

## **BAB IV**

### **DILEMA INDONESIA TERKAIT KEBIJAKAN IMPOR LOW COST GREEN CAR (LCGC) DENGAN JEPANG TERHADAP PROYEK MOBIL NASIONAL**

Dalam bab ini penulis akan lebih meneliti ketergantungan Indonesia dalam kerjasama impor Low Cost Green Car (LCGC) dengan Jepang Terhadap Proyek Mobil Nasional. Selain membahas ketergantungan Indonesia terhadap negara asing untuk memproduksi otomotif mobil yang berlandaskan pengurangan penggunaan emisi, pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab berskala internasional dimana Indonesia sudah berjanji akan mengurangi penggunaan emisi dalam perjanjian Protokol Kyoto.

Indonesia sebagai negara keempat dalam kategori penduduk terbanyak dalam suatu negara harus juga melihat permintaan masyarakat akan otomotif mobil. Di satu sisi Indonesia telah merancang pembuatan Mobil Nasional untuk meningkatkan perekonomian industri otomotif Indonesia, namun di sisi lain Indonesia belum memiliki tingkat teknologi yang cukup tinggi untuk membuat sebuah mobil dengan jangka waktu yang pendek serta memiliki sistem pengurangan penggunaan emisi.

Maka dari itu, terdapat sebuah distorsi kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia dalam memproduksi otomotif mobil. Dengan demikian, penulis akan melakukan analisa terhadap mengapa terdapat sebuah kesenjangan terdapat proyek Mobil Nasional dengan mobil *Low Cost Green Car* (LCGC).

## **A. Ratifikasi Protokol Kyoto oleh Indonesia**

Kondisi konstelasi politik internasional sangat mempengaruhi negara-negara dari berbagai macam bidang baik isu politik, isu ekonomi, isu integrasi, maupun isu lingkungan dan lain-lain. Segala perjanjian internasional yang telah ditetapkan oleh anggota-anggota negara Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) harus diikuti dan membuktikan komitmen atas perjanjian tersebut. Indonesia telah berperan aktif dalam banyak perjanjian yang ditetapkan dalam PBB dan sebagai negara yang berideologi “bebas aktif” Indonesia memiliki peran yang cukup signifikan untuk menyelesaikan beberapa problematika global. Salah satunya adalah mengenai penurunan penggunaan emisi untuk menciptakan dunia yang lebih hijau dan tidak menghasilkan ‘*global warming*’.

### **1. Protokol Kyoto dalam Upaya Penurunan Emisi**

Protokol Kyoto adalah sebuah perjanjian internasional yang mengatur tatacara penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) sehingga tidak mengganggu sistem iklim bumi. Melalui Protokol Kyoto, target penurunan emisi oleh negara-negara industri dapat dijadwalkan dan dilaksanakan melalui mekanisme yang transparan. Semua Pihak (*parties*) anggota Protokol juga dapat mengawasi pelaporan dan penaatannya yang diatur di dalam Protokol. Bahkan melalui lembaga tertinggi Protokol yaitu Meeting of Parties (MOP) mereka juga dapat menentukan tindakan yang harus diambil jika salah satu Pihak tidak menaati (*non-compliance*) ketentuan yang ada (Furture Harvest, 2002).

Protokol ini diadopsi pada Konferensi Para Pihak Ketiga (*Third Session of the Conference of Parties, COP3*) dari Kerangka Konvensi PBB tentang Perubahan Iklim (*United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC*) yang diselenggarakan di Kyoto, Desember 1997. Dalam proses negosiasi yang panjang, Protokol Kyoto telah mengalami pasang-surut dan mencapai titik terendahnya pada awal tahun 2001 ketika Amerika Serikat menyatakan mundur dari perjanjian internasional ini dua bulan setelah COP6 bulan November 2000 di Den Haag. Namun pada COP7 di Marrakesh, Maroko bulan November 2001 para Pihak yang telah terpolarisasi dalam kelompok negara industri dan negara berkembang telah saling memberi dan menerima dan tidak mempertahankan posisi masing-masing yang dipegang teguh pada COP-COP sebelumnya. Kesepakatan yang dicapai pada COP7 tidak terlepas dari peranan COP6 Bagian II yang diadakan 6 bulan sebelumnya di Bonn. COP6-*bis* inilah yang telah melapangkan jalan bagi Para Pihak terutama negara-negara industri untuk meratifikasi Protokol. Semangat multilateralisme telah didemonstrasikan di Bonn dan Maroko. Harapan banyak pihak adalah bahwa Protokol akan efektif dan operasional pada tahun 2002 ini. Tanda-tanda ke arah itu sudah ditunjukkan dalam COP7 dimana banyak pimpinan delegasi menyatakan bahwa negaranya telah memulai upaya ratifikasi seawal mungkin dan secara politis mencanangkan bahwa pada saat Pertemuan Puncak mengenai Pembangunan Berkelanjutan (*World Summit on Sustainable Development, WSSD*) atau Rio+10 di Johannesburg bulan September 2002 Protokol Kyoto akan efektif berjalan. Syarat bagi efektivitas Protokol Kyoto adalah apabila diratifikasi oleh paling sedikit 55

negara maju yang jumlah emisinya mencapai 55% dari total emisi yang ditargetkan yaitu 13,7 Gt (gigaton). Pada saat WSSD ditutup tanggal 4 September 2002 jumlah anggota yang telah meratifikasi Protokol Kyoto adalah 76 negara, 24 diantaranya adalah negara maju, dengan total emisi sebesar 37,1%. Protokol Kyoto akan efektif apabila Rusia yang memiliki komitmen sebesar 17,4% dan satu negara lagi memiliki komitmen 0,5 atau lebih meratifikasi (Furture Harvest, 2003).

## **2. Protokol Kyoto di Indonesia**

Sebagai negara berkembang Indonesia tidak memiliki obligasi untuk menurunkan emisinya, sehingga pengesahan oleh Indonesia dan negara berkembang lainnya tidak menentukan apakah Protokol Kyoto akan efektif atau tidak. Namun demikian, jika mengesahkan maka Indonesia akan menjadi anggota Protokol dan dapat berpartisipasi melalui salah satu dari tiga mekanisme Kyoto, yaitu Mekanisme Pembangunan Bersih atau *Clean Development Mechanism* (CDM) yang dapat dilakukan antara negara maju dan negara berkembang. Dua mekanisme yang lain adalah *Joint Implementation* (JI) dan *Emission Trading* (ET) yang hanya bisa dilakukan antar negara maju. Para Pihak anggota Konvensi Perubahan Iklim tidak serta merta menjadi anggota Protokol kalau tidak mengesahkan Protokol (Furture Harvest, 2003).

Terdapat juga beberapa manfaat dalam Pengesahan Protokol Kyoto, dengan mengesahkan Protokol Kyoto, Indonesia mengadopsi Protokol tersebut sebagai hukum nasional untuk dijabarkan dalam kerangka peraturan dan kelembagaan sehingga dapat (UU No 24 Tahun 2004):

- a. mempertegas komitmen pada Konvensi Perubahan Iklim berdasarkan prinsip tanggung jawab bersama yang dibedakan (*common but differentiated responsibilities principle*);
- b. melaksanakan pembangunan berkelanjutan khususnya untuk menjaga kestabilan konsentrasi GRK di atmosfer sehingga tidak membahayakan iklim bumi;
- c. membuka peluang investasi baru dari negara industri ke Indonesia melalui MPB;
- d. mendorong kerja sama dengan negara industri melalui MPB guna memperbaiki dan memperkuat kapasitas, hukum, kelembagaan, dan alih teknologi penurunan emisi GRK;
- e. mempercepat pengembangan industri dan transportasi dengan tingkat emisi rendah melalui pemanfaatan teknologi bersih dan efisien serta pemanfaatan energi terbarukan;
- f. meningkatkan kemampuan hutan dan lahan untuk menyerap GRK.

Indonesia sebagai *emerging state* dan negara tropis yang memiliki banyak hutan memiliki tanggung jawab terhadap perlindungan lingkungan harus yang ditegakkan oleh pemerintah pusat Indonesia karena Indonesia sangat rentan terhadap perubahan iklim. Dengan jumlah penduduk yang besar dan kemampuan ekonomi yang rendah Indonesia berada pada posisi yang sangat rentan (*vulnerable*) terhadap perubahan iklim. Suatu perubahan global yang telah lama disebabkan oleh kemajuan teknologi dan dominasi ekonomi negara maju. Karena itu Indonesia harus mengambil

sikap sebagai korban (*victim*) yang layak mendapatkan 'kompensasi' untuk mengatasi akibat perubahan iklim. Teknologi, kemampuan dan kapasitas yang kita miliki tidak akan pernah mampu untuk mengatasi perubahan iklim dan mengejar ketinggalan ekonomi kita. Indonesia perlu memperoleh akses yang lebih besar terhadap mekanisme keuangan global untuk meningkatkan daya adaptasinya terhadap perubahan iklim. Dana adaptasi dan dana khusus untuk mengantisipasi perubahan iklim harus diakses dan dimanfaatkan untuk meningkatkan kapasitas manusia Indonesia, dan mentransfer teknologi yang ramah lingkungan, rendah emisi dan hemat energi. Efektif atau tidaknya Protokol Kyoto, disahkan atau tidaknya Protokol tersebut oleh Indonesia tidak mempengaruhi penerapan kesepakatan-kesepakatan yang telah dicapai dalam Konvensi Perubahan Iklim, dimana Indonesia menjadi anggotanya setelah meratifikasi Konvensi tersebut dengan UU No.6/1994. Tetapi jika Protokol ini efektif dan Indonesia telah mengesahkannya, maka Indonesia memiliki peluang baru untuk memanfaatkannya sejalan dengan pemanfaatan Konvensinya.

#### **B. Insentif Karbon di Indonesia sebagai Implementasi Protokol Kyoto**

Indonesia merupakan Negara yang termasuk kedalam kekuatan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Jumlah penduduk Indonesia merupakan yang terbesar keempat di dunia, Kekayaan alam yang melimpah, dan kondisi geografis Indonesia yang strategis. Dari segi kehutanan Indonesia menduduki wilayah strategis dalam luas wilayah hutannya yang termasuk kedalam paru-paru dunia.

Wilayah hutan Indonesia membentang dari Papua, Sulawesi, Kalimantan dan Sumatera, sehingga Indonesia mempunyai posisi strategis dalam program pembangunan internasional yang mengarah pada pembangunan berkelanjutan. Dapat dilihat dari data BPS bahwa luas hutan Indonesia mencapai 124 Juta Ha atau sebesar 884.950 km<sup>2</sup> dan menduduki peringkat hutan terluas ke 9 di dunia (ilmupengetahuanumum.com).

Akan tetapi walaupun secara nyata luas wilayah hutan Indonesia mempunyai kedudukan yang strategis di dunia, permasalahan yang kemudian perlu diketahui adalah penangulangan terhadap perlindungan hutan tersebut, karena mengingat Indonesia juga berperan aktif dalam penyerapan karbon dunia yang makin lama mencemari udara. Makin buruknya iklim global menjadi pokok pikiran bagi negara-negara dan berbagai Organisasi Internasional untuk terus mengurangi sumber-sumber penyebabnya. Berbagai pertemuan-pertemuan tingkat internasional telah terselenggara akan tetapi belum mampu mendapatkan solusi yang tepat untuk menanggapi permasalahan pemanasan global. Meskipun negara-negara sepakat untuk mengatasi sumber-sumber penyebabnya, tetap dalam pengimplemtasiaannya masih banyak kendala.

Deforestasi dan degradasi hutan, melalui ekspansi lahan pertanian, konversi lahan-lahan produktif seperti pembangunan infrastruktur, penebangan yang merusak, kebakaran dll, terhitung selama hampir 20% dari emisi gas rumah kaca global, lebih dari seluruh sektor transportasi global dan kedua setelah sektor energi. Sehingga muncul lah inisiatif untuk mengurangi emisi dari deforestasi dan perusakan hutan (*Reducing Emissions from Deforestation and Degradation*, REDD+) ke panggung perlindungan iklim internasional.

Pengurangan Emisi dari Deforestasi dan Degradasi Hutan (REDD+) merupakan upaya untuk menciptakan *financial support* untuk karbon yang tersimpan di hutan, menawarkan insentif bagi negara-negara berkembang untuk mengurangi emisi dari lahan hutan dan berinvestasi di jalur rendah karbon untuk pembangunan berkelanjutan. "REDD +" melampaui deforestasi dan degradasi hutan, dan termasuk peran konservasi, pengelolaan hutan lestari dan peningkatan cadangan karbon hutan ([www.un-redd.org](http://www.un-redd.org)).

Dalam bentuk imbalan finansial, negara-negara ini akan memperoleh insentif untuk melestarikan hutan mereka dan dengan demikian turut memberikan peran untuk mengurangi serta mengikat pembuangan CO<sub>2</sub>. Cara ini akan mengompensasi kelebihan-kelebihan pengeluaran untuk tindakan perlindungan dan meredam kehilangan pendapatan yang harus ditanggulangi oleh negara-negara yang tidak mengubah kawasan hutannya menjadi lahan investasi yang menguntungkan. Kerangka yang dirancang REDD+ memberikan titik tolak pertama untuk memikirkan panduan bertindak yang bermakna dari segi kebijakan iklim dan ekonomi guna melindungi kelangsungan hutan di seluruh dunia.

Indonesia sebagai salah satu negara penerima insentif tersebut berada digaris depan untuk melindungi hutan. Program REDD+ di Indonesia dilaksanakan bersama-sama dengan Kementerian Kehutanan, yang mengambil peran utama dalam program ini. Sebagai salah satu pemangku kepentingan nasional utama dalam REDD+, Kementerian untuk menjalankan program nasional serta negosiasi internasional. Pemberian intensif sebagai sarana Indonesia untuk mendapatkan dana baik untuk perlindungan hutan, dan program-program reboisasi. Indonesia secara nyata bersama beberapa negara telah membangun kerjasama dalam pengurangan emisi karbon



melalui perdagangan karbon untuk melindungi hutan dan mengurangi karbon yang dilepaskan ke udara.

### **1. Kontribusi Jepang dalam Pemberian Insentif Karbon kepada Indonesia**

Sejak tahun 2013, pemerintah Indonesia dan Jepang sepakat melakukan kerja sama di bidang perdagangan karbon dengan skema Joint Crediting Mechanism (JCM) atau mekanisme kredit bersama, dimana institusi Jepang dan Indonesia untuk berinvestasi dalam kegiatan pembangunan rendah karbon di Indonesia melalui insentif dari Pemerintah Jepang.

Sebagai negara yang mendukung langsung menurunkan emisi di Indonesia, Jepang memberikan insentif subsidi langsung untuk perusahaan ataupun instansi yang terlibat dalam proyek JCM ([www.mongabay.co.id](http://www.mongabay.co.id)). Namun, insentif yang diberikan bukan dalam bentuk dana melainkan dalam bentuk hibah teknologi langsung.

Mekanisme Kredit Bersama, atau *Joint Crediting Mechanism* (JCM), merupakan inisiatif dari Pemerintah Jepang yang mendorong organisasi-organisasi swasta Jepang untuk berinvestasi dalam kegiatan pembangunan rendah karbon di Indonesia melalui insentif. Aktivitas JCM meliputi berbagai lingkup sektor, diantaranya efisiensi energi, energi terbarukan, deforestasi dan degradasi hutan, konstruksi, penanganan dan pembuangan limbah, emisi buronan (*fugitive emission*), dan industri manufaktur. Indonesia berharap JCM dapat menjadi

pilihan yang menarik untuk mendukung kegiatan pengurangan emisi gas rumah kaca yang dilakukan pihak swasta maupun publik di Indonesia dan mendukung pertumbuhan ekonomi tanpa mengesampingkan keberlanjutan lingkungan ([www.jcmindonesia.com](http://www.jcmindonesia.com)).

Indonesia dan Jepang telah memulai diskusi dan negosiasi kerjasama JCM sejak 2010. Sampai dengan pertengahan 2013, telah dilakukan lebih dari 75 studi di Indonesia melalui kerjasama antara pihak perusahaan-perusahaan Jepang dan pihak Indonesia melalui perusahaan swasta maupun pemerintah pusat dan daerah ([www.jcmindonesia.com](http://www.jcmindonesia.com)). Adapun, instansi atau perusahaan yang sudah melaksanakan proyeknya adalah ([www.mongabay.co.id](http://www.mongabay.co.id)):

1. PT PLN dan Konsorsium Sharp yang melaksanakan proyek *Remote Auto Monitoring System for Thin-Film Solar Power Plant in Indonesia*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi Gas Rumah Kaca mencapai 1.433 tCO<sub>2</sub>/tahun;
2. PT Pertamina dengan Konsorsium Yokogawa yang melaksanakan proyek *Energy Saving by Optimum Operation at Oil Refinery*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 3.400 tCO<sub>2</sub>/tahun;
3. PT Pertamina dengan Konsorsium Azbil yang melaksanakan proyek *Utility Facility Operation Optimization Technology*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 58.000 tCO<sub>2</sub>/tahun;
4. PT Semen Indonesia Tbk dengan Konsorsium JFE Engineering Corporation yang melaksanakan proyek *Power Generation by waste heat recovery in cement*

*industry*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 122.000 tCO<sub>2</sub>/tahun;

5. PT Midi Utama Indonesia Tbk dengan Konsorsium Lawson yang melaksanakan *Energy Savings at Convenience Store*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 33 tCO<sub>2</sub>/tahun;
6. PT Primatexco Industri dan Konsorsium Ebara Refrigeration yang melaksanakan *Energy Saving for air conditioning at textile factory*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 117 tCO<sub>2</sub>/tahun;
7. PT Yamaha Motor Parts Manufacturing Indonesia, Hokuriko Techno Co.Ltd., PT Matahari Wasiso Utama dengan Konsorsium Toyotsu Machinery Corporation yang melaksanakan proyek *Energy saving through introduction of regenerative burners to the aluminium holding furnace of the automotive components manufacturer*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 856 tCO<sub>2</sub>/tahun;
8. PT Telekomunikasi Selular dengan Konsorsium ITOCHU Corporation yang melaksanakan proyek *Solar power hybrid System installation to existing base transceiver stations in off-grid area*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 2.786 tCO<sub>2</sub>/tahun;
9. PT Nikawa Textile Industry, PT Ebara Indonesia dengan Konsorsium Ebara Refrigeration Equipment & System Co. yang melaksanakan proyek *Energy saving for textile factory facility cooling by high efficiency centrifugal*

- chiller*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 104 tCO<sub>2</sub>/tahun;
10. PT TTL Indonesia dengan Konsorsium Toyota Tsusho Corporation yang melaksanakan proyek *Energy saving by double bundle-type heat pump*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 170 tCO<sub>2</sub>/tahun;
  11. PT Indonesia Synthetic Textiles Miles (ISTEM), PT Easterntex, PT Century Textile Industry Tbk (CENTEX), PT Toray Industries Indonesia (TIN) dengan Konsorsium Toray Industries, Inc. yang melaksanakan proyek *Reducing GHG emission at textile factories by upgrading to air saving loom*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 566 tCO<sub>2</sub>/tahun;
  12. PT Primatexco dengan Konsorsium Ebara Refrigeration Equipments & Systems, Nippon Koei yang melaksanakan proyek *Energy saving for air conditioning and process cooling at textile factory*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 107 tCO<sub>2</sub>/tahun;
  13. PT Adib Global Food Supplies dengan Konsorsium Mayekawa Manufacturing Co., Ltd yang melaksanakan proyek *Project of introducing High Efficiency Refregerator to a Food Industry Cold Storage in Indonesia*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 120 tCO<sub>2</sub>/tahun;
  14. PT Adib Global Food Supplies dengan Konsorsium Mayekawa Manufacturing Co., Ltd yang melaksanakan proyek *Project of introducing High Efficiency Refregerator to a Frozen Food Processing Plant in Indonesia*. Dari proyek ini diharapkan bisa diturunkan Emisi GRK hingga 21 tCO<sub>2</sub>/tahun.

Selama berlangsungnya kerja sama, telah ada 96 proyek kegiatan yang telah dilakukan studi kelayakan (*feasibility study* / FS) di Indonesia. Dari jumlah tersebut, ada 12 proyek yang telah disetujui untuk dilaksanakan, yaitu tiga proyek ujicoba, 8 proyek model dan satu proyek yang telah didaftarkan ke sekretariat JCM internasional ([www.mongobay.co.id](http://www.mongobay.co.id)). Semua proyek FS tersebut, ditargetkan dapat menurunkan emisi GRK sebesar 289.713 ton setara karbondioksida per tahun ([www.mongobay.co.id](http://www.mongobay.co.id)).

Perdagangan karbon dan pemberian insentif bagi negara-negara berkembang untuk memelihara dan melestarikan hutan merupakan upaya yang sangat besar dapat mengatasi permasalahan perubahan iklim dan pemanasan global. Akan tetapi keseriusan dari para stakeholder dalam mengimplementasikannya juga perlu mendapat perhatian. Selama ini, banyak kalangan masyarakat yang tidak paham dengan mekanisme insentif untuk pengembangan hutan. Sebagai dampaknya bagi ketidapahaman tersebut adalah pembabatan hutan secara liar dan pembukaan lahan untuk keperluan industri masih terus terjadi. Hal ini secara langsung dapat mengancam pencabutan insentif bagi Indonesia.

## **2. Ketergantungan Indonesia dalam Skema Insentif Karbon dengan LCGC**

Implementasi Protokol Kyoto merupakan salah satu kewajiban bagi negara terutama Indonesia yang juga ikut menyumbang karbon bagi Dunia. Selain itu, Indonesia yang menjadi bagian dari paru-paru dunia, sehingga dalam penerapan

Protocol Kyoto harus didukung oleh implementasi produksi mobil yang berbasis *Green Car* atau *Low Emission*. Pemerintah Indonesia telah memulai membebaskan bea masuk mesin, perakitan, serta komponen mobil berbasis LCGC. Fasilitas itu diberikan guna merangsang pembangunan dan pengembangan mobil LCGC di dalam negeri, baik di sektor permesinan, perakitan, maupun komponen. Bahkan membebaskan bea masuk untuk impor kendaraan utuh yang tidak masuk dalam perakitan dalam negeri ([www.kemenprin.go.id](http://www.kemenprin.go.id)). Momen terpenting dari LCGC harusnya mampu dimanfaatkan Indonesia untuk mampu membuat mobil LCGC secara mandiri tanpa mengimpor mobil dari luar negeri.

Pulang Indonesia juga dapat diperoleh melalui pemanfaatan pemberian insentif karbon untuk memenuhi teknologi dalam negeri dalam pengembangan mobil LCGC oleh Jepang. Hal ini termasuk dalam pemberian teknologi LCGC dan investasi langsung untuk mendorong kemajuan kemandirian Indonesia dalam industri otomotif. Akan tetapi peluang tersebut belum mampu dimanfaatkan secara penuh bagi Indonesia dimana sampai saat ini Indonesia masih bergantung pada Impor LCGC dari Jepang. Bahkan mekanisme JCM yang ditawarkan oleh Jepang kepada Indonesia untuk pengembangan teknologi industri otomotif belum di implementasikan secara serius.

Pada akhirnya mekanisme JCM dalam insentif teknologi untuk pemenuhan industri dalam negeri terutama dalam mendukung LCGC belum diberikan, sehingga membuat posisi Indonesia akan bergantung pada impor produk LCGC untuk

pemenuhan kebutuhan dalam negeri. Jadi, ketergantungan Indonesia dalam impor mobil terutama LCGC tidak dapat diputus karena belum adanya kemandirian dalam negeri untuk menciptakan mobil LCGC. Beberapa kerjasama bilateral Indonesia dengan Jepang membuat penguasaan produk-produk Jepang di Indonesia masih mendominasi pasar Indonesia. Impor mobil menjadi alat yang sering digunakan Indonesia dalam meningkatkan hubungan bilateral Indonesia-Jepang. Beberapa keadaan tersebut membuat posisi pemerintah sebagai pelaksana kebijakan mobil nasional menjadi tumpang tindih dengan kebijakan lainnya, sehingga dalam perkembangannya proyek mobil nasional masih belum dapat dijalankan secara sepenuhnya.

### **3. Distorsi Kebijakan LCGC dengan Proyek Mobil Nasional**

Pemerintah Indonesia mengalami problematika yang cukup dilematis perihal konsistensi proyek pemerintah yaitu untuk menciptakan Mobil Nasional Republik Indonesia. Inisiasi ini sudah cukup lama yakni pada saat Soeharto menduduki kursi kepresidenan, dan hingga saat ini belum terdapat progres yang signifikan terkait pembuatan Mobil Nasional. Salah satu akibat pengunduran waktu terkait proyek Mobil Nasional adalah kurangnya perhatian pemerintah untuk tetap konsisten dan dalam sub-bab ini penulis akan menjabarkan adanya distorsi kebijakan Mobil Nasional yang diakibatkan oleh Program *Low Cost Green Car* (LCGC).

Pada tahun 2013, kebijakan mobil nasional mendapat tekanan lagi dengan diterapkannya kebijakan LCGC. Kebijakan ini hadir disaat memanasnya program

pemerintah untuk menjalankan program mobil nasional, terutama pemerintah daerah. Akan tetapi kebijakan LCGC hadir untuk membuat kebutuhan akan mobil murah dan rendah emisi dapat terpenuhi di Indonesia. Namun demikian, kehadiran LCGC membuat proyek mobil nasional terhambat lagi karena adanya distorsi kebijakan dari pemerintahan Indonesia. Pemerintah ditekan oleh situasi konstelasi politik internasional untuk mempertanggungjawabkan penandatanganan Protokol Kyoto untuk mengurangi penggunaan emisi. Selain itu pemerintah Indonesia juga dibatasi oleh tingkat teknologi yang dimiliki karena belum terdapat tingkat teknologi yang tinggi untuk industri otomotif.

Kondisi dilema kebijakan LCGC dan proyek mobil nasional, serta hubungannya dengan insentif yang diberikan Jepang untuk Indonesia dapat digambarkan sebagai berikut:

Indikator	LCGC	Mobil Nasional
Insentif	Indonesia menerima banyak insentif teknologi melalui JCM	Tidak menerima insentif dari Jepang, karena dikelola oleh industri lokal
Teknologi	Indonesia memang belum bias mengtransfer teknologi dari Jepang, namun dengan JCM Indonesia dibantu dalam pengembangan teknologi low emission	Tidak mendapat bantuan dari Jepang terkait teknologi low emission, karena MOBNAS hanya dikelola dalam negeri yang masih rendah dalam teknologi



Dalam mekanisme JCM keberadaan LCGC secara jelas diatur melalui program-program JCM dalam kerjasama pemerintah Indonesia-Jepang terutama dalam program insentif teknologi pengembangan LCGC pada perusahaan-perusahaan Indonesia. Walaupun implementasinya yang belum berjalan, akan tetapi program tersebut membuat proyek mobil nasional semakin tersudut dimana teknologi LCGC belum di miliki produsen-produsen mobil di Indonesia.

Dalam aspek peningkatan ekonomi, kebijakan mobil murah seharusnya jangan sampai tumpang tindih dengan kebijakan lain lintas sektoral seperti pengentasan kemacetan dan kepadatan lalu lintas, juga dalam rangka peningkatan perekonomian. Kebijakan dalam peningkatan sector ekonomi tersebut justru memicu sifat konsumtif pada mobil import, bukan pada mobil milik bangsa sendiri.

Meskipun terdapat beberapa usaha untuk meningkatkan proyek Mobil Nasional yang telah dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia, masih banyak kekurangan yang pada utamanya tidak adanya payung hukum dari pemerintah. Berikut kondisi Mobil Nasional pada tahun 2010;

Mobil Kiat Esemka adalah semacam realitas lain dari wacana produk teknologi yang terdahulu, di mana pada kasus yang lalu, sebutlah proyek IPTN atau mobil nasional Timor, lahir bersifat *top-down*. Sedangkan Esemka lahir lebih bersifat *bottom-up*, di mana ia lahir dari masyarakat akar rumput dan kemudian menjadi berpengaruh di kalangan elite politik dan kemudian menjadi wacana publik. Realitas yang kedua, produk bagaimanapun kualitasnya ternyata bisa dilepas di masyarakat

dengan syarat harus dimulai oleh proses keteladanan oleh pemimpin dalam menggunakan produk tersebut (Koran Tempo, 2012).

Beberapa masyarakat menuntut adanya kebijakan industri yang bersifat proteksionis. Namun, berdasarkan pengamatan pada masa pertumbuhan industri otomotif sendiri, kebijakan proteksionis tidak bisa dilaksanakan. Hal ini tentu disebabkan oleh kondisi Indonesia saat ini dalam konteks global Indonesia sudah terlibat dalam berbagai macam perdagangan bebas, sehingga sulit menerapkan kebijakan industri yang tidak bertentangan dengan komitmen-komitmen yang telah disepakati dalam rangkaian globalisasi perdagangan.

Namun kebijakan yang mendukung di luar konteks perdagangan dan industri sangat potensial diterapkan, antara lain; pertama, menambahkan besaran dana riset dari pemerintah untuk menunjang rancang bangun kendaraan. Dalam kasus Esemka, perguruan tinggi dan lembaga riset bisa dilibatkan secara intens pengembangan produk tersebut. Kedua, memberikan hibah dengan model kompetisi bagi pengusaha atau calon pengusaha yang bergerak dalam sektor otomotif berbasis lokal. Hal ini memungkinkan tumbuhnya wirausahawan baru dalam bidang-bidang teknologi otomotif yang bukan tidak mungkin akan menghasilkan produk kreatif dan solutif yang laku di pasar.

Minimnya dukungan industri komponen di dalam negeri membuat produk otomotif yang diproduksi Indonesia menjadi kurang ekonomis karena masih mengandalkan pasokan komponen impor. Toyota Indonesia Motor Manufacturing (TMMIN), sebagai salah satu produsen otomotif terbesar di Indonesia, meminta

dukungan kepada pemerintah melalui Kementerian Perindustrian (Kemenperin) untuk lebih fokus pada pengembangan industri komponen lokal.

Masalah yang dihadapi para pelaku industri adalah tingkat komponen dalam negeri masih terbilang sedikit. Industri komponen juga sangat berpengaruh oleh nilai tukar rupiah terhadap dolar AS. Situasi ini membuat Toyota Indonesia mencoba menghimpun cara untuk menggerakkan tingkat komponen dari dalam negeri. Untuk memulai strategi *pure* komponen lokal, saat ini yang diperlukan para pelaku industri komponen lokal adalah *joint venture* (mencari mitra bisnis). Dengan potensi pasar dalam negeri yang terus tumbuh dan berkembang, Indonesia saat ini mampu menjadi negara produsen otomotif kedua terbesar di ASEAN setelah Thailand. Saat ini, Thailand memproduksi 2,5 juta kendaraan per tahun dan setengahnya telah diekspor. Kemampuan produksi Indonesia saat ini mencapai 1,2 juta unit per tahun, tetapi masih berorientasi pada pasar domestik ([www.sinarharapan.co](http://www.sinarharapan.co)).

Kunci utama untuk membangun kemandirian bangsa adalah membangun daya saing nasional melalui strategi yang tepat untuk menciptakan keunggulan kompetitif. Untuk membangun keunggulan kompetitif, Iptek berperan melalui penumbuhan aset dan kapabilitas masyarakat agar secara kolektif dapat menjadi sumber keunggulan bangsa (*resource advantage*); memperkuat rantai pertambahan nilai produksi agar citra dan pangsa pasar produk dalam negeri memiliki daya saing di pasar global (*positional advantage*) dan meningkatkan pendapatan negara; serta mengatasi berbagai bentuk persaingan yang melemahkan posisi tawar negara, sehingga secara

berkelanjutan dapat memperbaharui sumber-sumber keunggulan bangsa (*regenerating advantage*) ([www.sinarharapan.co](http://www.sinarharapan.co)).

Peran Iptek dalam aktivitas perekonomian yang digambarkan dengan *Total Factor Productivity* (TFP) di Indonesia adalah yang paling rendah di antara negara-negara ASEAN. Hal ini dipertegas oleh nilai ekspor Indonesia tahun 1996 sampai 2009 yang didominasi oleh produk-produk yang kandungan teknologinya rendah. Sementara impor Indonesia didominasi oleh produk industri atau produk dengan kandungan teknologi yang tinggi.

Hal tersebut menunjukkan bahwa Indonesia belum dapat memperoleh manfaat nilai tambah yang maksimal melalui pemanfaatan teknologi dalam pengelolaan sumber daya alam. Investasi industri dengan teknologi maju masih sangat terbatas, sehingga kemampuan industry dalam menghasilkan teknologi masih rendah. Di samping itu, beberapa industri besar dan industri yang merupakan Penanaman Modal Asing (PMA) mempunyai ketergantungan yang besar pada teknologi yang berasal dari industri induknya atau dari negara asing, akibatnya ketergantungan semakin besar pada negara asing penghasil teknologi. Ketergantungan industri pada teknologi impor antara lain disebabkan oleh kelemahan lembaga litbang nasional dalam menyediakan teknologi yang siap pakai. Hal ini disebabkan oleh rendahnya produktivitas litbang yang disebabkan oleh belum efektifnya kelembagaan, sumber daya, dan jaringan iptek ([www.sinarharapan.co](http://www.sinarharapan.co)).

Jadi, baik implementasi LCGC dan pengembangan mobil nasional tidak ada peran pemerintah yang seirus, maka terjadi ketimpangan antara kedua kebijakan tersebut, dimana Indonesia hanya mampu mengimpor mobil LCGC dari Jepang dan melupakan program pengembangan Mobil Nasional, sehingga tidak ada kemandirian dalam menciptakan mobil terutama dalam pengembangan teknologi mobil rendah emisi.