional selama Januari-September 2014 mengalami perlambatan dibanding periode 2013 lalu hanya mencapai 5,30 persen, atau mengalami perlambatan dibandingkan periode yang sama pada 2013 lalu sebesar 6,33 persen. Perlambatan tersebut antara lain dipengaruhi oleh terus berlangsungnya ketidakpastian perekonomian dunia dan belum membaiknya kinerja neraca luar negeri nasional(Wahyu, 2014).

2. Produksi Mobil yang semakin Meningkat

Pada beberapa tahun terakhir, Indonesia semakin mengancam posisi dominan Thailand selama satu dekade mendatang. Per 2017 kapasitas total produksi terpasang mobil di Indonesia adalah 2.2 juta unit per tahun. Namun, pemanfaatan kapasitas tersebut diperkirakan turun menjadi 55 persen pada tahun 2017 karena perluasan kapasitas produksi mobil dalam negeri tidak sejalan dengan pertumbuhan permintaan domestik dan asing untuk mobil buatan Indonesia. Tetapi tidak ada kekhawatiran besar tentang situasi ini karena permintaan pasar domestik untuk mobil memiliki banyak ruang untuk pertumbuhan dalam beberapa dekade ke depan dengan kepemilikan mobil per kapita Indonesia masih pada tingkat yang sangat rendah (Indonesia-Investments, 2017).

Dirilisnya produk baru kendaraan bermotor menandakan perkembangan positif industri dan investasi otomotif yang dalam beberapa tahun terakhir terus meningkat. Hal ini dapat dilihat merek mobil baru terus bermunculan seiring dengan kemajuan teknologi dan spesifikasi kendaraan tersebut. Mobil baru selalu menawarkan berbagai keunggulan dan kecanggihannya. Banyaknya pabrikan asal Jepang yang ada di Indonesia, maka semakin bertambah pula merek mobil baru yang terus beredar di pasar Indonesia.

Peningkatan produksi mobil di Indonesia juga memberikan dampak positif bagi industri komponen otomotif Indonesia. Dengan peningkatan produksi, berimbas juga pada peningkatan penjualan mobil bagi Indonesia.

Tabel 3.1: Penjualan Mobil di Wilayah ASEAN

Negara	2014	2015	2016
Thailand	881,832	799,632	768,788
Indonesia	1,208,019	1,013,291	1,061,735
Malaysia	666,465	666,674	580,124
Philippines	234,747	288,609	359,572
Vietnam	133,588	209,267	270,820
Singapore	47,443	78,609	110,455
Brunei	18,114	14,406	13,248

ASEAN	3,190,208	3,070,488	3,164,742
--------------	------------------	------------------	------------------

Sumber: ASEAN Automotive Federation

Dirilisnya produk kendaraan bermotor baru khususnya roda empat menandakan tentu memberikan peluang bagi komponen industry otomotif akan terserap lebih. Saat ini sudah banyak produk baru yang mulai beredar di pasar Indonesia. Baik itu dari pabrikan Toyota, Daihatsu, Honda, Isuzu, Suzuki, dan Mitsubishi. Yang tentunya di dalam produk baru tersebut sudah terdapat kandungan dalam negerinya.

3. Indonesia Merupakan Pasar yang Besar

Indonesia merupakan pasar mobil terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN, menguasai sekitar sepertiga dari total penjualan mobil tahunan di ASEAN, diikuti oleh Thailand pada posisi kedua. Indonesia tidak hanya memiliki populasi besar (258 juta jiwa), tetapi juga ditandai dengan memiliki kelas menengah yang berkembang pesat. Bersama-sama, kedua faktor ini menciptakan kekuatan konsumen yang kuat.

Dengan pasar yang besar ini tentu saja berdampak positif bagi industri komponen otomotif Indonesia. Besarnya pasar mobil ini akan memerlukan komponen pendukung yang cukup banyak. Mulai dari baja, besi, aluminium, ban dan semua komponen pendukung lainnya. Kebutuhan yang besar ini akan memacu produksi yang lebih untuk mencukupi kebutuhan industry otomotif dalam negeri.

Sudah banyak pemain otomotif yang mengembangkan bisnisnya di Indonesia, seperti Toyota, Suzuki, Mitsubishi, dan Honda. Berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), per April 2017, penjualan mobil tumbuh 6% menjadi 373.407 unit. Pertumbuhan tertinggi dicetak segmen LCGC sebesar 52% menjadi 84.087 unit.

Penyebabnya adalah kehadiran duet Toyota Calya dan Daihatsu Sigras. Selain itu, belum lama ini, Toyota dan Daihatsu melepas New Agya dan New Ayla, yang juga meraih

respons positif. Adapun segmen sport utility vehicle (SUV) dan SUV yang menjadi motor pertumbuhan pasar pada 2015 tertekan. Hingga bulan lalu, penjualan SUV anjlok 22% menjadi 19.674 unit, sedangkan LSUV 21% menjadi 37.838 unit(Kemenperin, 2017).

Dengan pasar yang menjajikan ini, merek-merek favorit selalu menjadi penjualan tertinggi. Dalam dunia otomotif sering terjadi fanatisme terhadap kendaraan tertentu, baik mobil dan motor yang baru maupun jenis mobil dan motor yang tergolong antik(Ardiyanto, 2014). Disinilah letak sektor penjualan ternyata tidak hanya pada produk baru, tetapi produk lama juga masih banyak diminati. Tentu saja hal ini berdampak pada penjualan suku cadang lama yang masih tetap diburuhkan oleh konsumen.

Kenaikan jumlah penjualan mobil ini tentu saja diakibatkan naiknya kelas ekonomi di masyarakat yang mengakibatkan tingkat daya beli masyarakat juga ikut naik. Pasar Indonesia yang terus naik ini menjadi peluang bagi Indonesia untuk terus menempel Thailand sebagai pemain utama di kawasan Asia Tenggara.

4. Ketersediaan Tenaga Kerja

Indonesia merupakan negara dengan jumlah peneduduk terbanyak ke 4 di dunia. Sekitar 260 juta jiwa berada di negara kepulauan ini. Dengan jumlah yang cukup banyak ini, Indonesia mempunyai kekuatan dalam hal tenaga kerja. Hal ini sejalan dengan apa yang dibutuhkan oleh industri otomotif. Tidak hanya jumlah yang banyak saja, tetapi dari segi kualitas tenaga kerja Indonesia kini sudah mumpuni dalam berbagai bidang.

Industri otomotif mampu menyerap jutaan lapangan kerja, setidaknya industri otomotif mampu menyerap 2,4 juta tenaga kerja. Mereka terdiri dari sole agent, distributor, dan manufaktur, tidak termasuk pemain di sektor roda. Dengan banyaknya sektor tenaga kerja yang harus terpenuhi tersebut, Indonesia menyediakan jumlah yang lebih utuk sektor industri ini.

B. Tantangan Industri Otomotif Indonesia

Tantangan industri otomotif Indonesia kini semakin beragam. Mulai dari Thailand yang masih menjadi pemain utama di Asia Tenggara, masih tingginya impor komponen industri otomotif, serta pabrikan otomotif Jepang yang terus menguasai pasar Indonesia sehingga menenggelamkan asa mobil nasional bagi Indonesia. Selain itu, bergabungnya Indonesia pada Trans-Pacific Partnership (TPP) yang merupakan tantangan dalam pasar global. Maka dari itulah pembahasan mengenai beberapa hal tersebut sebagai tantangan industri otomotif Indonesia diperlukan.

1. Thailand sebagai Industri Otomotif Terbesar di Asean

Thailand merupakan negara yang saat ini menduduki urutan pertama dalam industri otomotif di kawasan Asean. Salah satu alasan yang menempatkan Thailand sebagai negara industri otomotif terbesar adalah keberadaan industri pendukung yang cukup kuat. Sebagai buktinya, serapan komponen lokal dalam industri otomotif dan perlengkapan rumah tangga di Thailand sudah mencapai 90 persen. Karena dukungan komponen dalam negeri Thailand yang kuat dan besar itu pula yang mendukung industri otomotif Thailand. Sementara Indonesia masih mempunyai masalah dengan tenaga kerja terampil, sehingga industri pendukungnya belum berkembang (Tejo, 2014).

Di kawasan ASEAN, Indonesia merupakan salah satu pasar otomotif terbesar bersama dengan Thailand dan Malaysia. Tahun 2008, Indonesia menguasai 28% dari total penjualan mobil di ASEAN, di bawah Thailand yang menguasai 29%. Namun, pada 2009 pangsa pasar mobil Indonesia di ASEAN sempat turun menjadi 25% akibat krisis global.

Perlu diketahui bahwa basis produksi mobil di ASEAN juga dikuasai oleh Thailand, Malaysia, dan Indonesia. Sebagai basis produksi utama, Thailand memiliki pangsa produksi terbesar di ASEAN diikuti Indonesia dan

Malaysia. Sampai dengan September 2010, pangsa produksi Thailand sudah mencapai 52%, sementara Indonesia dan Malaysia masing-masing menguasai 22% dan 19% dari total produksi mobil di ASEAN (Bernando, 2011).

2. Tingginya Impor Komponen Industri Otomotif

Industri otomotif dalam negeri masih mengalami masalah yang cukup serius. Dari segi bahan baku, impor komponen otomotif saat ini masih cukup tinggi yaitu sebesar 80%. Oleh karena itu, Kementerian Perindustrian terus memacu investasi asing untuk membangun industri komponen di Indonesia. Padahal, kebutuhan komponen otomotif di dalam negeri meningkat, menyusul tingginya pertumbuhan penjualan motor dan mobil di Indonesia. Hal ini memacu investasi industri komponen, yang diperkirakan mencapai US\$ 5 miliar pada tahun 2014 (Kemenperin).

Impor yang cukup tinggi tersebut diakibatkan pula karena Indonesia masih ketergantungan akan mesin impor. Belum banyaknya mesin industri untuk menciptakan produksi komponen dalam negeri mengakibatkan pasokan yang berasal dari pemasok domestik belum mencukupi kebutuhan industri otomotif saat ini. Sementara permintaan akan komponen pendukung industri otomotif saat ini semakin meningkat.

Sebab lainnya adalah terkait masalah industri kecil menengah (IKM) yang masih terbatas kemampuannya. Ada beberapa kendala dalam pengembangan IKM komponen otomotif lokal. Di antaranya masih memiliki keterbatasan kemampuan untuk memenuhi persyaratan Quality, Cost and Delivery atau QCD, kemampuan SDM dan beberapa teknologi kunci juga belum dimiliki.

3. Pabrikasi Asal Jepang Menguasai Industri Otomotif Indonesia

Perusahaan otomotif asal Jepang sampai saat ini masih menguasai industri otomotif di Indonesia setidaknya terdapat enam pabrikasi asal Jepang di Indonesia. Pabrikasi tersebut

yaitu Toyota, Honda, Daihatsu, Isuzu, Suzuki, Mitsubishi. Belum lagi yang berasal dari negara lain yang juga kini sudah masuk di pasar Indonesia. Toyota merupakan pabrik terbesar di Indonesia. Produk roda empat dari pabrik tersebut merupakan yang terbanyak beredar dan disukai konsumen Indonesia.

Selain Toyota yang merupakan terbesar di Indonesia, ada juga Honda yang dianggap sebagai perusahaan otomotif paling inovatif sedunia. Hal ini digambarkan dalam pendekatan Honda yaitu satu tim multidisplin, meliputi perwakilan dari litbang, perekayasa, manufaktur, dan penjualan, mengawasi setiap pengembangan proyek kendaraan (Rothfeder, 2015). Selain itu Honda juga memiliki pabrik yang khas, inovasi-inovasi mesinnya, serta rantai pemasok yang tidak biasa. Belum lagi dengan pabrik otomotif asal Jepang lainnya yang mempunyai keunggulan masing-masing.

Akibatnya sampai saat ini pula rencana mengenai mobil nasional hanyalah angan-angan semata. Selain itu, impor dari negara asal mereka yaitu Jepang akan komponen bahan baku dalam perkaitan kendaraan juga menjadi meningkat. Tantangan inilah yang paling serius untuk dihadapi oleh pemerintah Indonesia dan industri komponen otomotif domestik. Karena, dengan semakin besar dan sektor otomotif terus dikuasai pabrik asal Jepang, maka industri kecil dalam negeri IKM akan semakin terpuruk karena tidak mampu berkembang.

Selain itu, akibat komponen beserta suku cadang yang terus masuk dan membanjiri pasar Indonesia, maka konsumen dalam negeri akan terus menggunakan komponen impor. Hal ini mengakibatkan tingkat kepercayaan masyarakat akan semakin tinggi terhadap produk impor. Sebaliknya, tingkat kepercayaan masyarakat terhadap produk lokal akan semakin rendah.

4. Indonesia dalam Pusaran Pasar Bebas

Pasar bebas kini sedang menghantui Indonesia, tertuma dengan bergabungnya Indonesia dalam beberapa kesepakatan dan kerjasama. Indonesia belum lama ini melalui Presiden Joko Widodo mempunyai niatan agar Indonesia ikut serta dalam kancah kesepakatan kerjasama perdagangan Kemitraan Trans-Pasifik atau Trans-Pacific Partnership (TPP). Hal ini nampaknya harus disikapi secara bijak. Karena, pada sektor industri manufaktur seperti otomotif sendiri ternyata masih belum siap.

Ketidak siapan tersebut terlihat dari daya saing produk yang masih lemah serta kriteria produk ramah lingkungan dan berkualitas tinggi yang akan bisa bertarung masih menjadi persoalan ketika Indonesia ikut dalam kesepakatan ini. Ketika Inonesia bergabung pada kesepakatan ini maka Indonesia harus siap bertarung dengan negara-negara besar yang tentunya industri manufaktur terutama industri otomotifnya sudah maju.

Dapat dikatakan bahwa untuk industri otomotif sendiri masih cukup berat mengingat daya saing produk yang masih lemah. Dari sisi daya saing secara internasional sangat lemah termasuk industri pendukung seperti baja dan besi Apalagi belum siapnya juga perangkat kebijakan pendukung. Justru malah nanti akan banyak impor yang masuk khusus mobil kecil dan mobil berteknologi tinggi. Karena industri komponen otomotif skala UKM (Usaha Kecil Menengah) masih lemah dan menyak menyerap tenaga kerja.

Perdagangan bebas melalui skema Trans-Pacific Partnership (TPP) ini juga dinilai hanya akan merugikan Indonesia pada sektor industri otomotif. Karena ketidaksiapannya dengan standar tinggi yang diterapkan di TPP, Indonesia nantinya dikhawatirkan hanya akan menjadi pasar produk asing saja. Belum lagi ketika nantinya Thailand juga ikut bergabung dalam TPP ini. Daya saing industri otomotif Indonesia akan semakin berat hanya dalam lingkup Asia Tenggara saja(Kemenperin).