

BAB II

PERKEMBANGAN PROYEK MOBIL NASIONAL INDONESIA

Kehadiran pasar bebas telah mendorong negara-negara untuk memaksimalkan pengembangan segala sektor yang diungguli agar mampu bersaing di pasar regional maupun internasional. Terdapat banyak manfaat dalam arus perdagangan serta kebijakan-kebijakan perekonomian dan perdagangan ikut serta mendukung adanya pasar bebas antar negara. Salah satu bidang industri yang sedang mengalami persaingan yang ketat adalah industri otomotif. Industri mobil bisa menjadi identitas suatu bangsa. Untuk itu, keberadaan mobil nasional harus terus dikembangkan.

Sektor otomotif merupakan salah satu sektor yang sangat krusial bagi suatu negara dimana era globalisasi membuat teknologi transportasi sangat dibutuhkan oleh suatu negara. Teknologi transportasi dapat mendukung sistem distribusi barang dan manusia, sehingga dalam kehidupan teknologi transportasi atau otomotif menjadi tujuan pengembangan industri.

Industri otomotif Indonesia menjadi salah satu hal yang sangat menarik untuk dikaji dimana melibatkan banyak kepentingan baik dari para pengusaha, produsen, masyarakat dan pemerintah. Seiring dengan meningkatnya pendapat masyarakat Indonesia memaksa kebutuhan otomotif terus meningkat.

A. Sejarah Berkembangan Mobil Nasional

Industri otomotif di Indonesia mulai berkembang pada tahun 1970, ketika itu Pemerintah Indonesia mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mendukung industri otomotif di Indonesia seperti SK Menteri Perindustrian No.307/M/SK/8/76, SK Menteri Perindustrian No.231/M/SK/11/78 dan SK Menteri Perindustrian No.168/M/SK/9/79. Selain itu Pemerintah juga mengeluarkan serangkaian peraturan yang dikenal dengan sebutan Program Penanggalan. Kebijakan ini menerapkan bea masuk yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan yang tidak menggunakan *stamping parts* yang diproduksi dalam negeri. Pada masa itu Pemerintah lebih memfokuskan pada kendaraan-kendaraan minibus dan komersial salah satunya dengan pemberian keringanan pajak dan memberikan pajak yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan seperti sedan.

Memasuki era 1980-an perkembangan industri otomotif mengalami pasang surut karena dikarenakan beberapa kendala seperti adanya devaluasi Rupiah pada tahun 1983 (27,5%) dan pada tahun 1986 (31,0%). Selain itu juga ditambah dengan adanya kebijakan uang ketat pada tahun 1987. Penjualan kendaraan bermotor yang pada akhir tahun 1981 berada di kisaran 208.000 unit, menurun antara 150.000 dan 170.000 unit pada tahun-tahun berikutnya. Pada era 1990-an Pemerintah mengganti Program Penanggalan dengan Program Insentif yang dikenal dengan Paket Kebijakan Otomotif 1993. Produsen mobil diperbolehkan memilih sendiri komponen mana yang akan menggunakan produk lokal dan akan mendapatkan potongan bea masuk, atau

bahkan dibebaskan dari bea masuk, jika berhasil mencapai tingkat kandungan lokal tertentu. Program ini telah dijalankan oleh Toyota dengan Kijang generasi ketiganya (1986-1996) dimana kandungan lokalnya sudah mencapai 47%. Begitu juga yang dilakukan oleh Indomobil yang mengeluarkan mobil Mazda MR (Mobil Rakyat).

Di tahun 1996 Pemerintah memutuskan untuk mempercepat Program Insentif dan memperkenalkan Program Mobil Nasional dengan mengatur bahwa untuk mendapatkan pembebasan bea masuk, perusahaan harus mencapai tingkat kandungan lokal sebesar 20 persen, 40 persen dan 60 persen di tahun pertama, kedua dan ketiga. Surat Instruksi Presiden (Inpres) No.2/1996 tentang Program Mobil Nasional, dikeluarkan untuk memperbaiki sistem deregulasi untuk menyambut adanya pasar bebas tahun 2003. PT. Timor Putra Nasional (TPN) yang bermitra dengan KIA Motors dari Korea Selatan adalah perusahaan pertama yang mendapatkan pembebasan bea masuk barang mewah melalui program ini. TPN dipercaya untuk memproduksi mobil nasional yang bernama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Pada bulan Juni 1996, Pemerintah kembali mengeluarkan Keputusan Presiden (Keppres) No.42 yang berisi tentang diizinkan TPN mengimpor mobil utuh dari Korea Selatan asalkan mobil Timor dikerjakan tenaga kerja asal Indonesia di pabrik Kia di Korea Selatan, serta dalam waktu 3 tahun, TPN harus bisa memenuhi kandungan lokal pada mobil Timor-nya sebanyak 60%.

Perusahaan-perusahaan otomotif lain (Jepang, Amerika Serikat dan Eropa) yang tidak mendapatkan insentif pajak yang sama, melakukan protes ke World Trade Organization (WTO). Sebenarnya Inpres itu juga mengatur, siapapun bisa

mendapatkan predikat mobil nasional yaitu bila komponen lokalnya sudah mencapai 60% dengan memakai merek nasional dan dilakukan oleh perusahaan swasta nasional, bukan kepanjangan tangan dari prinsipal. Pembebasan pajak barang mewah, selain bea masuk, untuk kendaraan yang memiliki kandungan lokal 60 persen mendorong produsen untuk menanamkan modal dalam pabrik-pabrik baru seperti pabrik mesin dan casting, yang menghasilkan barang setengah jadi. Selain Timor, berkembang juga merek-merek nasional lain seperti Sena, Morina (Bakrie), Maleo, Perkasa, Kancil dan Astra. Namun Proyek Timor semakin suram ketika krisis ekonomi tahun 1997 datang dan pada puncaknya ketika rezim Presiden Soeharto jatuh pada bulan Mei 1998. Angka penjualan mobil juga ikut menurun menjadi 58.000 unit di tahun 1998, jauh berbeda jika dibandingkan dengan tahun 1997 yang mencatat angka sebesar 392.000 unit.

Memasuki era tahun 2000, Pemerintah mengeluarkan Paket Kebijakan Otomotif 1999 yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. Keran untuk mengimpor kendaraan secara utuh (CBU-Completely Built Up) dibuka lagi, tidak seperti tahun – tahun sebelumnya dimana sangat sulit sekali untuk mengimpor kendaraan CBU. Adapun tujuannya dibukanya keran impor kendaraan CBU selain karena saat ini sudah masuk ke era pasar bebas, juga diharapkan agar mobil rakitan lokal (CKD-Completely Knocked Down) termotivasi untuk meningkatkan kualitas kendaraannya guna menghadapi serbuan kendaraan CBU. Para pemain lokal tidak hanya berlomba –

lomba meningkatkan kualitas tetapi juga menekan harga dengan cara memperbanyak jumlah komponen lokal yang terkandung di dalam kendaraan tersebut.

Kebijakan pembangunan industri otomotif nasional terkesan tidak jelas arahnya semenjak gagalnya kebijakan mobil nasional yang dilakukan di era pemerintahan Soeharto. Meski demikian, idealnya ada sisi-sisi yang tetap dijaga dan dilanjutkan kembali. Misalnya dengan membangun tim interdepartemen yang dipimpin langsung oleh Menteri Perindustrian. Pembangunan industri otomotif, khususnya upaya mendorong sektor industri untuk membangun mobil nasional seyogyanya digarap bersama oleh beberapa Kementerian. Sebut saja Kementerian Perindustrian, Kementerian Perhubungan, BPPT, BKPM, Kementerian Perdagangan, Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan. Kementerian Perindustrian harus menjadi koordinator program karena banyak sekali program di bidang industri yang terkait. Sementara, Kementerian Perdagangan terkait erat dengan berbagai kebijakan perdagangan di dalam dan luar negeri.

Kementerian Keuangan erat kaitannya dengan berbagai insentif fiskal yang dapat diberikan. Kementerian Dalam Negeri terkait dengan dukungan pemerintah daerah untuk pengembangan mobil nasional. Pembangunan industri otomotif nasional sudah dimulai semenjak tahun 1972 dengan payung hukum Keputusan Presiden tentang Pembinaan Industri Otomotif di Departemen Perindustrian. Awalnya kegiatan perakitan dilakukan oleh Departemen Perhubungan. Awalnya dipisahkan antara kegiatan industri, impor dan pengguna. Tahun 1976 dibuat aturan perakitan, pembatasan impor dan keagenan tunggal. Bahkan kemudian dibuat kebijakan agar

produsen di dalam negeri masih diperbolehkan melakukan impor, namun dengan bea masuk tertentu. Dari berbagai kebijakan yang dilakukan, ternyata merk dari negara Jepang yang lebih mampu bertahan. Kini, seyogyanya pemerintah terus membuka kerjasama dengan berbagai pihak dan menjadi regulator yang bijak. Tidak hanya melibatkan para produsen, tapi juga para pakar dari berbagai bidang dan berbagai lembaga penelitian untuk mendukung kebijakan industri otomotif nasional. Indonesia memiliki potensi yang besar untuk bertumbuh menjadi salah satu produsen otomotif terkemuka jika semua pihak mau bersinergi satu sama lain memerankan tugas masing-masing dengan baik sesuai dengan tujuan nasional bersama (Majalah Karya Indonesia, 2010).

Belakangan ini sangat ramai dibicarakan tentang Kiat Esemka yang merupakan mobil hasil ciptaan murid SMK bekerjasama dengan Kiat Motor. Setelah walikota Solo Joko Widodo (Jokowi) mempromosikannya dengan menjadikan mobil Kiat Esemka sebagai mobil dinas pengganti mobil dinas lama yang bermerek Toyota Camry, mobil Kiat Esemka menjadi sangat populer. Banyak pejabat akhirnya beramai-ramai memesan mobil hasil buatan murid-murid SMK 2 Solo itu.

Bagi sebagian orang, khususnya di kalangan nasionalis, langkah Jokowi ini telah menjadi titik awal untuk menumbuhkan kebanggaan terhadap produksi bangsa sendiri. Situasi yang terbentuk saat ini dianggap momentum paling tepat untuk membangkitkan kembali cita-cita “mobil nasional” (mobnas). Ini adalah bagian dari upaya membangkitkan industri nasional kita. Inilah bukti dari rasa nasionalisme yang besar dari bangsa Indonesia untuk mencintai produk dalam negeri. Di samping itu

juga mobil nasional merupakan salah satu upaya untuk melawan neokolonialisme bidang teknologi transportasi yang sampai sekarang ini masih dikuasai oleh kekuatan asing.

Dari mencuatnya berita tentang Kiat Esemka, lantas terbukalah cerita tentang berbagai prototip mobil nasional dalam kancah inovasi otomotif dalam negeri. Berikut adalah sebagian di antaranya;

- **Marlip**

Marlip adalah mobil listrik yang dikembangkan oleh LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia) dan dipasarkan PT. Marlip Indo Mandiri. Mobil ini digunakan untuk mobil golf, pasien, mobil keamanan. Marlip juga punya varian mobil empat penumpang dengan kecepatan mencapai 50 km/jam dengan jarak tempuh maksimal 120km. Harga Marlip berkisar antara Rp60 sampai Rp80 juta.

- **Maleo**

Maleo mulai dikembangkan pada 1993, dimana saat itu pemerintah mulai berpikir tentang mobil nasional. IPTN sebagai instansi yang ditunjuk, bekerjasama dengan Rover, Inggris dan Millard Design Australia. Sampai pada 1997, IPTN sukses membuat 11 rancangan mobil yang isimewa. Namun karena reformasi 1998, proyek tersebut menjadi sia-sia.

- **Gea**

Gea adalah proyek mobil nasional hasil riset PT. INKA (Industri Kereta Api) dengan mesin Rusnas (Riset Unggulan Strategis Nasional), yakni mesin berkapasitas

640cc. Tujuan Gea adalah memberikan alternatif mobil kecil menghadapi krisis energi. Dilepas dengan harga antara 45 -50 juta, sudah diuji coba hingga 10.000 km dan kecepatan maksimalnya 90 km/jam. Mobil ini sudah sampai tahap uji coba produksi.

- **Tawon**

Mobil tawon diproyeksikan menjadi pengganti Bajaj. Diproduksi oleh PT Super Gasindo Indonesia Jaya (GIJ). Tawon adalah mobil nasional yang paling siap dipasarkan. Mobil ini menggunakan bahan bakar gas dengan kapasitas mesin mesin 650cc. Tawon mampu menembus kecepatan 100 km/jam dengan banderol Rp48 juta on the road.

- **Komodo**

Salah satu desainer CN-250 Gatotkaca Ibnu Susilo menjadi Head Designer Maleo mengeluarkan desain Komodo. Ini adalah mobil offroad asli Indonesian. Mobil kecil tapi dapat melintasi hutan sejauh 100 km dalam 6-7 jam dengan konsumsi bahan bakar hanya 5 liter. Komodo punya fitur self-recovery yang membuatnya tidak bisa terguling.

- **Timor**

Timor adalah Teknologi Industri Mobil Rakyat. Timor pernah hits di dekade 90an yang diproduksi PT. Timor Putra Nasional. Sejatinya, mobil ini merupakan mobil KIA Sephia dengan ide mengimpor mobil namun dengan komponen lokal. Bersamaan dengan Timor, hadir Bimantara dengan produknya Bimantara Cakra.

- **Esemka Digdaya**

Esemka Digdaya adalah proyek mobil nasional yang dikerjakan oleh siswa SMK 1 Singosari Malang. Mobil double kabin ini memiliki mesin 1.500 cc eks Timor. Biaya yang dhabiskan Rp175 juta.

- **Esemka Rajawali**

Senada dengan Esemka Digdaya, Esemka Rajawali menjadi perbincangan khusus setelah Wali Kota Solo Joko Widodo menggunakan sebagai mobil dinas. Esemka Rajawali bergenre SUV dengan mesin 1.500 cc milik Timor. Mobil ini dilepas dengan banderol Rp75 juta dengan semua fitur-fitur layaknya mobil Jepang.

B. Dinamika Pengembangan Mobil Nasional

Pemerintah Indonesia terus didesak oleh beberapa pihak mengenai kejelasan kebijakan mobil nasional yang dinanti-nanti oleh investor, perusahaan swasta dalam negeri, dan masyarakat. Namun, masih terdapat beberapa kekurangan dalam proses produksi mobil nasional. Penyimpangan terjadi pada pelaksanaan aturan tentang proyek Mobil Nasional (Mobnas). Pada awal Februari 1998 muncul Surat Edaran Dirjen Pajak yang mengumumkan bahwa impor mobil sedan dalam bentuk utuh (CBU – *completely buil up*) oleh PT Timor Putra Nasional tetap dibebaskan dari Pajak Penjualan Barang Mewah dan Bea Masuk. Ketentuan itu melanggar Keputusan Menteri Perdagangan dan Perindustrian (Menperindag) No.19/MPR/Kep/1998,

tentang penghapusan fasilitas khusus bagi Mobil Timor mulai 2 Februari 1998 (Kartodihardjo, 1999).

Kini arah pengembangan industry mobil nasional masih menjadi isu yang penuh tanda tanya. Faktanya, globalisasi ekonomi kini telah menyebabkan merk global bukan hanya milik atau identitas suatu negara. Sebut saja merk Jaguar dan Land Rover yang identik dengan Inggris kini telah dimiliki oleh Tata Motors, sebuah korporasi raksasa asal India. Begitu terbukanya kegiatan bisnis global sehingga identitas produk dan merk yang melekat kuat pada sebuah negara pun bisa berpindah sedemikian mudahnya. Itulah salah satu fakta globalisasi ekonomi yang tengah terjadi. Hal ini pun terjadi di Indonesia.

Sebagai negara yang industri assembling otomotifnya mencapai 20 buah, banyak sekali produk primadona rakyat Indonesia yang kini kandungan lokalnya sudah di atas 60 persen. Sebut saja mobil keluarga Toyota Kijang Inova, kandungan lokalnya sudah 75 persen. Demikian juga dengan merk Toyota Avanza, kandungan lokalnya yang tinggi. Namun mobil-mobil tersebut belum dikatakan mobil nasional, karena mobil tersebut diproduksi oleh kepanjangan perusahaan prinsipal. Jadi, cara berpikirnya mungkin harus dirubah, bukan bagaimana memproduksi mobil nasional, tapi bagaimana agar industri otomotif yang kini ada dan berkembang di Indonesia memproduksinya menggunakan komponen dan tenaga kerja Indonesia (Majalah Karya Indonesia, 2010).

Pemerintah memiliki sebuah tantangan yang besar dimana Indonesia harus menjadikan produk-produknya sekreatif mungkin dan seinovatif mungkin agar mampu bersaing dalam pasar global. Terdapat sebuah ide peralihan menuju mobil berbahan bakar nonfosil perlu dilakukan segera, meski secara bertahap. Bukan saja mengingat kian tingginya beban emisi karbon, tetapi juga menimbang terus melejitnya beban subsidi BBM yang kini nilainya mencapai Rp165,2 triliun pada tahun 2011. Pemerintah karenanya menargetkan telah memproduksi mobil listrik nasional paling cepat pada tahun 2014 sebagai bentuk diversifikasi pemanfaatan bahan bakar. Namun, mobil jenis tersebut belum bisa diproduksi. Indonesia berpeluang sama besar dengan negara-negara lain untuk sukses di ranah mobil listrik. Bisa dikatakan, sebagian besar industri mobil listrik di dunia berangkat dari titik mulai yang sama. Jepang, pemimpin dunia di bidang ini, baru berada pada skor 2.6 dari skala 5 mengacu survei McKinsey pada tahun 2012, sementara China 1.5 (Zuhal, 2013).