

## **BAB IV KEPENTINGAN UNTUK MEMBANGUN INDUSTRI OTOMOTIF NASIONAL DI INDONESIA**

Industri otomotif merupakan sektor manufaktur yang banyak memberikan berbagai keuntungan. ini dapat dicapai dari penjualan, hingga purna jual, serta multiplier effect yang ditimbulkan diantaranya pemberdayaan masyarakat hingga keterlibatan sektor-sektor pendukung. Pengembangan kerjasama LCGC merupakan inisiatif pemerintah Indonesia yang ternyata mendapat dukungan penuh dari pemerintah Jepang, khususnya industri-industri manufaktur otomotif Jepang.

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. Gambaran tentang kepentingan Indonesia atas pengembangan LCGC ini akan diuraikan pada bab III sebagai berikut.

### **A. Menjadikan Indonesia Sebagai Pusat Industri Otomotif Global**

Otomotif merupakan industri berat atau high capacity industry yang hanya dapat dijalankan oleh sebuah korporasi besar, karena sifatnya yang berat pada modal, teknologi dan sumber daya manusia (labour) maka keuntungan yang diperoleh bukan hanya dapat diterima oleh industri, namun juga negara dan masyarakat secara luas. Industri adalah bidang yang menggunakan ketrampilan, dan ketekunan kerjadan penggunaan alat-alat di bidang pengolahan hasil-hasil bumi, dan distribusinya sebagai dasarnya. Maka industri umumnya dikenal sebagai mata rantai selanjutnya dari usaha-usaha

mencukupi kebutuhan (ekonomi) yang berhubungan dengan bumi, yaitu sesudah pertanian, perkebunan, dan pertambangan yang berhubungan erat dengan tanah. Kedudukan industri semakin jauh dari tanah, yang merupakan basis ekonomi, budaya, dan politik.<sup>50</sup>

Perkembangan sejarah industri dunia tidak lepas dari industri pertambangan besi, dan baja mengalami kemajuan pesat pada abad pertengahan. Selanjutnya pertambangan bahan bakar seperti batubara, minyak bumi, dan gas maju pesat pula. Kedua hal itu memacu kemajuan teknologi permesinan, dimulai dengan penemuan mesin uap yang selanjutnya membuka jalan pada pembuatan, dan perdagangan barang secara besar-besaran, dan massal pada akhir abad 18, dan awal abad 19. Mulanya timbul pabrik-pabrik tekstil (Lille, dan Manchester) dan kereta api, lalu industri baja (Essen) dan galangan kapal, pabrik mobil (Detroit), pabrik aluminium. Dari kebutuhan akan pewarnaan dalam pabrik-pabrik tekstil berkembang industri kimia, dan farmasi. Terjadilah Revolusi Industri.<sup>51</sup>

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. Mobil (kependekan dari otomobil yang berasal dari bahasa Yunani 'autos' (sendiri) dan Latin 'movére' (bergerak)) adalah kendaraan beroda empat atau lebih yang membawa mesin sendiri. Jenis mobil termasuk bus, van, truk. Pengoperasian mobil disebut menyetir. Keberadaan sebuah mobil sebenarnya terdiri dari ribuan komponen yang ditemukan dan dikembangkan secara bertahap. Meski demikian, bisa disebutkan bahwa Nicolaus J. Cugnot adalah orang pertama kali yang berhasil meluncurkan kendaraan berbadan besar, beroda tiga, dan bermesin uap. Kendaraan ini digunakan untuk menarik meriam pada tahun 1769.

---

<sup>50</sup> Leonard M. Gainess, *Industry and Political States*, Leynne Rienner Publisher, Boulder-London, 2004, hal.47.

<sup>51</sup> *Ibid.*

Sejarah otomotif atau mobil mulai awal tahun 1769 dengan pembuatan mesin bertenaga uap yang mampu Transportasi manusia. Pada tahun 1806, mobil pertama yang menggunakan mesin pembakaran internal dibuat Gas bahan bakar muncul, yang mengarah ke penemuan modern mesin bensin pada tahun 1885 sampai mobil listrik yang muncul di abad ke-20.<sup>52</sup>

Beberapa orang yang terdaftar sebagai desainer Italia kendaraan bertenaga angin, yang pertama adalah desain Guido da Vigano pada tahun 1335, yang Vuturio rancangan sampai saat Leonardo Da Vinci yang dirancang tiga kendaraan roda yang berputar seperti jam oleh mekanisme kemudi dan roda. Kendaraan pertama yang dapat bergerak dengan kekuatan sendiri dirancang oleh Nicholas Joseph Cugnot dan dibangun oleh M. Brezin pada tahun 1769. Unit kedua dibuat pada tahun 1770 dengan berat £ 8000 dan memiliki kecepatan maksimum 2 mil per jam. Awal dari sebuah kendaraan bertenaga sangat berat yang bekerja pada medan datar dan kuat sebagai besi. Sebuah jalan yang terbuat dari besi rel menjadi aturan untuk 125 tahun. Kendaraan menjadi lebih besar dan akhirnya mampu menarik serangkaian gerbong pada isi dari banyak kargo dan penumpang.<sup>53</sup>

Beberapa pionir awal otomotif mulai dari empat-stroke mesin sepeda motor yang menggunakan bensin yang dapat dikatakan sebagai bentuk penguat otomotif modern yang diproduksi oleh penemu Jerman Nikolaus Otto 1876. Diteruskan oleh insinyur Jerman Karl Benz yang menemukan beberapa mobil Teknologi umumnya dikenal, mobil modern sebagai penemu mendapat paten di Jerman pada tahun 1886 dan George B. Shelden. Orang Amerika untuk mendapatkan paten pada tahun 1879, Mr Paten. Shelden tidak hanya mesin tetapi juga penggunaannya dalam kendaraan roda empat. Juga menemukan bahwa hampir mesin empat-stroke yang mirip

---

<sup>52</sup> “Automobile History : Fact and Summary”, dalam <http://www.history.com/topics/automobiles>, diakses paa tanggal 10 Januari 2018.

<sup>53</sup> *Ibid.*

dengan diesel bertenaga oleh Rudolf Diesel, penemu Jerman. Didukung Bensin Mobil Di Amerika, John W. Lambert menemukan mobil bertenaga bensin pada tahun 1891 dan Duryea Saudra.<sup>54</sup>

Industri otomotif semakin berkembang bukan 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).<sup>55</sup>

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 Hyunadi dan KIA. Hal yang sama juga terjadi di Jepang meskipun dengan prosentase dukungan yang lebih sedikit.<sup>56</sup>

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 *nankring* 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,

---

<sup>54</sup> *Ibid*,

<sup>55</sup> “History Japanese Automotive Industry”, dalam <https://jctjapan.wordpress.com/history-of-japanese-automobile-industry/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

<sup>56</sup> *Ibid*.

diikuti Land Rover (73), Harley-Davidson (77), Mini (87), Ferrari (88), dan Tesla (98).<sup>57</sup> Gambaran tentang hal ini lihat tabel 3.1. sebagai berikut :

**Tabel 4.1.**  
**Perusahaan Otomotif Terbesar Dunia Periode 2013-2016**

No.	Nama Perusahaan	Kapasitas Produksi
1.	Toyota	50,291 miliar dollar AS
2.	Mercedes-Benz	47,829 miliar dollar AS
3.	BMW	41,521 miliar dollar AS
4.	Honda	22,696 miliar dollar AS
5.	Hyundai	13,193 miliar dollar AS
6.	Audi	12,023 miliar dollar AS
7.	Nissan	11,534 miliar dollar AS
8.	Volkswagen	11,522 miliar dollar AS
9.	Porsche	10,129 miliar dollar AS
10.	KIA	6,681 miliar dollar AS
11.	Land Rover	6,095 miliar dollar AS
12.	Harley-Davidson	5,671 miliar dollar AS
13.	MINI	5,114 miliar dollar AS
14.	Ferrari	4,876 miliar dollar AS
15.	Tesla	4,009 miliar dollar AS

Sumber : Peter Wells and Paul Niuwenhuiess, *The Global Automotive Industry : Second Edition*, Willey Publisher, London and New Delhi, 2016, hal.46.

Dari tabel di atas maka dapat diketahui bahwa dengan 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

---

<sup>57</sup> “Statistic and Fact Global Automotive Industry Market”, dalam <https://www.statista.com/topics/1487/automotive-industry/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

andalan dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang mulai berlaku awal tahun 2016 ini. Direktur 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.<sup>58</sup>

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.

## **B. Menandingi Dominasi Industri Otomotif Thailand**

Pada tahun 1980-an, perekonomian Thailand berjalan stabil dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 9% per tahun. Stabilitasnya perekonomian Thailand saat itu mendorong banyak perusahaan swasta di Thailand untuk mendapatkan keuntungan yang lebih banyak dengan melakukan leveraging, mengajukan kredit usaha besar-besaran ke bank-bank di negara maju seperti

---

<sup>58</sup> “Industri Otomotif Paling siap Menghadapi MEA”, dalam <https://www.gaikindo.or.id/industri-otomotif-paling-siap-menghadapi-mea/> diakses pada tanggal 17 JANuari 2018.

Jepang. Karena melihat tren perekonomian Thailand yang stabil secara makro, bank-bank di Jepang dengan sangat mudah mengucurkan kredit tanpa memperhatikan fundamental perusahaan debitur. Artinya, perbankan di Jepang telah mengucurkan kredit Ponzi ke berbagai perusahaan di Thailand.<sup>59</sup>

Pada tahun 1996, tibalah masa jatuh tempo pembayaran utang perusahaan-perusahaan swasta di Thailand. Karena pada saat itu banyak perusahaan yang tidak mampu memenuhi kewajibannya, maka timbullah ketidakpercayaan di kalangan perbankan Jepang terhadap kapabilitas perusahaan Thailand. Beberapa bank Jepang mempercepat jatuh tempo pembayaran utang. Akibatnya, masa jatuh tempo pelunasan utang terakumulasi dalam periode yang sama. Pada tahun yang sama (1996), hedge fund Amerika Serikat menjual US\$400 juta ke Thailand. Awal tahun 1997, nilai mata uang Baht jatuh karena tingginya permintaan terhadap Dollar AS. Perusahaan swasta yang memiliki utang jatuh tempo pada tahun 1997 semakin kesulitan mengembalikan pinjaman karena Baht yang menurun tajam.

Ketidakmampuan perusahaan swasta Thailand dalam memenuhi kewajibannya membuat nilai saham perusahaan-perusahaan itu jatuh. Karena banyak nilai saham perusahaan yang anjlok, secara otomatis membuat pasar modal Thailand anjlok pula hingga 75%. Dimulailah krisis finansial di Thailand pada 2 Juli 1997. Finance One (perusahaan keuangan terbesar di Thailand) ikut mengalami kebangkrutan. Pada 11 Agustus 1997, IMF menawarkan paket “penyelamatan” untuk Thailand dengan menyediakan dana lebih dari US\$ 16 milyar. Namun, akhirnya pada 20 Agustus IMF menyetujui pencairan paket “penyelamatan” sebesar US\$ 3,9 milyar. Paket “penyelamatan” yang dikucurkan IMF segera menunjukkan aksinya. Bulan Januari 1998, Baht jatuh ke titik terendahnya: 56 Baht per US\$,

---

<sup>59</sup> “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.

padahal sejak 1985 hingga 2 Juli 1997 Baht dipatok pada harga 25 Baht per US\$.<sup>60</sup>

Thailand merupakan salah satu negara industri terbesar untuk industri otomotif dunia. Negara ini merupakan pusat produksi Ford Asia, yang telah membangun pabrik seharga \$450 juta di Thailand. General Motors, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Honda, dan Mazda lewat Auto Alliance (Thailand), joint-venture dengan Ford, juga telah memiliki fasilitas produksinya sendiri di Thailand, yang melayani kebutuhan domestik dan regional. Produsen kendaraan seperti Honda memilih Thailand sebagai pusat riset dan pengembangan untuk pasar otomotif Asia dan Oceania.

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 Industry 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 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.

---

<sup>60</sup> *Ibid.*

Kekuatan industri otomotif Thailand juga tidak lepas dari industri otomotif dalam negeri dalam mendukung perusahaan-perusahaan otomotif Jepang di Negara ini, yaitu :<sup>61</sup>

- a. Thai Automotive Industry Association (TAIA) merepresentasikan perakitan otomotif dan motor di Thailand. TAIA memfokuskan diri sebagai intermediary antara industri otomotif dan pemerintah untuk mengimprovisasi ekonomi nasional.
- b. Federation of Thai Industries (FTI) – Automotive Industry Club mempromosikan perkembangan industri otomotif Thailand untuk skala internasional dan Thai Automotive Institute (TAI) untuk mendukung produsen suku cadang untuk membangun teknologi produsen mereka untuk berkompetisi secara global.
- c. Worachak Automotive Synergy Association (WASA) adalah pusat suku cadang otomotif dan aksesoris di Thailand. WASA memfokuskan untuk menghasilkan aliansi kelompok strategis dengan pedagang retailer dan wholesaler suku cadang otomotif terdepan di Thailand dengan tujuan utama untuk mempromosikan suku cadang secara lokal dan global.

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.

---

<sup>61</sup> “Thailand Automotive Industry Overview”, dalam <https://aseanup.com/thailand-automotive-industry-overview/>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

### C. Menandingi Dominasi Industri Otomotif India

India terletak di Asia Selatan dengan garis pantai sepanjang 7.000 km, dan bagian dari anak benua India. India merupakan bagian dari rute perdagangan penting dan bersejarah. Dia membagi perbatasan dengan Pakistan, Republik Rakyat Tiongkok, Myanmar, Bangladesh, Nepal, Bhutan, dan Afganistan. Sri Lanka, Maladewa, dan Indonesia adalah Negara kepulauan yang bersebelahan..

India adalah letak dari peradapan kuno seperti Budaya Lembah Indus dan merupakan tempat kelahiran dari empat agama utama dunia yaitu Hindu, Buddha, Jainisme, dan Sikhisme. Negara ini merupakan bagian dari Britania Raya sebelum meraih kemerdekaan pada 1947.<sup>62</sup>

India memiliki ekonomi yang berada dalam urutan ke-10 dalam konversi mata uang dan ke-4 terbesar dalam PPP. Dia memiliki rekor rekor ekonomi dengan pertumbuhan tercepat sekitar 8% pada 2003. Dikarenakan populasinya yang besar, namun pendapatan per kapita India berdasarkan PPP hanya AS\$3.262, berada di urutan ke-125 oleh Bank Dunia. Cadangan pertukaran asing India sekitar AS\$143 milyar. Mumbai merupakan ibu kota financial Negara ini dan juga merupakan rumah dari Reserve Bank of India dan Bombay Stock Exchange. Meskipun seperempat dari penduduk India masih hidup di bawah garis kemiskinan, jumlah kelas menengah yang besar telah muncul karena cepatnya pertumbuhan dalam industri teknologi informasi.<sup>63</sup>

Ekonomi India dulunya banyak tergantung dari pertanian, namun sekarang ini hanya menyumbang kurang dari 25% dari PDB. Industri penting lainnya termasuk pertambangan, petroleum, pengasahan berlian, film, tekstil, teknologi informasi, dan kerajinan tangan. Kerbanyakan daerah industri India berpusat di kota-kota utamanya. Tahun-tahun belakangan ini, India telah muncul sebagai salah satu pemain

---

<sup>62</sup> “India Overview”, dalam <http://www.worldbank.org/en/country/india/overview>, diakses pada tanggal 10 Januari 2018.

<sup>63</sup> Ibid,

terbesar dalam perangkat lunak dan *business process outsourcing*, dengan pendapatan sekitar AS\$17,2 milyar pada 2004-2005. dan juga banyak industri skala kecil yang menyediakan lapangan kerja yang stabil bagi penduduk di kota kecil dan pedesaan.

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 terbesar di dunia (terbesar pada tahun 1951), dengan Pamban Bridgenya yang terkenal.<sup>64</sup>

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

Dari paparan di atas maka dapat difahami bahwa kiprah perusahaan otomotif Jepang di Indonesia memiliki peranan penting dalam menggerakkan perekonomian nasional. Kemudian pada tahun 2013, keberadaan perusahaan otomotif Jepang di Indonesia dihadapkan pada kerjasama LCGC yang dapat menandingi dominasi perusahaan India dan Thailand.

---

<sup>64</sup> "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](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.