

## **BAB III**

### **BIROKRASI EKONOMI DALAM KEPENTINGAN INSTITUSI DAN ORGANISASI**

Tentunya dalam menjamin dan melindungi sektor industri maka adanya kementerian Indonesia yang dapat menjadi landasan bagi para pelaku bisnis. Mengingat industri otomotif juga memiliki organisasi nasional yang sangat membantu peran dalam perekonomian negara maka kerja sama ini tentunya akan saling memberikan tujuan yang sama dalam mendorong industri khususnya otomotif. Karena kebijakan yang akan di arahkan tentunya harus mendapat perhatian dari berbagai kalangan dan tentunya kembali lagi terpusat kepada pemerintah.

#### ***3.1 A Powerful, Competent and Insulated Economic Bureaucracy***

##### **Badan-Badan Yang di Tunjuk Untuk Mengatur Birokrasi**

###### **A. Kementerian Perindustrian**

Kementerian Perindustrian selaku perumus dan pelaksana kebijakan industri otomotif Indonesia memiliki tugas menyelenggarakan urusan di bidang perindustrian juga membantu pemerintah dalam mengelola barang atau kekayaan milik negara adalah salah satu tanggung jawab Kementerian Perindustrian. Dari berbagai sektor industri, saat ini ada lima dari keseluruhan sektor industri yang memberikan kontribusi besar untuk PDB yaitu industri makanan dan minuman, industri tekstil dan pakaian, industri elektronik, industri kimia, dan industri otomotif. Salah satu fokus

dari Kementerian Perindustrian dalam bidang industri yaitu industri otomotif nasional (Kemenperin, Tugas Pokok dan Fungsi Kementerian Perindustrian, 2016)

Didalam industri otomotif kementerian perindustrian memberikan dukungan kepada beberapa golongan seperti kebijakan LCGC, LCEV, mobil listrik Indonesia dan kendaraan pedesaan. Namun sebelum berbicara terlalu jauh mengenai fokus dari penelitian ini pada industri manufaktur otomotif skala besar sehingga penelitian ini tidak fokus terhadap industri otomotif domestik (*infant* otomotif Indonesia) seperti mobil listrik Indonesia maupun mobil pedesaan.

Melihat industri otomotif yang semakin meningkat, Indonesia sudah tidak lagi mengejar dalam pembuatan produk buatan lokal, tetapi lebih melihat dari sisi peningkatan kandungan lokal yang semakin dikejar dalam meningkatkan transfer teknologi. Menurut kemenperin saat ini fokus dari industri otomotif mengarah kepada tingkat kandungan dalam negeri (TKDN). Keberadaan GIIAS yang saat ini terlihat di dunia internasional harus adanya peningkatan industri dalam negeri untuk memproduksi sebanyak 184 komponen atau setara dengan 70% dari total pengembangan alat transportasi. Seperti pada contoh Airlangga memberikan komitmen melalui pengembangan industri otomotif yang gunanya dalam melihat perkembangan dunia global untuk berkompetisi dengan baik termasuk program kendaraan rendah emisi karbon atau *Low Carbon Emission Vehicle* (LCEV). Hal ini juga berkaitan dengan kebijakan pemerintah untuk menurunkan emisi gas rumah kaca (CO<sub>2</sub>) sebesar 29% pada tahun 2030. Hal ini juga didasari oleh standar internasional yang memperlihatkan dampak baik melalui aspek keamanan, kenyamanan, hemat

bahan bakar, dan ramah lingkungan serta harga yang lebih terjangkau (Kemenperin, Mengembangkan Mobil Listrik, 2019)

Selain itu adanya insentif-insentif yang diberikan oleh Jendral Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, dan Elektronika (ILMATE) Harjanto menambahkan, pelaksanaan kebijakan dalam industri otomotif perlu membutuhkan waktu transisi contoh penggunaan mesin bahan bakar (*Internal Combustion Engine/ICE*) ke LCEV karena memerlukan perpindahan secara bertahap (Kemenperin, Laju Industri Otomotif Nasional Kian Melesat, 2016).

Lalu ada Institusi Otomotif Indonesia yang lahir pada tanggal 20 Mei 2016 di ketuai oleh Ir. I Made Dana Tangkas M. yang didirikan langsung oleh Kementerian Perindustrian. Pentingnya institusi ini bagi industri otomotif Indonesia sangatlah membantu karena tujuan didirikannya sebagai *think tank* atau pemikir dalam menganalisis pengembangan sumber daya manusia dan membangun lingkungan yang mendukung industri otomotif Indonesia (Team, Peresmian IOI oleh Kementerian Perindustrian, 2016)

Kedekatan dengan pemerintah terlihat ketika adanya *road map* dalam mengumpulkan pemikiran berbagai organisasi maupun institusi yang fokus terhadap industri otomotif. Negara di Asia Tenggara seperti Thailand sudah terlebih dahulu memiliki institusi yang berperan penting dalam memberikan dampak besar kepada kementerian perindustrian, kementerian lingkungan, serta para asosiasi industri (Indonesia M. , 2016).

Kegiatan yang diselenggarakan IOI sendiri baru-baru ini menerima kunjungan dari Presiden MARii (*Malaysia Automotive, Robotic and IoT Institute*) & Team Produa.

Acara ini disambut okeh team IOI untuk membahas lebih jauh bagaimana kerja sama Indonesia dengan Malaysia sebagai basis ASEAN *car*, juga pertukaran tenaga ahli otomotif ke Malaysia atau Indonesia, dan lain-lainnya (Team, IOI Menerima Kunjungan Malaysia Automotive Robotic, 2019)

Tak juga itu, yang dilakukan IOI dalam menjalankan tugasnya untuk membantu pemerintah adalah memberikan wadah bagi universitas yang berada di Indonesia, salah satunya di Sumatera Barat yaitu Fakultas Teknologi Industri Universitas Bung Hatta. Acara ini sebagai kuliah umum sekaligus penandatanganan MoU kerja sama dalam membantu pemerintah mewujudkan Sumatera Barat menjadi daerah Industri. Mengingat Pulau Jawa sudah lebih dahulu berjalan dan juga harus sadar bahwa harus dapat mengimbangi Revolusi 4.0 karena itu IOI menganggap bahwa perguruan tinggi mempunyai peran yang penting. Mengapa bisa penting karena dari mana lagi jika bukan dari mahasiswa asal Indonesia yang nantinya akan menjadi penggerak industri otomotif selanjutnya dimasa depan (Rio, 2018).

Penelitian-penelitian inilah yang berawal dari pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) dari perguruan tinggi yang diberikan perhatian mengenai industri otomotif. Mengingat sudah memasuki Revolusi 4.0 maka minimal Indonesia sudah harus bisa mengimbangi negara-negara tetanga. Tetapi melihat kepesatan dan banyaknya peluang bagi Indonesia dalam meningkatkan pendapatan negara dari ekspor kendaraan tentunya yang harus diperhatikan adalah kendaraan teknologi baru, seperti kendaraan listrik yang saat ini sudah selesai dikaji oleh Kementerian Perindustrian, percepatan ini juga membutuhkan proses dari berbagai macam pihak dalam menentukan arah kebijakan, IOI sendiri juga ikut melakukan pembahasan

dengan para peneliti institusi pendidikan seperti LPEM UI dan ITB dan pelaku industri lokal seperti Molina, Gesits, Apklibernas, dan MAB. Rancangan perpres mengenai kendaraan listrik ini tidak mudah dalam menyatukan berbagai sumber yang dapat menjadi wadah musyawarah terbaik untuk memberikan pengaruh yang baik kepada pendapatan negara (Nayazri, 2018).

Pengembangan teknologi tersebut dianggap sebagai dasar jembatan akademik universitas dengan institusi yang ikut berperan dalam perumusan kebijakan dalam peningkatan industri otomotif Indonesia. Birokrasi ini berjalan seiring dengan Kementerian yang terkait untuk melihat sejauh mana Indonesia dapat berkembang dalam bidang otomotif tentunya juga melihat sumber daya manusia yang harus tetap diperhatikan dalam tugas pemerintah maupun institusi dalam strategi membangun pasar industri otomotif semakin maju dan pesat kedepannya di wilayah Asia Tenggara, ASEAN, dan juga Asia.

Maka dari itu, adanya saling keterkaitan birokrasi antara ke empat golongan tersebut antara Kementerian Perindustrian, Kementerian Keuangan, Gaikindo, serta IOI. Pertama keterkaitan Kementerian Perindustrian dengan Kementerian Keuangan, sebagaimana tugas dari Kementerian Perindustrian dalam mempengaruhi kebijakan investasi. Namun juga dibarengi oleh Kementerian Keuangan yang memfokuskan juga ke ekspor impor tarif juga pemberian insentif perpajakan dalam menentukan kebijakan dengan Kementerian Perindustrian.

Lalu ini tentunya juga mempengaruhi kedua organisasi non pemerintah dalam menerapkan kebijakan mengenai industri otomotif Indonesia. Karena Gaikindo disini

sebagai pelaku usaha dalam dunia otomotif disamping itu IOI yang berpengaruh kepada Kementerian Perindustrian sebagai *Think Thank*.

#### B. Kementerian Keuangan

Tak hanya Kementerian Perindustrian yang juga andil bekerjasama guna meningkatkan perekonomian keseluruhan Indonesia, juga Kementerian Keuangan yang di pimpin oleh Menteri Sri Mulyani Indrawati juga membantu membahas mengenai penyederhanaan aturan ekspor kendaraan bermotor dengan menerbitkan peraturan dirjen bea cukai no. PER-01/BC/2019 dalam keadaan utuh atau *completely built up* (CBU). Hal ini guna memberikan daya saing yang tinggi melihat kualitas ekspor kendaraan utuh Indonesia semakin berkompetisi di dunia. Bahkan Sri Mulyani mengatakan bahwa seharusnya Indonesia dapat menjadi pengeksport terbesar peringkat 12 di dunia (Week, 2019). Hal ini karena sudah adanya pernyataan dari Mantan Direktur Pelaksana Bank Dunia yang menunjukkan peningkatan ekspor yang membaik di angka 55,57% di tahun 2014, 55,40% di tahun 2015, 61,40% di tahun 2016, dan 53,16% di tahun 2017. selama 5 tahun terakhir (Week, 2019).

Jadi sudah dapat terlihat bahwa adanya kebijakan yang juga diatur oleh Kementerian Keuangan dalam memperhatikan surplus dari industri otomotif, yang saat ini sudah berjalan yaitu adanya Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPNBM) yang mana adanya peraturan pajak yang dikenakan pada barang yang bernilai tinggi atau mewah yang dilakukan oleh pengusaha dalam kegiatannya yang bisa berupa usaha ataupun status sosial. Ini tentunya sangat melindungi penerimaan negara, agar

terciptanya keseimbangan pasar, dan tentunya mengamankan produsen kecil atau tradisional

- Ekspor Impor

Maka dari itu upaya pemerintah yang harus dilakukan dalam menangani permasalahan ekspor impor barang di tengah ketidakpastian kondisi perekonomian global harus selalu di perhatikan untuk memperbaiki nilai ekspor Indonesia. Di tahun 2018 ekspor produksi industri manufaktur memberikan kontribusi besar bagi negara yaitu mencapai 72,28%. Namun disini sebagian besar ekspor yang dilakukan oleh Indonesia masih banyak kendaraan yang berjenis SUV seharusnya ekspor bisa digenjot lebih tinggi jika kendaraan berjenis sedan di perhatikan pemasok negara yang banyak peminatnya seperti Australia. Dari sini terlihat bahwa peran yang dibutuhkan dari pemerintah dalam merancang pemberian intensif fiskal agar lebih membuat dunia usaha otomotif semakin dipandang masyarakat luas. Contohnya adanya harmonisasi tarif dan revisi besaran PPnBM dalam mendorong produktifitas kendaraan yang pada intinya juga meningkatkan lebih nilai ekspor Indonesia (Ekarina, Prospek Bisnis Otomotif 2019: Potensi Besar Volume Penjualan Stagnan, 2018).

### C. Gaikindo

Saat ini pemerintah semakin erat menjaga hubungannya dengan pihak non-pemerintah karena saat ini industri otomotif semakin memperhatikan dari berbagai

sisi. Adanya GAIKINDO sendiri sebagai alat penghubung pemerintah dengan manufaktur otomotif Indonesia. Dengan adanya organisasi ini dapat membantu menjalankan pemerintah dalam menentukan pemerintah mengambil kebijakan.

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) adalah sebuah organisasi yang mendukung industri otomotif Indonesia tanpa adanya hal yang mencari perhatian guna mendapatkan laba. Semua anggota di dalam organisasi ini mencakup produsen kendaraan bermotor, distributor kendaraan bermotor serta pembuat komponen utama kendaraan bermotor. Berdiri sejak 1969 memberi peran ke dalam negeri dan peran ke dunia internasional (Gaikindo, 2019).

Seperti kaitannya dengan teori yang dipakai, Gaikindo sendiri memfasilitasi kepada para anggotanya dalam kaitannya dengan kebijakan pemerintah yang salah satunya mencakup industri otomotif Indonesia. pengembangan, *support*, Peninjauan, serta mempromosikan produk dalam negeri menjadikan tugas bagi organisasi ini dalam kerja sama dan komunikasi yang baik antara pemerintah dengan *private sector*.

Kementerian Perindustrian pun melihat bahwa Gaikindo sendiri adalah suatu mitra yang strategis bagi pemerintah. Kita bisa melihat tiap-tiap tahunnya Gaikindo tak henti memberikan masukan-masukan konstruktif yang tentunya sangat dibutuhkan oleh pemerintah dalam mengatur undang-undang atau kebijakan serta program apa saja untuk mengembangkan industri otomotif Indonesia sampai saat ini. Seperti yang dikatakan oleh Menteri Perindustrian Saleh Husin ketika Rapat Umum Anggota (RUA) mengatakan Pemerintah mengharapkan Gaikindo bersama pemerintah memperkuat kemampuan industri otomotif melalui komponen dalam negeri, peningkatan kemampuan sumber daya manusia yang baik, serta melakukan



kegiatan riset untuk pengembangan dalam negeri (Gaikindo, Menteri Perindustrian: GAIKINDO Mitra Strategis Indonesia, 2016).

Di dalam website Gaikindo pun juga memperlihatkan ke aktifannya dalam melihat negara-negara di sekitar seperti Thailand, Malaysia, Filipina, dan Vietnam mengenai pasar kendaraan di Asia Tenggara khususnya negara-negara ASEAN. Bisa dilihat bahwa riset yang dilakukan oleh Gaikindo ini sangat membantu pemerintah dalam menentukan arah industri otomotif Indonesia serta kebijakan-kebijakan yang seharusnya ditetapkan dalam menjaga Industri otomotif Indonesia dari kuatnya arus pasar global (Gaikindo, Pasar Kendaraan ASEAN Hadapi Tantangan, 2015).

Salah satu peran Gaikindo sebagai media komunikasi dalam sarana menentukan arah kebijakan pemerintah seperti, sekretaris umum Gaikindo Kukuh Kumara mengatakan bahwa harus ada kebijakan atau harmonisasi tarif mengingat Indonesia terlalu banyak memproduksi *Multi Purpose Vehicle* (MPV) dan *Sport Utility Vehicle* (SUV) yang banyak di minati di Indonesia, sedangkan permintaan kendaraan berjenis sedan lebih besar permintaan globalnya (Ekarina, Propek Bisnis Otomotif 2019: Potensi Besar, Volume Penjualan Stagnan, 2018).

Tentunya melihat pasar global yang berawal dari *event* internasional dalam kaitannya dengan industri otomotif sangatlah berpengaruh bagi pemerintah untuk menerima informasi maupun strategi industri otomotif Indonesia ke depan.

Acara pertama kali yang di lakukan adalah Indonesia International Auto Show (GIAS) dilakukan pada tahun 1986 yang pada saat itu masih menggunakan nama event “Pameran Mobil GAIKINDO” selain sebagai pameran mobil pertama di

Indonesia pameran ini juga paling terbesar di Indonesia pada saat itu. Event yang dilakukan terus menerus tiada henti melihat perkembangan Industri otomotif global dimana awal mula pameran ini juga melihat perkembangan negara-negara ASEAN sampai saat ini sudah mengarah ke pasar yang lebih besar (Gaikindo, Perjalanan 23 Tahun Pameran Otomotif oleh GAIKINDO, 2015).

Di tahun 2019 saja anggota merek mobil terkenal sudah memasuki angka 36 angka ini terdaftar ketika terlihat di acara Gaikindo Indonesia International Auto Show (GIAS). Terlihat adanya mobil konvensional (mobil penumpang) dan mobil niaga (angkutan barang) yang ikut meramaikan acara tiap tahunnya. Anggota ini berasal dari berbagai negara besar seperti Jepang, Eropa, Amerika Serikat, Malaysia, India, Korea Selatan, hingga China. Anggota GAIKINDO pun terus bertambah. Jadi organisasi ini sudah menjadi sasaran Agen Pemegang Merek (APM) sebagai acuan dalam acara bergensi tersebut (Maulana, 2018).

Kabar terbaru saat ini adalah adanya kepengurusan yang terbaru, mengingat Gaikindo saat ini ada enam pejabat ketua akan ditambah satu lagi jadi total pejabat di dalam struktur Gaikindo ada tujuh. Pejabat ketua di periode sebelumnya tahun 2016-2019 tetap sama enam, namun di periode 2019-2022 akan ditambah satu tanpa menghilangkan ke enam pejabat ketua Gaikindo tersebut dari struktur pengurusan. Hal ini bukan lain karena sebagai respon penting dalam pendalaman wawasan mengenai teknologi masa depan. Dimana Gaikindo ingin lebih jauh mengikuti perkembangan global dalam teknologi otomotif, mulai dari *hybrid*, *plig-in hybrid*, dan *electric* guna mencapai peningkat ekspor dan menjadikan Indonesia sendiri sebagai basis ekspor kendaraan bermotor di Asia (Fea, 2019).

- Kelompok yang Berpengaruh

Peran Gaikindo sampai saat ini menjadi salah satu organisasi paling berpengaruh di Indonesia serta kegiatan yang dilakukan selalu memfasilitasi anggotanya terkait kebijakan-kebijakan pemerintah mengenai industri otomotif. Hasil dari Gaikindo ini tak lepas dari visi untuk menjadi organisasi terbesar di dunia. Contohnya Indonesia International Motor Show (IIMS) yang sudah berjalan sebagai salah satu pameran terbesar di Asia Tenggara.

Tahun 2018 ini Joko Widodo juga mendukung acara *Indonesia International Motor Show* di Jakarta, guna meningkatkan minat masyarakat terhadap dunia otomotif dan juga untuk meningkatkan sistem perekonomian Indonesia di kancah internasional. Ketika melihat naik turunnya industri otomotif di Indonesia, acara ini tentunya diharapkan sukses diterima oleh masyarakat internasional serta dapat membangunkan industri otomotif domestik dalam acara tahunan. IIMS ini nantinya akan digunakan alat sebagai pengstabil dalam dunia perindustrian terutama otomotif, pemerintah melihat banyak kesempatan yang akan didapat oleh perusahaan-perusahaan besar. Maka dari itu acara ini memiliki potensi besar juga di dunia internasional. Tanpa disadari masyarakat yang saat ini sangat mudah mengakses informasi melalui internet pun tidak perlu repot lagi untuk ikut serta meramaikan acara bergengsi ini.

Kembali sedikit ke tahun 1970 sampai 1980 dimana kebijakan otomotif Indonesia mengarah ke kebijakan industrialisasi, maka banyak merek kendaraan yang berasal dari Eropa dan Amerika Serikat gulung tikar. Kesempatan itu langsung di

manfaatkan oleh merek-merek Jepang seperti Suzuki yang berani memutuskan membuat pabrik perakitan pertama di luar Jepang waktu itu. Ketika itu Gaikindo lah yang mengkoordinasikan hubungan antara perakit dan agen. Lalu Gaikindo juga diminta agar memberikan arahan mengenai kebijakan industri otomotif Indonesia kepada pemerintah, seperti membatasi jumlah merek kendaraan yang beredar di Indonesia melalui surat keputusan Menteri Perindustrian (Susanto, 2019, hal. 1-41).

Keterkaitan birokrasi antara Kementerian Perindustrian dan Kementerian Keuangan memang jelas menentukan arah dari kebijakan yang nantinya akan di implementasikan, namun kegiatan yang dikerjakan oleh organisasi atau asosiasi industri otomotif Indonesia tak kalah pentingnya dalam memecahkan permasalahan Indonesia yang lebih ringkas, dalam arti keputusan kebijakan ini tentunya bisa dilihat dari penelitian-penelitian maupun dari kegiatan organisasi dalam melihat informasi industri otomotif global yang harus diikuti seiring perkembangan negara Indonesia. Kedekatan yang dilakukan oleh para ketua organisasi ini memang sangat diperlukan, bagaimana mungkin *event* yang dilakukan oleh Gaikindo dan penelitian IOI terhadap industri manufaktur terus berjalan sangat penting dalam membangun industri otomotif Indonesia.

Hal ini memberikan koordinasi yang baik dalam memecahkan permasalahan untuk menetapkan kebijakan dengan Kementerian Keuangan terkait dengan insentif perpajakan juga ekspor impor yang diperhatikan oleh keduanya. Karena investasi yang masuk oleh Kementerian Perindustrian juga memberikan arahan kebijakan investasi yang saling di koordinasikan antara menteri terkait.

Sehingga birokrasi yang ditunjuk oleh pemerintah dalam perumusan kebijakan jelas adanya keterkaitan dengan keempat pihak yang memiliki peran tersendiri untuk mengatur, merancang, dan menjalankan proses industri otomotif.

### *3.2 A Weak and Subordinate Civil Society*

Dalam pembuatan kebijakan pemerintah lebih melibatkan aktor industri otomotif dan pihak swasta seperti Gaikindo. Pemerintah di dalam membuat kebijakan tidak melibatkan masyarakat secara umum tetapi lebih melibatkan aktor-aktor industri otomotif. Selama ini pembuatan kebijakan selalu terpusat kepada pemerintah, memang pemerintah dalam pembuatan kebijakan tidak bisa lepas dari diskusi ataupun musyawarah untuk kebutuhan industri otomotif. Kebijakan ini tentunya tidak terlalu melihat kepada kebutuhan masyarakat yang seharusnya mendapatkan dampak dari kebijakan pemerintah mengenai industri otomotif. *Civil society* sangat kurang memiliki peranan dalam menentukan arah kebijakan yang dibuat nantinya oleh pemerintah.

Perjalanan pemerintah dalam membangun industri otomotif di setiap tahunnya selalu memperhatikan kebutuhan industri otomotif tanpa terfokus terhadap kebutuhan masyarakat. Mengingat Kementerian Perindustrian juga tidak dapat berjalan sendiri karena membutuhkan bantuan riset dan informasi dalam pengembangan industri otomotif Indonesia. Seperti contoh pada periode sebelumnya banyak pihak bisnisan dan pihak swasta yang melakukan riset mengenai mobil murah atau LCGC yang akhirnya dirumuskan kebijakannya oleh Presiden. Ini adalah keterkaitan yang sangat jelas guna saling membantu memajukan industri otomotif Indonesia.

Pihak swasta juga dapat memberikan arahan strategi pemerintah dalam memberikan insentif yang baik akan memberikan dampak positif. Terlihat pemerintah menggunakan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam membangun infrastruktur guna mempercepat laju perekonomian tentunya seperti yang saat ini dilakukan oleh Joko Widodo. Dukungan ini juga sangat direspon baik oleh pihak swasta yang juga memberikan dorongan mengingat skema ini ada di dalam peraturan presiden nomor 38 tahun 2015 tentang kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur (Safutra, 2018).

Mengingat industri otomotif Indonesia tidak berbicara mengenai janji yang diberikan pemerintah tetapi bisa terlihat jelas apa yang diberikan pemerintah dalam menjalin kerja sama dengan pihak swasta dalam menjadikan sumber daya manusia yang kompeten, mendapatkan transfer teknologi, memberikan insentif kebijakan komponen yang semakin baik disetiap tahunnya, dan memberikan dampak yang baik terhadap peningkatan kapasitas produksi kendaraan di Indonesia.

Salah satu contoh yang tidak ikut andil dalam perumusan kebijakan adalah organisasi non-pemerintah yaitu Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) yang merupakan organisasi independen bertujuan untuk melindungi dirinya sendiri, keluarga, serta lingkungannya. Walaupun organisasi masyarakat ini memperdulikan atas hak konsumen namun suara yang di dengar bahkan hampir tidak ada, maka dari itu usaha meningkatkan kepedulian kritis konsumen atas hak dan kewajibannya sangat sulit masuk dalam ikut serta menentukan arah kebijakan industri otomotif Indonesia (YLKI, 2017).

Maka masyarakat saat ini hanya di fokuskan kepada pengembangan dan pengetahuan sumber daya manusia, mengingat kebijakan yang dibuat hanya terfokus kepada pemerintah dan pihak swasta dibantu oleh organisasi industri otomotif. Karena masyarakat tidak terlalu bisa ikut membahas mengenai isu di dunia pasar bebas dan bursa otomotif yang semakin pesat.

Karena masyarakat secara jelas kurang andil dalam ikut serta merancang kebijakan industri otomotif. Maka kekuatan yang terfokus hanya kepada pemerintah dan institusi yang dikendalikan oleh pemerintah, sehingga cukup lemah bagi masyarakat dalam pembuatan kebijakan idnsutri otomotif Indonesia.

