

BAB IV

STRATEGI DALAM MENINGKATKAN DAYA SAING INDUSTRI OTOMOTIF LOKAL PADA ERA PEMRINTAH JOKO WIDODO

Pada bab yang keempat ini akan menjelaskan bagaimana strategi pemerintah era Joko Widodo dalam meningkatkan daya saing industri otomotif lokal. Bab ini merupakan hipotesa atau jawaban dari rumusan masalah yang ditarik dari konsep pada landasan teoritik. Terdapat lima hipotesa yang akan diuraikan pada bab ini yang merupakan strategi pemerintah Joko Widodo.

A. Peningkatan Kerjasama antar Lembaga Pemerintah dengan Paket Kebijakan Ekonomi untuk Memaksimalkan Industri Otomotif Indonesia

Lembaga-lembaga pemerintah tidak akan bisa berdiri sendiri tanpa adanya kerjasama dan dukungan dari lembaga yang lainnya. Maka sangat penting bagi suatu lembaga pemerintah untuk menjalin kesepahaman agar terciptanya visi dan misi pemerintah. Terlebih lagi untuk menunjang berjalannya suatu kebijakan yang dikeluarkan maka memerlukan kolaborasi antar berbagai pihak. Sperti halnya dengan industri otomotif yang sangat memerlukan adanya dukungan pemerintah melalui kerjasama dan kebijakannya.

1. Memperkuat Kerjasama dan Peran Lembaga Pemerintah

Lembaga pemerintah merupakan salah satu bagian penting yang berperan dalam mengeluarkan suatu kebijakan. Selain itu, lembaga pemerintah juga mempunyai tugas untuk melindungi industri dalam negeri atau industri lokal agar mampu bersaing menghadapi perusahaan multinasional atau

industri asing yang terus menguasai pasar di dalam negeri. Kebijakan tersebut dapat berupa kerjasama atau nota kesepahaman.

Baik untuk peningkatan sumber daya manusia (SDM) atau juga dalam hal perkembangan teknologi industri. Karena untuk mengatasi tantangan terkait rantai pasokan komponen lokal tersebut dapat teratasi dengan kerjasama yang baik antara pemerintah, akademisi, dan dunia usaha yang didasari oleh kesamaan pemahaman akan kondisi dan target yang ingin dicapai (Kompas, 2017). Terutama dalam hal ini adalah pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Karena perencanaan pembangunan nasional mencakup penyelenggaraan perencanaan makro semua fungsi pemerintahan yang meliputi semua bidang kehidupan secara terpadu, maka dari itulah disusun oleh Kementerian/Lembaga yang sesuai dengan kewenangannya (Drs. Subagyo, 2006).

Dalam hal ini kerjasama antara Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Ketenaga Kerjaan merupakan lembaga yang berperan penting dalam hal pengembangan industri khususnya otomotif. Pasalnya lembaga-lembaga tersebut terlibat langsung di dalam jalannya perindustrian di Indonesia.

Bentuk kerjasama tersebut terutama untuk membangun kompetensi sumber daya manusia (SDM) Indonesia yang sesuai dengan kebutuhan dunia kerja saat ini sekaligus untuk mendorong pertumbuhan industri nasional yang berkelanjutan. Wujud komitmen ini ditunjukkan melalui penandatanganan bersama Nota Kesepahaman (MoU) lima menteri tentang Pengembangan Pendidikan Kejuruan dan Vokasi Berbasis Kompetensi yang Link and Match dengan Industri (Kemenperin, 2016).

Kelima menteri tersebut adalah Menteri Perindustrian Airlangga Hartanto, Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Muhadjir Effendy, Menteri Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Mohamad Nasir, Menteri Ketenagakerjaan M. Hanif Dhakiri, serta Menteri Badan Usaha Milik Negara Rini M. Soemarno. Penandatanganan MoU tersebut merupakan tindak

lanjut Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2016 tentang Revitalisasi Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) dalam rangka peningkatan kualitas dan daya saing SDM Indonesia. Selain itu juga implementasi arahan Presiden Joko Widodo pada rapat terbatas tentang pendidikan dan pelatihan vokasi.

Gambar4.1: Lima Menteri Teken MoU Pengembangan Pendidikan Vokasi



Sumber: <http://www.kemenerin.go.id/artikel/16633/Lima-Menteri-Teken-MoU-Pengembangan-Pendidikan-Vokasi>

Ruang lingkup MoU ini meliputi upaya untuk membangun pendidikan kejuruan dan vokasi berbasis kompetensi yang link and match dengan industri, restrukturisasi program keahlian dan kurikulum pada satuan pendidikan sesuai dengan kebutuhan industri, serta pembangunan infrastruktur kompetensi bidang industri.

Selanjutnya, sebagai fasilitasi industri dalam pelaksanaan praktek kerja lapangan dan/atau pemagangan industri bagi siswa/mahasiswa dan guru/dosen, fasilitasi industri untuk penyediaan workshop/teaching factory dan instruktur dari industri, peningkatan kompetensi guru/dosen melalui pendidikan, pelatihan dan pemagangan industri, serta

peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana pendidikan kejuruan dan vokasi.

Pada kesempatan yang sama juga dilaksanakan penandatanganan Perjanjian Kerja sama antara SMK dengan perusahaan industri. Sebagai pilot project pada tahap awal, telah ditunjuk tiga perusahaan industri dan 20 SMK, yaitu PT. Petrokimia Gresik dengan 7 SMK di wilayah Jawa Timur, PT. Astra Honda Motor dengan 9 SMK dari Tangerang, Banten, dan Sulawesi Selatan, serta PT. Polytama Propindo dengan 4 SMK dari Indramayu dan Cirebon.

Pada pemerintahan Joko Widodo ini dikenal dengan melalui paket-paket kebijakan ekonominya, lembaga dan kementerian terkait berada pada satu koordinator yang biasa disebut dengan Menteri Koordinator. Disinilah adanya peran menteri koordinator untuk menaungi beberapa kementerian dibawahnya. Tentu saja agar terdapat hubungan antara kementerian yang pada prinsipnya memiliki peran yang saling keterkaitan.

2. Paket Kebijakan Ekonomi Pemerintah Joko Widodo

Pada masa Pemerintah Joko Widodo ini dikenal dengan paket-paket kebijakan ekonominya. Salah satunya adalah paket kebijakan ekonomi untuk memperkuat perekonomian Indonesia melalui bidang industri. Dalam paket kebijakan ekonomi ini terdapat setidaknya tiga kebijakan untuk mendukung terealisasinya kebijakan ini. Yaitu kebijakan industri, kebijakan perdagangan dan kebijakan ketenagakerjaan yang mempunyai tujuan untuk memperkuat bidang industri khususnya otomotif di Indonesia.

a. Kebijakan Industri

Kebijakan industri merupakan kebijakan yang paling penting karena kebijakan ini berdampak langsung pada aktivitas perindustrian khususnya pada industri otomotif. Dalam hal ini Pemerintah menyiapkan pemberian insentif untuk industri komponen otomotif berupa pengurangan tarif bea

masuk (BM) impor bahan baku. Insentif ini berlaku untuk bahan baku komponen yang diproduksi di dalam negeri. Insentif ini diharapkan bisa dimanfaatkan oleh mobil premium. Selama ini, kebanyakan mobil premium diimpor dalam bentuk utuh. Pemerintah sangat berharap para prinsipal mobil premium bisa merakit mobil di dalam negeri. Pemerintah terus dorong agar investasi di sektor otomotif banyak masuk(Jayabuana, 2017).

Melalui Dirjen Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, dan Elektronika (ILMATE) Kementerian Perindustrian (Kemenperin) I Gusti Putu Suryawirawan memberikan pernyataan mengenai tujuan diberikannya insentif adalah untuk mendorong produsen mobil membangun pabrik di Indonesia. Selanjutnya, semua bahan dalam pembuatan mobil ini menggunakan produk dari industri lokal di Indonesia. Sehingga sudah tidak ada lagi impor produk dari asing.

Kemudian langkah selanjutnya yang dilakukan Kementerian Perindustrian salah satunya adalah Kemenperin bersama Institut Otomotif Indonesia (IOI) serta 22 perguruan tinggi menandatangani nota kesepahaman (MoU) dalam penguatan industri kecil menengah otomotif, peningkatan kapasitas SDM industri otomotif serta pengembangan kendaraan pedesaan. Konsep Pendidikan Vokasi pada Politeknik dan Akademi Komunitas di Kawasan Industri dan wilayah pusat pertumbuhan industri (WPPI) sepenuhnya berbasis kompetensi dengan keterlibatan yang intensif dari industri. Langkah ini juga dilakukan untuk mensinergikan dan mengoptimalkan peran sejumlah lembaga yang telah ada di Indonesia untuk memperkuat daya saing industri otomotif Indonesia(Deny, 2016).

Selain itu, Kementerian Perindustrian RI bersama Organisasi Pengembangan Industri Perserikatan Bangsa-Bangsa (United Nations Industrial Development Organization/UNIDO) juga membahas mengenai peningkatan daya saing industri di Indonesia. Salah satu yang menjadi fokus adalah mengembangkan industri hijau demi menciptakan

industri yang inklusif serta berkelanjutan. Pembahasan tersebut sekaligus menindaklanjuti kesepakatan proyek kerja sama yang tertuang dalam UNIDO-Indonesia Country Programme (ICP) 2016-2020. Misalnya, untuk penerapan prinsip industri hijau, upaya bersama yang akan dilakukan seperti mempromosikan efisiensi energi pada industri kecil dan menengah di Indonesia(Susanto, 2017).

Untuk memacu kapasitas industri nasional, Indonesia diharapkan mampu beralih dari jualan komoditi mentah menjadi ekspor produk manufaktur yang bernilai tambah tinggi sehingga meningkatkan partisipasinya dalam rantai nilai global. Apalagi, *multiplier effect* pengembangan industri akan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan nasional. Seperti halnya industri otomotif yang cukup besar di Indonesia yang padat karya ini.

Dalam pembahasan ini terdapat tiga prioritas tematik yang akan dilakukan oleh UNIDO dan Indonesia. Pertama, membantu Indonesia dalam memperbanyak kegiatan riset dan pengembangan yang berorientasi pada sektor industri dan kepentingan masyarakat. Kedua, meningkatkan pengetahuan dan kemampuan teknologi industri dengan melibatkan politeknik dan jaringan kerja lain di Indonesia. Ketiga, menciptakan iklim inovatif dalam menyediakan skema insentif untuk mengangkat dan memperkuat struktur industri di Indonesia. Dengan adanya program ini akan mendorong pada pengurangan kemiskinan, pembangunan berkelanjutan, pembukaan lapangan kerja, menciptakan lingkungan hidup yang bersih dan peningkatan ketahanan energi(Susanto, 2017).

b. Kebijakan Perdagangan

Industri otomotif merupakan salah satu industri yang prospektif untuk terus dikembangkan dalam rangka meningkatkan daya saing produk dan pada gilirannya akan meningkatkan kontribusi pada nilai ekspor dan pertumbuhan ekonomi. Industri otomotif merupakan industri yang mempunyai *multiplayer effect*. Dengan ekspor yang terus meningkat menandakan bahwa kemampuan industri dalam

negeri juga terus berkembang. Sehingga akan mengurangi impor akan komponen industri otomotif Indonesia.

Demi meningkatkan kontribusi terhadap perekonomian Indonesia, Kementerian Perdagangan (Kemendag) saat ini tengah giat mendorong perkembangan industri otomotif. Salah satunya melalui ekspor kendaraan produksi Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN), baik dalam bentuk utuh atau *completely built up* (CBU) maupun dalam bentuk terurai atau *completely knock down* (CKD)(Kemenperin).

Lebih lanjut dijelaskan pula produk yang diekspor terdiri dari kendaraan terurai, komponen kendaraan, mesin utuh, komponen mesin, serta alat bantu produksi seperti *die* dan *jig*. Walaupun nilai impor kendaraan Toyota ke Indonesia juga masih cukup tinggi. Walaupun begitu, diharapkan dapat berkontribusi pula terhadap surplus neraca perdagangan apalagi dengan adanya ekspor juga(Herlinda, 2014).

Kemudian dikelurkannya juga SK Menteri Perdagangan No. 77/2016 yang berlaku mulai 1 Januari 2017. Beleid tersebut mewajibkan para importir ban mengajukan rekomendasi teknis terlebih dahulu ke Kementerian Perindustrian sebelum mengajukan izin pemasukan ke Kementerian Perdagangan. Ada beberapa hal yang harus ditempuh oleh para importir sebelum memasukkan ban dari negara lain. Pertama, mereka harus melalui proses verifikasi oleh KSO untuk memastikan kualitas ban yang diimpor. Kedua, importir harus melalui tahap pemeriksaan kode HS yang spesifik sehingga tidak ada lagi terjadi manipulasi(Tempo, 2017).

Dengan harus melalui proses verifikasi, importir ban harus membayar biaya lebih besar untuk dapat memasukkan ban. Dengan mekanisme seperti ini, industri ban nasional optimistis daya saing produksi lokal dapat lebih baik. Kalangan produsen ban di dalam negeri juga meyakini serapan pasar domestik atas produksi ban lokal akan lebih baik, setelah pemerintah memberlakukan kewajiban verifikasi untuk ban impor.

c. Kebijakan Ketengakerjaan

Sejak lama industri otomotif Indonesia kekurangan tenaga terampil di bidang *engineering*. Kebutuhan tenaga terampil yang berkualitas tidak diimbangi dengan jumlah tenaga yang ada. Memang Indonesia menyediakan jumlah yang banyak untuk sektor tenaga kerja, hanya saja bidang *engineering* masih sangat kekurangan. Hal ini tentu saja sangat tidak menguntungkan Indonesia. Apalagi dengan diberlakukannya era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015.

Perkembangan integrasi ekonomi global dan regional membuat Sumber Daya Manusia (SDM) Indonesia kini dituntut untuk memiliki kemampuan yang tinggi sehingga bisa bersaing dengan SDM di luar Indonesia. SDM yang handal kemudian akan mendukung Indonesia untuk tampil sebagai negara produsen yang diperhitungkan di dunia, dan tidak lagi hanya dikenal sebagai pasar terbesar (Putra, 2015).

Karena itulah untuk mendorong kemandirian Indonesia di bidang teknologi otomotif, maka diperlukan penguasaan teknologi dan peningkatan kemampuan sumber daya manusia, serta pengembangan dan pengamanan pasar dalam negeri sebagai basis untuk mengembangkan industri otomotif yang mandiri dan berdaya saing global. Dalam hal ini pemerintah Joko Widodo.

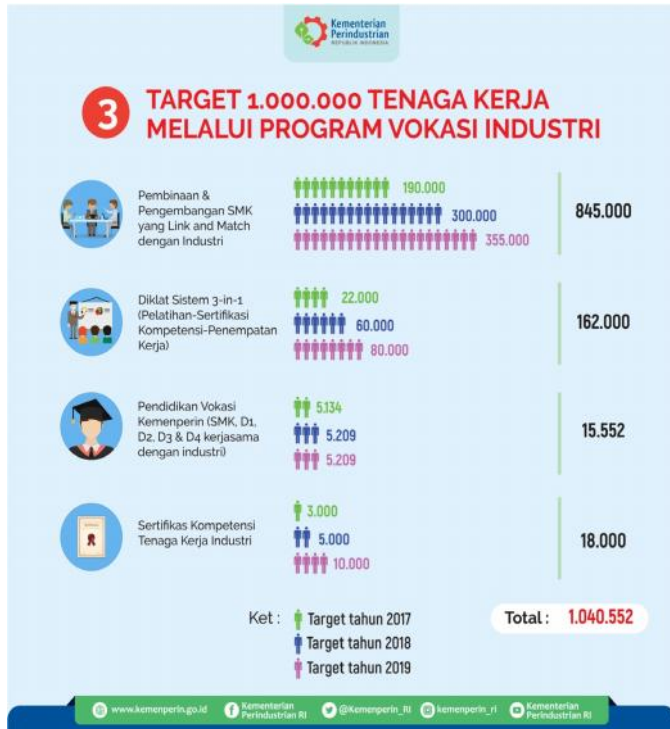
Salah satu bentuk kerjasama dalam hal ketenaga kerjaan yang dilakukan oleh Kementerian Ketenaga Kerjaan yaitu antara Kementerian Ketenagakerjaan RI, Pemerintah Kabupaten Muara Enim, Ditjen Pembinaan Pelatihan dan Produktivitas Kemnaker, Balai Besar Pelatihan Kerja (BBPLK) Bandung, BBPLK Bekasi, BBPLK Serang, serta PT Tanjung Enim Lestari Pulp and Paper melakukan penandatanganan kesepakatan/ Momenandum of Understanding (MoU) Sinergi Multi Pihak tentang Penyelenggaraan Pelatihan dan Pemberdayaan Masyarakat Melalui Program *Corporate Social Responsibility* (Awaludin, 2017).

Kerjasama tersebut merupakan bentuk sinergi antara pemerintah dan pihak swasta dalam meningkatkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas. Pada Intinya Kementerian Ketenagakerjaan mengajak pihak industri untuk ikut dalam berkontribusi mengembangkan SDM melalui program CSR. Karena kalau hanya mengandalkan dana dari pemerintah saja kurang optimal dan terbatas.

Pemerintah Joko Widodo melalui Kementerian Ketenagakerjaan, gencar melakukan sidak dan razia masalah ketenagakerjaan yaitu maraknya tenaga kerja asing di Indonesia yang tidak mempunyai izin dan tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku di Indonesia. Padahal pengaturan masalah ketenagakerjaan sudah terdapat dalam Undang-Undang Penanaman Modal pasal 10 yang mengatur aspek-aspek ketenagakerjaan. Salah satunya adalah perusahaan penanam modal dalam memenuhi kebutuhan tenaga kerja harus mengutamakan tenaga kerja warga negara Indonesia. Walaupun demikian, perusahaan tersebut dapat mendatangkan tenaga ahli asing untuk jabatan dan keahlian tertentu saja sesuai dengan pertuaran perundang-undangan(Dr. Ermanto Fahamsyah, 2015).

Disampaikan pula oleh Kementerian Perindustrian RI, sasaran utama pembangunan industri nasional pada 2017 antara lain adalah pertumbuhan industri pengolahan non-migas sebesar 5,5 persen dan peningkatan jumlah tenaga kerja sektor industri menjadi 16,3 juta orang. Sehingga untuk mencapai hal tersebut, Kmentrian Ketemagakerjaan bersama Yayasan Upaya Indonesia (UID) atau United in Diversity, Tsinghua University, dan Universitas Paramadina menyelenggarakan Colective Creative Learning and Action for Sustainable Solution (Co-CLASS) sejak bulan Juni tahun 2017. Co-CLASS merupakan wujud nota kesepahaman (MoU) yang diteken pihak-pihak tersebut pada November 2016(Primus, 2017).

Gambar 4.2: Target tenaga Kerja Melalui Program Vokasi Industri



Sumber: <https://kemnaker.go.id/berita/berita-kemnaker/kemenerin-transformasi-pendidikan-kejuruan-sesuai-kebutuhan-dunia-industri>

Langkah tersebut dilakukan oleh pemerintah juga dimaksudkan untuk memaksimalkan tenaga kerja dalam negeri agar terus terserap pada semua bidang khususnya industri otomotif. Selain itu, dengan adanya pengawasan terhadap tenaga kerja asing maka tenaga kerja Indonesia tidak perlu khawatir akan persaingan di dunia kerja yang semakin ketat seperti sekarang ini. Karena sudah terdapat peraturan dan kualifikasi tertentu yang diberikan kepada suatu perusahaan untuk dapat menggunakan tenaga kerja asing.

d. Transfer Teknologi dari Perusahaan Multinasional di Indonesia

Strategi pemerintah Indonesia dalam memaksimalkan adanya perusahaan multinasional yang beroperasi di Indonesia salah satunya adalah dalam pemanfaatan transfer teknologi dan tanggung jawab sosial mereka (CSR). Suatu perusahaan multinasional yang datang dari negara maju pasti mempunyai kelebihan dalam ilmu pengetahuan dan juga kemajuan dalam hal teknologi yang memang belum dimiliki oleh suatu negara. Dalam hal ini Indonesia sebagai negara berkembang belum mampu menghasilkan produk industri otomotifnya sendiri berupa mobil nasional atau kendaraan lainnya, walaupun industri pendukungnya sudah cukup berkembang. Sehingga hadirnya perusahaan multinasional ini dimanfaatkan dengan baik oleh pemerintah Indonesia. Sehingga perusahaan tersebut tidak hanya menjadikan Indonesia sebagai pasar mereka dan hanya mengambil keuntungan untuk mereka.

Kebijakan transfer teknologi atau alih teknologi ini merupakan kewajiban dari suatu perusahaan asing yang mendirikan pabriknya di Indonesia. Mesin produksi, teknologi-teknologi yang digunakan oleh perusahaan tersebut yang langsung dibawa dari negara asal perusahaan tersebut harus digunakan sebagai transfer teknologi oleh perusahaan kepada negara yang ditempatinya. Baik itu berupa pendidikan, pemberian mesin dan teknologi yang digunakan.

Pemerintah Indonesia pada awalnya merencanakan ATPM akan menjadi embrio bagi perkembangan industri otomotif di Indonesia dengan arahnya adalah terjadinya transfer teknologi dan menghasilkan produk otomotif yang mempunyai kandungan lokal yang tinggi. Namun setelah 30 tahun program ini tidak berjalan karena ketergantungan terhadap komponen impor masih saja tinggi yang akhirnya berimbas pada harga jual produk otomotif Indonesia menjadi tinggi (Indonesian Commercial Newsletter, 2011).

Alih teknologi merupakan hal yang diinginkan oleh pemerintah Indonesia agar ketergantungan akan mesin-mesin serta teknologi yang perusahaan otomotif bawa dari negara

asal mereka bisa dimiliki oleh Indonesia. Hal membutuhkan waktu yang cukup lama. Perusahaan tersebut biasanya yang sudah lama berdiri di Indonesia. Sehingga memang biasanya beberapa kasus, yang didapatkan oleh Indonesia adalah mesin dan teknologi lama yang sudah tidak terpakai dan sudah akan digantikan oleh teknologi yang lebih baru.

Hal itu yang mendorong pemerintah Joko Widodo untuk memaksimalkan adanya kewajiban bagi suatu perusahaan untuk melakukan transfer teknologi. Apalagi memang saat ini transfer teknologi sedang ditingkatkan, utamanya kepada perusahaan-perusahaan asal negeri Jepang. Dengan begitu, diharapkan kedepannya industri nasional tak perlu lagi mengimpor teknisi dari luar melainkan mengambil teknisi dari lokal yang telah mendapatkan pelatihan dan pendidikan dari Jepang.

Usaha yang dilakukan untuk mendukung hal tersebut yaitu terus membuka keran investasi untuk Jepang di Indonesia dalam industri otomotif. Tidak hanya dalam hal pendirian pabrik dan perakitan tetapi juga investasi pengusaha Jepang lebih dilakukan pada industri baja hilir nasional untuk mendukung bahan baku industri otomotif yang ada di Indonesia. Selain itu, langkah selanjutnya adalah perusahaan Jepang untuk mempercepat dan meningkatkan transfer teknologi kepada pekerja lokal. Hal ini dimaksudkan karena besarnya industri Jepang di Indonesia, khususnya otomotif, harus pula memberikan dampak bagi pekerja lokal dengan tranfer teknologi. Sehingga nantinya, dapat memberikan manfaat untuk meningkatkan kemampuan dan kualitas sumber daya manusia (SDM) lokal (Ansori, 2015).

Pemerintah dalam hal ini telah meminta Jepang lebih banyak melakukan transfer teknologi kepada Indonesia di sektor-sektor unggulan yaitu sektor otomotif. Apalagi transfer teknologi masuk dalam skema Midec sebagai prasyarat ditandatanganinya IJ-EPA tujuh tahun silam yang didalamnya tercakup penurunan dan pembebasan bea masuk (BM) sekitar 90% pos tarif.

Transfer teknologi memegang peranan yang sangat penting untuk membangun industri nasional yang tangguh dan mandiri. Dengan memiliki bekal teknologi, Indonesia bisa mengembangkan sendiri industri domestiknya sesuai kepentingan nasional tanpa tergantung pihak asing. Semakin banyak transfer teknologi, akan semakin besar pula peluang Indonesia menjadi negara industri. Apalagi transfer teknologi masuk dalam skema MIDEK tersebut sebagai prasyarat ditandatanganinya IJEPA yang didalamnya tercakup penurunan dan pembebasan bea masuk (BM) sampai 90% itu.

Skema MIDEK yang terjadi saat ini masih pada seputar tenaga kerja sebagai tenaga-tenaga otomotif, belum menaysar pada teknologi Indonesia. Karena itulah saat ini Indonesia berbenah untuk menentukan teknologi apa yang ingin dikuasai, apakah fabrikasi, pengecoran logam, atau pembuatan bodi kendaraan.

Corporate social responsibility (CSR) merupakan salah kewajiban suatu perusahaan sebagai bentuk tanggung jawab terhadap lingkungan sekitar. Baik berupa suatu program, acara, atau bentuk tanggung jawab perusahaan lainnya. Dalam CSR ini juga biasanya dimanfaatkan oleh suatu perusahaan sekaligus sebagai upaya mereka melakukan transfer teknologi.

Suharto menyatakan bahwa CSR merupakan operasi bisnis yang berkomitmen tidak hanya untuk meningkatkan keuntungan perusahaan secara finansial, melainkan pula untuk pembangunan sosial ekonomi kawasan secara holistik, melembaga dan berkelanjutan. Dalam konteks pemberdayaan, CSR merupakan bagian dari policy perusahaan yang dijalankan secara profesional dan melembaga. CSR kemudian identik dengan CSP (*corporate social policy*), yakni strategi dan roadmap perusahaan yang mengintegrasikan tanggung jawab ekonomis korporasi dengan tanggung jawab legal, etis, dan sosial (Suharto, 2007).

Saat ini CSR telah diatur dalam beberapa regulasi yang sifatnya mengikat agar 'perusahaan tertentu' wajib melaksanakan tanggungjawab sosialnya. Salah satunya adalah

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 47 Tahun 2012 Tentang Tanggung jawab Sosial dan Lingkungan. Khusus untuk bidang industri terutama otomotif, pemerintah Joko Widodo akan terus mengeluarkan kebijakan yang memiliki kecocokan 'ling kerja' antara vokasi dan industri. Karena melalui peningkatan pendidikan vokasi ini untuk memenuhi kebutuhan sejumlah industri seperti industri otomotif, pariwisata dan perhubungan. Sehingga tenaga kerja Indonesia sudah memiliki keterampilan kerja dan bisa langsung ditempatkan pada sektor industri.

Langkah yang sedang giat-giatnya dilakukan pemerintah saat ini tersebut dengan membangun sekolah-sekolah teknik untuk menghasilkan teknisi andal di bidang otomotif dengan bekerjasama dengan perusahaan otomotif di Indonesia. Dengan tujuan bahwa pengalihan teknologi terjadi pada kerjasama ini. Baik melalui praktek kerja lapangan atau pada pemberian alat kepada sekolah kejuruan.

Kebijakan ini merupakan langkah pemerintah Joko Widodo untuk memaksimalkan adanya perusahaan yang ada di Indonesia untuk berkontribusi dalam membangun Indonesia. Perusahaan otomotif di Indonesia diharuskan untuk mulai masuk dalam dunia pendidikan melalui Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) dan memberikan kontribusi baik itu alat penunjang praktek ataupun sebagai media praktek kerja lapangan (PKL).

B. Pembaruan Aturan untuk Melindungi Industri Otomotif Lokal terhadap Arus Investasi dan Impor Komponen Industri Otomotif dari Perusahaan Multinasional.

Perlindungan industri otomotif lokal dalam negeri sangat penting bagi pemerintah Indonesia dalam rangka menekan arus investasi dan impor komponen otomotif yang terus meningkat dari tahun-ketahun. Perusahaan multinasional serta investor asing dalam hal ini semakin diperketat

pengawasannya agar industri kecil menengah (IKM) terus berkembang.

1. Memperbarui Aturan dan Tata Cara Penanaman Modal Asing di Indonesia

Suatu aturan baik itu berbentuk kebijakan ataupun Undang-Undang di Indonesia terus mengalami perkembangan dan perubahan. Baik itu disebabkan oleh pergantian pemerintahan ataupun karena kondisi perekonomian suatu negara yang diakibatkan oleh beberapa faktor. Begitu pula dengan aturan dan tata cara penanaman modal asing (PMA) di Indonesia yang terus diperbaharui. Tentu saja hal ini dimaksudkan untuk mengawasi arus investasi yang masuk ke Indonesia. Serta untuk melindungi industri dan usaha kecil menengah lokal di Indonesia agar mampu mandiri.

Penanaman Modal Asing di Indonesia semakin berkembang dari tahun ke tahun khususnya pada bidang industri. Hal ini dikarenakan semakin berkembangnya industri di Indonesia. Untuk mengawasi arus penanaman modal asing ini, maka pemerintah Indonesia memperbarui aturan tentang aturan dan tata cara penanaman modal asing. Seperti yang kini dilakukan oleh era pemerintah Joko Widodo yang terus berbenah dan juga memperbarui aturan yang lama.

Industri otomotif di Indonesia masih sangat mengandalkan investasi asing untuk memenuhi kebutuhan pada saat ini, begitu pula industri pendukungnya. Agar industri pendukung dalam negeri (lokal) mampu bersaing maka salah satu strategi dari pemerintah Indonesia adalah dengan memperbarui aturan PMA ini. Pada era Pemerintahan Joko Widodo digantikan dengan aturan yang baru yaitu Peraturan Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Pedoman dan Tata Cara Izin Prinsip Penanaman Modal.

Dengan berlakunya Peraturan Kepala ini, maka Peraturan Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2013 tentang Pedoman dan Tata Cara Permohonan Perizinan dan Nonperizinan Penanaman Modal sebagaimana

telah diubah dengan Peraturan Kepala BKPM Nomor 12 Tahun 2013 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Dalam peraturan yang baru ini yaitu pasal 2 menyebutkan bahwa Pedoman dan Tata Cara Izin Prinsip yang mengatur prosedur pengajuan dan persyaratan permohonan Izin Prinsip, dimaksudkan sebagai panduan bagi para pejabat PTSP Pusat di BKPM, BPMPTSP Provinsi, BPMPTSP Kabupaten/Kota, PTSP KPBPB, PTSP KEK, dan para pelaku usaha serta masyarakat umum lainnya. Karena itulah semua pelaku usaha harus menaati peraturan ini begitu pula dengan para penanam modal asing.

Melalui Kementerian Perindustrian juga telah mengajukan pengecualian bea masuk anti dumping bagi impor baja otomotif kepada Kementerian Perdagangan agar bahan baku industri tidak terganggu. Hal ini dilakukan guna membebaskan bea masuk anti dumping (BMAD) bagi bahan baku baja otomotif sampai industri dalam negeri bisa memasok. Sebelumnya, pemerintah telah mengatur BMAD tersebut di dalam PMK Nomor 224/PMK.011/2014 tentang Perubahan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 65/PMK.011/2013 tentang Pengenaan Bea Masuk Anti Dumping terhadap Impor Produk Canai Lantai Dari Besi Atau Baja Bukan Paduan Dari Jepang, Korea Selatan, Taiwan, Tiongkok, dan Vietnam (Aldila, 2016).

Selain itu, Pemerintah memastikan akan melakukan revisi kembali terhadap daftar negatif investasi (DNI) guna memacu investasi asing agar masuk ke Indonesia. Saat ini pemerintah sudah melakukan rencana tersebut dengan kementerian teknis yang terkait. Hal ini dapat dilihat dari pemerintah telah melakukan perubahan dalam daftar negatif investasi (DNI) melalui paket kebijakan ekonomi Jilid X. Kebijakan ini dikeluarkan pada tanggal 11 Februari 2016 lalu. Namun tidak hanya berhenti sampai disitu, kini di tahun 2017 pemerintah kembali berencana untuk melakukan regulasi terkait DNI. Melalui Menko Bidang Perekonomian Darmin Nasution, rencananya pemerintah akan terdapat beberapa penambahan sektor yang dibuka untuk asing. Hal tersebut

perlu dilakukan mengingat masih terdapat beberapa sektor yang tidak sepenuhnya terbuka untuk asing. Hal ini membuat investor kurang merasa nyaman berinvestasi di Indonesia(Afrianto, 2017).

3. Pembatasan Impor Komponen Industri Otomotif Dari Perusahaan Multinasional

Semakin meningkatnya produksi kendaraan khususnya roda empat di Indonesia mengakibatkan tingginya impor akan bahan baku industri otomotif ini. Selain itu, pabrikan otomotif yang ada di Indonesia saat ini, juga masih mendatangkan komponennya langsung dari negara asal mereka yaitu Jepang. Padahal dalam hal ini sudah terdapat kebijakan tentang tingkat kandungan dalam negerinya.

Kementerian Perindustrian Republik Indonesia berupaya penuh untuk mengurangi ketergantungan impor akan bahan baku ini. Dengan upaya menerbitkan Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2015 sebagai revisi atas peraturan Nomor 59 Tahun 2010 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih dan Industri Sepeda Motor. Poin utama dari aturan baru tersebut adalah untuk mengurangi penggunaan komponen impor oleh pelaku industri otomotif dalam negeri. Tentu saja Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34 Tahun 2015 yang telah berlaku sejak awal April 2015 ini secara otomatis menggugurkan aturan sebelumnya.

Dalam Peraturan Menteri yang baru ini yaitu pasal 15 mengamankan pembatasan impor komponen *Completely Knock Down* (CKD) yang sudah diwarnai dan di-las sebesar 10 ribu unit per tahun. Hal tersebut sama sekali tidak dibatasi dalam aturan sebelumnya yang sudah berlaku selama lima tahun. CKD adalah semua jenis komponen kendaraan yang didatangkan ke Indonesia dalam kondisi lepas atau terpisah-pisah yang berikutnya akan dirakit oleh pabrikan otomotif dengan tujuan menekan biaya produksi. Praktik ini biasa dilakukan khususnya oleh perusahaan-perusahaan yang tidak memiliki pabrik produksi di Indonesia(Gumelar, Kemenperin Batasi Impor Komponen Otomotif demi Industri Lokal, 2015).

Tidak hanya mengenai pembatasan impor komponen CKD saja, kemenperin juga mewajibkan perusahaan otomotif untuk melakukan ekspor pada tahun ke-tiga sejak dikeluarkannya surat rekomendasi impor CKD. Berbeda dengan aturan impor, khusus untuk ekspor tidak mempunyai batasan khusus mengenai berapa persen dari hasil produksi yang harus dialokasikan untuk ekspor. Dengan adanya pembaruan peraturan ini, tujuannya adalah agar investor otomotif asing mau menggandeng industri komponen lokal dalam membangun satu rangkaian produksi mobil utuh.

Selain itu, pembatasan impor ini salah satunya juga untuk membentengi dari kecurigakan pemerintah tentang adanya impor baja fiktif. Kecurigaan tersebut dibuktikan dengan adanya peningkatan signifikan soal impor baja tetapi tidak jelas perincian kebutuhannya. Modus tersebut dipakai untuk merusak harga pasar lokal dengan baja impor yang lebih murah. Kemenperin pun bekerjasama dengan Kementerian Perdagangan (Kemendag) dengan mengeluarkan aturan bersama soal izin impor (Rimanews, 2014).

Industri komponen harus menjadi kekuatan industri otomotif nasional, karena dengan kuatnya industri komponen maka ketergantungan Indonesia terhadap komponen impor akan semakin kecil, dan industri otomotif akan semakin memberikan nilai tambah tinggi bagi perekonomian nasional Indonesia. Sehingga ketika kemandirian industri tersebut tercapai maka Indonesia akan siap menjadi negara yang mampu memproduksi mobil sendiri.