

## **Jurnal Dilema Kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) dan Proyek Mobil Nasional**

### ***The dilemma of Low Cost Green Car (LCGC) and National Car Project***

**Laily Latifah Fatkhurahmah**

**20120510002**

#### **Abstract**

*We have acknowledged that globalization has absorbed many effects towards global issues in this decade. One of these effects is the issue of economics, where the spectrums of economic have expended into borderless field. Free trades, free of communications, free of tariffs are these effects. Transportation is very important to nations in terms of mobilization of people and distribution of goods that will improve the stability of a certain field of economics, which is automotive. Indonesia consists of more than 250 million people; this number indicates that Indonesia should focus more on its automotive field in order to facilitate its citizen for the betterment of all actors. Indonesia has initiated a national program in creating its own national car since Soeharto's regime. Unfortunately, this national program did not went well due to inconsistency from the government and the existence of a bilateral program Indonesia-Japan named Low Cost Green Car (LCGC). LCGC is a program that benefits Indonesia in terms of producing cheap and eco-friendly car.*

*The program LCGC brings out many controversies, especially questioning the Indonesian National Car program that has never been focused and due to LCGC the national car program will again be delayed. The reasons behind Indonesia initiated LCGC are due to ratification of Protocol Kyoto and Indonesia's dependence to Japan in the field of automotive due to less technology and less specialized workers.*

***Keywords: Low Cost Green Car (LCGC), Indonesian National Car, Protocol Kyoto, Dependence***

---

Globalisasi merupakan suatu proses sosial atau proses sejarah atau proses alamiah yang akan membawa seluruh bangsa dan negara di dunia makin terikat satu sama lain, mewujudkan satu tatanan kehidupan baru dengan menyingkirkan batas-batas geografis, ekonomi dan budaya masyarakat. Salah satu keunggulan dan manfaat globalisasi dalam bidang ekonomi adalah terbentuknya kerjasama-kerjasama baru antara negara-negara industri dengan negara-negara berkembang, antara sesama negara-negara industri, serta antar sesama negara-negara berkembang. Kerjasama ini akan menghasilkan kebijakan

yang menguntungkan bagi negara-negara berkembang dan memberikan peluang bagi negara-negara industri, meski terdapat para ilmuwan dan *policy makers* yang memandang bahwa adanya kerjasama ini negara-negara berkembang akan terus bergantung (*depend*) terhadap negara-negara industri.

Namun terdapat pengaruh negatif globalisasi dalam ekonomi, diantaranya; menghambat pertumbuhan sektor industri. Salah satu efek dari globalisasi adalah perkembangan sistem perdagangan luar negeri yang lebih bebas. Perkembangan ini menyebabkan negara-negara berkembang tidak dapat lagi menggunakan tarif yang tinggi untuk memberikan proteksi kepada industri yang baru berkembang (*infant industry*). Dengan demikian, perdagangan luar negeri yang lebih bebas menimbulkan hambatan kepada negara berkembang untuk memajukan sektor industri domestik yang lebih cepat.

Transportasi menjadi alat ekonomi bagi suatu Negara untuk menuju perkembangan. Transportasi merupakan unsur kehidupan di era globalisasi yang menuntut kemudahan, dan kecepatan akses. Namun, transportasi pada hakikatnya adalah elemen penting penopang perekonomian dan kehidupan sosial suatu Negara. Peranan industri otomotif adalah mengatur ketersediaan barang (*availability of goods*), stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*), penurunan harga (*price reduction*), meningkatnya nilai tanah (*land value*) terjadinya spesialisasi antara wilayah (*territorial division of labor*), berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*), pengaturan mobilitas manusia (*human mobility arrangement*), terjadinya urbaisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan (Kadir, 2006).

Industri otomotif sebagai sarana transportasi darat memegang peran penting dalam ekonomi suatu Negara. Industri otomotif sebagai sarana transportasi publik, dan distribusi barang menopang pertumbuhan ekonomi dan teknologi bagi negara. Maka Indonesia perlu melihat pentingnya pengembangan industri otomotif.

Dalam perkembangannya pertumbuhan industri otomotif di Indonesia makin mengingkat tahun ke tahun. Jumlah produksi otomotif dalam negeri tahun 2004 hingga 2008 cenderung memiliki tren peningkatan walaupun sempat mengalami penurunan cukup signifikan sebesar 40 % pada tahun 2006. Jumlah produksi otomotif kembali mengalami peningkatan pertumbuhan sebesar 39% pada 2007 dan tumbuh pesat pada tahun 2008 dengan peningkatan produksi sebesar 46 % (Majalah Ditjen, 2014). Industri otomotif Indonesia secara keseluruhan telah mengeksport produk otomotif mulai dari motor, mobil dan berbagai komponen ke berbagai negara. Tahun 2013, ekspor produk otomotif secara keseluruhan (kelompok HS 87) nilainya tercatat mencapai US\$ 4,6 miliar. Angka produksi dan penjualan kendaraan bermotor tentunya menjadi cerminan potensi pasar suku cadang, aksesoris dan perlengkapan mobil dan motor (Majalah Ditjen, 2014).

Pertumbuhan industri tersebut tidak terlepas dari hadirnya investasi asing dari Negara-negara produsen produk otomotif, dan sebagian kecil di pengaruhi oleh industri kreatif yang muncul seperti aksesoris dan pendukung produk otomotif.

Mobil Nasional atau Mobnas adalah mobil yang diproduksi oleh suatu negara dan diakui sebagai produk dalam negeri untuk digunakan oleh rakyatnya dan bahkan diekspor ke negara lain. Pada tahun 1990-an Pemerintah memperkenalkan 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 Mobil Rakyat (chaderinsaputra.wordpress.com).

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. Maka pada bulan 1996, Pemerintah memberi izin PT Timor Putra Nasional (TPN) mengimpor mobil utuh dari Korea Selatan asalkan mobil Timor dikerjakan tenaga kerja asal Indonesia di pabrik Kia di Korea Selatan. Perusahaan-perusahaan otomotif lain (Jepang, Amerika Serikat dan Eropa) yang tidak mendapatkan insentif pajak yang sama, melakukan protes ke World Trade Organization (WTO). Sering dengan krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1997 permintaan mobil timor menurun hingga akhirnya proyek mobil timor gagal (chaderinsaputra.wordpress.com).

Pada 2000 hingga 2013 telah muncul inovasi dalam pembuatan proyek mobil nasional. Proyek tersebut berupa pembuatan produk-produk mobil dari proyek proyek kecil yang secara mandiri dikembangkan oleh masyarakat dengan dukungan terbatas dari pemerintah Saat ini sudah ada beberapa merek baik dalam skala kecil. Namun proyek-proyek mobil tersebut tidak diterima pasar, karena berbagai alasan seperti gagal dalam uji kelayakan. Dukungan dari masyarakat luas akan proyek mobil nasional dapat terlihat dari munculnya inovasi-inovasi baru dalam proyek pengadaan mobil, akan tetapi pemerintah sebagai pelaksana proyek mobil nasional tidak memperlihatkan keseriusannya.

Proyek mobil nasional oleh pemerintah makin terlupakan dengan terbukanya keran impor bagi produk-produk otomotif. Walaupun masih dalam kendali pajak, akan tetapi investasi asing langsung, khususnya industri otomotif memasuki Indonesia, untuk menjangkau konsumen dan penguasaan pasar otomotif Indonesia. Maka pada rentan tahun tersebut proyek mobil nasional dianggap gagal untuk dikembangkan. Bahkan proyek mobil nasional makin memburuk dengan adanya KTT RIO +20 yang mengharuskan bagi Negara untuk memproduksi kendaraan rendah emisi.

Pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, Pemerintah mencetuskan ide proyek mobil emisi karbon rendah (Low Emission Carbon Project/LECP) sebelum menuju ke Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) RIO+20 di Kota Rio de Janeiro, Brasil, Juni 2012. LECP merupakan proyeksi pemerintah terkait pembangunan transportasi hijau

berkelanjutan. Untuk mendukung ide tersebut, pemerintah mengeluarkan kebijakan dan aturan mengenai mobil murah dan ramah lingkungan (Low Cost Green Car/LCGC) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 76/PMK.011/2012 tentang Perubahan atas Permenkeu No.176/PMK.011/2009 tentang pembebasan bea masuk atas impor mesin serta barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industri dalam rangka penanaman modal. Dalam peraturan itu, industri otomotif yang mengedepankan sisi ramah lingkungan mendapat insentif dari pemerintah ([www.kemenprin.go.id](http://www.kemenprin.go.id)). Adapun programnya meliputi insentif dan persyaratan bagi mobil yang akan digolongkan sebagai LCGC, mobil listrik, mobil bertenaga hibrida, dan berbahan bakar *biofuel*. Dalam peraturan ini secara eksplisit disebutkan bahwa industri otomotif yang ingin memproduksi mobil LCGC harus memenuhi berbagai ketentuan, di antaranya, mengenai ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan.

Menurut catatan Bank Dunia pada tahun 2010, kelas dengan pengeluaran rata-rata di atas US\$2 per hari berjumlah 60 persen dari total populasi, padahal di tahun 2003, jumlah kelas menengah Indonesia hanyalah 37,7 persen. Fakta ini jelas menjadi isu yang menarik bagi investor atau produsen karena bagi kalangan bisnis, kelas menengah merupakan sasaran paling efektif serta menguntungkan untuk digarap ([www.kemenprin.go.id](http://www.kemenprin.go.id)).

Hubungan Indonesia-Jepang ternyata masih sejalan dan baik peningkatannya, terbukti banyaknya kerjasama investasi Jepang ke Indonesia khususnya pada bidang infrastruktur dan otomotif. Jepang telah terbukti juga dengan kemampuannya di tingkat diplomasi, kekuatan ekonomi, potensi militer dan kini menjadi sebuah acuan Indonesia dalam hubungan bilateral kedua belah negara tersebut.

Kebijakan pemerintah pusat mengenai *Low Cost Green Car* (LCGC) atau yang lebih dikenal masyarakat sebagai "mobil murah" menimbulkan pro dan kontra. Pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perindustrian, menyatakan bahwa dengan adanya LCGC ini akan menumbuhkan industri otomotif dalam negeri karena dibuat di Indonesia dan memakai komponen buatan Indonesia. Namun, terdapat sebuah kejanggalan dimana Indonesia ingin menyelesaikan proyek Mobil Nasional tapi masih ingin bekerjasama dengan pihak eksternal dalam industri otomotif.

Maka dari itu, penulis akan membahas mengapa Indonesia melakukan kerjasama dengan Jepang terkait kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) padahal disaat yang sama Indonesia menjalankan proyek Mobil Nasional (MOBNAS).

## **KERANGKA BERPIKIRAN**

### ***Konsep Perjanjian Internasional***

Perjanjian Internasional merupakan perjanjian yang dilakukan oleh subjek atau actor hubungan internasional untuk melahirkan suatu tujuan hukum tertentu. Perjanjian

Internasional pada hakekatnya merupakan sumber hukum Internasional yang mengatur kegiatan negara-negara atau subjek hukum Internasional lainnya.

Pada awalnya pembuatan perjanjian-perjanjian internasional hanya diatur oleh hukum kebiasaan. Sampai pada tahun 1969 Konferensi Internasional di Wina kemudian melahirkan Vienna Convention on The Law of Treaties yang ditandatangani tanggal 23 Mei 1969 pasal 2 menjelaskan bahwa:

*“Treaty means an international agreement concluded between states in written form governed by international law, whether embodied in a single instrument or two or more related instruments and whatever is particular designation (treaties.un.org).*

Jadi, Perjanjian internasional adalah persetujuan yang dibuat antara negara dalam bentuk tertulis, dan diatur oleh hukum internasional, apakah dalam instrumen tunggal atau dua atau lebih instrumen yang berkaitan dan apapun nama yang diberikan padanya.

Dalam hukum di Indonesia pengertian perjanjian internasional tercantum pada UU No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri yaitu, Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun, yang diatur oleh hukum internasional dan dibuat secara tertulis oleh pemerintah Republik Indonesia dengan satu atau lebih negara, organisasi internasional atau subyek hukum internasional lainnya, serta menimbulkan hak dan kewajiban pemerintah Republik Indonesia yang bersifat hukum politik (UU No 32 Tahun 1999).

Selain itu perjanjian internasional juga tercantum pada UU No. 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional yang menjelaskan bahwa; perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan nama tertentu yang dibuat secara tertulis serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik. Sedangkan menurut pemikir perjanjian internasional merupakan (Sudaryanto, 2011):

*“Perjanjian internasional adalah suatu persetujuan antarnegara yang menimbulkan hak dan kewajiban diantara pihak-pihak yang mengadakan.”(Oppenheimer-Lauterpact)*

*“Perjanjian internasional adalah persetujuan antara subjek hukum internasional yang menimbulkan kewajiban-kewajiban yang mengikat dalam hukum internasional, dapat berbentuk bilateral maupun multilateral. Adapun subjek hukum yang dimaksud adalah lembaga-lembaga internasional dan negara-negara.” (Dr. B. Schwarzenberger)*

Perjanjian internasional dimuka dapat terlihat bahwa perjanjian internasional (traktat) selalu bertujuan meletakkan kewajiban – kewajiban yang mengikat terhadap negaranegara peserta . Pada umumnya perjanjian internasional akan segera mengikat bagi negara–negara pesertanya apabila telah melalui proses ratifikasi. Ratifikasi perjanjian internasional merupakan hal menarik dan sangat penting dibahas karena berkaitan erat dengan kekuatan mengikat suatu perjanjian internasional. Ratifikasi tersebut tidak hanya menjadi persoalan hukum internasional, tetapi juga merupakan persoalan hukum nasional (Hukum Tata Negara). Hukum internasional hanya menentukan pentingnya suatu perjanjian internasional diratifikasi, sedangkan tata cara pemberian ratifikasi perjanjian diatur oleh hukum nasional masing- masing Negara.

Pelaksanaan perjanjian luar negeri di Indonesia berdasarkan pada asas kesamaan derajat, saling menghormati dan saling tidak mencampuri urusan dalam negeri masing-masing, yang sejalan dengan amanat Pancasila dan UUD 1945. Pedoman yang digunakan untuk membuat dan mengesahkan perjanjian internasional di Indonesia sebelum tahun 2000 terdapat dalam Surat Presiden No . 2826/HK/1960 tanggal 22 Agustus 1960. Sedangkan ratifikasi dalam perjanjian internasional yang tercantum dalam surat presiden tersebut adalah: berlakunya Persetujuan setelah pertukaran piagam-piagam ratifikasi. Tanggal penukaran piagam-piagam ratifikasi tersebut akan ditetapkan melalui saluran-saluran diplomatik. Persetujuan ini harus didaftarkan pada Sekretariat Perserikatan Bangsa-Bangsa sesuai dengan Pasal 102 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa, baik bersama atau oleh masing-masing pihak.

### **Teori Dependensia (Ketergantungan)**

Sejak akhir 1960-an dan berkaitan dengan upaya kaum “pasca-behavioralis” untuk membuat studi hubungan internasional menjadi relevan dengan persoalan manusia masa kini, dalam literature berbahasa inggris tentang ilmu ini muncul teorisasi tentang hubungan yang asimetris, yaitu hubungan ketergantungan.

Pada dasarnya, teori ini hendak menjelaskan persoalan kemunduran negara-negara bekas jajahan di Dunia Ketiga dengan melihatnya dalam konteks global. Inti dari teori dependensia bisa diringkas sebagai berikut: Penetrasi asing dan ketergantungan eksternal menyebabkan timbulnya distorsi besar-besaran dalam struktur ekonomi “pinggiran” (*periphery*), yang pada gilirannya menimbulkan konflik sosial yang gawat dan akhirnya mendorong timbulnya penindasan negara terhadap rakyat di masyarakat yang tergantung itu.

Hampir semua negara Dunia Ketiga sekarang penetrasi mendalam oleh, dan sangat tergantung pada, negara-negara industri maju atau negara-negara pusat dan terutama ekonomi dunia. Penetrasi itu bisa terjadi melalui berbagai cara yaitu ekonomi, politik dan kultural, dan pada berbagai periode perkembangan suatu negara.

Telah menunjukkan bahwa adanya ketimpangan dalam distribusi pendapatan nasional itu cenderung mendorong timbulnya konflik, karena beberapa kelompok atau kelas memandang kelompok atau kelas lain memperoleh bagian yang semakin besar sedangkan mereka sendiri memperoleh sedikit atau bahkan merosot. Dalam masyarakat yang sangat inegaliter, setiap perubahan baik positif maupun negatif dalam pendapatan nasional keseluruhan akan merangsang konflik sengit tentang bagaimana kue yang membesar atau mengecil itu harus dibagi. Konflik seperti ini menjadi semakin gawat pada masa ekonomi mengalami kemerosotan. Menjelaskan juga timbulnya kemiskinan, ketimpangan, konflik, dan represi politik di negara-negara Dunia Ketiga dengan mengaitkannya dengan variabel eksternal atau penetrasi asing (Mas'ood, 1990).

Teori ketergantungan merupakan kritik terhadap modernisasi, Cardoso dan Faletto dalam *Dependency and Development in Latin America* menjelaskan pembangunan sebagai campuran interest dari waktu ke waktu. Keadaan ketergantungan ekonomi terhadap pasar dunia sangatlah krusial: kaitan dan respon social berubah-ubah. Oleh karena itu, situasi ketergantungan terjadi pada pola historis yang berubah-ubah (Fakih, 2001).

Andre Gunder Frank merupakan penggerak utama teori dependensia, karena berhasil menyebarkan teori tersebut hingga ke dunia internasional. Menurut Frank, pembangunan hanya terjadi di 3 komponen yaitu: modal asing, pemerintah di Negara satelit (Negara pinggiran) dan kaum borjuis. Maka pembangunan di Negara pinggiran hanya mencirikan sebagai berikut (Budiman, 2000):

1. Kehidupan ekonominya yang bergantung.
2. Terjadinya kerjasama antara modal asing dengan kelas-kelas yang berkuasa di Negara satelit (pinggiran), yaitu pejabat pemerintahan, tuan tanah, dan pedagang.
3. Terjadinya ketimpangan antara kaum borjuis (kelas dominan yang melakukan eksploitasi) dengan masyarakat biasa (rakyat jelata yang dieksploitir) di Negara pinggiran.

Maka dari itu pembangunan di Negara pinggiran hanya menciptakan kondisi tumpang dan hanya memperlebar ketimpangan social. Akumulasi modal dari Negara maju hanya menjadi sarana eksploitasi oleh pemodal asing dan hanya memperkuat kaum borjuis lokal.

Berbeda dengan Frank, Theonio Dos Santos menyatakan bahwa Negara pinggiran atau satelit bisa juga berkembang, meskipun perkembangan tersebut adalah perkembangan dalam ketergantungan. Implus pembangunan tidak datang dari Negara pinggiran tersebut, tetapi datang dari Negara maju (Budiman, 2000). Dos Santos mengenalkan istilah *the new dependence* untuk mencirikan pembangunan tersebut. *The new dependence* ditandai dengan naiknya investasi Amerika Utara di Amerika Latin. Titik beratnya adalah berubahnya *raw material* menuju produksi industri barang terkemuka seperti elektronika (Fakih, 2001).

Dos Santos kemudian mencirikan tiga bentuk dependensia yaitu: pertama, ketergantungan kolonial, disini terjadi dominasi politik dalam bentuk penguasaan kolonial atau penjajahan, dari Negara pusat terhadap Negara pinggiran. Kegiatan ekonomi hanyalah

kegiatan ekspor dari hasil eksploitasi oleh kaum penjajah terhadap hasil bumi Negara pinggiran. *Kedua*, ketergantungan finansial-industri, disini tidak ada dominasi politik, Negara pinggiran secara politis merdeka tetapi Negara pinggiran tetap dikuasai oleh kekuatan finansial dan industrial dari Negara pusat. *Ketiga*, ketergantungan teknologis-industrial, disini adalah bentuk ketergantungan tidak lagi berorientasi ekspor tetapi perusahaan multinasional yang memproduksi di dalam negeri Negara pinggiran (Budiman, 2001).

Dengan kondisi perkotaan di Indonesia yang tergolong padat, kemacetan sudah tidak dapat dihindari lagi. Belum lagi perekonomian Indonesia yang membaik sehingga terdapat pergeseran kelas ekonomi yang berimbas pada meningkatnya pendapatan masyarakat. Hal tersebut membuat masyarakat berfikir untuk mencari kendaraan yang sesuai dengan kondisi perkotaan yang padat dan harga yang masih tergolong terjangkau.

Dengan terbitnya kemudahan impor mobil Jepang membuat Indonesia berada dalam keadaan tertekan. Dimana Indonesia berada dalam ketergantungan finansial-industri. Jepang menguasai Indonesia melalui kekuatan finansial dan industrial. Sementara Indonesia masih berkuat dalam memenuhi pasar dalam negeri, sedangkan negara produsen mobil Asia lainnya sudah mengeksport.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif. Menurut Moleong, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami objek penelitian dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa. Dari hasil tersebut akan memperoleh generalisasi yang rasional (Moleong, 2014).

Sedangkan metode eksploratoris dilakukan untuk mengetahui suatu kejadian ketika peneliti kurang mengetahui dan memahami tentang suatu fenomena. Sehingga penulis akan mengetahui sebab-sebab terjadinya kejadian tersebut.

## **PEMBAHASAN**

### ***Perkembangan Proyek Mobil Nasional Indonesia***

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.

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 sayangnya keberadaan mereka tak semulus Timor yang dipimpin oleh Tommy Soeharto. Timor digugat Jepang dan Amerika Serikat di WTO dan akhirnya TPN kalah. 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.

Antusiasme publik terhadap kebijakan Jokowi dan ide mobil nasional sangat menarik untuk dikaji. Artikel ini mencoba untuk menganalisis kaitan antara ide mobil nasional itu dengan kegelisahan bangsa Indonesia yang mengalami krisis jatidiri di era global. Keinginan untuk memiliki mobil nasional yang seluruh atau sebagian besar komponennya adalah produksi dalam negeri terlihat semacam respons terhadap himpitan praktek kapitalis dan neokolonialisme di era global ini (Irhandayaningsih, 2005).

### ***Dilemma 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 built 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).

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. 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 ini belum dipastikan akan segera diproduksi atau tidak. Indonesia berpeluang sama besar dengan negara-negara lain untuk sukses di ranah mobil listrik. Teknologi batere tidaklah semapan teknologi mesin *internal combustion*, di mana Indonesia sudah tertinggal jauh. 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).

### ***Dinamika Kerjasama Luar Negeri Indonesia Dengan Jepang Dalam Implementasi Kebijakan LCGC***

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](http://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.

Jepang juga kerap memberikan bantuan kepada Indonesia seperti bantuan pengetasan kemiskinan, bantuan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, bantuan untuk pembentukan 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 diplomatik (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 sustitusi impor ke ekonomi berorientasi ekspor, termasuk Indonesia yang mampu mengatasi krsis 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.

### ***Kerjasama Ekonomi Indonesia dengan Jepang***

Kerjasama antara Indonesia dengan Jepang telah terjalin sejak 1954. Hubungan diplomatik ini 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.

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.

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.

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.

### ***Kerjasama Industri Otomotif melalui Kebijakan Low Cost Green Car***

Latar belakang yang mendasari adanya kebijakan LCGC 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](http://www.neraca.co.id)).

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](http://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 CO<sub>2</sub> yang telah menjadi kewajiban Indonesia dalam menjaga kelangsungan lingkungan yang sehat dan baik sesuai dengan perwujudan Protokol Kyoto dan KTT Rio +20.

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.

## **HASIL**

### ***Dilema Indonesia Terkait Kebijakan Impor Low Cost Green Car (LCGC) Dengan Jepang Terhadap Proyek Mobil Nasional***

Indonesia merupakan Negara yang termasuk kedalam kekuatan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Jumlah penduduk Indonesia merupakan yang terbesar ke empat 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](http://ilmupengetahuanumum.com)).

Akan tetapi walaupun secara nyata luas wilayah hutan Indonesia mempunyai kedudukan yang strategis di dunia, permasalahan yang kemudian perlu diketahui adalah penanggulangan 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 pengimpelementasiannya 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 kerusakan 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 insentif 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.

### ***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)).

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 uji coba, 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 intensif untuk pengembangan hutan. Sebagai dampaknya bagi ketidakpahaman 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.

### ***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 intensif 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.

### ***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.

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, tambang, dan produk industri makanan 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 industri 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.

## **KESIMPULAN**

Indonesia merupakan salah satu Negara dengan tingkat kebutuhan akan produk otomotif yang tinggi. Faktor yang mendorong kebutuhan tersebut adalah meningkatnya kelas menengah Indonesia yang kini tumbuh hingga mencapai 50 juta orang. Selain itu, pendapatan per kapita berdampak pada meningkatnya kebutuhan energi akibat bertambahnya jumlah tempat tinggal, kegiatan industri, dan pergerakan orang serta barang. Di satu sisi industri otomotif Indonesia dituntut untuk selalu berinovasi menciptakan kendaraan yang murah dan hemat bahan bakar karena adanya persaingan di Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Area).

Industri otomotif sebagai sarana transportasi darat memegang peran penting dalam ekonomi suatu Negara. Industri otomotif sebagai sarana transportasi publik, dan distribusi barang menopang pertumbuhan ekonomi dan teknologi bagi negara. Maka Indonesia perlu melihat pentingnya pengembangan industri otomotif.

Penulis menjawab rumusan masalah mengapa indonesia melakukan kerjasama dengan jepang terkait kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) padahal disaat yang sama indonesia menjalankan proyek mobil nasional (MOBNAS):

1. Ratifikasi Protokol Kyoto sebagai alasan Pemerintah Indonesia untuk melakukan proyek LCGC. Dimana LCGC sebagai implementasi Protokol Kyoto dalam mengurangi emisi disektor transportasi.
2. Adanya ketergantungan Indonesia pada Jepang, Indonesia hanya mampu mengimpor mobil rendah emisi, tidak mampu melakukan transfer teknologi yang diatur kedalam LCGC. walaupun mekanisme JCM telah menawarkan insentif teknologi otomotif, tetapi belum ada implementasi untuk melakukan transfer teknologi. Sedangkan Ketergantungan pada impor mobil karena Indonesia dalam pengembangan mobnas yang tidak dapat mencapai kemandirian. Proyek mobil Nasional terkendala dengan Teknologi Industri yang belum mampu di kembangkan. Selain itu, mobnas selama ini tidak didukung oleh insentif teknologi oleh pemerintah Jepang.

Sehingga, terdapat kebijakan yang tumpang tindih antara implemetasi kebijakan Mobil Nasional dan Kebijakan LCGC. Kebijakan LCGC yang diterapkan bisa saja berjalan beriringan akan tetapi karena keterbatasan teknologi untuk memproduksi mobil low emission yang mengharuskan Indonesia mengimpor mobil dari luar negeri.

### ***Saran***

1. Indonesia harus mampu membuat posisi tawar bagi Jepang dalam mekanisme JCM, terutama dalam implementasi instentif teknologi otomotif, sehingga Indonesia mampu menciptakan kemandirian dalam proyek mobil nasional yang berbasis pada LCGC.
2. Pengembangan Mobil Nasional harus terus dilaksanakan karena mayoritas lapisan masyarakat mendukung penyelenggaraan proyek ini. Pemerintah harus berperan aktif dalam proses peningkatan teknologi terkini, sehingga pemerintah dapat mengembangkan proyek mobil nasional dengan teknologi LCGC, sehingga tidak terjadi tumpang tindih kebijakan yang diimplementasikan oleh pemerintah Indonesia.
3. Pemerintah harus mampu menggunakan strategi politik dan diplomasi dalam pengembangan proyek mobil nasional, terutama dalam menekan impor mobil dan membuat posisi tawar Indonesia dalam dunia internasional tidak menciptakan ketergantungan.

### **REFERENSI**

- Ana Irhandayaningsih, *Ide Mobil Nasional Sebagai Simbol Perlawanan terhadap Neokolonialisme di Era Globalisasi*, 2005.
- Arief Budiman. 2000 “Teori Pembangunan Dunia Ketiga”. Penerbit PT Pustaka Utama. Jakarta.
- Hariadi Kartodihardjo, *Hambatan Struktural Pembaharuan Kebijakan Pembangunan Kehutanan Di Indonesia*, 1999.
- Lexy J. Moleong. 2014. “Metodologi Penelitian Kualitatif”. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Mansour Fakh. 2001. “ *Runtuhnya Teori Pembangunan dan Globalisasi*”. Insist. Yogyakarta.
- Sugiono. 2009. “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*”. ALFABETA. Bandung.
- Syaidiman Suryohadiprojo, 1987, “Belajar dari Indonesia: Manusia dan Masyarakat Jepang dalam Perjuangan Hidup”, Universitas Indonesia Press, Jakarta.
- Abdul Kadir. “Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. Diunduh pada: [http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/15980/1/wah-apr2006-%20\(6\).pdf](http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/15980/1/wah-apr2006-%20(6).pdf). Tanggal 04 Oktober 2015.
- Majalah Ditjen PEN/MJL/005/7/2014 Juli, Perkembangan otomotif Indonesia [http://djpen.kemendag.go.id/app\\_frontend/webroot/admin/docs/publication/1381421058063.pdf](http://djpen.kemendag.go.id/app_frontend/webroot/admin/docs/publication/1381421058063.pdf). Tanggal 05 Oktober 2015.
- <https://chaderinsaputra.wordpress.com/2012/06/05/makalah-plsbt/>
- <http://www.kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah> diakses pada tanggal 04 Oktober 2015.
- Sudaryanto, “*Perjanjian Internasional Di Era Globalisasi*”. Diunduh pada <http://fakhukum.untagsmg.ac.id/images/makalah/PERJANJIAN%20INTERNASIONAL%20DI%20ERA%20GLOBALISASI.pdf>. Tanggal 18 Oktober 2015.
- Vienna Convention dalam [treaties.un.org](https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/volume-1155-I-18232-English.pdf). diunduh pada <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/volume-1155-I-18232-English.pdf>. Tanggal 18 Oktober 2015.
- Artikel “Pertukaran Karbon, Perubahan Iklim, dan Protokol Kyoto” dari Future Harvest, 2002.
- Koran Tempo, “Menimbang Mobil Esemka”, *section*: Pendapat, 10 Januari 2012.
- <http://www.sinarharapan.co/news/read/150721037/produk-otomotif-ri-kurang-ekonomis>. Diakses pada tanggal 06 Desember 2015.

<http://www.kemlu.go.id/Daftar%20Perjanjian%20Internasional/japan.htm>

Produksi LCGC bertentangan dengan paket ekonomi”. Melalui  
<http://ekonomi.inilah.com/read/detail/2031414> diakses pada 13 November

2015

Hiyashinta Klise, Reportase “Insentif PPnBM terhadap *Low Cost Green Car*, 2013.

Majalah Karya Indoneisa Edisi 1, 2010, Kementerian Perindustrian, hal. 51.

Majalah Karya Indoneisa Edisi 1, 2010, Kementerian Perindustrian, hal. 6.

Zuhal, Gelombang Ekonomi Inovasi (edisi online), 2013.

<http://www.neraca.co.id/article/29433/regulasi-lcgc-hanya-dinikmati-pabrikan-jepang-kebijakan-salah-kaprah> diakses pada tanggal 01 Oktober 2015.

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/6544/Komponen-Lokal-LCGC-80> diakses pada tanggal 18 November 2015.

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/3575/Mobil-LCGC-Mesti-Diekspor>

<http://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-yang-memiliki-kawasan-hutan-terbesar-di-dunia/>

<http://www.reddplus.go.id/berita/opini-dan-kajian/351-Insentif-ekonomi-karbon-hutan-rakyat-redd-sukses-lingkungan-hijau-masyarakat-sejahtera>

Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional

Undang-Undang No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2004 Tentang Pengesahan Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change.