

**KERJASAMA INDONESIA-JEPANG DALAM PENGEMBANGAN LOW COST
GREEN CAR (LCGC) TAHUN 2013-2016**

NASKAH PUBLIKASI



Disusun oleh :

MUHAMMAD HIZBUL WATHON

20120510318

PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA

2018

**KERJASAMA INDONESIA-JEPANG DALAM
PENGEMBANGAN *LOW COST GREEN CAR* (LCGC)
TAHUN 2013-2016**

Disusun Oleh :

Muhammad Hizbul Wathon

m.hizbulwathon@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis serta mendeskripsikan tentang latar belakang pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (Low Cost Green Car) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016. Penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data sekunder.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan, bahwa alasan/motivasi pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (Low Cost Green Car) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016 adalah untuk menjadikan Indonesia sebagai negara pusat produksi kendaraan bermotor (otomotif) di wilayah Asia Pasifik sehingga dapat mengalahkan dominasi negara produsen bidang otomotif lainnya, yaitu Thailand dan India. Alasan selanjutnya adalah untuk mendukung kemajuan bidang sosial dan manufaktur Indonesia meliputi pengurangan pengangguran, mendukung kemandirian industri-industri otomotif Indonesia dari perakitan hingga purna jual, serta mendukung kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Keyword : LCGC, otomotif Indonesia, kerjasama Indonesia-Jepang.

A. Pendahuluan

Perkembangan globalisasi yang semakin kompleks menjadikan kerjasama bidang ekonomi dan perdagangan menjadi hal yang penting dalam pencapaian kepentingan nasional sebuah negara. Ini disebabkan sumber daya manusia, anggaran ataupun teknis yang dimiliki suatu negara sifatnya terbatas, sedangkan kebutuhan dari suatu negara sifatnya adalah tidak terbatas. Konsep ini juga berlaku bagi kerjasama Indonesia-Jepang.

Hubungan bilateral Indonesia-Jepang ternyata telah melalui sejarah yang panjang. Ini dimulai dari bantuan luar negeri Jepang di Indonesia berada pada perkembangan yang signifikan pada tahun 1965. Saat itu, Jepang menjadi negara Asia Nomor satu sekaligus menduduki peringkat nomor dua dunia, terkait dengan bantuan luar negeri di Indonesia. Pada saat itu, total bantuan luar negeri Jepang mencapai 231 juta US Dollar dengan rincian 63 juta US Dollar bantuan jangka pendek dan 168 bantuan jangka panjang dan menengah. Nilai ini satu tingkat di bawah Uni Soviet (USSR) dengan total bantuan sebesar 990 juta US Dollar.¹

Memasuki dekade 2000-an Jepang mampu berkembang sebagai salah satu negara termaju di dunia. Kemajuan ini dicapai Jepang melalui empat bidang, yaitu jasa, perindustrian, pertanian dan perikanan yang menjadikan negara ini sebagai terbesar ketiga sebagai negara potensial bagi pasar bebas, setelah Amerika Serikat dan Cina.

Sejarah bantuan luar negeri Jepang (*ODA, official development assistance*) pada tahun 1980 menduduki peringkat pertama di dunia. Kemudian pada tahun 1992 Jepang menduduki peringkat kedua sebagai negara donor bantuan luar negeri terbesar di dunia setelah Amerika Serikat. Rata-rata ODA Jepang pertahun sekitar 0,32 dari total GNP (*gross national product*) Jepang.

Bagi Indonesia, Jepang merupakan negara mitra dagang terbesar dalam hal ekspor-impor Indonesia. Ekspor Indonesia ke Jepang bernilai US\$ 23.6 milyar, sedangkan impor Indonesia dari Jepang adalah US\$ 6.5 milyar sehingga bagi

¹ Dennis Yasutomo, "The Manner of Giving, Strategic Aid and Japanese Foreign Policy" dalam Daulah Khoiriati Djaldan, *Japan's Foreign Aid Policy To Indonesia Its Implication on Japan-Indonesia Relations : Thesis*, International University of Japan, 1991, hal.18.

Jepang mengalami surplus besar impor dari Indonesia pada tahun 2007.² Komoditi penting yang diimpor Jepang dari Indonesia adalah minyak, gas alam cair, batubara, hasil tambang, udang, pulp, tekstil dan produk tekstil, mesin, perlengkapan listrik, dan beberapa sektor lainnya. Di lain pihak, barang-barang yang diekspor Jepang ke Indonesia meliputi mesin-mesin dan suku-cadang, produk plastik dan kimia, baja, perlengkapan listrik, suku-cadang elektronik, mesin alat transportasi dan suku-cadang mobil.

Dalam jumlah investasi langsung asing di Indonesia dari tahun 1967 hingga 2007, Jepang menduduki tempat pertama dengan angka 11,5% dalam keseluruhannya. Terdapat kurang lebih 1000 perusahaan Jepang beroperasi di Indonesia. Perusahaan-perusahaan tersebut memperkerjakan lebih dari 32 ribu pekerja Indonesia yang menjadikan Jepang sebagai negara penyedia lapangan kerja nomor 1 di Indonesia.³

Pada tahun 2013, dinamika kerjasama bilateral antara Indonesia dan Jepang dihadapkan pada program *low cost green car* (LCGC) Kebijakan pemerintah pusat mengenai 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.

Regulasi/Aturan mengenai LCGC ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) Nomor 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Permenperin itu merupakan turunan dari program mobil emisi karbon rendah atau *low emission carbon* yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013 tentang kendaraan yang dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Peraturan itu antara lain menyebutkan tentang keringanan pajak bagi penjualan mobil hemat energi. Hal ini memungkinkan produsen menjual mobil di bawah Rp 100 juta. Dengan peraturan

² "Perdagangan Jepang di Indonesia, Kembali Surplus", *Kompas*, 23 Desember 2007.

³ "Indonesia-Japan Relations", dalam <https://www.japantimes.co.jp/tag/indonesia-japan-relations/>, diakses pada tanggal; 29 Oktober 2017.

itu, mobil dengan kapasitas mesin di bawah 1.200 cc dan konsumsi bahan bakar paling setidaknnya 20 km per liter dapat dipasarkan tanpa PPnBM.⁴

Konsep LCGC (*Low Cost Green Car*) yang diusung pemerintah sangat berbeda dengan konsep *green car* pada umumnya, karena LCGC masih 100% menggunakan bahan bakar bahan fosil (bukan biofuel, elektrik, maupun *hybrid*). Kebijakan mobil LCGC yang akan diusung oleh pemerintah ini banyak mengundang pro dan kontra dari berbagai kalangan baik pemerintah maupun masyarakat. Pihak-pihak yang setuju menyatakan bahwa siapapun tidak bisa melarang masyarakat untuk membeli mobil yang murah, irit dan ramah lingkungan, karena ini program pemerintah dan payung hukumnya jelas. Sementara itu pihak yang tidak setuju, menyatakan bahwa mobil murah akan menambah kemacetan karena populasi mobil yang beroperasi di jalan akan semakin bertambah, sementara jalan dan lahan parkir terbatas jumlahnya.⁵

Dalam Permenperin ini disebutkan, industri otomotif yang ingin memproduksi mobil LCGC harus memenuhi berbagai ketentuan, diantaranya mengenai ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan. “Ketentuannya ditetapkan untuk motor bakar cetus api kapasitas isi silinder 980-1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara, dan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc dengan konsumsi BBM paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara”. Ketentuan jenis BBM, juga harus memenuhi spesifikasi minimal Research Octane Number (RON) 92 untuk motor bakar cetus api dan Cetane Number (CN) 51 untuk diesel.

Sementara itu, disebutkan pula empat syarat dalam surat permohonan bagi Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) yang ingin memperoleh fasilitas perpajakan atau insentif program LCGC. Pertama, setiap ATPM wajib memberikan hasil uji konsumsi bahan bakar, uji ketentuan teknis, bukti visual penggunaan tambahan merek Indonesia, termasuk model dan logo yang mencerminkan Indonesia. Kedua, setiap perusahaan wajib memberikan data dan

⁴ “Menatap Kebijakan Mobil Murah”, dalam <http://kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah>, diakses pada tanggal 10 November 2017.

⁵ “Analisis Dampak Program Pelaksanaan LCGC”, dalam http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/apbn_Analisis_dampak_pelaksanaan_LCGC_thd_penerimaan_negara20140602100433.pdf, diakses pada tanggal; 30 Oktober 2017.

bukti realisasi investasi, manufaktur motor penggerak (mesin), transmisi, dan axle, termasuk rencana menggunakan komponen lain dari pasokan lokal. Ketiga, pemberian surat pernyataan bermaterai berisi harga jual produk LCGC ke konsumen sesuai ketentuan yang berlaku. Keempat, seluruh ketentuan dan persyaratan yang ditetapkan sebelumnya wajib lolos verifikasi oleh lembaga independen Surveyor. Tanpa memenuhi keempat persyaratan tersebut, setiap ATPM tidak bisa mendapatkan potongan PPnBM. Menperin akan menerbitkan surat penetapan penerima insentif program LCGC paling lambat 12 hari kerja sejak diterimanya surat permohonan secara lengkap dan benar.⁶

Beberapa perusahaan otomotif Jepang yang terlibat dalam kerjasama LCGC di Indonesia, yaitu :⁷

- a. Daihatsu Group dengan model city car dan low MPV, yaitu Ayla dan Sigr.
- b. Toyota Group dengan model city car dan low MPV, yaitu Agya dan Calya.
- c. Honda Group dengan model city car yaitu Honda Brio Satya.
- d. Suzuki Group dengan model city car yaitu Karimun Wadon R.
- e. Nissan Datsun Group dengan model city car yaitu Datsun Go Panca dan Datsun Go+.

Bergulirnya program mobil murah ini dampaknya berantai, dan perlu upaya keras instansi terkait untuk meminimalisir dampak negatif tersebut. Kementerian terkait seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian PU, Kementerian ESDM merupakan instansi pemerintah yang terkena imbasnya harus berupaya keras menanggulangi dampak negatif yang timbul dari program mobil murah ini. Wacana kebijakan pengembangan mobil ramah lingkungan ini sebetulnya telah digulirkan sejak 2009 lalu, dimana pemerintah meletakkan fokus utama rancangan kebijakan ini pada pengembangan mobil angkutan pedesaan. Ragam regulasi yang muncul dititik beratkan pada tiga hal, yaitu penggunaan mesin khusus yang mampu menekan konsumsi BBM, harga mobil yang terjangkau dan konversi penggunaan komponen impor ke komponen lokal.

⁶ “LCGC : Jawaban Atas Pertanyaan Masyarakat”, dalam <http://kemenperin.go.id/jawaban.php?id=31431-04335&q=4>, diakses pada tanggal 28 Oktober 2017.

⁷ Gary Knight, *LCGC Policy : Between International Bussiness*, Routledge, London and New York, 2015, hal.19-20.

Khusus pada poin terakhir, pemerintah berusaha menyematkan regulasi yang mendorong perusahaan perakitan mobil untuk melokalisasi komponen mobil baik itu menggunakan komponen lokal ataupun merakit sendiri komponen tersebut. Respon berbentuk investasi pembangunan pabrik dan fasilitas produksi pun segera muncul dari perusahaan-perusahaan otomotif di Indonesia, salah satunya PT. Astra Daihatsu Motor (PT. ADM). Hal ini tentu menjadi sesuatu menarik untuk dibahas lebih lanjut mengingat salah satu tujuan utama dari kebijakan pengembangan mobil murah ialah peningkatan kapabilitas teknologi nasional.⁸

Hadirnya LCGC diharapkan meningkatkan iklim investasi di Indonesia, namun di sisi lain juga menimbulkan berbagai macam problematika. Sarana prasarana jalan kita belum mampu menampung jumlah mobil yang terus bertambah. Pertumbuhan ruas jalan di Indonesia apalagi di kota tidak sebanding dengan pertumbuhan mobil. Meskipun kebijakan ini dalam konteks pertumbuhan ekonomi, transportasi, serta energi menguntungkan, namun jika dilihat lagi kebijakan pemerintah ini akan terlihat cacat.⁹

B. Pendekatan/Teori

Penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan yang relevan teori model aktor rasional (rational actor theory) dan konsep pembuatan kebijakan (decision making theory). Kedua teori ini dipandang relevan dengan kasus yang sedang dibahas karena mampu menjabarkan secara terperinci tentang alasan/motivasi pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016.

1. Model Aktor Rasional

Dalam model ini keputusan yang diambil sebuah negara dipandang sebagai akibat dari tindakan-tindakan aktor rasional, terutama pemerintahan yang monolit, yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai suatu tujuan. Pembuatan keputusan oleh suatu negara ataupun pemerintahan digambarkan sebagai suatu proses intelektual. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu

⁸ *Ibid.*

⁹ Daniel S. Papp, *Contemporary International Relation* : *A Framework for Understanding, Second Editions*, MacMillan Publishing Company, New York, 1988, hal 29

yang bernalar dan terkoordinasi. Dalam analogi ini individu itu melalui serangkaian tahap-tahap intelektual, dengan menerapkan penalaran yang sungguh-sungguh berusaha menetapkan pilihan atas alternatif-alternatif yang ada. Jadi, unit analisis model pembuatan keputusan ini adalah pilihan-pilihan yang diambil oleh pemerintah. Dengan demikian, analisis politik luar negeri harus diambil dari suatu bangsa, alternatif-alternatif haluan kebijaksanaan yang bisa diambil oleh pemerintahnya, dan perhitungan untung-rugi atas masing-masing alternatif itu.¹⁰

Dalam model ini digambarkan bahwa para pembuat keputusan dalam melakukan pilihan atas alternatif-alternatif itu menggunakan kriteria “optimalisasi hasil”. Para pembuat keputusan itu digambarkan sebagai selalu siap untuk melakukan perubahan atau penyesuaian dalam kebijaksanaannya. Mereka juga diasumsikan bisa memperoleh informasi yang cukup banyak sehingga bisa melakukan penelusuran tuntas terhadap semua alternatif kebijaksanaan yang mungkin dilakukan dan semua sumber-sumber yang bisa dipakai untuk mencapai tujuan yang mereka tetapkan.¹¹

2. Teori Pembuatan Kebijakan (*Decision-Making Theory*)

Kita percaya bahwa siapapun yang mempelajari politik internasional biasa memperhatikan aksi, reaksi, serta interaksi diantara entitas politik negara bangsa. Proses pengambilan keputusan luar negeri merupakan alat yang dapat menjelaskan tindakan yang diambil oleh masing-masing negara dalam hubungan internasional. Menurut Snyder, proses pembuatan keputusan dimaksudkan untuk mengetahui apakah keputusan itu dapat mempengaruhi hasil atau tidak. Yang tidak kalah penting adalah untuk mengetahui apakah perbedaan proses pembuatan keputusan juga akan menghasilkan keputusan yang juga berbeda dan apakah keterlibatan individu atau kelompok juga dapat mempengaruhi suatu hasil keputusan. Pada awalnya, proses pengambilan keputusan luar negeri identik dengan mekanisme yang terjadi dalam sistem politik yang berusaha menyesuaikan diri dengan lingkungan, termasuk juga mempengaruhi lingkungan dalam rangka mencapai tujuan. Dengan demikian akan diperoleh gambaran proses yang

¹⁰ Mas'ood M. (1990) Ilmu hubungan internasional : disiplin dan metodologi disiplin dan metodologi. Jakarta : LP3ES

¹¹ *Ibid.*

dilakukan oleh sebuah sistem dalam mengambil keputusan yang aktual dan faktor penyebab keputusan itu diambil.¹²

Lingkungan internal aktor terdiri atas lingkungan non manusia, masyarakat dan lingkungan manusia yang berupa budaya atau penduduk. Lingkungan eksternal aktor terdiri dari lingkungan non manusia, budaya-budaya luar, masyarakat luar dan tindakan pemerintah lainnya. Sedangkan struktur dan perilaku terdiri atas orientasi nilai-nilai utama, pola pengembangan utama, ciri-ciri utama organisasi sosial, diferensiasi dan spesialisasi peranan, jenis-jenis fungsi kelompok dan proses sosial yang relevan.¹³

Setting internal dan eksternal mempunyai kedudukan yang sama dan saling mempengaruhi dalam pembuatan keputusan luar negeri. *Setting* internal sangat dipengaruhi oleh beberapa variabel dalam negeri seperti lingkungan non-manusia, masyarakat, lingkungan manusia serta penduduk dan kebudayaan. *Setting* internal dan struktur serta perilaku sosial berjalan beriringan dan saling mempengaruhi satu sama lain. *Setting* internal berupa masyarakat, lingkungan merupakan faktor utama dalam pembentukan arah dan orientasi dari struktur dan sikap masyarakat, begitu pula sebaliknya. *Setting* eksternal dapat dipengaruhi oleh beberapa variabel, antara lain lingkungan non-manusia, budaya-budaya luar, masyarakat luar dan tindakan pemerintah lainnya dalam hal ini tindakan negara lain. Berdasarkan *setting* internal dan eksternal, para pembuat kebijakan berusaha menyeimbangkan faktor tersebut dalam perumusan kebijakan suatu negara.

C. Analisis dan Pembahasan

Menjadikan Indonesia Sebagai Salah Satu Pusat Industri Otomotif Global

Berkembangnya industri dunia secara umum kemudian berdampak pada industri otomotif dunia karena seiring dengan berkembangnya waktu, produk kendaraan, khususnya mobil semakin dibutuhkan oleh kalangan masyarakat secara luas, khususnya kalangan menengah atas. Industri otomotif berkembang bukan

¹² Mas'ood. M & Mac Andrew. C , (1990) Perbandingan Sistem Politik, hal 3-20 Yogyakarta: Gadjah Mada University Press

¹³ Mas'ood. M, Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi (1989) Jakarta : LP3ES

hanya di wilayah Eropa dan Amerika Serikat, namun juga Asia, khususnya Jepang. Pada dekade 2000-an, industri otomotif Jepang semakin terkenal yang banyak diminati oleh konsumen dunia. Merek asal Jepang itu ditaksir bernilai 50,29 miliar dollar AS, atau setara Rp 671 triliun. Di bawah Toyota ada Mercedes-Benz yang menduduki peringkat kesembilan dengan nilai merek ditaksir mencapai 47,82 miliar dollar AS, atau setara dengan Rp 638 triliun. Merek Eropa lainnya, BMW menduduki peringkat ke-13 dengan nilai merek 41,521 miliar dollar AS (Rp 558 triliun).¹⁴

Keberadaan industri otomotif mampu memberikan keuntungan bagi negara. Bahkan beberapa negara, seperti halnya Korea Selatan, pemerintah melakukan campur tangan secara langsung untuk mendukung eksistensi perusahaan otomotif tersebut, diantaranya pada kasus dukungan terhadap perusahaan otomotif Hyundai dan KIA. Hal yang sama juga terjadi di Jepang meskipun dengan prosentase dukungan yang lebih sedikit.¹⁵

Kemudian muncul merek Jepang lagi, yakni Honda, yang menduduki peringkat ke-20 dengan nilai merek yang ditaksir 22,69 miliar dollar AS (Rp 303 triliun). Menariknya, merek Korea Selatan, Hyundai, menduduki peringkat di bawah Honda, yakni *nangkring* di posisi 35 dengan nilai merek mencapai 13,193 miliar dollar AS (Rp 176 triliun). Berturut-turut di belakangnya ada Audi (38), Nissan (39), Volkswagen (40), Porsche (48). Kemudian lompat ke peringkat 69 ada KIA, diikuti Land Rover (73), Harley-Davidson (77), Mini (87), Ferrari (88), dan Tesla (98).¹⁶

Keuntungan yang begitu besar mendorong negara-negara dunia untuk secara serius mengembangkan industri otomotif melalui kerjasama dengan negara-negara industri dunia, khususnya Jepang. Hal ini juga berlaku bagi pemerintah Indonesia dalam pengembangan LCGC.

Pemerintah mengatakan bahwa industri otomotif Indonesia memiliki potensi besar menjadi produk ekspor andalan dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang mulai berlaku awal tahun 2016 ini. Direktur

¹⁴ “History Japanese Automotive Industri”, dalam <https://jctjapan.wordpress.com/history-of-japanese-automobile-industri/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ “Statistic and Fact Global Automotive Industri Market”, dalam <https://www.statista.com/topics/1487/automotive-industri/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional Kemendag Bachrul Chairi mengemukakan peluang besar pada industri otomotif nasional tak lepas dari banyaknya masyarakat di ASEAN yang menggunakan kendaraan otomotif pribadi baik mobil maupun motor.¹⁷

Keberadaan industri komponen otomotif nasional diyakini memiliki prospek yang bagus dan banyak diminati investasi asing. Ini terlihat dari adanya beberapa perusahaan asing yang akan menjadikan Indonesia sebagai basis ekspor produk otomotif. Beberapa perusahaan-perusahaan Jepang sudah menambahkan investasinya Toyota, Mitsubishi, kemudian merek-merek lainnya di tahun 2015 ini untuk menunjang pengembangan tier 3 dari industri komponen di Indonesia. Seperti diketahui, saat ini industri komponen otomotif Tanah Air berada di tier 1 dan 2 lantaran telah memproduksi berbagai produk seperti body luar mobil, chasis, cakram rem, ban, dan lain sebagainya.

Pada masa yang akan datang pemerintah meyakini industri komponen otomotif Indonesia akan mengalami pertumbuhan yang signifikan dan bias menjadi produk utama ekspor Indonesia di masa yang akan datang. Di tengah pertumbuhan industri otomotif nasional, Indonesia memiliki beberapa pesaing berat dalam rangka meningkatkan ekspor otomotif ke pasar ASEAN.

Industri otomotif Thailand adalah yang terbesar di Asia Tenggara, dengan kapasitas terkombinasi diproduksi lebih dari 2 juta kendaraan per tahun. Infrastruktur industri otomotif ini yang paling berkembang secara regional. Menurut Kementerian Perindustrian Thailand (Thailand Industri Ministry) diharapkan pabrik-pabrik ini memproduksi 3 juta kendaraan pada tahun 2017.

Kendaraan bermotor dan suku cadang otomotif meliputi 5.4% dari keseluruhan industri di Thailand, 55% dari industri otomotif ini lebih diutamakan untuk pasar ekspor. Industri otomotif adalah salah satu dari sektor produsen terbesar di negara ini dan mengembangkan 12% Produk Domestik Bruto Nasional. Thailand juga diuntungkan dari pembukaan perdagangan dan perkembangan pada pasar suku cadang otomotif dengan negara-negara tetangga Asia Tenggara/ASEAN, dimana 10 anggota negara membawa sekitar 600 juta total populasi dari negara tersebut. Thailand menerima keringanan pajak untuk

¹⁷ “Industri Otomotif Paling siap Menghadapi MEA”, dalam <https://www.gaikindo.or.id/industri-otomotif-paling-siap-menghadapi-mea/> diakses pada tanggal 17 Januari 2018.

suku cadang otomotif dari persetujuan ASEAN Free Trade Area (AFTA), Persetujuan Perdagangan Bebas dengan Australia, New Zealand, China (dengan 1.3 juta pelanggan) menambah keuntungan lebih pada aktivitas perdagangan dengan negara-negara lain.

Keberhasilan thailand dalam mengembangkan industri otomotif dalam negeri melalui kerjasama dengan Jepang kemudian memotivasi pemerintah Indonesia untuk mengembangkan LCGC. Nantinya program kerjasama ini dapat menjadi batu loncatan masa depan industri otomotif Indonesia, seperti halnya Thailand dan sekaligus menggeser dominasi negara ini pada pangsa pasar ASEAN.

Pemerintah Indonesia bertekad untuk mengubah Indonesia menjadi pusat produksi global untuk manufaktur mobil dan ingin melihat produsen-produsen mobil yang besar untuk mendirikan pabrik-pabrik di Indonesia karena negara ini bertekad untuk menggantikan Thailand sebagai pusat produksi mobil terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN. Dalam jangka panjang, Pemerintah ingin mengubah Indonesia menjadi sebuah negara pamanufaktur mobil yang independen yang memproduksi unit-unit mobil yang seluruh komponennya dimanufaktur di Indonesia. Saat ini, Thailand mengontrol kira-kira 43,5% dalam konteks penjualan di wilayah ASEAN, sementara Indonesia berada di posisi kedua dengan 34% pangsa pasar.¹⁸

India memiliki pendekatan berbeda dalam mengembangkan industri otomotifnya. India sudah memiliki produk-produk kendaraan bermotor dan mobil asli buatan dalam negeri, beberapa yang terkenal seperti Tata Motor, Mahindra, TVS motor, Bajaj Auto. Bahkan Indonesia mengimpor beberapa dari mereka. Di India, hampir semua kendaraan umum darat di buat di India, bus, kereta, semua asli buatan India. Meskipun bentuknya yang kotak-kotak aneh, itu semua buatan India dan fungsinya sangat jalan. Berbeda dengan Indonesia yang mengimpor kereta dan sebagian besar kendaraan bermotor dari Jepang, bus dari Jerman dan lain-lain. Industri teknologi perkeretaapian mereka merupakan salah satu yang

¹⁸ “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.

terbesar di dunia (terbesar pada tahun 1951), dengan Pamban Bridgenya yang terkenal.¹⁹

Sejak awal dekade 2000-an, India merupakan salah satu eksportir kendaraan di wilayah Asia. Bahkan beberapa industri otomotif Jepang yang beroperasi dan berinvestasi di India, diantaranya Suzuki, Toyota dan Daihatsu berhasil mengeskpor ke Indonesia. Keberhasilan India dalam mengembangkan industri otomotif dalam negeri melalui kerjasama dengan Jepang kemudian memotivasi pemerintah Indonesia untuk mengembangkan LCGC

Mendukung Pengentasan Pengangguran di Indonesia

Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat keempat di dunia (setelah Cina, India dan Amerika Serikat). Selanjutnya, negara ini juga memiliki populasi penduduk yang muda karena sekitar setengah dari total penduduk Indonesia berumur di bawah 30 tahun. Jika kedua faktor tersebut digabungkan, indikasinya Indonesia adalah negara yang memiliki kekuatan tenaga kerja yang besar, yang akan berkembang menjadi lebih besar lagi ke depan, maka menekankan pentingnya penciptaan lapangan kerja dalam perekonomian terbesar di Asia Tenggara.²⁰

Pertumbuhan makro ekonomi yang cukup kuat selama lebih dari satu dekade ini secara perlahan telah mampu menurunkan angka pengangguran di Indonesia dan pencapaian ini tentunya sangat bergantung pada sektor manufaktur. Namun, dengan kira-kira dua juta penduduk Indonesia yang tiap tahunnya terjun ke dunia kerja, adalah tantangan yang sangat besar buat pemerintah Indonesia untuk menstimulasi penciptaan lahan kerja baru supaya pasar kerja dapat menyerap para pencari kerja yang tiap tahunnya terus bertambah; pengangguran muda adalah salah satu kekhawatiran utama dan butuh adanya tindakan yang

¹⁹ “India Pantas Disebut Lebih Maju dibandingkan Indonesia”, dalam https://www.kompasiana.com/syauqihidayat/alasan-india-pantas-dianggap-lebih-maju-di-bidang-sains-dan-teknologi-dari-indonesia_552ae6866ea834b92f552d18, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

²⁰ “Pengangguran di Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/pengangguran/item255?>, diakses pada tanggal 25 Januari 2018.

cepat.²¹ Gambaran mengenai prosentase pengangguran di Indonesia pada tahun 2005-2015 lihat tabel 2 sebagai berikut :

Tabel 2
Jumlah Pengangguran di Indonesia
Perode 2006-2015

No.	Tahun	Jumlah Pengangguran (Prosentase Tenaga Kerja)
1.	2006	10,3%
2.	2007	9,7%
3.	2008	8,4%
4.	2009	7,9%
5.	2010	7,1%
6.	2011	6,5%
7.	2012	6,1%
8.	2013	6,2%
9.	2014	5,9%
10.	2015	6,2%

Sumber : “Pengangguran di Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/pengangguran/item255?>, diakses pada tanggal 25 Januari 2018.

Berkembangnya pengangguran di Indonesia yang prosentasenya terus menurun dari tahun ke tahun sesuai dengan data pada tabel di atas ternyata tidak lepas dari berkembangnya sektor manufaktur di Indonesia. Keberadaan industri otomotif dapat menarik angkatan kerja di Indonesia sekitar 1,86 juta orang pada tahun 2006. Angka ini kemudian meningkat pada tahun 2014 menjadi 1.98 juta orang. Jumlah ini tentunya hanya pada sektor manufaktur belum termasuk dengan dealer-delar, penyedia suku cadang dan variasi serta sektor-sektor lainnya.²²

Dengan semakin majunya industri LCGC sebagai bagian dari pencapaian kerjasama Indonesia-Jepang maka ini akan memberikan pengaruh positif bagi terbukanya lapangan kerja yang lebih luas, dari *assembling*, penjualan, pemeliharaan hingga unit-unit usaha yang tidak berkaitan secara langsung misalnya perawatan hingga usaha cuci mobil yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Jika dikaitkan dengan pendekatan aktor rasional maka kerjasama

²¹ *Ibid.*

²² “LCGC Bantu Serap Tenaga Kerja Indonesia”, *Kompas*, 8 November 2016.

LCGC sebenarnya telah melalui serangkaian pembahasan yang panjang dengan mempertimbangkan untung dan rugi, sehingga hingga tahun 2016 program kerjasama ini ternyata berhasil memberikan pengaruh positif bagi pengentasan pengangguran di Indonesia.

Mendukung Kemandirian Industri Otomotif Indonesia

Indonesia merupakan negara agraris yang berangsur-angsur untuk secara serius berupaya mengembangkan industrialisasi melalui berbagai kebijakan, diantaranya melalui kerjasama dengan negara-negara maju dunia, termasuk Jepang. Pengembangan program LCGC merupakan salah satu pencapaian kerjasama bilateral kedua negara yang diharapkan menjadi tonggak sejarah (milestone) bagi pembangunan industri otomotif di Indonesia secara mandiri.

LCGC tidak semata-mata membuat mobil dengan harga murah dan irit bahan bakar, namun lebih ke arah membangun struktur industri komponen otomotif dan meningkatkan kemandirian nasional teknologi otomotif, terutama teknologi engine, transmisi, dan axle dengan tetap iriengedepankan kualitas dan keamanan produk.

Dengan besarnya pangsa pasar LCGC Indonesia maka ini akan menjadi kesempatan bagi industri-industri dalam negeri untuk terlibat dalam proyek ini, diantaranya variasi interior hingga pemeliharaan. Diperkirakan keuntungan yang diperoleh dapat mencapai angka puluhan juta rupiah, seperti usaha penyamakan jok dan interior di Jakarta dan Bandung yang dapat meraup keuntungan hingga 20 juta perbulan hanya untuk menangani kendaraan berjenis LCGC.

Keberadaan LCGC juga mampu mendorong peningkatan sumber daya manusia melalui implementasi program Corporate Social Responsibility (CSR) yang dijalankan oleh berbagai perusahaan Jepang yang ada di Indonesia.

Mendukung Kesejahteraan Masyarakat Indonesia

Mobil merupakan transportasi pribadi yang menjadi salah satu idaman masyarakat. Tidak hanya melindungi pemiliknya dari cuaca terik maupun hujan, mobil juga dianggap sebagai salah satu prestise kekayaan seseorang. Tidak hanya itu, seiring dengan kelas menengah Indonesia yang kini tumbuh hingga mencapai 50 juta orang dan mereka membutuhkan mobil sebagai transportasi jarak jauh.

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/FTA).²³

Hubungan antara penjualan mobil domestik dan pertumbuhan ekonomi jelas tampak dalam kasus Indonesia. Antara tahun 2007 sampai 2012, ekonomi Indonesia bertumbuh paling sedikit 6,0% per tahun, dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika pertumbuhan PDB ditarik turun oleh krisis finansial global. Di periode yang sama, penjualan mobil Indonesia naik dengan cepat, namun juga dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika terjadi penurunan tajam penjualan mobil.²⁴

Dari uraian di atas maka dapat difahami bahwa kerjasama Indonesia-Jepang dalam pengembangan LCGC memiliki peranan penting untuk mendukung kemajuan sosial-ekonomi Indonesia dari upaya untuk mengentaskan pengangguran hingga mendukung kesejahteraan masyarakat, baik melalui penyediaan mobil yang ramah lingkungan dan harga yang terjangkau hingga mendukung berbagai sekolah-sekolah di Indonesia menjadi wujud kepentingan pemerintah Indonesia dalam kerjasama pengembangan LCGC dengan pihak Jepang. Meskipun keberadaan LCGC, masih menimbulkan bentuk pro-kontra, diantaranya menyebabkan kemacetan hingga berkembangnya masyarakat ke arah hedonisme, namun tidak dapat dipungkiri bahwa kerjasama ini telah memberikan dampak positif bagi dinamika sosial-ekonomi Indonesia.

D. Kesimpulan

Jepang merupakan merupakan negara Asia yang berhasil menjadi salah satu negara dunia yang memiliki tingkat kemajuan perekonomian terbaik yang dapat disetarakan dengan Amerika Serikat dan Jerman. Pencapaian kemajuan perekonomian Jepang dicapai dalam kurun waktu yang relatif singkat pasca

²³ “Menatap Kebijakan Mobil rumah”, dalam <http://kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah>, diakses pada tanggal 19 Januari 2018.

²⁴ “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.

perang dunia II dan melalui industrialisasi sektor manufaktur dan jasa. Dalam memperluas hegemoninya di wilayah Asia, kemudian Jepang berupaya menjalankan berbagai kerjasama dengan berbagai negara dunia, termasuk dengan Indonesia. Kerjasama antara Indonesia-Jepang ternyata telah melalui serangkaian sejarah yang panjang yang berawal sekitar tahun 1958 dan terus eksis hingga pada era globalisasi.

Pada periode 2013-2016, kerjasama Indonesia-Jepang dihadapkan pada kerjasama pengembangan LCGC. Kerjasama adalah upaya untuk mewujudkan sebuah kendaraan dengan harga yang kompetitif, hemat bahan bakar dan ramah lingkungan. Kerjasama pengembangan LCGC ternyata memiliki berbagai pencapaian kepentingan/motivasi, yaitu menjadikan Indonesia sebagai negara eksportir kendaraan terbesar di Asia. Selain itu, kepentingan Indonesia lainnya adalah untuk menandingi dominasi perusahaan otomotif India dan Thailand, dimana perusahaan-perusahaan Jepang di kedua negara ini berhasil membangun afiliasi dengan perusahaan-perusahaan otomotif India dan Thailand.

Thailand menjadi negara eksportir kendaraan terbesar di ASEAN, bahkan negara ini telah memiliki industri penopang produksi suku cadang, diantaranya TAIA, FTI dan beberapa perusahaan lainnya. Kemudian India sejak dekade 1990-an, telah berhasil mengembangkan industri otomotif. Beberapa perusahaan otomotif India, diantaranya Mahindra, Tata, TVS dan beberapa merk lainnya yang terbangun atas kerjasama perusahaan Jepang dengan perusahaan-perusahaan dalam negeri India.

Kerjasama Indonesia dan Jepang dalam pengembangan LCGC memiliki peranan penting dalam mendukung pengentasan pengangguran di Indonesia. Meningkatnya permintaan LCGC di Indonesia dalam perkembangannya juga dapat mendorong beberapa industri untuk meningkatkan kapasitas pekerja. Kemudian hal ini juga turut dirasakan beberapa produsen variasi pendukung yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia.

Kepentingan Indonesia dalam kerjasama dengan Jepang dalam pengembangan LCGC adalah untuk mendukung kemandirian industri otomotif Indonesia, baik pada komponen pendukung agar dapat sesuai dengan standarisasi nasional dalam memenuhi muatan lokal hingga purna jual yang dapat memberikan

keuntungan bagi para pengusaha di berbagai wilayah di Indonesia. LCGC telah diatur harus menggunakan komponen lokal sekitar 80 persen dan di tahun-tahun selanjutnya diharapkan akan terus dapat ditingkatkan agar dapat menjadi industri otomotif nasional yang mandiri.

Kepentingan yang terakhir bagi kerjasama Indonesia dan Jepang dalam pengembangan LCGC adalah untuk mendukung kesejahteraan masyarakat Indonesia karena keberadaan sebuah kendaraan bukan hanya sebagai penunjang gaya hidup, namun telah menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat Indonesia, khususnya kalangan masyarakat urban. Tidak dapat dipungkiri bahwa kemajuan suatu negara dapat dicerminkan kehidupan masyarakatnya dan kendaraan yang dapat mendukung mobilisasi secara cepat dan efektif untuk itulah LCGC akan memudahkan masyarakat Indonesia untuk kendaraan (mobil).

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku :

Dennis Yasutomo and Daulah Khoiriati Djaldan, *Japan's Foreign Aid Policy To Indonesia Its Implication on Japan-Indonesia Relations : Thesis*, International University of Japan, 1991.

Daniel S. Papp, *Contemporary International Relation" : A Framework for Understanding, Second Editions*, MacMillan Publishing Company, New York, 1988.

Knight, Gary, *LCGC Policy : Between International Bussiness*, Routledge, London and New York, 2015.

Mas'oed M. *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi*. LP3ES, Jakarta, 1990.

Mas'oed. M & Mac Andrew. C , *Perbandingan Sistem Politik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1990.

2. Surat Kabar :

"Perdagangan Jepang di Indonesia, Kembali Surplus", *Kompas*, 23 Desember 2007.

“LCGC Bantu Serap Tenaga Kerja Indonesia”, *Kompas*, 8 November 2016.

3. Internet (*web site*) :

“Indonesia-Japan Relations”, dalam <https://www.japantimes.co.jp/tag/indonesia-japan-relations/>, diakses pada tanggal 29 Oktober 2017.

“Menetapkan Kebijakan Mobil Murah”, dalam <http://kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah>, diakses pada tanggal 10 November 2017.

“Analisis Dampak Program Pelaksanaan LCGC”, dalam http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/apbn_Analisis_dampak_pelaksanaan_LCGC_thd_penerimaan_negara20140602100433.pdf, diakses pada tanggal 30 Oktober 2017.

“LCGC : Jawaban Atas Pertanyaan Masyarakat”, dalam <http://kemenperin.go.id/jawaban.php?id=31431-04335&q=4>, diakses pada tanggal 28 Oktober 2017.

“Sejarah Bantuan ODA Jepang di Indonesia”, dalam http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_02.htm, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

“Japan-Indonesia Relations”, dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/index.html>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

“Hubungan Bilateral Indonesia-Jepang : Dasar Data”, dalam <http://www.id.emb-japan.go.jp>, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.

“Kumpulan Berita Proyek Nasional”, dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/index.html>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

“Sejarah Perkembangan Otomotif di Indonesia”, dalam <http://www.eatinginsavannah.com/sejarah-perkembangan-industri-otomotif-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 13 Januari 2018.

“Kemenperin : LCGC Diusulkan Bebas PPNBM”, dalam <http://www.kemenperin.go.id/artikel/4542/LCGC-Diusulkan-BebasPPnBM>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

“Daihatsu Ayla”, dalam <http://daihatsu.co.id/product/ayla>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

“Product Toyota Agya”, dalam <http://www.toyota.astra.co.id/product/agya>, diakses pada tanggal 8 Januari 2017.

“Asal-usul Datsun”, dalam <http://otomotif.kompas.com/read/2012/03/22/1389/Asal-usul>Nama.Datsun>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018.

- “Suzuki Karimun Wagon R”, dalam <http://www.otomotifhot.net/2017/07/spesifikasi-karimun-wagon-r-lcgc-kualitas-super.html>, diakses pada tanggal 13 Januari 2018.
- “Automobile History : Fact and Summary”, dalam <http://www.history.com/topics/automobiles>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.
- “History Japanese Automotive Industri”, dalam <https://jctjapan.wordpress.com/history-of-japanese-automobile-industri/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.
- “Statistic and Fact Global Automotive Industri Market”, dalam <https://www.statista.com/topics/1487/automotive-industri/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.
- “Industri Otomotif Paling siap Menghadapi MEA”, dalam <https://www.gaikindo.or.id/industri-otomotif-paling-siap-menghadapi-mea/> diakses pada tanggal 17 Januari 2018.
- “Thailand Economic Grows Fastest Pace of Over Year”, dalam <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-21/thailand-economy-grew-faster-than-forecast-at-3-7-last-quarter>, diakses pada tanggal 6 Januari 2018.
- “Thailand Automotive Industri Overview”, dalam <https://aseanup.com/thailand-automotive-industri-overview/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.
- “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.
- “India Overview”, dalam <http://www.worldbank.org/en/country/india/overview>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.
- “India Pantas Disebut Lebih Maju dibandingkan Indonesia”, dalam https://www.kompasiana.com/syauqihidayat/alasan-india-pantas-dianggap-lebih-maju-di-bidang-sains-dan-teknologi-dari-indonesia_552ae6866ea834b92f552d18, diakses pada tanggal 8 Januari 2018.
- “Pengangguran di Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/pengangguran/item255?>, diakses pada tanggal 25 Januari 2018.
- “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.
- “Menatap Kebijakan Mobil rumah”, dalam <http://kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah>, diakses pada tanggal 19 Januari 2018.

- “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.
- “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.

LEMBAR PENGESAHAN NASKAH PUBLIKASI

Kerjasama Indonesia-Jepang dalam Pengembangan Low Cost Green Car (LCGC)

Tahun 2013-2016

Dipersiapkan dan disusun Oleh:



Muhammad Hizbul Wathon
20120510318

Telah diperiksa dan disahkan oleh:



Drs. Djumadi M. Anwar, M.Si
Dosen Pembimbing