

BAB III

**DINAMIKA KERJASAMA LUAR NEGERI INDONESIA DENGAN
JEPANG DALAM IMPLEMENTASI KEBIJAKAN LCGC**

A. Sejarah Hubungan Diplomatik Indonesia-Jepang

Kerjasama Indonesia dengan Jepang saat ini telah membina hubungan persahabatan yang sangat erat yang berlandaskan hubungan kerjasama dan pertukaran di berbagai bidang seperti politik, ekonomi, kebudayaan dan sebagainya. Hubungan persahabatan antara Indonesia-Jepang merupakan hubungan yang telah lama terjalin. Dapat dilihat dari perusahaan-perusahaan Jepang yang telah lama beroperasi di Indonesia berjumlah lebih dari 1000 perusahaan, di mana bekerja 300.000 orang Indonesia. Hubungan bilateral kedua Negara secara resmi dimulai pada tahun 1951 tepatnya pada tanggal 20 November 1951 yaitu perjanjian Pemerintah Jepang dan pemerintah Republik Indonesia untuk Pengalihan dan Penerimaan Hak dan Kepentingan dalam Penerbitan Rekening Terbuka dengan Persetujuan Keuangan untuk Perdagangan Antara Republik Indonesia Serikat dan Pendudukan Jepang.

Hubungan ini memasuki tahun emas pada tahun 2009 yang lalu yang dirayakan oleh kedua negara (www.kemenlu.go.id). Semua upaya yang dilakukan dalam hubungan diplomasi ini dilandasi oleh banyak factor. Salah satu faktor adalah status Jepang sebagai Negara maju. Setelah Jepang berkembang menjadi Negara modern dan aktif dalam pergaulan Internasional, maka ia pun menaruh minat agar hubungannya dengan negara-negara kepulauan di Asia Tenggara

terpelihara dengan baik. Ini penting dari sudut pandang geopolitik Jepang di dunia Internasional.

Selain itu, Negara-negara kepulauan Asia Tenggara menjamin keamanan lalu lintas yang membawa ekspor dari Jepang ke luar negeri. Bahkan, negara-negara itu sendiri menjadi negara sumber bahan-bahan mentah dan energy, serta menjadi pasar untuk ekspor Jepang seperti Indonesia (Suryohadjioprojo, 1987). Bagi Jepang, Indonesia adalah negara yang sangat penting. Hubungan tersebut terjalin hampir dalam seluruh bidang seperti di bidang politik, ekonomi, kebudayaan, kesehatan dan lainnya. Selain itu, Jepang tertarik pada Indonesia karena secara kuantitas seperti luas geografis, jumlah penduduk, kekayaan sumber daya alam, Indonesia merupakan negara terbesar di Asia Tenggara. Karena itu, bagi Jepang dan negara-negara Asia lainnya, perkembangan negara Indonesia secara ekonomi dan sosial di dalam iklim politik yang stabil, merupakan hal yang sangat penting.

Jepang juga kerap memberikan bantuan kepada Indonesia seperti bantuan pengetasan kemiskinan, bantuan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, bantuan untuk pembentukkan masyarakat yang adil dan makmur, bantuan untuk pelestarian lingkungan, dan bantuan untuk perdamaian. Sebaliknya, Indonesia sering mengirimkan bahan-bahan mentah untuk produksi Negara Jepang bahkan kebutuhan masyarakat Jepang seperti gas dan minyak bumi. Hubungan yang sudah berumur 50 tahun ini bukannya tidak pernah diterpa badai. Beberapa kali hubungan kedua Negara mengalami goncangan tetapi tidak menyebabkan hubungan kedua negara mencapai titik terendah berupa pemutusan hubungan

diplomasi (Sukarjapura, 2008). Keinginan untuk lebih mengetahui bagaimana hubungan diplomasi Jepang-Indonesia dan kultur yang terkandung dalam hubungan diplomasi yang melandasi penulisan skripsi ini.

Jepang memandang Asia sebagai pasar yang signifikan dan luas dengan prospek cerah bagi pertumbuhan di masa depan. Banyak Negara di wilayah tersebut telah berhasil melakukan transisi dari ekonomi berorientasi impor ke ekonomi berorientasi ekspor, termasuk Indonesia yang mampu mengatasi krisis moneter tahun 1997-1998. Indonesia merupakan Negara kepulauan dengan populasi terbesar ke-4 dunia setelah China, India, dan Amerika Serikat. Indonesia mewakili pasar asing yang potensial apabila pertumbuhan ekonomi berkesinambungan dapat terwujud.

Dengan alasan tersebut, Jepang tertarik membantu Indonesia untuk meningkatkan kemakmuran, sementara itu Jepang mengambil keuntungan dari tingkat upah yang murah dan sumber daya alam yang besar. Disamping itu Jepang juga sangat berkepentingan menjaga pasokan energi yang stabil dan berkesinambungan.

B. Kerjasama Ekonomi Indonesia dengan Jepang

Kerjasama industri otomotif antara Indonesia dengan Jepang telah terjalin sejak 1954. Hubungan diplomasi Indonesia dengan Jepang berbentuk bantuan dan kerjasama termasuk *partnership*. *Partnership* atau kemitraan merupakan jalinan kerjasama yang dilakukan oleh individu, kelompok, atau perusahaan, atau negara sebagai aktor. Kemitraan ini berwujud bantuan berupa materi dan non

materi, yaitu dalam bentuk *Official Development Assistance* (ODA) mulai tahun 1955.

Official Development Assistance (ODA) ini berwujud bantuan berupa materi dan non materi. Bantuan ODA Jepang ke Indonesia terbagi menjadi tiga bentuk, antara lain ;

1. **Pinjaman Yen** melalui *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC). Bantuan ini bersifat jangka panjang dan dikenai bunga yang rendah,
2. **Bantuan Dana Hibah** (tidak wajib untuk dibayar),
3. **Kerja sama Teknik** dilaksanakan oleh *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Biasanya berupa bantuan pelatihan sumber daya manusia di berbagai sektor misal sektor kesehatan ibu dan anak, sektor siaran, sektor pemerintah, penegakan hukum dan masyarakat kota.

Selanjutnya, salah satu kemitraan baru yang dijalankan Indonesia dan Jepang adalah Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA). IJEPA (Indonesia Japan Economic Partnership Agreement) adalah kesepakatan perdagangan bebas dalam bingkai kesepakatan kerjasama ekonomi secara bilateral yang pertama kali Indonesia lakukan dengan negara mitra. Setelah kedua petinggi negara ini bertemu Shinzo Abe dan SBY, pembicaraan kemudian ditindak lanjuti oleh masing-masing Menteri Perdagangan dan membentuk Joint Study Group (JSG) guna mengetahui celah dari kelemahan dan kelebihan kedua negara tersebut. Dari kesepakatan perundingan melalui pembicaraan JSG, kerjasama IJEPA akhirnya ditandatangani tiga tahun kemudian pada tanggal 20 Agustus

2007. Pada tahun 2008 kerjasama IJEPA di implementasikan kerangka kerjasama tersebut. Pada dasarnya tidak terlepas dari tiga pilar utama sebagai landasan dalam kerjasama ini. Ketiga pilar tersebut antara lain; *liberalization* (pembukaan akses pasar), *facilitation* (pasar yang dipermudah) dengan adanya kepastian hukum, dan *cooperation* (kerjasama dan peningkatan khususnya bagi Indonesia) agar memiliki kemampuan bersaing.

Selain ketiga pilar tersebut, IJEPA juga mencakup sebanyak 13 sektor industri yang menjadi focus 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, 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.

Kehadiran IJEPA semakin menguatkan hubungan diplomatik antara Indonesia dan Jepang yang telah dijalin sejak tahun 1958. Sebagai realisasi dari kemitraan ekonomi antara Indonesia dan Jepang dalam kerangka Indonesian – Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA) telah dibentuk suatu wadah yang disebut Manufacturing Industry Development Center (MIDEC) yang digagas oleh Indonesia sebagai kompensasi telah dibukanya akses pasar secara luas bagi produk-produk dari Jepang.

Setelah mulainya pemerintahan SBY, telah dibentuk forum investasi bersama tingkat tinggi pemerintah-swasta antara Jepang dan Indonesia. Berdasarkan saran dan dialog yang sejak dulu diadakan antara Japan Club dan

pemerintah Indonesia, pada bulan Juni 2005 pada kesempatan kunjungan Presiden Yudhoyono ke Jepang, telah berhasil disetujui siap, yaitu rencana strategis investasi yang meliputi 5 pokok, yaitu masalah bea, customs, tenaga kerja, infrastruktur dan daya saing. Perundingan resmi Economic Partnership Agreement antara Indonesia dan Jepang (EPA) disetujui oleh pemerintah Indonesia dan Jepang pada waktu Presiden SBY berkunjung ke Jepang dengan resmi pada bulan Juni 2005, setelah itu Presiden SBY dan Mantan Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe menandatangani surat persetujuan EPA pada tgl 20 Agustus 2007. Melalui EPA yang telah berlaku efektif dan mulai diimplementasikan pada tanggal 1 Juli 2008 ini, diharapkan perdagangan dan investasi antara kedua negara dapat meningkat dan semakin berkembang (ekonomi.inilah.com, 2013).

Dalam sektor perdagangan barang IJEPA, Indonesia dan Jepang sama-sama menyepakati adanya konsesi khusus yang diberikan. Konsesi tersebut berupa penghapusan atau penurunan tarif bea masuk dalam tiga klasifikasi : *fast-track*, *normal track*, dan pengecualian, dengan memasang rambu-rambu tindakan pengamanan (*emergency and safeguard measures*) untuk mencegah kemungkinan dampak negatifnya terhadap industri domestik. Untuk produk klasifikasi *fast-track*, persentase tertentu dari total pos tarif akan diturunkan ke 0% pada saat berlakunya IJEPA. Bagi produk klasifikasi *normal-track*, tarif diturunkan menjadi 0% pada jangka waktu tertentu yang bervariasi dari minimal tiga tahun hingga maksimal 10 tahun (bagi Jepang) atau 15 tahun (bagi Indonesia) sejak berlakunya IJEPA bagi persentase tertentu dari total pos tariff (ekonomi.inilah.com, 2013). Di samping konsesi tarif tersebut, diatur pula suatu skema konsesi tarif khusus bagi

sektor-sektor industri tertentu dan kompensasinya melalui fasilitasi pusat pengembangan industri manufaktur.

Dari berbagai pertemuan antara Jepang dan Indonesia ketika membahas poin-poin rencana kerjasama IJEPA, pemerintah Indonesia tertarik pada kemitraan tersebut karena salah satu poin pembahasan IJEPA adalah kerjasama di bidang industri otomotif. Sebelumnya, Indonesia telah memiliki industri otomotif, namun berbagai kendala yang dihadapi termasuk disebabkan oleh perubahan politik dari Orde Lama ke Orde Baru yang mempengaruhi ketidakkonsistenan kebijakan industri otomotif. Oleh karena itu, kedua negara melakukan negosiasi dengan mengharapkan hasil kerjasama yang berdampak positif bagi keduanya khususnya Indonesia, hasil kesepakatan antara Indonesia dengan Jepang yaitu mengenai bea masuk (BM) Jepang ke Indonesia turun hingga 0%. Kerja sama adalah wujud dari keterbatasan pemenuhan kebutuhan sehingga diadakan hubungan kerjasama dengan harapan keterbatasan tersebut bisa teratasi. Indonesia sebagai Negara berkembang tentunya memiliki beberapa keterbatasan, sehingga melakukan kerjasama dalam hal ini Indonesia bekerjasama dengan Jepang. Secara prinsip ada tiga hal yang bisa memberikan keuntungan bagi kerjasama Indonesia-Jepang, yaitu, peningkatan ekspor, pemulihan investasi, peningkatan kualitas sumber daya manusia. Selain ketiga hal tersebut, Negara yang terlibat kerjasama akan mendapatkan akses pasar dan menghilangkan hambatan perdagangan, mengembangkan kerjasama perdagangan internasional.

C. Kerjasama Industri Otomotif melalui Kebijakan *Low Cost Green Car*

Kebijakan *Low Cost Green Car* (LCGC) telah mendapatkan perhatian yang cukup signifikan dari masyarakat karena sistem implementasi LCGC belum termasuk dalam kategori efektif. Sejak 2013, program pemerintah perihal LCGC tentu mendapatkan pro dan kontra dari masyarakat serta tokoh masyarakat. Salah satu tokoh masyarakat yang mengkritisi program LCGC adalah Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama, mengirimkan surat kepada Wakil Presiden Republik Indonesia, Muhammad Jusuf Kalla, yang berisi keluhan terkait membludaknya jumlah kendaraan yang menghasilkan tingkat kemacetan terus berkembang. Kritik lainnya adalah tidak adanya aturan yang menjamin LCGC tidak menggunakan BBM non subsidi, maka mobil tersebut akan menggunakan BBM subsidi. Tidak adanya aturan tegas pelarangan penggunaan BBM bersubsidi menyebabkan LCGC menikmati subsidi ganda, yaitu pembebasan pajak penjualan barang mewah dan BBM. Efek ganda tersebut dikhawatirkan menyedot devisa negara akibat tingginya BBM bersubsidi yang masih banyak diimpor.

Latar belakang yang mendasari adanya kebijakan mobil murah ini ada beberapa hal yaitu diantaranya situasi ekonomi domestik, situasi *free trade area regional*, teknologi untuk efisiensi bbm, membangun industri komponen, pemberian insentif dalam pengembangan industri otomotif nasional, investasi, lapangan kerja dan kemacetan. Kebijakan mobil murah dilihat dari perspektif ekonomi dan politik menuai banyak kontroversi. Perspektif ekonomi kebijakan LCGC akan memberikan manfaat lebih banyak bagi masyarakat, industri otomotif dan pemerintah dibandingkan dengan cost yang harus ditanggung oleh

pemerintah. Berikut dampak yang dirasakan masyarakat, industri otomotif, dan pemerintah dalam kebijakan mobil murah antara lain.

Pengamat perpajakan dari Universitas Indonesia Danny Septriadi 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 (www.neraca.co.id).

Manfaat yang dirasakan oleh masyarakat terkait dengan kebijakan mobil murah antara lain harga yang lebih murah, lebih irit, dapat meningkatkan investasi, output perekonomian bertambah, menyerap banyak tenaga kerja. Namun kerugian yang diderita masyarakat adalah konsumsi BBM yang terus meningkat dan kemacetan yang semakin parah.

Di lain sisi, industri otomotif mengambil untung dari kebijakan mobil murah ini yaitu potensi pasar menjadi besar dan tentunya keuntungan produksi yang meningkat. Namun kerugian yang dialami industri otomotif adalah kebijakan ini akan mengakibatkan pasar industri mobil konvensional (non-LCGC) akan tergerus pasarnya, karena sebagian konsumen akan beralih ke LCGC karena lebih murah dan hemat energy.

Pada tahun 2013, Menteri Perindustrian Republik Indonesia, Mohamad Suleman Hidayat mengindikasikan, produk mobil murah dan ramah lingkungan (*Low Cost and Green Car*) harus memenuhi kandungan lokal 80% agar bisa

memperoleh potongan pajak penjualan atas barang mewah (PpnBM). Hal tersebut akan diatur dalam peraturan menteri perindustrian (permenrin) sebagai penjabaran dari Peraturan Pemerintah (PP) 41/2013 yang mengatur penerapan PPnBM untuk LCGC dan diproyeksikan terbit akhir Juni 2013 (www.kemenprin.go.id).

Namun, pernyataan di atas pada saat itu tidak memiliki kesepakatan dimana 80% komponen LCGC harus berasal dari local. Hal ini disampaikan karena kemungkinan adanya teknologi baru yang mungkin akan lebih baik dan efisien. Permenperin akan mengatur detail dari proses produksi hingga pedoman harga LCGC, termasuk kandungan komponen lokal. PP 41/2013 telah diterbitkan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 23 Mei 2013 untuk mendukung program mobil ramah lingkungan (low emission carbon/LEC).

Pemerintah dalam kebijakan mobil murah mendapatkan manfaat antara lain masuknya investasi untuk pengembangan ekonomi yang harapannya untuk menstabil perekonomian negara dan terbukanya lapangan kerja bagi masyarakat. Selain itu, menurunnya emisi CO₂ yang telah menjadi kewajiban Indonesia dalam menjaga kelangsungan lingkungan yang sehat dan baik sesuai dengan perwujudan Protokol Kyoto dan KTT Rio +20.

Pemerintah telah mengadakan sosialisasi tentang keluarnya kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) ini, tetapi sepertinya bukan itu yang diharapkan masyarakat, tetap saja bagi kebanyakan masyarakat Indonesia, kalangan menengah ke bawah, tidak sanggup untuk membeli "mobil murah" tersebut. Masyarakat menginginkan transportasi murah, seperti angkutan bus, kereta api,

dan pesawat terbang, bukan mobil yang justru menambah dan menyempitkan jalan-jalan.

Seharusnya Pemerintah mengambil langkah-langkah untuk mengurangi kemacetan, mengurangi keberadaan mobil pribadi, banyak negara sudah menerapkan kebijakan ini, bukan malah menambah mobil yang ada. Diantara langkah-langkah untuk mengurangi keberadaan mobil di negara-negara lain adalah:

- 1) Pembatasan mobil berdasarkan usia mobil, jadi hanya mobil yang sesuai umur masih berlaku saja yang bisa masuk jalan-jalan utama, pembatasan usia bisa 5 atau 10 tahun;
- 2) Jalan Berbayar (ERP), yaitu penerapan jalan-jalan yang berbayar, seperti jalan tol, terutama jalan-jalan utama di kota besar;
- 3) Penerapan biaya parkir kendaraan sebesar mungkin, sehingga orang akan berfikir untuk membawa mobilnya;
- 4) Pembatasan mobil berdasarkan kuota plat nomor, jadi jumlah mobil akan tetap, bila menginginkan mobil baru harus memperoleh plat nomor terlebih dahulu, baik plat nomor baru yang dilelang oleh pihak berwenang, maupun plat nomor mobil lama yang diremajakan.

Sebagai mana yang telah dipaparkan di atas bahwa banyak dari kalangan masyarakat tidak menyetujui implementasi LCGC karena kebijakan ini malah menambah kendaraan roda empat yang beredar, artinya menambah kemacetan.

Semakin penuh sesaklah Jakarta, Bandung, dan kota-kota besar di Indonesia dengan keluarnya kebijakan ini.

Pemberitahuan mengenai pemberian insentif atas kendaraan bermotor roda empat yang hemat energy dan harga terjangkau atau *Low Cost Green Car* (LCGC), sudah santer terdengar sejak tahun 2012. Saat itu pengusaha otomotif, yakni Toyota Daihatsu dan Honda sudah mulai memproduksi LCGC. Mereka mengembangkan produk LCGC dengan nama Toyota Agya, Daihatsu Ayla serta Honda Brio , dan telah diperkenalkan kepada publik pada pameran *Indonesia International Motor Show* (IIMS) 2012.

Kini, payung hukum terkait dengan pemberian insentif bagi LCGC tersebut akhirnya direalisasikan. Dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperind) No. 33/M-IND/PER/7/2013 disebutkan bahwa pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau (LCGC) adalah program pengembangan produksi kendaraan bermotor dengan pemberian fasilitas berupa keringanan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) (Klise, 2013).

Mengenai besarnya keringanan PPnBM tersebut, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2013 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang dikenai PPnBM, yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan.

Adapun insentif yang diberikan adalah penetapan Dasar Pengenaan Pajak (DPP) Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) sebesar 0% dari harga jual,

untuk kendaraan bermotor yang termasuk program mobil hemat energi dan harga terjangkau, selain sedan atau *station wagon*, dengan persyaratan sebagai berikut:

- 1) Motor bakar cetus api (bensin) dengan kapasitas isi selinder sampai dengan 1.200 cc dan konsumsi bahan bakar minyak paling sedikit 20 kilometer per liter atau bahan bakar lain yang setara dengan itu; atau
- 2) Motor nyala kompresi (diesel atau semi diesel) dengan kapasitas isi selinder sampai dengan 1.500 cc dan konsumsi bahan bakar minyak paling sedikit 20 kilometer per liter atau bahan lain yang setara dengan itu.

Ketentuan tersebut diatur pada Pasal 3 Ayat (1) Huruf c PP No. 21 Tahun 2013. Karena jumlah pajak yang terulang adalah besar tariff dikali DPP, dengan kata lain PPnBM yang terulang untuk LCGC adalah 0 (Klise, 2013).