

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Industri otomotif sangat berpengaruh terhadap perekonomian suatu negara, hal ini juga tentunya berkaitan dengan kebijakan yang dibuat oleh pemerintah di masanya. Industri otomotif pun juga memiliki beberapa cabang seperti industri komponen, industri perakitan, industri manufaktur, dan lain-lain. Tetapi dalam penelitian ini penulis lebih condong mengarah ke industri manufaktur khususnya mobil. Perkembangan industri manufaktur yang terus berganti juga akan mempengaruhi strategi pemerintah dalam menetapkan suatu kebijakan, karena terpengaruh dalam pesatnya arus industri otomotif Indonesia sebagai negara berkembang (Investments, 2017).

Globalisasi yang terjadi membuat perubahan semakin cepat yang berdampak cukup luas ke dalam domestik maupun dunia Internasional. Hal ini membuat Indonesia semakin banyak terjalin kerja sama terhadap negara di kawasan Asia Tenggara. Tentunya hal tersebut berdampak dalam pengambilan kebijakan di setiap periode kepemimpinan negara. Kondisi ini akan membuat proses adaptasi baru dalam pembuatan strategi kebijakan secara makro yang nantinya berimplikasi kepada perumusan kebijakan secara mikro (Silalahi, 2014, hal. 1-13).

Hubungan dalam kebijakan industri otomotif seperti kendaraan murah dan ramah lingkungan yang dilakukan oleh Susilo Bambang Yudhoyono sebelumnya tetap berjalan dalam pemerintahan Joko Widodo saat ini. Ketua umum Gaikindo Sudirman MR melihat bahwa setiap tahun pertumbuhan industri otomotif roda

empat mengalami peningkatan di masa Susilo Bambang Susilo Bambang Yudhoyono, terbukti di tahun 2006 penjualan kendaraan roda empat mencapai 318 ribu menjadi 433 ribu di tahun 2007 lanjut di tahun 2008 mencapai titik 603 ribu sampai pada tahun 2013 akhir dapat mencapai 1.998.000 unit yang mendekati angka 2 juta unit (Marketeers, 2014).

Namun dibalik kepesatan industri otomotif saat ini, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono memberi peranan penting dalam melihat situasi yang akan berguna bagi peningkatan industri otomotif seperti kebijakan produksi mobil murah dan ramah lingkungan LCGC *Low Cost and Green Car* (Kemenperin, Kebijakan Otomotif Semakin Agresif, 2019). Hal ini terlihat di dalam berita Kementerian Perindustrian serta analisis data dari Gaikindo yang menyatakan peningkatan populasi mobil dari 2011 mencapai 10.53 juta unit. Pada tahun 2012 mencapai 11,47 juta unit, dan jumlahnya terus bertambah di tahun 2013 yang mencapai 12,53 juta unit (Kemenperin, Menilik Masa Depan LCGC, 2016). Ketika keberhasilan LCGC ini muncul di Indonesia mengakibatkan daya beli yang tinggi dan direspon baik oleh masyarakat menengah. Hanya saja permasalahan pembangunan infrastruktur yang lambat menjadi permasalahan yang di tinggalkan oleh Susilo Bambang Yudhoyono di akhir jabatannya.

Hal ini membuat misi baru bagi Joko Widodo yang terdesak oleh dunia internasional seperti negara tetangga di Asia Tenggara contohnya Thailand, Malaysia, Filipina, dan juga Vietnam. Saat ini Indonesia memimpin pasar penjualan kendaraan bermotor di ASEAN dari data dari Federasi Otomotif ASEAN (AFF) dengan jelas memperlihatkan posisi Indonesia bersanding dengan jumlah penjualan kendaraan bermotor mobil oleh negara-negara di Asia Tenggara

penjualan terbanyak sepanjang tahun 2017 yang mencapai 1,079 juta di ASEAN di pegang oleh Indonesia.

Indonesia memimpin di urutan pertama pada tahun 2017 dalam penjualan kendaraan bermotor mobil di angka 1.079.534 juta unit, lalu di ikuti oleh Thailand sebanyak 871.650 unit, ketiga oleh Malaysia sebanyak 576.635 unit, lalu terakhir Filipina 425.673 unit (Priyanto, 2018).

Terdorongnya Indonesia juga dikarenakan adanya persaingan yang sengit terhadap Thailand, sehingga negara lain yang berada dikawasan pun juga ikut membangun industri otomotifnya. Bahkan Joko Widodo juga menjelaskan adanya tantangan bagi Indonesia saat ini mengenai mobil listrik yang sudah semakin luas, lalu maraknya transportasi *online* yang pemerintah juga harus memberikan redefinisi mengenai kendaraan otonom tersebut, yang terakhir resiko jangka pendek melihat adanya pasar yang sangat besar seperti AS dan Tiongkok dalam persaingan dagang guna mempersiapkan Indonesia menerima dampak penurunan ekonomi dunia (Kusumo, 2019).

Dalam menghadapi tantangan tentunya peran Kementerian Perindustrian memiliki peran yang membantu negara dalam upaya mendukung pemerintah Indonesia agar menerapkan industri 4.0 serta meningkatkan investasi. Upaya yang dilakukan ini akan mempercepat langkah maupun strategi Indonesia dalam sektor industri otomotif semakin kuat. Jerman menjadi negara pertama yang di kunjungi oleh Airlangga Hartarto dalam melakukan kunjungan kerja ke dua negara yaitu Ceko dan Jerman (Satya, 2018, hal. 19-23).

Kebijakan yang nantinya akan ditetapkan oleh pemerintah juga akan mengarah terhadap permasalahan polusi udara atau gas buang kendaraan. Dalam

hal ini arah dari kemajuan teknologi akan merubah pola konsumen yang memperhatikan kendaraan yang ramah lingkungan seperti *electrical and fuel cell-powered vehicle, Hybrid electric vehicle, and Improving conventional cars* dalam menjadikan solusi terbaik untuk konsep *green car* di Indonesia (Dicken, 2011, hal. 331-356).

Salah satu kebijakan Joko Widodo dalam membuat persaingan ini semakin seimbang terhadap negara di kawasan Asia Tenggara dengan cara membuka keran investasi dalam sektor otomotif, dimana adanya relaksasi dalam peraturan presiden yang sahamnya bisa dimiliki 100% kepada pihak asing dengan tujuannya untuk meningkatkan investasi asing dan pengembangan transfer teknologi nasional. Investasi otomotif inilah yang menjadikan sasaran investor asing untuk menanamkan modal yang besar serta menjadikan penopang bagi ketenagakerjaan Indonesia.

Saat ini industri otomotif yang kita ketahui masih mengalami hambatan yaitu naik turunnya penjualan mobil sehingga menghambat kepada sistem perekonomian Indonesia. Hal ini terbukti ketika sektor industri otomotif dan sektor industri lainnya memberikan seperempatnya kepada produk domestik bruto (PDB) yang dapat mencapai 30% jika di hitung dalam keseluruhan sektor industri (Gaikindo, 2018).

Pada kenyataannya memang adanya kenaikan maupun penurunan di dalam industri otomotif Indonesia, hal ini dikarenakan adanya pengaruh yang signifikan dari kebijakan pergantian kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Adanya dampak yang dirasakan oleh masyarakat terhadap kebijakan yang dipegang oleh pemerintah, hal ini terlihat ketika bahan bakar minyak (BBM) ditekan maka yang

terjadi juga menjadikan penurunan terhadap minat masyarakat. Berbanding terbalik jika pajak barang dihapuskan atau *free cost* maka yang terjadi permintaan dari masyarakat melejit drastis. Seperti yang terlihat di tahun 2013 penjualan kendaraan roda empat berada di angka tertinggi yang mencapai 1.230.000 unit. Namun tidak dipungkiri setahun selanjutnya tercatat mengalami pemerosotan (Herman, 2016).

Total penjualan ekspor kendaraan bermotor Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan walaupun masih ada penurunan di tiap bulannya, terlihat pada tahun 2014 masih berada di angka 100.000 ribu-125.000 ribu kendaraan, lalu di tahun 2015 meningkat menjadi 150.000 ribu-200.000 ribu kendaraan. Di tahun selanjutnya 2016 menjadi 200.000 ribu-280.000 ribu. Sedangkan di tahun 2017 masih pada titik penjualan 200.000 ribu-380.000 ribu yang paling tertinggi hampir menyentuh angka 400.000 ribu unit penjualan kendaraan mobil roda 4 (Gaikindo, Indonesian Automobile Industry Data, 2019, hal. 1-10).

Dapat dilihat bahwa adanya kenaikan dan penurunan yang tidak stabil, namun disisi lain setiap tahun juga mengalami peningkatan yang drastis jumlah penjualannya di dalam kebijakan pemerintah terkait industri otomotif ini. Hal inilah yang menjadi permasalahan tersendiri bagi industri otomotif di Indonesia. Fenomena ini tidak terlihat pada pemerintah sebelumnya di masa Susilo Bambang Yudhoyono ketika kebijakan LCGC yang dikeluarkan sangat menekan jumlah penjualan yang terus mengalami peningkatan.

Adanya permasalahan meski terlihat mengalami naik turun jumlah penjualannya, namun masih bisa dilihat bahwa adanya peningkatan yang signifikan di setiap tahunnya. Ada beberapa langkah strategi yang seharusnya jadi

solusi dalam meningkatkan jumlah produksi di setiap tahunnya. Lalu disamping itu adanya peran ataupun aktor seperti organisasi maupun pihak lainnya yang dapat bekerjasama dengan pemerintah. Tentunya semua bertujuan untuk meningkatkan jumlah ekspor Indonesia serta mengikuti roda industri otomotif global yang semakin maju.

Mengingat Indonesia yang memiliki potensi besar dalam industri manufaktur terbesar kedua di wilayah Asia Tenggara dan juga di ASEAN setelah Thailand menjadi persoalan tersendiri kepada Joko Widodo dalam menentukan kebijakan yang lebih menentukan arah industri otomotif Indonesia kedepan (Investments, 2017).

Tantangan yang didapatkan Indonesia saat ini sebenarnya sudah lama mengingat ASEAN *Free Trade Area* (AFTA) merupakan wujud kerja sama negara kawasan Asia Tenggara guna meningkatkan perekonomian juga daya saing ekonomi regional. Pada tahun 2010 setelah diberlakukannya AFTA ini memberikan dampak ancaman, tantangan, dan sekaligus peluang. Kebijakan inilah yang nantinya akan digunakan sebagai perisai dalam upaya melindungi dan mendorong industri otomotif Indonesia.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan keterangan informasi yang sudah dijelaskan oleh penulis semuanya bertujuan untuk mengasah lebih dalam tentang implementasi kebijakan Joko Widodo yang berdampak bagi industri otomotif Indonesia. Hal ini memicu pertanyaan dari penulis yang memberikan gambaran spesifik dalam melihat dampak dari implementasi kebijakan Industri Otomotif khususnya mobil, yaitu

## **Bagaimana upaya Indonesia mengejar produksi industri otomotif terhadap negara berkembang di Asia Tenggara?**

Dengan rumusan masalah tersebut kita dapat mengetahui lebih jelas bagaimana kebijakan sektor industri otomotif di era Joko Widodo serta jalannya penerapan implementasi kebijakannya yang tentunya memiliki dampak terhadap sektor otomotif itu sendiri menggunakan teori *Developmental State*.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Ada beberapa poin pada implementasi kebijakan serta dampak yang didapat, dimana poin initerdiridari:

1. Untuk menganalisis implementasi kebijakan sektor industri otomotif di era Joko Widodo.
2. Mengetahui informasi besaran pertumbuhan investasi maupun naik turunnya sektor industri otomotif Indonesia.
3. Mempermudah melihat strategi Indonesia yang di dapat dari kebijakan yang dilakukan di dalam sektor industri otomotif Indonesia.
4. Memperkaya kajian politik ekonomi di dalam sektor industri otomotif Indonesia.

### **1.4 Signifikansi**

Signifikansi dari penelitian ini adalah:

1. Belum terdapat penelitian lain yang membahas mengenai implementasi kebijakan sektor industri otomotif Indonesia di era Joko Widodo.

2. Memahami arah dan kebijakan industri otomotif Indonesia terutama melalui sudut pandang teori *developmental state*.
3. Menerapkan kebijakan luar negeri dalam hal industri otomotif bilateral maupun multilateral untuk keberlanjutan di masa depan.
4. Mengetahui arah tujuan dalam industri otomotif Indonesia serta dampak dari kebijakan yang diterapkan, terutama bagi investasi maupun kebijakan industri otomotif.

### 1.5 Cakupan Penelitian

1. Lingkup tingkatan analisis yang digunakan adalah analisis pada implementasi kebijakan yang dilakukan Presiden Joko Widodo pada saat ia menjadi Presiden Indonesia.
2. Penelitian ini fokus kepada industri manufaktur otomotif skala besar sehingga penelitian ini tidak membahas mengenai industri *infant domestic*.
3. Periode waktu yang digunakan pada tahun 2014 sampai 2019 selama Joko Widodo menjadi Presiden. Lingkup waktu ini diambil karena akan melihat dengan jelas efektifitas maupun implementasi kebijakan Joko

Widodo di dalam sektor industri otomotif. Dari hasil tersebut penelitian ini dapat menyimpulkan arah dari kebijakan Joko Widodo maupun dampak yang diterima oleh Indonesia di bidang industri otomotif. Sehingga terlihat masa depan industri otomotif Indonesia akan mengarah kemana.



## 1.6. Kajian Pustaka

Melihat jurnal karangan Franka Hendra lebih mengarah terhadap penelitian ini karena industri komponen otomotif Indonesia dapat berpotensi dan bersaing dalam tujuan menjadi sosok negara yang mampu memproduksi kendaraan dikawasan. Namun jurnal ini masih dalam tahap komponen sehingga dasar dalam produksi otomotif ini harus dikembangkan sehingga dapat menjadi kunci arah dalam menentukan strategi yang akan dibantu oleh pemerintah (Hendra, 2017, hal. 38-48).

Dalam jurnal yang di karang oleh Triwulandari ini membahas mengenai tujuan pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara industri yang tangguh pada tahun 2025, dan mengacu pada tiga misi utama: peningkatan daya tarik investasi dan daya saing bangsa, pertumbuhan ekonomi di atas 7%, dan yang terakhir menciptakan lapangan kerja serta penurunan angka kemiskinan maka terdapat klaster industri yang akan di kembangkan sesuai dengan perannya. Terdapat persamaan dalam hal tujuan dengan penelitian yang akan dilakukan, namun dalam hal kebijakan masih kurang di perhatikan dengan rinci bagaimana cara pemerintah mengatur dan ikut serta membantu mengangkat industri otomotif Indonesia (Triwulandari, 2015, pp. 1-6).

Sementara itu di dalam permasalahan yang di angkat dalam penelitian ini adalah bagaimana konsep alih teknologi dalam bidang industri otomotif dan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mendukung alih teknologi di bidang industri otomotif. Dalam penerapan konsep alih teknologi-teknologi di bidang industri otomotif harus bertumpu pada dua konsep yaitu: pengalihan hak atas kekayaan intelektual yang diterapkan melalui perjanjian lisensi dengan

menggunakan perjanjian teknikal sistem, dan kebijakan pemerintah untuk mendukung percepatan alih teknologi dalam hal ini di bidang industri otomotif (Pikahuluan, 2017, p. 72).

Penelitian dari tulisan Septiani ini mengacu pada kerja sama yang dilakukan oleh pemerintah khususnya dalam bidang industri otomotif, dimana di dalamnya terdapat tiga tahap yaitu, Pertama meningkatnya produksi industri otomotif yang belum pernah terjadi sebelumnya. Kedua, ekspor otomotif Indonesia tidak terlalu berpengaruh terhadap investasi Jepang selama IJEPA. Ketiga, penyerapan tenaga kerja dibidang otomotif mengalami peningkatan (Septiani, 2017, pp. 1-25). Penelitian ini memperlihatkan adanya sisi positif dengan terjalinnya kerja sama bilateral dengan penjelasan mengenai peningkatan secara signifikan.

Salah satu yang mempengaruhi kebijakan politik luar negeri di Asia Tenggara sendiri adalah adanya potensi jumlah penduduk yang tinggi sehingga mempengaruhi dalam hal gaya hidup dan menjadikan sasaran prioritas bagi pihak negara seperti Amerika Serikat dan Tiongkok dalam memberikan prioritasnya dikawasan ini. Perusahaan yang menanamkan modalnya di Indonesia melihat juga dengan adanya jalur laut yang strategis. Sehingga kerja sama dengan pihak pemerintah dalam menentukan kebijakan politik luar negerinya juga di atur sedemikian guna memberikan kelancaran terhadap pertumbuhan industri otomotif (Triwahyuni, 2011, hal. 33-42).

Seperti yang sudah dijelaskan dalam penelitian-penelitian sebelumnya memang sudah ada yang sama dalam hal tujuan serta adanya kebijakan pemerintah untuk memahami perbedaan dari masing-masing penelitian. Tetapi fokus dari penelitian di atas belum ada yang memfokuskan pada era

kepemimpinan Presiden Joko Widodo yang mana akan di ambil dalam penelitian ini mulai dari penerapan kebijakan serta keberlangsungan industri otomotif Indonesia yang akan datang. Sehingga terlihat adanya kemajuan di bidang industri otomotif Indonesia, mengingat saat ini di kawasan Asia Tenggara dan ASEAN dapat menjadikan Indonesia sebagai negara produksi dan penjualan tertinggi di kawasan sehingga dapat menjawab dari rumusan masalah yang sudah di tulis dalam penelitian ini sebagai penelitian yang baru di era Joko Widodo.

## **1.7 Landasan Konseptual**

### ***Teori Developmental State***

Dalam tulisan ini penulis akan menggunakan teori *developmental state* dalam menganalisis peran kebijakan pemerintahan Joko Widodo pada sektor industri otomotif untuk meningkatkan perekonomian negaranya. Teori *developmental state* menurut Adrian Letwiche adalah teori yang membahas tentang pembangunan negara dimana adanya sebuah campur tangan oleh pemerintah secara penuh terhadap pihak non-pemerintah untuk melakukan pembangunan di negaranya, khususnya di bidang perekonomian.

Hal ini peneliti menggunakan teori Leftwich karena memiliki 6 indikator yang mempermudah memilah pembahasan untuk mengidentifikasi permasalahan dengan lebih jelas dan kompleks.

Menurut Andrian Leftwich peran dan posisi negara sangat menentukan berdasarkan dari batasan *developmental state* yang digambarkan sebagai negara-negara yang memiliki kekuasaan politik yang terkonsentrasi secara cukup, otonomi dan kapasitas untuk membentuk, mencapai, dan mendorong tercapainya tujuan-tujuan eksplisit dari pembangunan, dimana hal itu dicapai melalui

pembentukan dan promosi keadaan-keadaan dan arah pertumbuhan perekonomian, melalui pengorganisasian pertumbuhan ekonomi itu secara langsung, atau melalui berbagai kombinasi (Leftwich, 1995, hal. 400-427).

Adanya keikutsertaan pemerintah dalam pembangunan perekonomian negara dengan ikut membantu pihak perusahaan non-pemerintah dalam menjalankan pasar agar perkembangannya dapat berjalan lebih cepat sehingga ekonomi lebih mudah di capai. Karena pada dasarnya pengarahan yang terjadi di pasar ini dilakukan oleh negara atau pemerintahnya. Hubungan negara dengan kegiatan pembangunan sangat penting dalam memajukan dan mengontrol jalannya pembangunan. Sehingga kekuatan negara adalah salah satu sumber yang dapat di gunakan untuk mendorong pihak-pihak non-pemerintah.

Menurut Leftwich adanya 6 indikator dalam teori *developmental state* yang dilihat dari keberhasilan negara-negara Asia Timur yaitu Jepang dan Taiwan, indikator tersebut yaitu (Leftwich, 1995, hal. 405):

#### 1. *Determined Developmental Elite*

Poin ini menjelaskan mengenai posisi elit yang mampu mempengaruhi kebijakan pembangunan ekonomi negara. Yang mana di Indonesia, elit berada di bawah pemerintahan yang mana saat ini di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Elit yang sangat berpengaruh di dalam pemerintahan ada dua badan yang menentukan arah serta menjadi salah satu yang berpengaruh terhadap perumusan kebijakan seperti Kementerian Perindustrian dan Kementerian Keuangan.

Dilihat dalam kinerja Presiden Joko Widodo dalam memajukan industri otomotif Indonesia yang berbeda dari pemerintah sebelumnya yaitu pada masa Susilo Bambang Yudhoyono. Kinerja yang dilakukan Joko Widodo juga tidak

lepas dari rangkaian perpolitikan dan bisnis. Hal ini bisa tercermin dari tokoh-tokoh atau partai politik yang membayangi jalannya proses industri otomotif Indonesia agar kita dapat melihat bahwa adanya keterkaitan yang kuat antara tokoh, partai, ataupun pejabat bisnis lainnya yang juga memainkan peran di dua sisi yang berbeda antara ekonomi dan politik. Ini termasuk ciri penting dari mengembangkan negara adalah adanya hubungan yang erat yang terjalin antara negara dengan *private sector* dan intensitas keterlibatan *private sector* tersebut di pasar. Seperti adanya (*Gaikindo Indonesia International Auto Show*) GIIAS dan juga (*Indonesia International Motor Show*) IIMS yang dapat membantu pemerintah untuk berhubungan dengan pihak swasta dalam menjalankan sektor otomotif. Adanya tujuan yang sama-sama diperoleh harus bersama dalam membangun industri otomotif negara.

## 2. *Relative Autonomy*

Poin ini menjelaskan mengenai batasan kekuasaan pemerintahan Joko Widodo dalam memaksa secara tidak langsung melalui kebijakan-kebijakannya, sehingga paksaan dari pemerintah juga terbatas.

Fokus kepada perbandingan pada era Susilo Bambang Yudhoyono dengan masa Joko Widodo dalam kerja sama bilateral maupun multilateral dengan negara lain. Mengingat saat ini Indonesia sudah banyak bekerja sama dengan negara lain dari mulai bilateral IJEPA sampai ke yang multilateral ACEPA dan masih banyak lainnya. Tentunya dari perjanjian ini tingkat perekonomian Indonesia semakin terkekang dalam melakukan perdagangan di pasar bebas, namun semakin banyaknya kerja sama di era Joko Widodo ini tak membuat surut perkembangan industri otomotif yang sampai saat ini LCGC dan LCEV tetap didorong.

Mengembangkan negara tentunya memiliki tujuan-tujuan dalam setiap pembuatan kebijakan yang dikeluarkan dan telah disepakati oleh elit birokrasi dimana tujuan dari kebijakan tersebut menjadi kepentingan utama yang harus dicapai oleh pemerintah. Kesepakatan ini menjadi yang terpenting untuk menarik investasi asing dan pengembangan transfer teknologi modern, mengingat tidak hanya pemerintah dan pihak swasta yang memiliki tujuan masing-masing.

### *3. A Powerful Competent and Insulated Economic*

Poin ini menjelaskan bagaimana birokrasi yang dijalankan menjadi salah satu aturan yang menentukan arah dari industri otomotif Indonesia. Seperti Kementerian Perindustrian dan Kementerian Keuangan sebagai perancang kebijakan dan koordinasi kebijakan. Lalu ada organisasi yang menjadi *think thank* yang semuanya adalah badan yang di tunjuk untuk mengatur birokrasi.

Joko Widodo tetap menunjang perkembangan negara dapat dilihat dari kekuatan dan otonomi birokrasi dari elitnya, dimana adanya badan pemerintah yang mengontrol sektor yang akan dikembangkan dalam negara tersebut. Seperti Kementerian Perindustrian maupun Gaikindo yang sampai saat ini memantau jalannya sektor industri otomotif Indonesia dalam melakukan daya saing dengan negara-negara tetangga. Lalu ada juga keterkaitan kebijakan industri otomotif dengan Kementerian Keuangan masalah tarif ekspor impor dalam melindungi industri otomotif.

### *4. A Weak and Subordinate Civil Society*

Dalam perumusan kebijakan, posisi masyarakat disini tidak memiliki andil maupun peran dalam menentukan arah kebijakan, karena perumusan kebijakan

tidak di ikuti oleh masyarakat. Maka hanya elit dan pemerintah saja yang berfokus kepada pemerintah yang dapat menentukan kebijakan industri otomotif.

##### *5. The Effective Management of Non-State Economic Interest*

Yang dimaksud dalam poin ini adalah kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah bersifat memaksa, yang mana tetap dijalankan meski ternyata tidak sesuai dengan kepentingan ekonomi aktor-aktor non-negara. Pemaksaan ini dinilai merugikan aktor-aktor tersebut, namun di anggap sebagai langkah awal untuk membangun pondasi pengembangan sektor ekonomi yang didorong.

##### *6. Repression Legitimacy and Performance*

Yang dimaksud dengan poin ini adalah di mana strategi *developmentalstate* mengakui adanya kebijakan represif yang dijalankan oleh pemerintah di dalam mendorong pengembangan sektor perekonomian yang ingin ditingkatkan. Di dalam kebijakan represif ini, memang akan memberikan tekanan dan terkadang menimbulkan adanya tantangan dari masyarakat. Namun, fokus dari poin ini adalah bagaimana kebijakan represif tersebut pada perkembangannya mampu berjalan yang kemudian menunjukkan adanya legitimasi terkait kebijakan yang dipaksakan pemerintah. Selain itu, legitimasi lainnya adalah dengan semakin meningkatnya sektor perekonomian yang didorong oleh pemerintah

Hal ini menjelaskan bagaimana Indonesia sebagai negara dapat menjalankan peran serta posisinya dengan baik, dimana pemerintah Joko Widodo dapat membentuk, mencapai, dan mendorong tercapainya perkembangan ekonomi di sektor industri otomotif dengan adanya keluasaan penanaman modal asing yang sebelumnya memiliki beberapa peraturan atau perundang-undang yang mempersulit investasi asing di Indonesia serta di naungi oleh kementerian

perindustrian dimana tugasnya adalah untuk membatu serta mengawasi perusahaan-perusahaan non-pemerintah yang ada di berbagai pulau di Indonesia khususnya Pulau Jawa agar sektor industri otomotif dapat terus berjalan dengan baik dan meningkat.

Pemerintah juga memberikan kelonggaran di dalam kebijakan XVI Perpres No 44/2016 mengenai kepemilikan saham yang bisa dimiliki secara keseluruhan oleh pihak investor untuk berjangka di industri otomotif Indonesia (Sari, 2018). Namun di belakang itu tetap peran pemerintah juga dapat melindungi, menjaga, serta memberikan tinjauan khusus seiring berjalannya industri otomotif Indonesia guna menambah wawasan yang lebih dari perpolitikan yang terlalu sering dibahas di dalam negeri tanpa lupa adanya perkembangan lainnya dari industri otomotif Indonesia. Hal ini berpengaruh dalam bagaimana supaya daya tarik masyarakat Indonesia melihat adanya perkembangan dari industri otomotif dalam negerinya sendiri. Maka peran pemerintah dapat ikut meramaikan pameran bergengsi yang diselenggarakan oleh GIIAS maupun IIMS agar menyadarkan bahwa negara-negara tetangga sudah menjalankan standar global.

Terlihat dalam penelitian ini apa yang sudah dilakukan oleh Joko Widodo dengan adanya badan yang membantu mengontrol dalam peningkatan sektor otomotif ini akan saling berkaitan satu dengan lainnya. Sehingga implementasi kebijakan yang saat ini berjalan di tangan Joko Widodo dapat jauh lebih baik kedepan dalam pembangunan maupun kerja sama dengan investor, karena jelas yang dicari dalam penelitian ini permasalahan yang menyangkut adanya kenaikan maupun penurunan dalam industri otomotif Indonesia. Dengan adanya teori



*developmental state* lebih dapat mudah memilah mengenai hubungan pemerintah dengan pihak yang bekerja sama dalam pembangunan industri otomotif.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka teori *developmental state* tepat digunakan dalam penelitian ini, dimana adanya peran dan posisi penting pemerintah Joko Widodo dalam melakukan keikutsertaan negara untuk pembangunan perekonomian dalam negaranya. Peran tersebut salah satunya adalah berupa kebijakan yang diambil oleh pemerintah Joko Widodo dalam mengembangkan sektor infrastruktur untuk membantu pertumbuhan perekonomian negaranya. Toeri *developmental state* juga sebuah teori yang tepat digunakan untuk menganalisis terkait pengaruh kebijakan pemerintah Indonesia terhadap sektor industri otomotifnya untuk meningkatkan perekonomian negara, dimana adanya pengembangan sektor otomotif yang dilakukan oleh pemerintah Joko Widodo dengan cara membangun jalur tol yang nantinya akan menyebar ke Pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua.

Dalam kebijakan pemeritahan Joko Widodo untuk meningkatkan perekonomian di sektor otomotif tentunya membutuhkan kerja sama eksternal dimana hal ini akan menghasilkan hubungan yang ketergantungan antara Indonesia dan juga *partner* kerjasamanya, dimana Indonesia membutuhkan investor dari negara dan aktor lainnya untuk pengembangan sektor otomotif sedangkan untuk negara dan aktor yang menjadi mitra kerja sama Indonesia akan mendapatkan keuntungan karena telah berinvestasi. Dari hubungan pemerintah Indonesia dengan aktor-aktor lainnya maka akan terbentuknya hubungan yang saling menguntungkan untuk melakukan pembangunan perekonomian negara.

## **1.8 Metode Penelitian**

### **i. Metode Penelitian**

Jenis penelitian yang akan digunakan oleh penulis adalah deskriptif kualitatif, yaitu dengan pengumpulan data untuk menganalisis gambaran yang sudah didapatkan guna mengkaji hipotesis yang sudah ditetapkan menggunakan teori (Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, 2008).

Metode ini dipilih oleh penulis untuk mendapatkan data-data maupun informasi tentang kebijakan-kebijakan apa saja yang telah dikeluarkan oleh pemerintah Joko Widodo khususnya di sektor industri otomotif untuk meningkatkan sekaligus menstabilkan perekonomian Indonesia.

### **ii. Metode Pengambilan Data**

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini penulis menggunakan metode observasi data-data berupa dokumen yang telah dibuat sebelumnya. Dokumen bisa berupa tulisan, makalah, gambar, maupun karya-karya monumental dari seseorang (Sugiyono, 2009). Dokumen yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu semua tulisan maupun makalah yang berisi data-data sekunder maupun informasi yang menjelaskan tentang kebijakan-kebijakan yang telah dilakukan pemerintah Joko Widodo khususnya di sektor industri otomotif agar memajukan sekaligus menstabilkan perekonomian Indonesia sehingga dapat mengevaluasi dan menjadi lebih baik di tahun kedepan.

### **iii. Proses Penelitian**

Proses penelitian ini akan diawali dengan pengumpulan sekunder. Setelah data tersebut didapatkan, akan dilakukan analisis terhadap data yang diperoleh.

Metode analisis data ini sendiri dilakukan dengan menjelaskan data yang didapatkan, memberikan koneksi antara data dengan landasan teori yang digunakan serta mengambil kesimpulan dari data yang ditemukan.

### 1. Reduksi Data

Data-data yang didapatkan dari makalah ataupun dokumen lama jumlahnya akan sangat banyak, maka dari itu penulis harus mencatat secara terperinci dan teliti. Mereduksi berarti hanya merangkum bagian-bagian yang terpenting serta hal-hal pokok dari makalah maupun dokumen lama tersebut.

### 2. Penyajian Data

Penyajian data penelitian kualitatif bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antara kategori dan sejenisnya.

### 3. Penyimpulan Data atau Verifikasi

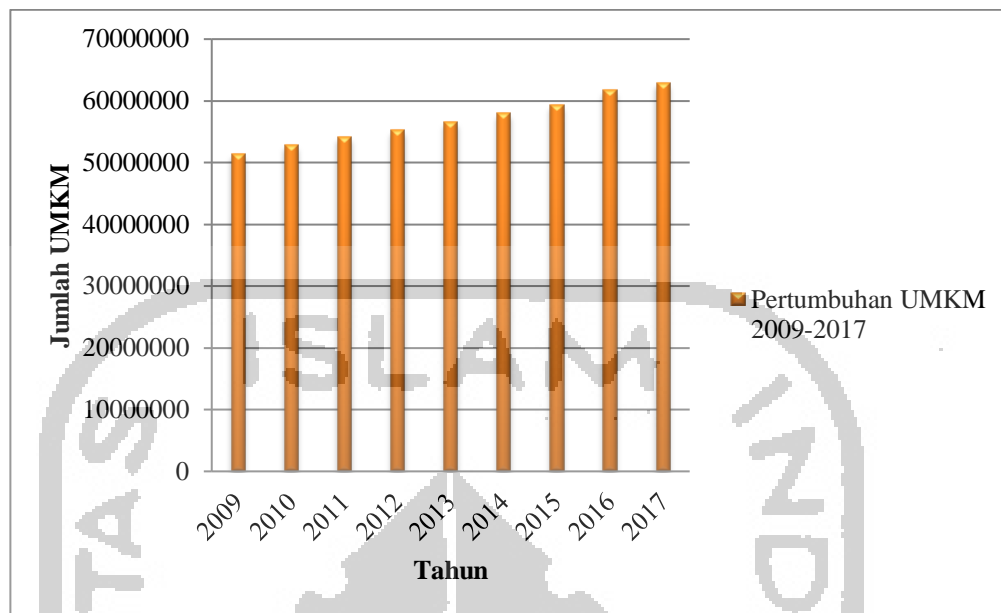
Kesimpulan akan masih bersifat sementara dan akan terus berubah apabila ditemukannya bukti-bukti maupun data-data baru yang kuat serta mendukung. Akan tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal telah didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat penelitian kembali dilakukan dengan cara mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

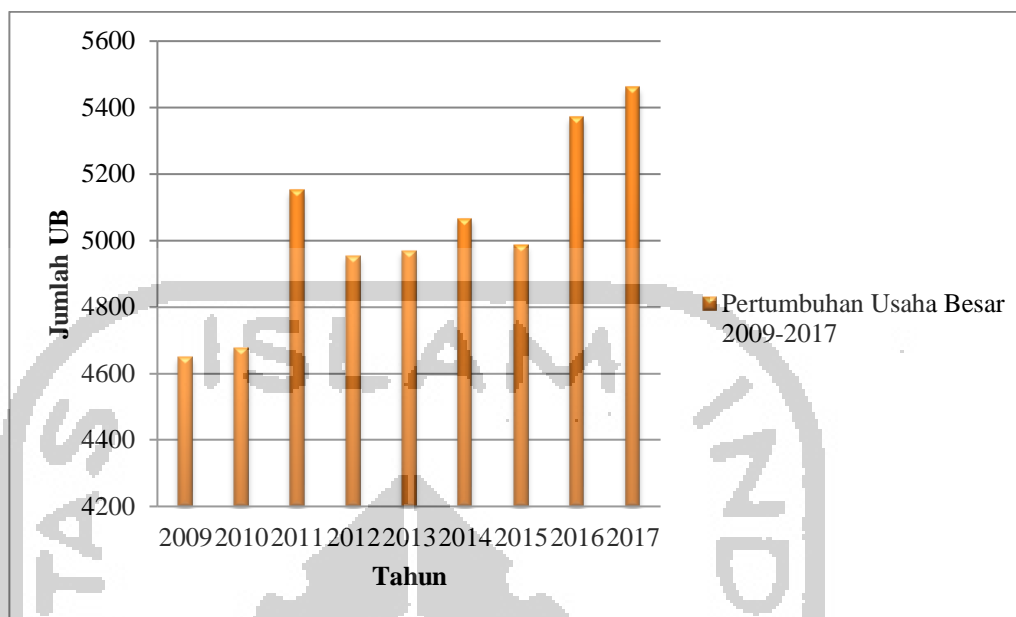
Perkembangan UMKM (Usaha Mikro, Kecil, Menengah) di Indonesia mengalami pertumbuhan terus-menerus setiap tahunnya. Menurut data yang diperoleh dari Kementerian Koperasi, pertumbuhan UMKM selama satu dekade terakhir selalu bertambah. Data menunjukkan jumlah UMKM tahun 2009-2010 sebanyak 52.764.750 unit usaha dan untuk tahun 2017 meningkat menjadi 62.922.617 unit usaha, sehingga selama hampir satu dekade jumlah UMKM bertambah sebanyak 10.157.867 unit usaha. Dengan jumlah angka melebihi 10 juta unit usaha dan masih diprediksi akan terus meningkat dari tahun ke tahun dapat diartikan bahwa ketertarikan masyarakat untuk membangun usaha cukup tinggi. Berikut ini data jumlah UMKM yang terus meningkat antara tahun 2009 sampai dengan tahun 2017 (Gambar 1.1).



Gambar 1.1. Perkembangan jumlah unit UMKM tahun 2009-2017  
(Data terolah bersumber dari <http://www.depkop.go.id/data-umkm>)

Namun menurut sumber yang sama dari laman web Kementerian Koperasi menunjukkan data bahwa perkembangan usaha besar dari tahun 2009 sampai dengan 2017 berjumlah 982 unit usaha dimana kurva statistiknya tidak linear melainkan naik turun atau fluktuatif. Hal itu cukup menjelaskan bahwa perkembangan UMKM untuk menjadi usaha yang lebih besar tidak mudah dilakukan. Selain persaingan yang ketat, modal kerja yang terbatas, rendahnya kualitas SDM yang dimiliki, dan kurangnya penguasaan terhadap teknologi dari sebuah UMKM itu sendiri sangat berpengaruh (Alyas & Rakib, 2017).

Berikut ini data jumlah Usaha Besar yang fluktuatif antara tahun 2009 sampai dengan tahun 2017 (Gambar 1.2).



Gambar 1.2. Perkembangan jumlah unit UB tahun 2009-2017

(Data terolah bersumber dari <http://www.depkop.go.id/data-umkm>)

Fakta mengenai sebuah usaha adalah tidak ada sebuah usaha yang ingin mengalami kemunduran atau kebangkrutan, dikarenakan tujuan mendirikan sebuah usaha itu sendiri adalah untuk mendapat keuntungan baik material maupun non material (Maulina, 2019). Tentu saja menginginkan perkembangan yang terus menerus. Jika melihat dari kriteria yang dimiliki oleh sebuah usaha, menurut Undang-Undang No.20 Tahun 2008 ciri yang membedakan sebuah usaha sehingga bisa dikategorikan menjadi Usaha Mikro, Usaha Kecil, atau Usaha Menengah melingkupi aset dan keuntungan yang dimiliki. Sehingga jika sebuah usaha dapat meningkatkan aset dan profitnya, maka dapat naik kelas ke kategori yang lebih tinggi. Berdasar hasil wawancara di lapangan didapati bahwa PT.PMC Teknikindo juga memiliki pandangan kedepan mengenai perluasan usaha mereka, yaitu memproduksi kain batik. Tujuannya tentu saja untuk meningkatkan profit dan aset yang dimiliki oleh perusahaan.

Namun, mengembangkan sebuah usaha perlu didukung dengan peningkatan modal investasi, baik dari sumberdaya dan fasilitasnya. Menurut Hidayat (2014) modal atau investasi memiliki peranan terpenting dan merupakan langkah awal untuk memulai

atau mengembangkan sebuah usaha. Pernyataan di atas juga diperkuat oleh penelitian menurut Jakfar *et al.* (2014) bahwa dalam membangun atau mengembangkan sebuah usaha, perlunya investasi lebih besar, dan investasi yang membutuhkan biaya besar salah satunya adalah perancangan fasilitas. Sehingga perlu adanya perhatian khusus tentang bagaimana mengatur fasilitas dengan baik.

Fasilitas pabrik dibuat untuk jangka panjang sehingga sangat berpengaruh terhadap kelangsungan usaha. Oleh karena itu, perancangan fasilitas perlu dilakukan dengan strategi yang tepat agar dapat menguntungkan perusahaan. Fasilitas yang berkaitan langsung dengan produk adalah di lantai produksi. Menurut Rosyidi (2018) tata letak dalam proses produksi merupakan faktor penting dalam suksesnya sebuah sistem manufaktur. Hal tersebut dikarenakan di area produksi itulah inti dari pekerjaan utama sebuah manufaktur yang berhubungan langsung dengan waktu proses dan penggunaan operator atau karyawan. Untuk itu, perancangan lantai produksi adalah kunci dari lingkungan produksi yang efisien.

Selain itu menurut Heizer dan Render (2009) tata letak fasilitas memiliki banyak dampak strategis dan menentukan daya saing sebuah perusahaan terkait kapasitas proses, fleksibilitas biaya, kualitas lingkungan kerja, kontak pelanggan, dan citra perusahaan. Tata letak fasilitas dikatakan efektif jika dapat membantu organisasi mencapai sebuah strategi yang menunjang deferensiasi, biaya rendah, atau respon cepat.

Namun, observasi di lapangan menemukan bahwa penataan fasilitas di area produksi belum menerapkan ilmu tata letak sehingga masih terdapat dua atau lebih stasiun kerja yang menempati area yang sama, dengan kata lain tidak adanya penataan fasilitas yang pasti, stasiun kerja dapat berpindah-pindah kapan saja dimana terdapat area yang dapat dipakai. Selain itu dalam observasi peneliti secara langsung ditemukan bahwa perawatan dan kedisiplinan secara terus-menerus terhadap stasiun kerja di area produksi tidak dilakukan oleh setiap operator. Sehingga area stasiun kerja yang ada menjadi tidak bersih, tidak rapi, dan beberapa peralatan, bahan baku, dan mesin dibiarkan tercampur di area yang sama. Hal tersebut tentu saja akan menyulitkan pekerja dalam melakukan pekerjaannya, namun mereka tidak sadar akan hal tersebut.

Dengan demikian permasalahan tata letak area kerja yang peneliti temukan bukan hanya berfokus pada penataan fasilitas yang baik namun juga bagaimana merawat dan mendisiplinkan karyawan agar menjaga standar *layout* tersebut. Menurut Wiratmani (2013) penataan fasilitas yang baik namun tidak diikuti oleh perawatan dan kedisiplinan karyawan tetap akan menimbulkan pemborosan dan tidak akan mendukung adanya perbaikan secara terus menerus, ia juga menambahkan bahwa perawatan dan kedisiplinan di dalam stasiun kerja dapat dijalankan dengan penerapan 5S. Untuk itu, dalam menyelesaikan permasalahan mengenai penataan kembali area kerja di lantai produksi yang sesuai dengan permasalahan di lapangan, peneliti menggunakan metode *systematic layout planning* (SLP) dan untuk permasalahan perawatan area kerja peneliti menggunakan metode 5S sebagai basis dalam penataannya. Pemilihan metode SLP dari sudut pandang peneliti bahwa fakta belum adanya layout tetap di lapangan dan metode SLP yang merupakan metode paling praktis dan terorganisir untuk menempatkan fasilitas yang ada ataupun untuk mengatur kembali (Richard Murther & Associates).

Tujuannya untuk mewujudkan perbaikan yang berkesinambungan di dalam sebuah UMKM. Walaupun dimulai dari hal-hal yang sederhana seperti yang terdapat dalam aktivitas-aktivitas 5S, yaitu menyortir dan membersihkan peralatan kerja. Menurut Rachmawati *et al.* (2018) 5S atau 5R yang merupakan kepanjangan dari Ringkas, Rapi, Resik, Rawat, Rajin merupakan alat yang dapat digunakan sebagai pemeliharaan tempat kerja, baik perusahaan skala besar atau kecil. Begitu halnya menurut Begam *et al.* (2013) sebuah UMKM akan terbantu dengan menerapkan *lean tools* yang salah satu *lean tools* tersebut adalah 5S. Oleh karena itu, 5S sebagai salah satu *lean tools* dapat dijadikan solusi dalam mempertahankan tatanan fasilitas dan stasiun kerja. Selain itu juga dikarenakan penelitian yang dilakukan oleh (Jamian *et al.*, 2012) menyatakan bahwa UMKM membutuhkan 5S sebagai pendekatan yang lebih sederhana dan terjangkau untuk mewujudkan perbaikan peformansi sustainabilitas UMKM. Serta penerapan 5S juga dapat mengurangi pemborosan, meningkatkan produktivitas dan efektivitas perusahaan. (Osada, 2011)



## 1.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah untuk penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana pelaksanaan 5S di area kerja produksi Divisi Astoetik?
- b. Bagaimana *layout* produksi yang tepat dan mudah diaplikasikan di area kerja produksi Divisi Astoetik?
- c. Bagaimana perbaikan yang dilakukan oleh pihak UMKM setelah mendapatkan hasil penelitian?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian berdasarkan rumusan masalah yaitu:

- a. Mengukur penerapan 5S di area kerja produksi Divisi Astoetik.
- b. Mendesain *layout* produksi dengan menerapkan ilmu tata letak fasilitas yang baik menggunakan metode *Systematic Layout Planning*.
- c. Memberikan usulan terkait pelaksanaan 5S dan penataan fasilitas di area kerja produksi Divisi Astoetik.

## 1.4. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini yaitu:

- a. Data masukan untuk metode *Systematic Layout Planning* hanya data pada periode Maret sampai dengan Mei 2019 di Divisi Astoetik.
- b. Tidak melakukan perubahan terhadap sistem produksi maupun urutan proses produksi.
- c. Tidak melakukan perhitungan biaya perbaikan tata letak fasilitas.
- d. Tidak ada penambahan jenis produk baru selama penulisan berlangsung.
- e. Tidak melakukan penilaian aktivitas 5S setelah dilakukan perbaikan.

### 1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini bagi beberapa pihak antara lain:

- a. Bagi peneliti, penelitian ini sangat bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh di bangku kuliah. Selain itu peneliti juga dapat belajar banyak mengenai sifat proses produksi yang terjadi dalam UMKM dan belajar menyelesaikan masalah yang ada di UMKM.
- b. Bagi perusahaan, penelitian ini dapat memberi sumbangan pemikiran dan saran bagi UMKM sebagai bahan pertimbangan dalam menata fasilitas yang ada dan merawat tata letak dengan sebaik mungkin agar dapat meningkatkan produktivitas.
- c. Bagi Institut Perguruan Tinggi, penelitian ini dapat dijadikan bahan pustaka untuk pembaharuan pustaka penelitian yang ada agar dapat mendukung pemenuhan fasilitas yang ada untuk kepentingan penelitian di lingkungan perguruan tinggi.
- d. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi atau acuan dalam melakukan penelitian terkait topik dalam penelitian ini, baik dengan tujuan menyempurnakan penyelesaian topik permasalahan yang ada ataupun meneruskannya dengan menambah metode baru agar penyelesaiannya lebih matang dan mudah terapkan.

### 1.6. Sistematika Penulisan

Laporan Tugas Akhir ini disusun dalam beberapa bab. Berikut ini sistematika penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut :

#### **BAB I      PENDAHULUAN**

Merupakan pendahuluan yang memuat latar belakang dilaksanakannya penelitian, selain itu juga berisi tujuan, manfaat, batasan, serta sistematika penulisan laporan penelitian.

#### **BAB II     KAJIAN PUSTAKA**

Memuat kajian dari penelitian yang akan dilakukan termasuk juga informasi dari hasil-hasil penelitian terdahulu terhadap penelitian yang

akan dilakukan serta memuat teori-teori pendukung dalam penelitian terkait.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Memuat objek dari penelitian yang akan dilakukan, metode pengumpulan data yang akan diambil dan jenis data yang dilakukan, serta alur penelitian yang akan dijalankan mulai dari awal hingga analisis hasil dari penelitian.

### **BAB IV PENGUMULAN DATA DAN HASIL PENELITIAN**

Menjelaskan tentang data yang diperoleh selama penelitian dan perhitungan pengolahan datanya disertai dengan analisis dari data tersebut. Dalam bab ini disertakan hasil pengolahan data berupa gambar, grafik maupun tabel perhitungan.

### **BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Memuat hasil penelitian yang telah dilakukan berdasarkan data-data yang digunakan dengan menggunakan metode tertentu. Dalam pembahasan, semua hasil penelitian berupa gambar, tabel, serta grafik dijelaskan secara rinci untuk memberikan informasi atas penelitian yang dilakukan.

### **BAB IV PENUTUP**

Terdiri dari kesimpulan dan saran dimana kesimpulan menjelaskan secara singkat hasil dari penelitian yang dilakukan berdasarkan rumusan masalah dari penelitian yang dilakukan. Sedangkan saran berisi rekomendasi untuk UMKM dan penelitian selanjutnya.

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

**BAB II**

**KEKUATAN *CIRCLE* INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA DAN  
KEKUASAAN DALAM PEMBENTUKAN STRUKTUR INDUSTRI  
OTOMOTIF**

Kekuasaan yang berbeda di setiap rezim pemerintahan, hal ini membuat peran tersendiri di dalam permasalahan industri otomotif Indonesia. Berbagai kendala dan penentuan arah dari industri otomotif sendiri tidak bisa lepas dari orang-orang maupun para tokoh elit dan organisasi sekalipun yang bergulat di dalamnya.

***2.1 Determined Developmental Elite***

- Rezim Presiden Joko Widodo

Dukungan yang dilakukan Presiden Joko Widodo terus dilakukan sampai saat ini, mengingat kepada *Making* Indonesia 4.0 adalah otomotif. Keikutsertaannya dalam membuat masyarakat melihat bahwa Indonesia saat ini harus mengejar ketertinggalan dengan negara maju memiliki peran penting dalam pembangunan industri otomotif. Banyak acara yang sebenarnya dilakukan Joko Widodo agar dapat menggenjot industri otomotif, seperti kedatangannya menghadiri ke acara IIMS dan GIIAS. Fokus dari acara yang diikuti tak lain agar Indonesia dapat melihat perkembangan yang pesat dalam menentukan arah bagaimana peranan menteri serta pelaku pebisnis maupun organisasi yang bertumpu pada industri otomotif ini bergerak dengan cepat. Bentuk dukungannya pun beragam, mulai dari pemberian insentif, transfer teknologi, dan tentunya dari kebijakan yang akan dibuat maupun penetapan aturan-aturan baru yang disesuaikan melihat perkembangan industri otomotif.

Jika melihat di era Joko Widodo ini sebenarnya dari pemerintahan sebelumnya yang dipegang oleh Susilo Bambang Yudhoyono fokusnya ke mobil hemat energi dan murah atau *low cost green car* (LCGC) dan akhir dari periode Susilo Bambang Yudhoyono sudah masuk dalam pengkajian mobil listrik. Namun yang sampai saat ini sudah seharusnya mobil listrik berjalan pesat masih belum bergerak dengan cepat. Hal ini juga tergantung pada kebijakan yang dibuat oleh kerja sama berbagai pihak, seperti perumusan kebijakan yang dibahas bersama kementerian bersangkutan dalam mencapai tujuan Indonesia lebih maju. Kementerian Perindustrian dengan Kementerian Keuangan terus berjalan menangani isu yang saat ini sedang dihadapi oleh Indonesia dalam membantu Presiden menentukan arah kebijakan yang cocok digunakan ke dalam masa yang akan datang.

Namun tidak bisa dipungkiri, adanya politik yang menjebak arah kebijakan yang akan dibuat oleh negara. Mengingat para pebisnis juga bergantung kepada kebijakan pemerintah saat ini harus menentukan jalan keluar dalam menerapkan implementasi kebijakan yang membuat negara semakin maju terutama dari sektor industri otomotif yang menyumbang sangat besar PDB ke negara.

- Lingkaran di Sekitar Joko Widodo

Saat ini masyarakat masih banyak yang tidak mengetahui bagaimana industri otomotif berjalan dalam kaitannya dengan ruang lingkup di sekitar Presiden Joko Widodo yang berpengaruh di dalam industri otomotif Indonesia. Tentunya jika kita melihat yang terjadi saat ini industri otomotif tidak luput dari keterkaitan politik, pelaku bisnis, tokoh, menteri, dan juga organisasi yang sebenarnya memberikan

dampak bagi perkembangan di masa Joko Widodo. Hal ini menjealskan lebih dalam sebenarnya dimasa pemerintahan setelah Susilo Bambang Yudhoyono bisa dikatakan Joko Widodo memfokuskan industri otomotif Indonesia sejak menjabat sebagai Wali Kota Solo disaat mobil Esemka ramai diperbincangkan di media. Sehingga adanya kedekatan terhadap para pelaku politikus, bisnisan, organisasi, menteri dan lainnya untuk membantu Joko Widodo dalam menangani persoalan mobil industri dalam negeri.

Jika kita melihat acara yang dilakukan oleh organisasi Gaikindo Indonesia International Auto Show (GIAS) tahun 2018 lalu, membuat banyak perusahaan multinasional yang bermain di pasar Indonesia. Tentunya event ini membuat Indonesia sebagai target pasar bagi perusahaan multinasional. Seperti perusahaan Toyota salah satunya yang sukses dalam mengembangkan produknya di Indonesia dengan melihat karakteristik pasar otomotif Indonesia mengingat banyaknya produksi kendaraan penumpang dalam jumlah besar. Maka tentunya peran pemerintah disini menciptakan keadaan yang kondusif ketika berjalannya suatu proses bisnis, baik untuk pasar lokal, pasar regional, dan pasar global melalui stabilitas politik nasionalnya. Sehingga dapat berkembang cepat pertumbuhan perusahaan nasional untuk menghadapi persaingan global (Simbolon, 2013, hal. 405-413).

Memang terlihat bahwa adanya kesinambungan antara politik dan bisnis yang menjadikan keduanya berkaitan erat dalam membantu industri otomotif semakin maju. Kalangan menteri, partai, dan juga ketua umum organisasi ini saling bekerja sama dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara produksi terbesar di Asia guna menurunkan impor dan menekan impor agar terus menemukan tujuan yang

diharapkan sekian tahun lamanya. Mengingat saat ini negara seperti Thailand, Malaysia, dan Vietnam sudah fokus mengejar ketertinggalan negara-negara maju seperti Eropa dan Amerika Serikat.

Bukan menjadi hal yang bisa dirahasiakan kembali mengenai orang-orang yang berada samping kanan Presiden Joko Widodo saat ini, seperti Rini Soemarno salah satu mantan Presiden Direktur PT. Astra Internasional yang saat ini menjadi Menteri BUMN. Kekuatan yang dimiliki Rini menjadikan contoh bahwa adanya kedekatan penting dengan Joko Widodo sebelum menjabat sebagai Presiden Indonesia. Hal ini terbukti dengan adanya gejolak politik dan bisnis menjadi terbentur karena adanya perbedaan pendapat. Jika melihat dari contoh PT. KAI dan PT. Pertamina yang akan dirombak oleh Rini mendapat beragam pertentangan dari berbagai pihak, namun kembali lagi dengan adanya faktor-faktor yang membuat Menteri BUMN ini tidak tergoyahkan posisinya walaupun tidak disukai oleh DPR sampai-sampai tidak diperbolehkan mengikuti sidang dengan lembaga tersebut sehingga harus digantikan oleh Menteri Keuangan Sri Mulyani. Terlihat lagi kekuatan dari Rini ini dekat dengan Jendral Purnawirawan (HOR) A.M Hendropriyono yang juga dekat dengan Joko Widodo dalam kemenangan dikala Joko Widodo menjadi Wali Kota Solo tahun 2014 (S13, 2018).

Yohannes Nangoi yang saat ini menjabat sebagai ketua umum GAIKINDO pun pernah menjabat sebagai presiden direktur PT Isuzu Astra Motor (IAM). Dimana IAM ini masih berkaitan dengan PT Astra Internasional sehingga terpilihnya kembali Nangoi menjadi ketua umum Gaikindo untuk masa bakti 2019-2022 yang kedua kalinya berada sebagai pimpinan umum (GAIKINDO, 2019).

Perkembangan industri otomotif di era Joko Widodo ini juga tidak lepas dari jalannya perpolitikan dan pemilu yang berlangsung pada tahun 2019 ini, fokus terhadap dukungan agar industri otomotif tidak terganggu, program-program dan skema yang sudah berjalan terus didorong.

Kedekatan yang terjalin antara Presiden, Menteri, Organisasi, dan pihak swasta yang menangani ruang lingkup industri otomotif Indonesia tentunya sangat berperan penting dalam membangun serta mendorong pergerakan perekonomian negara dalam fokus di sektor industri otomotif. Terlihat adanya pola struktur yang terlibat dengan jelas bahwa kepengurusan PT maupun organisasi itu saling berkaitan erat berupa dampak bagi pergerakan industri otomotif. Maka dari itu lingkaran tersebut benar adanya pengaruh di dalam ruang lingkup Joko Widodo yang bermain untuk memajukan sektor ini, bagaimana industri otomotif berada di lingkaran Presiden Joko Widodo yang sangat berpengaruh terhadap perkembangan industri otomotif Indonesia.

Elit atau aktor yang menentukan dalam penerapannya di kebijakan maupun birokrasi industri otomotif tentunya akan memberikan keterkaitan yang erat dengan para pelaku industri otomotif.

## ***2.2 Relative Autonomy***

Adanya hubungan yang penting dalam sejarah industri otomotif Indonesia sebelum pemerintahan Joko Widodo, sehingga adanya keterkaitan yang menjadi titik puncak derasnya pertumbuhan industri otomotif dalam mengangkat perekonomian Indonesia saat ini. Ketua umum Gaikindo Sudirman MR melihat bahwa setiap tahun



pertumbuhan industri otomotif roda empat mengalami peningkatan di masa Susilo Bambang Susilo Bambang Yudhoyono, terbukti di dalam rincian dalam marketeers Indonesia Marketing Media melihat pertumbuhan di tahun 2006 sampai tahun 2014 mengalami pertumbuhan yang amat pesat.

Terlihat di tahun 2006 penjualan kendaraan roda empat mencapai 318 ribu menjadi 433 ribu di tahun 2007 lanjut di tahun 2008 mencapai titik 603 ribu sampai pada tahun 2013 akhir dapat mencapai 1.998.000 unit yang mendekati angka 2 juta unit (Marketeers, 2014).

Namun dibalik kepesatan industri otomotif yang saat ini berjalan seperti penanaman modal kendaraan roda empat, seutuhnya tidak lepas dari kerja sama bilateral yang dilakukan IJEPA (*Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement*) yang pada saat itu Jepang berada di tangan Perdana Menteri Shinzo Abe dalam menangani kerja sama dengan Presiden Susilo Bambang Susilo Bambang Yudhoyono memberi peranan penting dalam melihat situasi yang akan berguna bagi peningkatan industri otomotif seperti kebijakan produksi kendaraan roda empat *low cost and green car* (LCGC) di tahun 2007. Ketika keberhasilan LCGC ini muncul di Indonesia mengakibatkan daya beli yang tinggi dan direspon baik oleh masyarakat menengah (Kemenperin, Kebijakan Otomotif Semakin Agresif, 2019). Kebijakan yang dikeluarkan sangat melihat sisi masyarakat karena harga mobil yang kurang bersahabat dan adanya arus teknologi aplikasi seperti kendaraan online yang kian pesat maka kebijakan yang dibuat sangat cocok di masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono guna meningkatkan masyarakat dalam upaya memberikan peluang bermain menghadapi dunia internasional yang sudah lebih dahulu

menggunakan aplikasi transportasi online untuk mempermudah masyarakat sendiri. Tentunya demokratisasi yang dibuat tak lepas dari perjanjian antara negara-negara yang bersangkutan untuk mendapatkan strategis perdagangan sebagai kebijakan ekonomi dan politik nasional.

Kemampuan pemerintah dalam membuat ataupun menentukan arah kebijakan tentunya didasarkan kondisi pada masa pemerintahan masing-masing. Dalam perkembangan industri otomotif Indonesia yang berjalan sampai saat ini memang terlihat lepas kontrol dengan adanya berbagai macam kerja sama seperti AFTA, APEC, dan WTO ditambah dengan kerja sama bilateral lainnya membuat permasalahan berupa lepasnya kontrol perdagangan bebas, Indonesia tetap memiliki otonomi diperumusan kebijakan guna melindungi dari derasnya arus perekonomian global.

- LCGC (*Low Cost Green Car*)

Seperti yang kita ketahui, Menteri Perindustrian MS Hidayat tetap memfokuskan LCGC ini tetap berjalan terus kedepan, mengingat kebijakan ini sudah sejak pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono namun efek yang nanti didapatkan setelah menunggu sekian tahun lamanya akan membuahkan hasil. Hal ini terlihat dari adanya perkembangan komponen kendaraan bermotor yang setiap tahunnya mengalami peningkatan kapasitas produksi dengan baik. Menurutnya mobil murah ini adalah janin otomotif yang nantinya akan menjadi sosok mobil nasional Indonesia. Diketahui bahwa nilai kandungan lokal mobil murah itu 85% dari adanya kebijakan di dalam LCGC ini, sehingga 5 tahun kedepan diyakini oleh semua pihak akan

menggunakan komponen lokal seluruhnya atau 100% (Kemenperin, Kandungan Lokal LCGC Ditargetkan Capai 100%, 2016).

Berdasarkan peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor: 33/M-IND/ PER/7/2013 mengenai perkembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau. Melihat adanya penyesuaian harga pajak kendaraan dihitung dari besarnya kapasitas isi silinder, dimana yang dijelaskan dalam kendaraan roda empat yang hemat energi ini ada dua kapasitas silinder yaitu 1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) dan 1500 cc (*Diesel*) dimana keduanya sama-sama mengkonsumsi bahan bakar 20 km/perliter. Namun disini pajak berbeda dengan kendaraan BBM maksimum sebesar 10% dan Diesel maksimum 15%. Kendaraan ini adalah angkutan yang kurang dari 10 penumpang termasuk pengemudi. Maka ditetapkan juga besaran harga setinggi-tingginya 95.000.000 berdasarkan lokasi pusat Agen Pemegang Merek (Perindustrian K. , 2013, hal. 8-9).

Saat ini pemerintah memberikan batasan waktu dari mobil diluncurkan selama 5 tahun untuk memenuhi Tingkat Kandungan Lokal Dalam Negeri (TKDN). Contoh jenis mobil yang memenuhi TKDN paling tinggi adalah keluaran pabrik Daihatsu yang bernama Daihatsu Siga. PT. Daihatsu Motor ini bermitra dengan 261 *supplier* lokal sehingga andungan lokal terakhir yang tercatat sebesar 94% produksi sendiri (Rayanti, 2016).

Walaupun pemerintah Indonesia tidak dapat mengatur keseluruhan mengenai kebijakan ini namun Indonesia dapat memfokuskan untuk LCGC agar tetap dijaga dan berupaya terus dalam memproduksi kendaraan kecil dengan diringankan 0 % insentif yang diberikan kepada pemerintah dalam tetap mengembangkan basis

produksi kendaraan *city car*, mengingat kendaraan MPV sudah maka fokus kegiatan yang dilakukan tidak berhenti sampai disini dalam mengembangkan kendaraan yang sudah masuk ke pembaharuan teknologi ramah lingkungan seperti contoh LCEV maupun kendaraan *hybrid*.

- LCEV (*Low Carbon Emission Vehicle*)

Kementerian Perindustrian tidak hanya berhenti menggenjot perkembangan LCGC saja, sampai tahun ini tetap memberikan program untuk kendaraan *Low Carbon Emission Vehicle* (LCEV) dimana strategi yang dibentuk ini merupakan salah satu bentuk dorongan kendaraan ramah lingkungan yang saat ini Indonesia masih belajar dari negara berkembang lainnya seperti Thailand dan Vietnam. Maka dari itu adanya tujuan pemerintah dalam melakukan kerja sama *Preferential Tariff Agreement* (PTA) dan juga *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (CEPA) sebagai sarana memberikan pasokan kendaraan ini kepada negara penerima (Kurniawan, 2019).

Tak hanya dari Kementerian Perindustrian, namun juga produsen otomotif memberikan dukungan melewati acara atau event dalam menghadiri berbagai macam kendaraan listrik ke pasar sehingga konsumen memiliki banyak pilihan untuk kemudian ditentukan model seperti apa yang terbaik bagi konsumen untuk digunakan adalah program atau skema lanjutan dari LCGC yang masih dijalankan sampai saat ini walaupun belum sukses skema sebelumnya. Fokus dari pemerintah mengenai LCEV ini untuk memberikan aturan baru dalam mengusulkan pengenaan PPnBM karena jika dilihat dari rendahnya emisi gas buang kendaraan maka semakin rendah

juga tarif pajaknya. Karena saat ini pajak kendaraan bermotor masih terpacu dengan besaran kapasitas mesin mobil.

Kendaraan bermotor kategori beremisi gas rendah ini juga akan diberikan insentif dimana sebelumnya kendaraan yang hemat energi maupun harga terjangkau saja yang akan mendapatkan insentif namun dalam peraturan baru nantinya pemerintah akan membuat kebijakan mengenai pemberian insentif kepada jenis kendaraan *low carbon emission vehicle*. Namun perubahan skema PPnBM ini masih dalam tahap perkembangan kendaraan LCEV itu sendiri mengingat masih adanya kekurangan untuk memajukan LCEV ini yang masih kurang masyarakat minati dari pada kendaraan yang masih menggunakan bahan bakar dan harga termurah seperti LCGC. Bisa di harapkan di tahun 2021 para pelaku usaha dapat mendorong serta melakukan penyesuaian teknologi dalam kaitannya untuk mendapatkan kebijakan tarif yang rendah terhadap golongan LCEV. Karena dengan itu maka pelaku usaha dan pebisnis juga bisa melihat kepastiannya dalam berusaha dan mendapatkan keuntungan yang baik bagi perusahaan dan negara (Rahmawati, 2019).

Sampai saat ini keberadaan mobil ramah lingkungan masih dalam tahap pembentukan Peraturan Presiden, tidak adanya payung hukum kendaraan yang bergolong mobil listrik, hybrid, plug-in hybrid, dan energi terbarukan belum ditetapkan. Ketua umum Gaikindo juga masih bekerja sama dengan pemerintah melalui Kementerian Perindustrian dalam merencanakan agar peraturan presiden mengenai LCEV ini bisa terbit sebelum terselenggaranya event GIIAS akhir tahun (Aszhari, 2019).

- Melalui Kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN)

Selain itu pemerintah juga mengatur kebijakan dalam aspek kandungan lokal yang membuat keutamaan tersendiri untuk menggunakan produk dalam negerinya sendiri. Regulasi ini tercatat dalam *Local Content Requirements* didalam Pasal 18 ayat 3 huruf f Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 sebelum masuk ke peraturan Kementerian Perindustrian Republik Indonesia nomor: 16/M-Ind/Per/2/2011 mengenai ketentuan dan tata cara penghitungan tingkat komponen dalam negeri. Kebijakan ini juga tersambung dengan nota kementerian negara Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor: 522/M-Ind/12/2005 mengenai keutamaan dalam penggunaan produk-produk dalam negeri. Hal ini bukan karena lain untuk melindungi industri lokal dari maraknya produk impor yang membanjiri pasar Indonesia.

Dengan ini tantangan yang dihadapi Indonesia dalam meningkatkan kualitas bahan baku dalam negeri akan berdampak kepada pengurangan impor kendaraan, sehingga akan menekan angka ekspor kendaraan. Nantinya akan tetap memperhatikan kualitas produk yang di produksi, tentunya akan memenuhi standar ekonomis produksi (Hetharia, 2012, hal. 2-5).

Di dalamnya terdapat berbagai persyaratan inti yang nantinya akan diberikan kepada investor dalam memenuhi kriteria dalam kegiatan industri. Sebagai contoh yang sudah dijelaskan oleh Sanwani Nasution dan Mahmud Siregar adanya tiga bentuk persyaratan yang menerapkan regulasi *local content requirements* oleh negara penerima yaitu, Pertama pembelian atau penggunaan barang buatan lokal. Kedua, jumlah yang di produksi harus memiliki standar kandungan lokal yang sudah ditetapkan. Ketiga, merupakan syarat yang harus dipenuhi oleh investor asing. Dari

ketiga hal ini merupakan adanya diskriminasi terhadap barang impor karena mengutamakan produk lokal. Sehingga agar upaya ini membuat para investor dapat menyetujui dengan mudah mengenai standarisasi kandungan lokal pemerintah berperan penting dalam mendorong kegiatan yang menunjang dari segi komponen lokal tersebut (Dewanti, 2012, hal. 204-213).

Dalam penguatan komponen lokal, Indonesia mencontoh negara maju seperti Amerika Serikat dan Jepang yang sudah lama menerapkan tingkat kandungan lokal. Terlihat dari kendaraan yang di pakai oleh pejabat dan duta besarnya selalu menggunakan produk nasionalnya. Malaysia dan Korea Selatan juga memperlihatkan kendaraan nasionalnya yang sudah menggunakan merk Proton dan Hyundai. Maka sudah seharusnya Indonesia dapat mengatur maupun memperbaiki kegiatan industri manufakturnya guna menjadi produk yang berkualitas setara produk impor (Hartono & Santoso, 2013, hal. 83-88).

- Kebijakan Fiskal PPnBM

Lalu selain dari kebijakan yang membebaskan investor asing Joko Widodo juga melindungi sektor industri otomotif seperti Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) adanya kebijakan ekspor impor barang yang tergolong mewah. Dalam UU no 42 Tahun 2009, mengingat hampir keseluruhan barang konsumsi terkena pajak sebesar 10% dari harga jual namun jika PPnBM lebih spesifik terhadap barang yang tergolong mewah saja seperti contoh kendaraan mobil mewah *build up* yang dikenakan pada saat penyerahan dengan tarif yang beragam. Seperti dalam penjelasan di pasal 5 ayat (1) dimana barang yang tergolong mewah memiliki kriteria barang

yang bukan untuk memenuhi kebutuhan pokok, barang yang di tunjukkan untuk status sosialnya, barang yang bisa dikatakan *limited*, dan tentunya barang yang dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi.

Kebijakan-kebijakan yang saat ini sudah mulai di jalankan oleh Joko Widodo terlihat dalam Peraturan Presiden Nomor 44/2016 mengenai Relaksasi Daftar Negatif Investasi (DNI) yang mana kebijakan DNI ini memberikan peluang yang cukup besar terhadap investor asing untuk menguasai kepemilikan saham secara penuh atau 100% (Purnamasari, 2018).

Respon dari Presiden Joko Widodo dan Menteri Perindustrian Airlangga Hartarto dalam sektor industri otomotif juga sangat baik dalam menerima kehadiran para investor. Seperti baru-baru ini dalam peresmian pabrik Mitsubishi di Cikarang yang pada kesempatan itu Joko Widodo mengatakan kepada semua pihak yang bersangkutan untuk mendukung dan mempermudah perizinan serta mendukung rencana para investor. Pentingnya investasi ini nantinya akan menjadikan pertumbuhan ekonomi maupun kestabilan industri manufaktur otomotif skala besar. Karena bisa dilihat ketika adanya suatu pasar yang besar dapat menjadikan sasaran negara lain dalam persaingan industri otomotif terutama dalam penanaman modal investasinya di Indonesia, belum lagi dengan banyaknya investor di Indonesia semakin dapat bersaing dan bermain di dalam pasar internasional. Airlangga juga mengatakan jika tahun 2020 sudah membuat strategi produksi otomotif yang dapat mencapai angka 2,5 unit juta per tahun (Purnama, 2017).

- Kebijakan Fiskal PKB

Penyesuaian Pajak Kendaraan Bermotor juga memiliki peran penting dalam



kaitannya membantu negara dalam peningkatan pemasukan anggaran dana. Keputusan ini tercantum pada PP No. 60 Tahun 2017 Penerbitan STNK, BPKB, STCK, Plat Nomor, dan surat mutasi yang berubah dalam penyesuaian tarif kendaraan bermotor. Hal ini baru-baru terlihat di awal tahun 2019 melalui Perda Nomor 4 Tahun 2019 Kenaikan Pajak Kendaraan Bermotor sebesar 0.25% dari sebelumnya 1,50% sehingga saat ini sudah mencapai 1,75 %. Tak juga itu pemerintah juga mengatur masalah kenaikan biaya balik nama kendaraan bermotor. Tujuan dengan adanya peraturan ini guna menambah pemasukan negara sebanyak 10% yang berasal dari pajak serta pemerintah lebih dapat memberikan peluang tinggi kepada pihak-pihak yang akan diberikan insentif guna memajukan industri otomotif Indonesia (Redaksi, 2019).

Namun jika melihat kinerja yang dilakukan oleh Joko Widodo dalam pembangunan infrastruktur seperti jalan tol dan jalur selatan yang sampai saat ini terus dikerjakan sangat seimbang dengan pemasukan negara oleh pajak yang dinaikkan guna mempercepat laju infrastruktur maupun perekonomian Indonesia.

Jika kita lihat kembali pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh Joko Widodo saat ini tentunya mengevaluasi dari pemerintahan sebelumnya yang dipegang oleh Susilo Bambang Yudhoyono mengingat kurang fokusnya Indonesia dalam meningkatkan ekspor dari segi infrastruktur. Inilah yang dibutuhkan oleh Indonesia dimana percepatan arus ekonomi harus diselaraskan oleh percepatan pembangunan jalur ekonomi Indonesia. Contoh nyata yang sudah dijalankan Joko Widodo saat ini dilihat dari jalan tol yang semakin memudahkan para pelaku bisnis guna mempercepat pertumbuhan ekonominya. Hal ini sangat berpengaruh terhadap

peningkatan penjualan Indonesia, mengingat kendaraan komersial seperti truk dan bus yang merupakan kendaraan transportasi jelas dibutuhkan dibandingkan *passenger car*. Walaupun peningkatan mengenai kendaraan *commercial vehicle* belum adanya peningkatan sampai akhir bulan april ini dikarenakan masih ramainya isu perpolitikan yang mempengaruhi segmen penjualan kendaraan bermacam kendaraan contohnya *pickup, light duty truck, medium truck, and heavy truck* (Danajaya, 2019).

Maka dari itu upaya Joko Widodo dalam meningkatkan penjualan kendaraan komersial ini tidak lepas dari upaya peningkatan impor dalam menjadikan negara kuat dalam industri otomotif dari beragam jenis kendaraan. Mengingat kendaraan *passanger* saat ini juga stabil, nantinya kendaraan barang dan jasa inilah yang juga diperhatikan oleh Joko Widodo melihat infrastruktur yang berjalan dengan baik. Dukungan yang terlihat dari pemerintah saat ini adalah dengan melarang penjualan impor truck bekas yang telah diproduksi dari peraturan menteri perindustrian Nomor 34 tahun 2017. Sehingga jelas nantinya Indonesia diharapkan mandiri dengan meningkatkan kemampuan produksi komponen dalam negerinya.

Selain itu tujuan dalam fokus industri otomotif yang semakin terkekang, Joko Widodo memberikan dorongan dalam memberikan insentif kebeberapa sektor yang mampu mendorong peningkatan kandungan lokal maupun peningkatan ekspor untuk menekan impor. Sehingga arah dari tujuan yang dilakukan memberikan kejelasan kebijakan yang seharusnya dipakai dalam masa pemerintahan Joko Widodo dua periode ini dan kedepannya.

Maka dapat disimpulkan di dalam bab 2 ini terdapat dua poin di atas yang sudah di jelaskan. Pertama dari poin *Determined Developmental Elite* sudah terlihat

pemetaan yang dilakukan oleh ruang lingkup pemerintahan Joko Widodo dalam menangani industri otomotif Indonesia mulai dari BUMN, Menteri, Organisasi, Partai Politik, Pengusaha, dan pihak swasta yang menentukan arah industri otomotif.

Kedua dari *Relative Autonomy* adanya batasan intervensi dalam kekuasaan pemerintah disektor-sektor industri otomotif yang dilakukan. Seperti kebijakan PPnBM, Kebijakan Fiskal, Kebijakan TKDN, serta LCGC dan LCEV yang merupakan kegiatan dari pemerintah untuk menekan dan mendorong industri otomotif Indonesia.

