

### **BAB III**

## **KEPENTINGAN DALAM Mendukung KEMAJUAN BIDANG SOSIAL DI INDONESIA**

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 selanjutnya bagi kerjasama Indonesia dan 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. 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. Gambaran tentang berbagai kepentingan ini akan diuraikan pada bab IV sebagai berikut.

#### **A. Mendukung Pengentasan Pengangguran di Indonesia**

Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat keempat di dunia (setelah China, 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.<sup>37</sup>

Pertumbuhan makro ekonomi yang cukup kuat selama lebih dari satu dekade ini secara berlahan 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 cepat.<sup>38</sup> Gambaran mengenai prosentase pengangguran di Indonesia pada tahun 2005-2015 lihat tabel 4.1. sebagai berikut :

**Tabel 3.1.**  
**Jumlah Pengangguran di Indonesia Perode 2006-2015**

| No. | Tahun | Jumlah Pengangguran<br>(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 15 Maret 2018.

---

<sup>37</sup> “Pengangguran di Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/pengangguran/item255?>, diakses pada tanggal 25 Januari 2018.

<sup>38</sup> *Ibid.*

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.<sup>39</sup>

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 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.

## **B. 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.

---

<sup>39</sup> “LCGC Bantu Serap Tenaga Kerja Indonesia”, *Kompas*, 8 November 2016.

## 1. **Industri Komponen Pendukung**

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 mengedepankan kualitas dan keamanan produk. Direktur Jenderal (Dirjen) Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi (IUBTT) Kementerian Perindustrian (Kemenperin) Indonesia menyatakan bahwa program LCGC Indonesia dan Jepang mendatangkan komitmen investasi senilai tiga miliar dolar AS dari industri otomotif dan senilai 3,5 miliar US dolar dari sekitar 100 industri komponen otomotif baru. Dia menambahkan, dalam program ini, sekitar 10.000 komponen otomotif dibutuhkan untuk membuat sebuah mobil, dan nantinya sebanyak 80%-nya akan dibuat di dalam negeri.<sup>40</sup>

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.

## 2. **Purna Jual**

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

---

<sup>40</sup> Laporan, "Perencanaan dan Implementasi LCGC", Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia, Jakarta, 2012.

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.<sup>41</sup>

### 3. Sumber Daya Manusia

Keberadaan LCGC juga mampu mendorong peningkatan sumber daya manusia melalui implementasi program CSR yang dijalankan oleh berbagai perusahaan Jepang yang ada di Indonesia. Gambaran mengenai implementasi program ini adalah sebagai berikut :

#### a. Toyota Astra

Yayasan Toyota Astra (YTA) didirikan pada tahun 1974 oleh PT Astra International Tbk dan PT Toyota Astra Motor, memiliki visi dan misi untuk turut serta dalam mencerdaskan kehidupan bangsa melalui program penyediaan bantuan dana dan pembiayaan untuk kegiatan pendidikan, riset dan pengembangan ilmu sains dan teknologi, bantuan alat peraga pendidikan dan buku-buku, terutama teknologi otomotif. Beberapa peran Toyota dalam mendukung pembangunan sumber daya manusia Indonesia, diantaranya :<sup>42</sup>

- Memberikan beasiswa reguler SD, SMP, SMA, dan S1 bagi siswa berbakat dan berprestasi dari keluarga berpenghasilan rendah. Total penerima beasiswa hingga 2014 adalah 74.628 (SD/SMP/SMA), 17.571 (S1), 498 (S2/S3).

---

<sup>41</sup> “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 15 Maret 2018.

<sup>42</sup> “Toyota Astra CSR”, dalam <http://www.toyota.co.id/csr/yayasan-toyota-astra/>, diakses pada tanggal 24 Januari 2018.

- Bantuan biaya penelitian kepada staf pengajar perguruan tinggi negeri.
- Bantuan biaya kegiatan ilmiah mahasiswa kepada empat universitas di Indonesia.
- Bantuan alat peraga pendidikan.
- Bantuan buku teknik otomotif kepada Sekolah Menengah Kejuruan Teknik.

**b. Daihatsu Astra**

Sebagai perusahaan yang beraktivitas dan bernaung di Republik Indonesia, sudah menjadi kewajiban PT Astra Daihatsu Motor (ADM) untuk membina masyarakat dan lingkungan Indonesia khususnya di sekitar area operasi perusahaan. Menyadari hal tersebut, sejalan dengan Catur Dharma Astra yaitu Menjadi Milik yang Bermanfaat Bagi Bangsa dan Negara, ADM terus berupaya konsisten dalam menjalankan program Corporate Social Responsibility (CSR). CSR Daihatsu berdiri diatas 4 pilar fundamental yaitu Pintar Bersama Daihatsu, Sehat Bersama Daihatsu, Hijau Bersama Daihatsu dan Sejahtera Bersama Daihatsu.<sup>43</sup>

Pintar bersama Daihatsu merupakan komitmen untuk berkontribusi dalam meningkatkan kualitas pendidikan seiring dengan perkembangan bisnis Daihatsu. Pintar dijadikan pilar karena perusahaan melihat adanya GAP antara kebutuhan industri akan kompetensi tenaga kerja dengan para lulusan sekolah khususnya Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Kegiatan yang dilakukan antara lain Industrial Seminar, Raw Model Workshop, Integrasi Kurikulum, Lomba Keterampilan Siswa (LKS), donasi berbagai fasilitas pendidikan, bimbingan belajar

---

<sup>43</sup> “CSR Daihatsu : Komitmen Daihatsu Untuk Kembali ke Masyarakat Melalui 4 Pilar”, dalam <http://daihatsu.co.id/corporate/csr/4-pilar-csr/>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.

daihatsu, pengadaan Daihatsu Smart Car yang menyediakan buku bacaan keliling serta program beasiswa.

**c. Honda Prospect Motor**

Program CSR PT Honda Prospect Motor (HPM) dibidang pendidikan bertajuk Program Pendidikan Dasar bagi Teknisi Honda kembali bergulir. Kali ini kerjasama dilakukan dengan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Kartika Makassar, tanggal 3 Maret 2017, di Makassar. Program ini merupakan yang ke-45 kalinya bagi PT HPM dalam melakukan kerjasama dengan Sekolah Kejuruan Teknik yang ada di Indonesia sejak tahun 2000. Pendidikan Dasar Teknisi Honda merupakan program pendidikan dasar yang diberikan di SMK, yang bertujuan untuk mempersiapkan siswa yang akan lulus sekolah agar dapat menjadi calon teknisi yang nantinya akan diserap oleh industri otomotif, khususnya sebagai teknisi di *dealer-dealer* jaringan Honda. Program Transfer Teknologi Honda ini dilakukan dengan membuka kelas khusus untuk program Pendidikan Dasar Teknisi Honda dengan tahapan-tahapan sebagai berikut : Memberikan *training* dan On Job Training (OJT) kepada guru-guru SMK Kartika Makassar, sebelumnya Honda Prospect Motor juga menjalankan program-program yang sama di berbagai kota Indonesia.<sup>44</sup>

**d. Nissan Datsun Indonesia**

PT Nissan Motor Indonesia (NMI) melalui *brand* Nissan dan Datsun kembali melanjutkan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) berfokus pada pembangunan kawasan permukiman penduduk, bekerja sama

---

<sup>44</sup> “Honda Kembangkan CSR Pendidikan di Makassar”, dalam <https://www.oto.co.id/news/detail/honda-kembangkan-csr-pendidikan-di-makassar>, diakses pada tanggal 20 Januari 2018.

dengan Habitat for Humanity Indonesia. Kegiatan yang telah berjalan sejak tahun 2011 ini, tak hanya membangun dan merenovasi rumah, tetapi juga membangun sarana pendidikan, perbaikan fasilitas umum, renovasi sarana pendidikan, pembuatan fasilitas sanitasi, air bersih dan drainase. Beberapa fokus CSR yang dilakukan oleh Nissan Datsun Indonesia, diantaranya adalah :<sup>45</sup>

- Komitmen sosial Nissan untuk berkontribusi pada masyarakat
- Membangun puluhan rumah, toilet, sarana pendidikan, sanitasi dan fasilitas air bersih
- Bekerjasama dengan Habitat for Humanity Indonesia, program ini telah berjalan lebih dari 4 tahun
- Memberi manfaat kepada lebih dari 1.000 keluarga

**e. Suzuki Indomobil**

Sebagai wujud tanggung jawab sosial perusahaan, PT Suzuki Indomobil Motor (SIM) dan PT Suzuki Indomobil Sales (SIS) mengadakan program kegiatan Corporate Social Responsibility (CSR) dengan tajuk “Suzuki Peduli Pendidikan” yang meliputi Suzuki Peduli Pendidikan, Suzuki Peduli Kesehatan, dan Suzuki Peduli Lingkungan. Tujuan dari kegiatan CSR ‘Suzuki Peduli Pendidikan’ ini adalah suatu bentuk kepedulian PT SIM dan SIS terhadap dunia pendidikan terutama pada civitas akademika dalam menunjang dan mempermudah proses kegiatan belajar dan mengajar serta memperkaya khasanah ilmu pengetahuan mengenai mesin mobil serta teknologinya bagi pembekalan

---

<sup>45</sup> “Nissan dan Habitat : For Humanity Nissan Indonesia Untuk Lanjutkan Pemukiman Yang Lebih Baik”, dalam <https://www.nissan.co.id/press/nissan-dan-habitat.html>, diakses pada 22 Januari 2018.

mahasiswa yang bermanfaat untuk dipraktikkan di dalam dunia kerja. Hal ini dilakukan mengingat Perguruan Tinggi memerlukan suatu kelengkapan sarana pendidikan yang memadai untuk menunjang kegiatan tersebut.<sup>46</sup>

### **C. Mendukung Kesejahteraan Masyarakat Indonesia**

Mobil merupakan transportasi pribadi yang menjadi salah satu idaman masyarakat. Tidak hanya melindungi pemilikinya 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).<sup>47</sup>

Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) 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

---

<sup>46</sup> “CSR Suzuki”, dalam <https://www.suzuki.co.id/corporate/csr>, diakses pada tanggal 18 Januari 2018.

<sup>47</sup> “Menatap Kebijakan Mobil murah”, dalam <http://kemenperin.go.id/artikel/7185/Menatap-Kebijakan-Mobil-Murah>, diakses pada tanggal 19 Januari 2018.

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.<sup>48</sup>

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. Ketentuannya ditetapkan untuk motor bakar cetus api kapasitas isi silinder 980-1.200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit satu liter untuk jarak tempuh 20 kilometer (km). Atau, bahan bakar lain yang setara dan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1.500 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.

Ada hubungan antara penjualan mobil dan pertumbuhan ekonomi. Ketika pertumbuhan GDP (per kapita) mendorong daya beli masyarakat sementara kepercayaan diri konsumen kuat, masyarakat ingin membeli mobil. Namun, pada masa-masa ketidakjelasan perekonomian (ekspansi ekonomi yang melambat dan optimisme yang menurun - atau pesimisme mengenai situasi keuangan pribadi di masa mendatang) masyarakat cenderung menunda pembelian barang-barang yang relatif mahal seperti mobil.

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

---

<sup>48</sup> *Ibid.*

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.<sup>49</sup> Gambaran mengenai perkembangan penjualan mobil di Indonesia lihat tabel 4.2. sebagai berikut :

**Tabel 3.2.**  
**Perkembangan Penjualan Mobil di Indonesia Tahun 2007-2015**

| No. | Tahun | Jumlah<br>(Juta Unit) |
|-----|-------|-----------------------|
| 1.  | 2007  | 0,43                  |
| 2.  | 2008  | 0,61                  |
| 3.  | 2009  | 0,49                  |
| 4.  | 2010  | 0,76                  |
| 5.  | 2011  | 0,89                  |
| 6.  | 2012  | 1.12                  |
| 7.  | 2013  | 1.23                  |
| 8.  | 2014  | 1,21                  |
| 9.  | 2015  | 1,01                  |

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

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

---

<sup>49</sup> “Industri Manufaktur Otomotif Indonesia”, dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>, diakses pada tanggal 14 Maret 2018.

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. Kerjasama bilateral ini ternyata memiliki kepentingan lain yang penting bagi Indonesia, yaitu untuk menjadikan sebagai salah satu pusat industri otomotif dunia, serta untuk menandingi eksistensi industri otomotif India dan Thailand. Gambaran tentang kepentingan ini akan diuraikan pada bab selanjutnya (bab IV).