

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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 China.

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

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.

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 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.

Investasi langsung swasta dari Jepang ke Indonesia yang menurun sehubungan dengan stagnasi yang dialami perekonomian Indonesia akibat krisis ekonomi yang melanda Asia pada tahun 1997, kini belumlah pulih sepenuhnya, namun Jepang tetap menempati kedudukan penting di antara negara-negara yang berinvestasi di Indonesia. Dalam jumlah investasi langsung asing di Indonesia dari tahun 1967 hingga 2007, Jepang menduduki tempat pertama dengan angka 11,5% dalam kesuluruhannya. 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 yang disebut LCGC

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.

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 itu, mobil dengan kapasitas mesin di bawah 1.200 cc dan konsumsi bahan bakar paling setidaknya 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

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

yang beroperasi di jalan akan semakin bertambah, sementara jalan dan lahan parkir terbatas jumlahnya.⁵

Kementerian Perindustri Indonesia mengatakan, penerbitan Permenperin No.33/2013 dimaksudkan untuk terus mendorong dan mengembangkan kemandirian industri otomotif nasional, khususnya industri komponen kendaraan bermotor roda empat agar mampu menciptakan motor penggerak, transmisi dan axle yang berdaya saing seiring dengan peningkatan permintaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau. “Pengembangan produksi mobil LCGC merupakan Program Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor dengan pemberian fasilitas berupa keringanan Pajak Pertambahan Nilai atas Barang Mewah (PPnBM)”.

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

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.

dan logo yang mencerminkan Indonesia. Kedua, setiap perusahaan wajib memberikan data dan 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 Sigra.
- 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

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.

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. 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. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah seperti yang diuraikan diatas, maka permasalahan dalam penulisan skripsi ini dapat dirumuskan dalam pertanyaan sebagai berikut :

⁸ *Ibid.*

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

“Mengapa pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016 ?”

C. Kerangka Dasar Teori

Untuk menjelaskan untuk menjelaskan latar belakang masalah yang dibahas penulis menggunakan kerangka teori, yaitu 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. Teori Interdependensi

Interdependensi dapat diartikan sebagai saling ketergantungan. Interdependensi dalam politik internasional dipengaruhi oleh situasi oleh efek timbal balik antar negara atau antara aktor-aktor di berbagai negara. Efek ini biasanya didapatkan sebagai hasil dari berbagai bentuk transaksi internasional seperti aliran uang, barang, orang bahkan komunikasi yang melintasi batas-batas wilayah. Interdependensi terjadi karena adanya suatu kesadaran bahwa suatu negara tidak dapat menjamin kelangsungan hidupnya secara sendiri tanpa adanya kerjasama dengan negara lain. Kerjasama antar negara tersebutlah yang akan dapat saling melengkapi kekurangan dari masing-masing negara.

Norman Angell menjelaskan bahwa Interdependensi adalah suatu ketergantungan diantara para aktor karena rasa saling butuh. Sebagai satu contoh, suatu negara selalu memiliki interest, dan dari kesamaan interest antar negara itulah timbul kerjasama yang berujung pada integrasi regional yang mencakup wilayah tertentu, karena interest setiap negara tidak selalu sama, maka dibuat suatu kesepakatan bersama (*rezim*) atau

suatu institusi yang berfungsi mewadahi aktivitas negara-negara tersebut. Hubungan antar negara tersebut tidak hanya hubungan pemerintah dengan pemerintah, namun juga terciptanya hubungan antar masyarakat, sehingga terjadi hubungan yang kompleks dan saling membutuhkan.¹⁰

Keohane dan Nye mencoba membangun paradigma baru dalam pola relasi para aktor dalam politik internasional, mereka mencoba menggeser paradigma realisme yang menjadikan negara dalam kondisi state of war menjadi pola relasi yang lebih memiliki banyak kemungkinan diluar kemungkinan konflik dan perang. Sebelumnya hubungan antar negara selalu dilihat dari kaca mata “threat” dan “security” ketika pola interaksi negara yang satu selalu menganggap negara lainnya sebagai musuh. Pendekatan yang digunakan juga selalu mengukur perbandingan antara military power antara satu aktor dengan aktor lainnya. Sehingga pola yang terjadi antara satu aktor dengan aktor lainnya dalam kaca mata realisme selalu melihat dalam perspektif konflik. Keohane dan Nye mencoba menjelaskan kemungkinan adanya dependence dan interdependence antara para aktor dikarenakan perbedaan power dan resources. Paradigma baru ini menggeser cara pandang realisme yang tidak memungkinkan adanya interaksi antara aktor melainkan dalam pendekatan military power. Dengan adanya paradigma interdependence, munculnya pola-pola relasi antara aktor yang less-conflict dapat diwujudkan sebagai cara pandang baru dalam melihat relasi antar negara.¹¹

¹⁰ Angell, N, (2012) *The Great Illusion*.

<http://www.gutenberg.org/files/38535/38535-h/38535-h.htm> diakses pada tanggal 27 April 2018

¹¹ Keohane. R & Nye. J, (2001) *Power and Interdependence*, New York : Longman Publishing

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

Pada awalnya model ini terasa amat luas dan kompleks. Menyadari keterbatasan tersebut, Richard Snyder mengajukan suatu prosedur perumusan politik luar negeri yang sifatnya lebih sederhana. Snyder mengemukakan bahwa berbagai setting internal dan eksternal mempengaruhi perilaku politik luar negeri suatu negara. Peranan pemimpin, persepsi dan sistem kepercayaan budaya para pembuat keputusan, arus informasi diantara mereka, dan dampak dari berbagai kebijakan luar negeri terhadap pilihan-pilihan mereka, merupakan faktor-faktor penting untuk menjelaskan

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

pilihan-pilihan kebijakan luar negeri yang diambil oleh suatu negara. Penelitian Snyder juga mempertimbangkan situasi negara atau pemerintahan ketika pengambilan keputusan sedang berlangsung, misalnya apakah proses pengambilan keputusan itu dibuat dalam situasi tertekan, krisis atau beresiko. Dalam prosedur yang dikemukakan oleh Snyder faktor apapun yang menjadi determinan dalam politik luar negeri akan diperhatikan dan dipertimbangkan oleh para pembuat keputusan (decision makers). Kelebihan dari model ini yaitu dimensi manusia dianggap lebih efektif dari politik luar negeri itu sendiri. Maka dari itu, faktor-faktor yang paling penting yang dapat menjelaskan pilihan-pilihan politik luar negeri adalah : ¹³

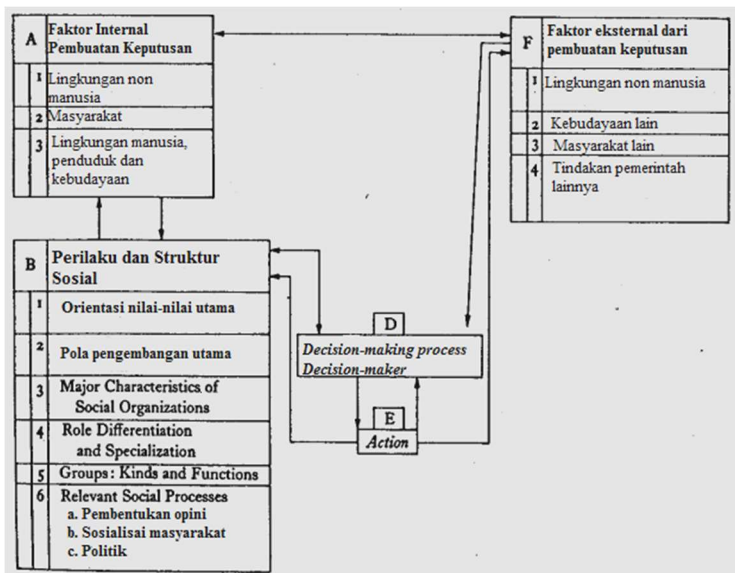
- a. Motivasi dari para pembuat keputusan (nilai-nilai dan norma yang dianut), merupakan suatu dorongan untuk menggunakan kesempatan yang dimiliki dan menekankan mengapa suatu keputusan tersebut diambil.
- b. Arus informasi diantara mereka (jaringan informasi), untuk mengetahui sumber-sumber yang dapat menjadi masukan bagi perumusan politik dan kebijakan luar negeri.
- c. Pengaruh dari berbagai politik luar negeri terhadap pilihan mereka sendiri, menekankan tentang persepsi mengenai lingkungan internasional yang mempengaruhi pembuatan kebijakan tersebut.
- d. Keadaan atau situasi untuk mengambil keputusan (occasion for decision) yang ada pada waktu keputusan itu dibuat, apakah

¹³ Anak Agung Banyu Perwita & Yanyan Mochamad Yani, Pengantar Ilmu Hubungan Internasional (2005) Bandung : PT. Remaja Rosdakarya

sedang dalam krisis atau tidak dalam krisis suatu keputusan tersebut diambil.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa banyak variabel-variabel yang dapat mempengaruhi suatu aktor. Kerangka variabel yang dimaksud adalah lingkungan eksternal dan lingkungan internal yang melekat pada aktor, termasuk juga struktur sosial dan perilaku. Variabel-variabel tersebut dibagi menjadi beberapa poin, yang membuat teori tersebut menjadi lebih kompleks (lihat diagram 1.1) ¹⁴

Diagram 1.1.
Konsep Pembuatan Kebijakan



Sumber : Richard C. Snyder, H.W. Bruck, and Burton Sapin (eds), (1962) *Foreign Policy Decision-Making : An Approach*

¹⁴ Richard C. Snyder, H.W. Bruck, and Burton Sapin (eds), (1962) *Foreign Policy Decision-Making : An Approach to the Study of International Politics* New York: The Free Press, hal.200.

to the Study of International Politics New York: The Free Press, hal.200.

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.¹⁵

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.

Melalui uraian pendekatan (teori) di atas, yaitu teori model rasional maka dapat difahami bahwa kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) antara Indonesia dengan pihak Jepang adalah

¹⁵ Mas' oed. M, *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi* (1989) jakarta : LP3ES

kebijakan/model rasional dari para pembuat kebijakan untuk mencapai keuntungan dalam jangka pendek dan panjang. Berbagai langkah yang ditempuh melalui manajemen dan berbagai pertimbangan untuk mencapai tujuan bersama, yaitu kemajuan bidang manufaktur otomotif Indonesia.

Kemudian jika dikaitkan dengan pendekatan kedua yaitu teori pembuatan kebijakan maka untuk membangun kerjasama luar negeri diperlukan pertimbangan internal (domestik) dan eksternal (luar negeri). Nantinya akan dicapai bentuk kerjasama yang saling menguntungkan. baik Jepang ataupun Indonesia. Pada satu sisi, Jepang merupakan negara yang mengandalkan sektor manufaktur, sedangkan Indonesia berperan sebagai pangsa pasar utama di wilayah Asia. Dengan pengembangan industri otomotif bersama nantinya dapat mendekatkan hubungan kedua belah pihak dengan lebih baik, khususnya dalam mendukung sumber daya manusia di sektor manufaktur hingga CSR (*corporate social responsibility*) perusahaan-perusahaan otomotif Jepang di Indonesia.

D. Hipotesa

Melalui uraian kerangka dasar teori maka dapat ditarik hipotesa bahwa tentang alasan/motivasi pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016.yaitu :

1. Untuk membangun kedekatan hubungan kerjasama Indonesia-Jepang dalam kerangka kerjasama yang saling menguntungkan (*mutual relationship*) pada bidang ekonomi dan manufaktur yang diharapkan dapat menjadi pendekatan/*approach* untuk meningkatkan kapasitas kerjasama bilateral pada bidang-bidang teknis dan fungsional lainnya.

2. 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.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, yaitu metode penelitian yang menitikberatkan pada analisa data-data yang sifatnya non-angka dan tanpa menggunakan rumus-rumus statistik sebagai pendekatannya. Sedangkan analisis data penulis menggunakan deskriptif kualitatif yang dimaksudkan untuk menggambarkan situasi yang dipandang relevan secara obyektif dan jelas atas dasar fakta-fakta yang terjadi untuk kemudian diambil kesimpulan.¹⁶

Fakta atau informasi yang memanfaatkan data sekunder yang digunakan berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam karya skripsi ini. Proses analisa dalam penelitian ini bersifat deskriptif, dimana data yang telah dikumpulkan dan kemudian disusun dan dipaparkan sehingga ditemukan gambaran yang sistematis dari permasalahan penelitian.¹⁷

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan datanya dilakukan melalui penelitian perpustakaan (*library research*). Data diperoleh melalui sumber-sumber yang berasal dari buku-buku, jurnal, surat kabar dan internet.

G. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Untuk mengetahui kerjasama Indonesia dan Jepang dalam pengembangan LCGC di Indonesia.
2. Untuk mengetahui motivasi Indonesia dalam kebijakan kerjasama Indonesia dan Jepang dalam pengembangan LCGC di Indonesia.

¹⁶ Winarno Surakhmad, *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar Metode Teknik*, Tarsito, Bandung, 1989, hal.140-141.

¹⁷ *Ibid.*

3. Sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar sarjana ilmu politik pada program studi ilmu hubungan internasional pada fakultas ilmu sosial dan ilmu politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

H. Jangkauan Penelitian

Dalam rangka mempermudah penulisan karya skripsi ini penulis memberikan batasan penelitian pada tahun 2013-2016. Dipilih tahun 2013 karena menjadi periode yang menunjukkan awal mula pertama kali pengembangan LCGC di Indonesia, sedangkan tahun 2016 merupakan keberhasilan kerjasama Indonesia-Jepang dalam pengembangan LCGC yang ditunjukkan dengan semakin majunya industri otomotif yang berdampak positif bagi perekonomian nasional di Indonesia. Jangkauan di luar tahun tersebut sedikit disinggung selama masih ada keterkaitan dan kerelevansian dengan tema yang sedang dibahas.

I. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan bab-bab selanjutnya, penulis akan membagi pembahasan ke dalam lima bab, dengan perincian masing-masing bab sebagai berikut:

BAB I merupakan pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, kerangka dasar pemikiran, hipotesis, metode penelitian, teknik pengumpulan data jangkauan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II berisi tentang dinamika kerjasama Indonesia-Jepang yang meliputi bidang sejarah dan perkembangan terkini, serta deskripsi perkembangan bidang otomotif di Indonesia.

BAB III merupakan bab yang membahas tentang alasan/motivasi pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016, yaitu untuk membangun kedekatan hubungan Indonesia-Jepang dalam kerangka (*mutual relationship*) pada bidang ekonomi dan manufaktur yang diharapkan dapat menjadi

pendekatan/*approach* untuk meningkatkan kapasitas kerjasama bilateral pada bidang-bidang teknis dan fungsional lainnya.

BAB IV merupakan bab yang membahas tentang alasan/motivasi pemerintah Indonesia merasa perlu untuk membangun kerjasama pengembangan LCGC (*Low Cost Green Car*) dengan pihak Jepang pada periode 2013-2016, yaitu untuk menjadikan Indonesia sebagai negara pusat produksi kendaraan (otomotif) di wilayah Asia Pasifik sehingga dapat mengalahkan dominasi negara produsen otomotif lainnya, yaitu Thailand dan India.

BAB V merupakan bab berisi kesimpulan dari uraian pembahasan bab-bab sebelumnya.