

**DIPLOMASI PERDAGANGAN INDONESIA:
NEGOSIASI MUTUAL RECOGNITION ARRANGEMENTS ON TYPE
APPROVAL FOR AUTOMOTIVE PRODUCTS (APMRA) ASEAN**

SKRIPSI



Oleh :

HILMAN FAUZI

14323044

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA**

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2020

**DIPLOMASI PERDAGANGAN INDONESIA:
NEGOSIASI MUTUAL RECOGNITION ARRANGEMENTS ON TYPE
APPROVAL FOR AUTOMOTIVE PRODUCTS (APMRA) ASEAN**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Program Studi Hubungan Internasional

Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

Untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat Guna Memperoleh Derajat Sarjana

S1 Hubungan Internasional



Oleh :

HILMAN FAUZI

14323044

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA**

2020

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENGESAHAN

DIPLOMASI PERDAGANGAN INDONESIA: NEGOSIASI MUTUAL RECOGNITION ARRANGEMENTS ON TYPE APPROVAL FOR AUTOMOTIVE PRODUCTS (APMRA) ASEAN

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional

Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi Sebagian Dari Syarat-syarat Guna Memperoleh

Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Pada Tanggal

20 Juli 2020

Mengesahkan

Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia

Ketua Program Studi



Hangga Fathana
Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.

Dewan Penguji

Tanda Tangan

1. Hangga Fathana, S.IP.,B.Int.St.,M.A.
2. Enggar Furi Herdianto, S.I.P., M.A.
3. Masitoh Nur Rohma, S.Hub.Int.M.A.

Hangga Fathana
Enggar Furi Herdianto
Masitoh Nur Rohma

PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama : Hilman Fauzi
No. Mahasiswa : 14323044
Program Studi : Hubungan Internasional
Judul Skripsi : Diplomasi Perdagangan Indonesia: Negosiasi Mutual Recognition Arrangements On Type Approval For Automotive (APMRA) ASEAN

Melalui surat ini saya menyatakan bahwa:

1. Selama melakukan penelitian dan pembuatan laporan penelitian skripsi saya tidak melakukan tindakan pelanggaran etika akademik dalam bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi oleh orang lain, atau pelanggaran lain yang bertentangan dengan etika akademik yang dijunjung tinggi Universitas Islam Indonesia. Karena itu, skripsi yang saya buat merupakan karya ilmiah saya sebagai peneliti, bukan karya jiplakan atau karya orang lain.
2. Apabila dalam ujian skripsi saya terbukti melanggar etika akademik, maka saya siap menerima sanksi sebagaimana aturan yang berlaku di Universitas Islam Indonesia.
3. Apabila dikemudian hari, setelah saya lulus dari Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah karya jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Yogyakarta, 22 Juni 2020

Yang menyatakan



Hilman Fauzi

HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirabbil'alamin atas semua nikmat yang engkau berikan kepadaku ya Allah sehingga hamba dapat menyelesaikan skripsi ini sebagaimana mestinya

Karya sederhana ini saya persembahkan untuk orang-orang yang saya cinta dan sayangi yang selalu menjadi motivasi agar bermanfaat bagi orang banyak :

“KEDUA ORANG TUA TERCINTA”

Ir. H. Ibrohim Mas'ud, MT & Hj. Siti Aminah, SE. MM.

Terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan, doa, semangat, perjuangan, perhatian, nasihat, cinta dan kasih sayang tak terhingga kepada saya selama ini. Tetesan air mata kebahagiaan ini mengiringi saya dalam menuliskan kalimat persembahan ini. Dari lubuk hati yang paling dalam, besar keinginan untuk membalas segala pemberian orang tua. Semoga Allah selalu meridhoi Bapak dan Mama.

“ABANG TERSAYANG”

dr. Ibnu Sina Ibrohim, Sp. BA.

Terima kasih yang tak terhingga juga kepada abang saya yang selalu memberikan motivasi yang positif agar bermanfaat bagi orang lain dan mulia.

HALAMAN MOTTO

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْمَنْشُوحَ لَكَ صَدْرَكَ ① وَوَضَعْنَا عَنْكَ وِزْرَكَ ② الَّذِي أَنْقَضَ
ظَهْرَكَ ③ وَرَفَعْنَا لَكَ ذِكْرَكَ ④ فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ⑤ إِنَّ مَعَ
الْعُسْرِ يُسْرًا ⑥ فَإِذَا فَرَغْتَ فَانصَبْ ⑦ وَإِلَىٰ رَبِّكَ فَارْغَبْ ⑧

“Bukankah Kami telah melapangkan untukmu dadamu?, dan Kami telah menghilangkan daripadamu bebanmu, yang memberatkan punggungmu? Dan Kami tinggikan begimu sebutan (nama)mu, Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain, dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.”

(Q.S. Al-Insyirah 94 : 5-8)

“An extraordinarily consistent answer in an incredible number of fields... you need to have practiced, to have apprenticed, for 10,000 hours before you get good”

Malcolm Gladwell

“Hadapi segala rintangan dan jangan pernah hilang harapan. Karena ketika kamu masih memiliki harapan, disitulah kamu memiliki masa depan”

Merry Riana

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala nikmat dan rahmatnya-Nya, serta segala petunjuk, kemudahan dan kelancaran sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Diplomasi Perdagangan Indonesia: Negosiasi Mutual Recognition Arrangements on Type Approval for Automotive Products (APMRA) ASEAN” sebagai tugas akhir dalam perkuliahan dan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana pada prodi Hubungan Internasional di Universitas Islam Indonesia. Sholawat dan salam selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad shallallahu ‘alaihi wa sallam, keluarga, sahabat, dan para pengikutnya.

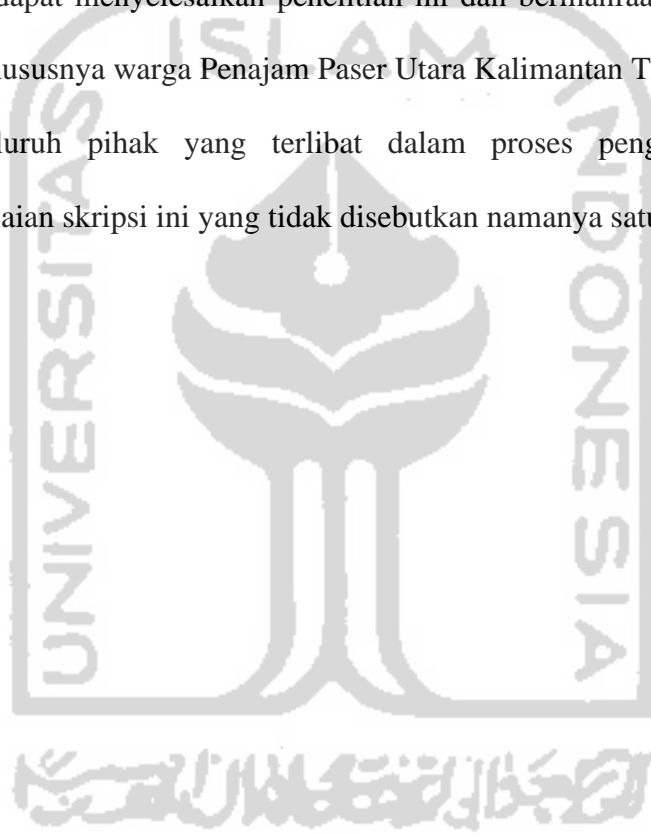
Penulis menyadari banyak hambatan maupun rintangan dalam proses pengerjaan dan penulisan skripsi ini, namun bantuan, dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak mampu memberikan semangat kepada penulis. Oleh karena itu, dalam kesempatan yang baik ini perkenankan penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., MA.g., Psikolog selaku Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A. selaku Ketua Program Studi Hubungan Internasional sekaligus sebagai Dosen Pembimbing Skripsi, atas kesabaran dalam membimbing, memberikan arahan, meluangkan waktu, selalu memberikan motivasi positif, dan memudahkan bagi penulis selama

ini. Mohon maaf yang sebesar-besarnya atas segala kesalahan dan kekhilafan yang disengaja maupun tidak disengaja. Semoga Allah senantiasa memberikan kesehatan, perlindungan, rahmat dan limpahan berkah kepada Bapak.

3. Bapak Enggar Furi Herdianto, S.I.P., M.A. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang memberikan dukungan dan motivasi, serta berkenan meluangkan waktunya untuk membantu peneliti dalam pengurusan skripsi secara administrasi. Mohon maaf atas segala kekhilafan dan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja. Semoga Allah senantiasa membalas kebaikan Bapak dengan kebaikan yang lebih mulia.
4. Seluruh dosen Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia atas setiap ilmu yang telah diberikan kepada penulis selama menempuh masa perkuliahan sampai saat ini.
5. Seluruh karyawan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia atas segala bantuan dan kemudahan yang diberikan kepada penulis selama menjadi mahasiswa.
6. Mba Mardiatul Khasanah yang telah membantu dalam mengarahkan urusan perizinan, surat-surat kebutuhan penelitian, dan serta memberi kemudahan kepada penulis untuk melakukan penelitian.
7. Kedua orang tua Ayahanda Ir. H. Ibrohim Mas'ud, MT dan Ibunda Hj. Siti Aminah, SE., MM. yang selalu tiada hentinya memberikan dukungan, doa, finansial, perhatian, motivasi, cinta, kasih sayang, dan pengorbanan tiada tara selama ini hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

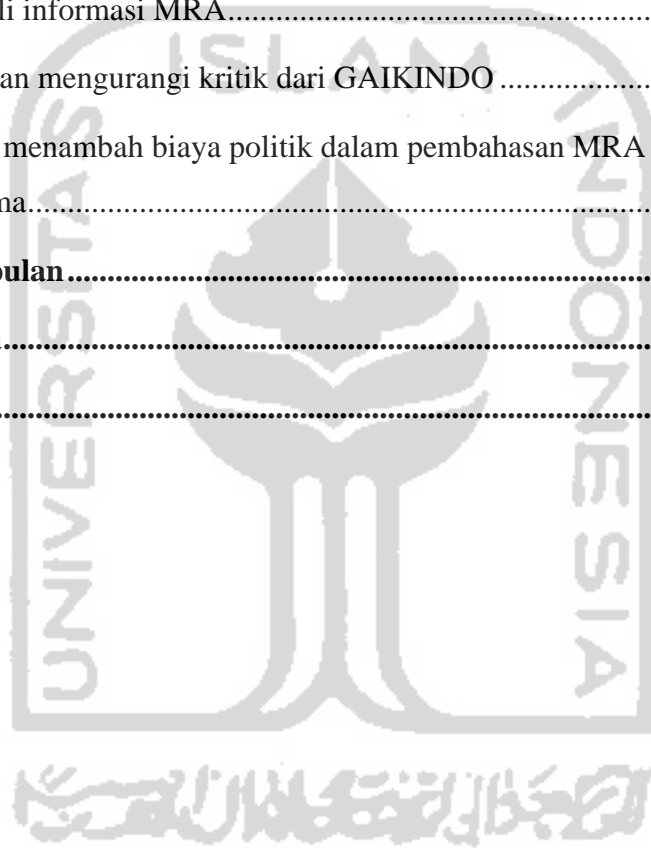
8. Abang dr. Ibnu Sina Ibrohim, Sp. BA. yang selalu memberikan dukungan, motivasi positif, dan doa selama mengerjakan penelitian ini.
9. Yulia Sari yang memberikan semangat, motivasi, dukungan, dan doa untuk dapat menyelesaikan skripsi dengan baik.
10. Seluruh Anggota Asrama Mahasiswa Penajam Paser Utara di Yogyakarta yang dengan senang hati memberikan dukungan, semangat, motivasi, agar penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dan bermanfaat untuk banyak orang khususnya warga Penajam Paser Utara Kalimantan Timur.
11. Dan seluruh pihak yang terlibat dalam proses pengerjaan hingga penyelesaian skripsi ini yang tidak disebutkan namanya satu per satu.



DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Rumusan Masalah	5
I.3 Tujuan Penelitian	5
I.4 Signifikansi Penelitian	5
I.5 Cakupan Penelitian	6
I.6 Tinjauan Pustaka	6
I.7 Landasan Teori.....	13
I.8 Metode Penelitian	15
BAB II Mutual Recognition Agreement (MRA) ASEAN sebagai hasil Konsensus Politik Domestik	18
II.1 Participation	19
II.2 Mutual Approval.....	22
II. 3 Decision-making.....	27
BAB III Peran ASEAN dan Pemerintah Indonesia	32

III.1 Komunikasi antar pemerintah dengan ASEAN tentang MRA sebagai kebijakan yang kuat dibandingkan bilateral.....	32
III.2 Kewajiban setiap negara anggota ASEAN untuk menggunakan jalur diplomasi MRA	36
III. 3 Diplomasi Perdagangan MRA mazhab ASEAN.....	40
BAB IV Peran dan Pengaruh ASEAN dalam Sektor Industri Otomotif Nasional.....	45
IV.1 Monopoli informasi MRA.....	45
IV.2 MRA akan mengurangi kritik dari GAIKINDO	47
IV.3 ASEAN menambah biaya politik dalam pembahasan MRA yang cenderung lama.....	48
BAB V Kesimpulan.....	51
Daftar Pustaka.....	54
LAMPIRAN.....	57



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Aplikasi Teori Pilihan Publik, Ekonomi Politik Positif.....	14
Tabel 2 Mutual Recognition Arrangements on Type Approval for Automotive Products (APMRA).....	21
Tabel 3 Informasi wawancara dengan Direktorat Jenderal Perundingan Perdagangan Internasional	23
Tabel 4 Daftar Badan Akreditasi Negara Anggota ASEAN.....	37
Tabel 5 Informasi Penyelesaian Hambatan non-tarif Vietnam.....	39
Tabel 6 Informasi dari wawancara dengan GAIKINDO	43
Tabel 7 Kesimpulan	52



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Ekspor otomotif tanpa menggunakan mekanisme MRA	41
Gambar 2 Ekspor otomotif menggunakan mekanisme MRA	42



BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Indonesia mengalami kerugian dalam perdagangan otomotif dengan Vietnam karena keputusan 116/2017/ND-CP, berupa kebijakan untuk memperketat mobil yang diimpor dari negara eksportir, terkait jenis, keselamatan teknis dan persyaratan perlindungan lingkungan. Pemerintah Vietnam telah mengkonfirmasi dilansir dari *Vietnam News* bahwa putusan 116 yang berlaku sejak 1 Januari 2018 tersebut bertujuan untuk mengembangkan Industri Otomotif Vietnam (Vietnam News, 2018). Terdapat regulasi yang memperketat ekspor mobil *Completely Built Up* (CBU) ke negara Vietnam. Regulasi tersebut mewajibkan setiap perusahaan membawa Persetujuan Jenis Kendaraan atau *Vehicle Type Approval* (VTA) dari negara yang mengekspor mobil CBU. Jongkie D Sugiarto Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) merespons hal tersebut dengan menyampaikan permasalahan kepada pemerintah Indonesia (Sugiarto, 2018). GAIKINDO mewakili anggotanya sebagai kelompok penekan terkait kebijakan pemerintah Indonesia guna melakukan negosiasi perdagangan dengan pemerintah Vietnam.

Secara teknis, pengecekan emisi dan keselamatan pada setiap pengapalan dan tipe. Badan Pemerintah Vietnam secara acak akan memeriksa satu atau dua mobil setiap kumpulan mobil yang diimpor. Tingkat emisi udara, kualitas, dan keamanan mesin akan diperiksa, sesuai dengan kebijakan Vietnam (GAIKINDO, 2018). Vietnam mengimpor mobil CBU ditahun 2017 sebanyak 38.832 unit dengan nilai US\$718 juta (Purnama, 2018). Sedangkan diawal tahun hingga pertengahan tahun

2018 ekspor terhenti. Dilansir dari CNBC Indonesia, Ketua Umum Gaikindo mengungkapkan, masing-masing tipe diambil tiga sampel, kemudian diuji 3000 km (2018). Jika tidak lolos uji, maka akan dikembalikan ke Indonesia dan mobil yang sudah di uji akan menjadi mobil bekas.

Secara bilateral, Indonesia dan Vietnam memiliki kerja sama ekonomi bilateral yaitu *Joint Commission on Economic, Scientific and Technical Cooperation* (JC-ESTC), yang disepakati bersama oleh Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Vietnam dan Kementerian Perdagangan Indonesia. Dalam JC-ESTC, kedua negara ini mempromosikan pengembangan perdagangan bilateral yang stabil dan melakukan upaya untuk mewujudkan volume perdagangan yang kuat, seimbang dan berkelanjutan, guna untuk mencapai target perdagangan bilateral senilai US\$ 10 miliar. Indonesia dan Vietnam meningkatkan perdagangan bilateral melalui fasilitasi perdagangan, promosi, penyediaan akses pasar untuk komoditas kedua negara masing-masing, menghilangkan hambatan yang tidak perlu untuk berdagang atas dasar komitmen *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA) dan WTO, implementasi penuh akan ASEAN Single Window dan menstimulus dialog antara komunitas bisnis. Dalam JC-ESTC disebutkan, Mereka meningkatkan konsultasi dan koordinasi antar Lembaga-lembaga Pemerintah dan perusahaan di kedua negara untuk mengidentifikasi keunggulan komparatif masing-masing negara. Indonesia dan Vietnam memperkuat dialog dan pertukaran informasi tentang statistik perdagangan dan peraturan impor-ekspor (Kementerian Luar Negeri, 2018).

Mutual Recognition Agreement (MRA) merupakan inovasi guna memfasilitasi hubungan ekonomi yang sifatnya lintas batas. Pasar dagang di Uni

Eropa (EU) telah terbantu dengan adanya MRA dalam mengatasi peraturan hambatan antar negara anggota. Gagasan tersebut kemudian meluas ke regional lain hingga ke WTO. Namun MRA tidak selalu berjalan lancar, faktanya seiring berjalannya waktu mulai terlihat konsekuensi yang harus diterima akibat MRA. Pelksman mengungkapkan, Konfederasi industri Eropa pernah memprotes gagasan MRA dikarenakan sulitnya mendapatkan *Mutual Recognition* dan penerapannya (Pelkmans, 2005).

Sementara ASEAN sedang menjalankan negosiasi MRA yang sudah ada seperti: 1) *ASEAN Sectoral MRA for Electrical and Electronic Equipment* (2002); 2) *ASEAN Sectoral MRA for GMP inspection of manufacture for medicinal products* (2009); 3) *ASEAN MRA on Bio-Equivalence study report* (2017); 4) *MRA on Inspection and Certification System on Food Hygiene for Prepared Foodstuff* (2018); 5) *ASEAN MRA on Type Approval for Automotive Products (for finalisation in 2019)* (GAIKINDO, ASEAN MRA's Implementation, 2019). Dalam hal ini studi kasus Indonesia disektor industri otomotif yang masih berjalan. Melalui ASEAN Automotive MRA yang nanti akan memfasilitasi perdagangan komponen dan sistem otomotif di antara negara-negara anggota ASEAN (GAIKINDO, ASEAN Harmonisasikan Standar Produk Otomotif, 2018).

Pelksman (2005, pp. 103-105) menjelaskan terdapat biaya yang harus di terima oleh negara anggota untuk mendapatkan MRA. Diantaranya, *pertama* MRA tidak terlihat. Sebab MRA bersifat abstrak, berbeda dengan aturan nasional yang mudah diverifikasi. Kedua, tidak ada buku mengenai aturan yang pasti mengenai MR. Yang terlihat adalah negara yang berada dibagian MR sangat aktif dalam pembentukan MRA. Ketiga, terdapat kesenjangan antara prinsip dan penerapan

dalam bisnis sehari-hari, karena kurangnya kejelasan akan kesetaraan efek. Keempat, tingginya biaya pemantauan setiap kasus MRA. Kelima, tinjauan *European Court of Justice* (ECJ) cenderung lambat akibat banyaknya usulan-usulan yang diberikan, bahkan tidak jarang untuk kasus MRA. Keenam, pengaplikasian MRA ternyata lebih kompleks. Semakin rumit interpretasinya, semakin banyak “wilayah abu-abu”. Bahkan, MRA punya kebiasaan diantaranya agen ekonomi terinformasi dengan baik perihal hak untuk berdagang. Kemudian kepercayaan antara negara anggota terkait Lembaga sertifikasi akan spesifikasi. Dan, insentif untuk badan nasional yang secara langsung maupun tidak langsung.

Hal ini menjadi menarik bagi penulis untuk melakukan penelitian terhadap Indonesia yang tetap memilih MRA sebagai jalur dalam melakukan diplomasi perdagangan otomotif dengan Vietnam. Upaya yang dilakukan pemerintah untuk meminimalisir hambatan non tarif adalah melalui MRA, sedangkan MRA merupakan kesepakatan saling pengakuan terhadap produk-produk tertentu antar dua atau lebih negara untuk mempermudah kegiatan impor dan ekspor tanpa melalui pengujian yang terlalu rumit (Kementerian Perdagangan, 2018). MRA bertujuan untuk memfasilitasi perdagangan dan melakukan stimulasi aktivitas ekonomi antar berbagai pihak melalui keberterimaan dalam hal satu standar, satu pengujian, satu sertifikasi dan apabila sesuai, satu pendanaan. Di sisi lain, yang perlu diperhatikan adalah dalam proses MRA yang masih berlangsung dan lama, terdapat kerugian yang diderita akibat negosiasi MRA yang belum selesai.

I.2 Rumusan Masalah

Mengapa Indonesia memilih jalur diplomasi perdagangan sektor otomotif melalui negosiasi APMRA ?

I.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui motif Indonesia memilih jalur diplomasi MRA otomotif ASEAN dalam menguatkan ekspor mobil Indonesia.
2. Untuk mengetahui peran Indonesia dalam menyelesaikan masalah perdagangan dengan Vietnam.
3. Untuk mengetahui peran GAIKINDO dalam menyelesaikan masalah perdagangan dengan Vietnam.

I.4 Signifikansi Penelitian

Penelitian ini, penulis akan mencoba melihat bagaimana pentingnya peran negara dalam proses diplomasi perdagangan terhadap aktor-aktor yang terlibat didalamnya. Secara khusus, urusan perdagangan akan dilimpahkan kepada Kementerian Perdagangan. Peran negara akan terlihat ketika muncul sebuah permasalahan. Masalah yang muncul yaitu ketika Vietnam memberikan kebijakan hambatan non tarif terhadap Indonesia dibidang otomotif. Sehingga Indonesia tidak dapat mengekspor mobil CBU ke negara Vietnam. Hadirnya GAIKINDO pada delegasi dagang Indonesia-Vietnam. Peran bisnispun masuk kedalam diplomasi dagang. Riset ini menjadi penting untuk dilakukan karena demi melengkapi analisis dari Beresford, Doner, Junichi Mori, Hansen, dan Robert Prasetyo. Untuk itu,

penulis akan fokus melihat bagaimana Kementerian Perdagangan menghadapi permasalahan tersebut serta aktor bisnis (GAIKINDO) yang terlibat didalam diplomasi perdagangan.

I.5 Cakupan Penelitian

Penelitian ini mengenai diplomasi perdagangan Indonesia menghadapi hambatan non tarif Vietnam khususnya disektor otomotif pada tahun 2017. Dalam riset ini, penulis menganalisis dari tahun 2014 hingga akhir tahun 2020. Penulis mencoba melihat mengapa Indonesia menggunakan diplomasi MRA. Sehingga kedua negara dapat menyelesaikan kasus ini tanpa adanya konflik yang berarti.

I.6 Tinjauan Pustaka

Beresford (2008) menjelaskan bahwa Vietnam melakukan transformasi dari perencanaan terpusat menjadi ekonomi pasar dibawah bimbingan negara. Vietnam ingin mengacu kepada Asia Timur yang berhasil di bidang industri. Namun demikian, masih kesulitan karena adanya transisi. Kunci utama ekonomi Asia Timur adalah sumber modal bagi perusahaan di industri dan jasa. Perusahaan Asia Timur cenderung memiliki hutang yang tinggi dan memastikan kelangsungan pinjaman mereka. Sedangkan Bank telah membangun hubungan dekat dengan perusahaan peminjam. Riskannya adalah budaya pinjaman ini bergantung pada koneksi, daripada tinjauan kelayakan projek individu. Untuk itu pemerintah disini berupaya menjadi supervisor untuk memantau kinerja perusahaan dan Bank.

Beresford menyebutkan pemerintah Vietnam ingin menggunakan gaya Asia Timur dan tanpa harus merosot ke arah kronisme. Karena kronisme akan muncul apabila terdapat segelintir kepentingan untuk mengesampingkan kepentingan lain pada saat proses pengambilan keputusan. Disini erat hubungannya antar investor, perusahaan negara dan pemerintah. Padahal harus mendisiplinkan perusahaan agar menjadi lebih kompetitif. Dengan menggunakan aliansi kapitalis, seharusnya negara mendukung perusahaan milik negara. Yang terjadi, Vietnam tidak mendukung. Fokus pemerintah adalah menambah perusahaan baru, namun yang sudah ada tidak diperbolehkan mendapat investasi baru. Strategi pemerintah menarik Investor asing melalui UU penanaman modal asing, dengan *Joint Ventures*. Syaratnya Vietnam memberikan keleluasaan terhadap perusahaan negara, karena investor tidak memiliki tanah. Terdapat kelemahan juga, dari 4596 perusahaan negara, hanya 821 investasi yang masuk. Salah satu yang menghambat karena pemerintah terlalu memberikan persyaratan jaminan. Akhirnya kronisme tetap harus dilakukan untuk mempertahankan rezim dan perusahaan negara tetap berjalan. Namun, belum ada penjelasan tentang perkembangan industri pendukung sektor otomotif beberapa tahun ini.

Sementara itu, Doner menjelaskan Asia Tenggara menjadi tempat pertumbuhan otomotif yang signifikan di tingkat domestik dan ekspor (2014). Ada empat negara yang dibahas Doner, yaitu Thailand, Malaysia, Indonesia dan Filipina. Tahun 1990an terjadi krisis moneter Asia dan 2009 krisis moneter global. Argumen Doner yaitu krisis ini membawa dampak terhadap industri otomotif khusus di negara ASEAN-4. Indonesia menguasai pasar Asia Tenggara 90% produksi Indonesia dan Indonesia sangat tinggi penjualannya. Termasuk analisis rantai nilai

global dengan politik domestik yang didominasi oleh pemerintah. Pertumbuhan penjualan dan produksi secara luas dan intensif. Peningkatan kualitas dan tingkat input seperti desain teknik dan manajemen. Dampaknya adalah produksi, penjualan dan perdagangan barang otomotif, tapi tetapi tergantung dari tekanan perusahaan Jepang.

Lalu Doner fokus terhadap Thailand dan Malaysia dalam menghadapi krisis moneter di Asia dan Global. Disini Thailand sempat melakukan bentuk proteksionisme di beberapa komponen. Seperti memberi dukungan pada produksi truk angkut, memainkan standar komponen utama mobil dan terus dikembangkan. Menurunkan tarif CBU agar tetap tersedia dipasar domestik. Peran Pemerintah Thailand sejalan dengan tujuan ekspor kepentingan perusahaan mobil global. Contohnya, *Keiretsu* Mitsubishi membuat negara ini menjadi basis ekspor mobil angkut muatan. Pemimpin otoriter ini juga lebih fokus terhadap AFTA dan mendisiplinkan perusahaan. Membuka keran OEM agar menjadi produk andalan. Berbeda dengan Malaysia yang menggunakan substitusi impor. Mitsubishi sempat memperbolehkan Malaysia mengganti nama merk di beberapa jenis mobil dengan Proton. Proteksi ini tidak berjalan begitu lancar oleh pemerintah. Karena kondisi politik domestik yang tidak menguntungkan dengan Thailand. Pada tulisan di atas hanya fokus terhadap perkembangan industri otomotif di Malaysia dan Thailand, belum menjelaskan bagaimana perkembangan industri otomotif Indonesia yang cukup besar pada mobil CBU.

Junichi Mori menganalisis bahwa industri pendukung adalah kumpulan pembuat barang input manufaktur, seperti barang elektronik, plastik, dan logam (2005). Namun yang terjadi di Vietnam, MNC kurang percaya untuk membeli dari

produk lokal karena standarnya dianggap tidak mumpuni. Dan sekaligus industri lokal belum mampu mempelajari standar dan kekurangan dana serta teknologi. Untuk negara berkembang seperti Vietnam memilih industri pendukung menjadi salah satu upaya peningkatann ekonomi. Mori menjelaskan, peran pemerintah sangat dibutuhkan demi kelancaran perusahaan yang ada dinegara tersebut. Dan dituntut agar tidak terjadi kegagalan pemerintah dalam mengelola perusahaan negara. Tahapan yang harus dilakukan pemerintah dengan cara pengembangan horizontal, vertikal, dan meningkatkan bisnis subkontrak.

Secara horizontal, perusahaan dituntut untuk meningkatkan komoditas antar industri. Contohnya, karena produksi input motor dan elektronik terdiri dari bahan plastik dan logam sehingga lebih bisa efisien. Perlu diubah kualitas manajemen dan teknisi pada saat mencetak bentuk plastik dengan alat 3-D. Seperti di perusahaan Daiwa Plastic di Hanoi, kerjasama antar Vietnam dan Jepang. Secara vertikal, yaitu peningkatan pada nilai dari sebuah bagian. Misalnya biji plastik diolah, ditingkatkan kualitasnya dari bahan tersebut, lalu diperuntukkan ke produk yang memiliki teknologi. Kemudian meningkatkan bisnis sub-kontrak, yaitu membuat kolaborasi antar MNC dan supplier domestik. Pada saat itu MNC menjadi pengajar dan memberikan pelatihan. Dengan begitu harapannya terbentuk seperti Penang Skill Development Center (PSDC). Keuntungannya mengurangi biaya pembelajaran teknologi, meningkatkan persaingan antar supplier, dan MNC akan lebih mudah mendapatkan tenaga kerja yang sudah melalui PSDC. Penilitan yang dilakukan Mori menurut penulis sangat spesifik kearah perkembangan industri manufaktur, namun belum mampu menunjukkan perubahan yang ada pada industri

Pendukung Vietnam pada beberapa tahun ini. Dan bagaimana perkembangan industri otomotif Indonesia mampu lebih dulu mengungguli Vietnam.

Dinamika industri kendaraan bermotor Vietnam secara spesifik diuraikan oleh Hansen (2016). Mobil menjadi hal yang modern sekaligus menjadi budaya dan kebutuhan masyarakat Vietnam. Mengingat, munculnya masyarakat kelas menengah disana. Mobil menjanjikan akan modernitas, keamanan, kenyamanan dan kebersihan. Sehingga terdapat pergeseran dari pengguna motor menjadi pengguna mobil. Namun terdapat kegagalan juga dalam industri mobil dinegara ini. Karena rendahnya transfer teknologi dan penggunaan komponen bagian produksi lokal Vietnam. Sehingga masih mengandalkan CBU. Pemerintah lagi-lagi harus berupaya dalam menghadapi ini.

Masalah yang terjadi ada di tidak konsistennya kebijakan dari pemerintah Vietnam. Kurangnya koordinasi antar kementerian sangat menghawatirkan, terutama di kebijakan pajak. Pajak CBU diubah sebanyak delapan kali, pajak impor komponen empat kali, registrasi masuk sebanyak tujuh kali. Mobil rakitan sendiri dinaikkan pajaknya dari 5%-24%-50%. Kemudian pajak mobil impor lima penumpang diturunkan, dari 100% menjadi 50%. Hal ini sengaja agar pajaknya menjadi sama. Mobil CBU juga sempat naik turun di tahun 2007. Kementerian perdagangan berpendapat bahwa Vietnam akan bertahan dalam urusan mobil dengan cara ini selagi masih bisa bekerja sama dengan Jepang. Berbeda pendapat dengan kementerian transportasi, karena akan menambah volume kendaraan sehingga dibuat kebijakan yang membatasi jumlah mobil dan mengendara di wilayah kota dengan bayar biaya tertentu. Kementerian keuangan ikut menyepakati karena menjadi pendapatan negara.

Sedangkan bagi perusahaan asing yang ada di Vietnam, melihat fenomena ini menjadi ragu akan ketidakpastian kebijakan pemerintah yang menghalangi bisnis disana. Perusahaan pendukung pun masih kesulitan khususnya di pemasok lokal. Secara kapasitas produksi dan penggunaan pajak terhadap kendaraan menjadi mahal biaya produksi. Meskipun banyaknya permintaan mobil, akan tetapi pemerintah yang menghalangi dengan alasan lingkungan, pemborosan energi bahan bakar minyak, biaya yang dikeluarkan untuk pengguna mobil lebih besar dari pada pendapatan pekerja. Dengan demikian, pemerintah Vietnam menjadi dilema akan demokrasi kepemilikan mobil pribadi atau mementingkan perihal lingkungan. Menurut penulis, yang dikhawatirkan Hansen, terjadi pada tahun 2017 karena Vietnam akhirnya menetapkan kebijakan non tarif kepada Indonesia. Belum ada pada tulisan di atas yang menjelaskan bagaimana respon negara peng ekspor apabila negara penerima melakukan hambatan secara sepihak.

Robert Prasetyo menganalisis Implikasi ketetapan No.116/2017/ND-CP Vietnam terhadap ekspor kendaraan bermotor Indonesia ke Vietnam dalam perspektif WTO (Prasetyo, 2018). Fokusnya terhadap apakah kebijakan non tarif Vietnam bertentangan dengan ketentuan WTO. Serta upaya hukum apa yang dapat dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk menanggapi pelaksanaan kebijakan non tarif Vietnam.

Kebijakan non tarif Vietnam tidak bertentangan dengan WTO, dengan latar belakang melindungi keselamatan masyarakat menurut Artikel XX huruf (b) tentang perlindungan terhadap kesehatan atau kehidupan manusia dan Vietnam hanya melakukan tindakan pengamanan (*safeguard*). Tindakan pengamanan dapat digunakan oleh negara anggota WTO untuk mengamankan industri dalam negeri

akibat yang ditimbulkan oleh lonjakan impor berupa kerugian serius atau ancaman kerugian serius. Upaya hukum yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dengan cara konsultasi tanpa harus membentuk panel. Menurut Prasetyo, Indonesia bisa melakukannya dengan panel. Dengan alasan, tindakan *safeguard* yang dilakukan Vietnam belum bisa dipenuhi. Karena Vietnam menggunakan dasar hitung-hitungan yang masih belum tentu kebenarannya. Namun, pada tulisan ini, hanya menunjukkan upaya pemerintah saja. Padahal pada faktanya ada peranan aktor bisnis dalam proses konsultasi Indonesia dengan Vietnam.

Berdasarkan tinjauan pustaka yang ada di atas, penulis melihat kesamaan yang berarti bahwa negara masih memegang peran penting dalam menentukan arah keberlangsungan suatu negara khususnya ekonomi. Ekonomi negara pun akan ditentukan oleh politik yang ada skala domestik maupun internasional. Hansen dan Beresford punya pemikiran yang sama bahwa Vietnam membangun perekonomian sosialis yang masih belum meningkatkan aliansi kapitalis. Hal ini juga dibenarkan oleh Junichi Mori bahwa pentingnya pemerintah Vietnam menuju kearah teknologi canggih dan penambahan nilai industri yang masih membutuhkan investasi yang besar. Kemudian Doner menjelaskan bagaimana perjuangan negara dalam hal meningkatkan ekonomi sebelum dan sesudah krisis asia dan global. Pada tulisan Prasetyo, kebijakan non tarif Vietnam tidak melanggar WTO, dan upaya hukum yang dilakukan pemerintah dengan cara konsultasi diplomatik.

Dalam konteks tersebut, penulis meyakini bahwa riset yang mengacu kepada peran dan kebijakan pemerintah melalui Kementerian Perdagangan Indonesia dalam mengatasi permasalahan perdagangan otomotif ke Vietnam belum ada yang meneliti sebelumnya. Riset ini menjadi penting untuk dilakukan karena demi

melengkapi analisis dari riset sebelumnya. Skripsi ini akan berfokus pada proses dan aktor-aktor yang terlibat dalam diplomasi perdagangan otomotif pasca pemberlakuan hambatan non tarif Vietnam terhadap Indonesia.

I.7 Landasan Teori

Teori Pilihan Publik, Ekonomi Politik Positif

Terdapat teori yang mencoba untuk menjawab mengapa sebuah negara lebih menggunakan MRA dari organisasi internasional di tingkat ASEAN dalam melakukan kebijakan perdagangan dari Roland Vaubel (2013). Vaubel mengungkapkan teori pilihan publik perspektif ekonomi politik positif. Yang mana, teori ini mengasumsikan bahwa politisi dan/atau birokrat berkepentingan untuk mencapai kepentingannya, yang mana bukan untuk kepentingan publik. Sederhananya, asumsi Vaubel tentang pembuat kebijakan luar negeri akan memaksimalkan kekuatan yang dimiliki untuk mengimplementasikan kebijakan yang disukai. Mereka akan memaksakan sebuah kebijakan untuk mempertahankan keberadaannya dan akan mendapatkan reputasi kompetitif. Perspektif politik ekonomi positif berupaya menjelaskan tentang kebijakan ekonomi, yang berkenaan dengan pembentukan pemerintah, membuat keputusan serta prinsipnya. Kebijakan pemerintah disini ialah keputusan bersama, yang mana relevan dengan teori keputusan bersama dan pemungutan suara.

Hal yang menarik kemudian dari teori ini, pemerintah akan lebih menyukai jalur multilateral dengan organisasi internasional karena: 1) untuk menarik perhatian terhadap kebijakan yang populer; 2) untuk menyembunyikan

kebijakan yang tidak populer; 3) untuk menyampaikan informasi yang tidak benar. Organisasi internasional dapat membantu birokrat dan/atau politisi agar tetap mendapat dukungan dari publik. Organisasi internasional lebih mempunyai legitimasi. Untuk beberapa alasan, organisasi internasional cenderung lebih bisa membantu kelompok yang menekan birokrat dalam negeri. Dalam hal ini, organisasi internasional yang dimaksud adalah ASEAN, dikarenakan negosiasi APMRA berada di tingkat ASEAN.

Teori ini memiliki tiga (3) variabel, yaitu: (a) Koordinasi internasional sebagai tingkah laku yang kolusif; (b) pembagian peran antara organisasi internasional dan negara-negara anggotanya; (c) transfer peran organisasi internasional ke kelompok penekan.

Tabel 1

Aplikasi Teori Pilihan Publik, Ekonomi Politik Positif

Variabel (Vaubel, 2013)	Aplikasi Teori
Koordinasi internasional sebagai tindakan kolusif	<ul style="list-style-type: none"> - Partisipasi pertemuan pemerintah di tingkat regional menunjukkan tindakan kolusif karena mengundang perhatian media massa untuk mengabarkan perkembangan atas partisipasi aktif pemerintah dari masing-masing negara untuk meningkatkan gengsi birokrat - Pemerintah melakukan tindakan kolusif dengan <i>Mutual Approval</i> digunakan untuk menahan kritik dari lawan politik domestik - Tindakan kolusif pada proses pembuatan kebijakan secara kolektif memungkinkan untuk menghindar tanggung jawab dalam negeri untuk kebijakan yang tidak populer
Pembagian peran organisasi internasional dan negara-negara anggotanya	<ul style="list-style-type: none"> - ASEAN menjalankan peran sebagai Organisasi Regional memfasilitasi komunikasi antar pemerintah dengan ASEAN terkait MRA sebagai kebijakan yang kuat dibandingkan bilateral - Setiap negara anggota ASEAN berkewajiban untuk menggunakan jalur diplomasi MRA - Pembagian Peran ASEAN dan negara-negara anggotanya membentuk diplomasi perdagangan MRA mazhab ASEAN
Transfer peran organisasi internasional dan kelompok penekan	<ul style="list-style-type: none"> - Transfer peran ASEAN akan memonopoli informasi terhadap kelompok penekan, sehingga pemerintah dalam negeri tidak perlu menyampaikan perkembangan APMRA karena telah dibahas dan disampaikan oleh ASEAN untuk konsumsi publik. - Transfer peran ASEAN mengurangi biaya politik pemerintah dalam negeri untuk melakukan pertemuan dengan kelompok penekan - Akibat dari Transfer peran, ASEAN terlihat menikmati penambahan biaya politik terkait perborosan waktu dalam proses agenda pembahasan APMRA dan memperlihatkan penyesuaian APMRA ke negaranya masing-masing sebagai

	pekerjaan yang nyaman dan menyenangkan bagi birokrat dalam negeri.
--	--------------------------------------------------------------------

I.8 Metode Penelitian

Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, memerlukan data – data dan analisis yang tujuannya untuk menjawab permasalahan mengapa Indonesia memilih jalur diplomasi perdagangan sektor otomotif melalui negosiasi APMRA. Untuk itu penulis akan menggunakan metode kualitatif dengan analisis naratif terhadap kata-kata tertulis, wawancara, dan studi literatur. Setelah terkumpul nantinya akan diolah dan dianalisis untuk memperoleh kesimpulan (Bakry, 2017). Dalam melaksanakan riset ini, penulis akan menggunakan teknik pengumpulan data melalui teknik penelitian lapangan. Fungsinya menggali kontekstualitas kekayaan sumber-sumber primer yang diperlukan dalam menjelaskan proses diplomasi perdagangan.

Subjek dan Objek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini yaitu Kementerian Perdagangan Indonesia dan GAIKINDO. Sedangkan objek yang ingin diteliti adalah kebijakan hambatan non tarif Vietnam.

Metode Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan riset ini, penulis akan menggunakan teknik pengumpulan data melalui teknik penelitian lapangan guna menggali

kontekstualitas kekayaan sumber-sumber primer yang diperlukan dalam menjelaskan proses diplomasi perdagangan.

Proses Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, penulis akan membuat tahapan atau langkah-langkah yang akan dilakukan. Pentingnya langkah-langkah yang dibuat ini sebagai panduan bagi penulis, mulai dari persiapan melakukan riset hingga membuat laporan penelitian. Oleh karena itu, riset ini akan dilakukan melalui beberapa tahapan:

1. Pra Riset

Pra riset mencakup kegiatan pada sebelum memulai riset. Kegiatan tersebut berupa: membaca berita yang berhubungan dengan perkembangan kasus yang terjadi, serta membaca bahan bacaan yang sesuai dengan penelitian.

2. Pengambilan Data

Riset ini akan mendapatkan data dari sumber data primer dan sekunder. Mengingat riset ini akan menggunakan teknik penelitian lapangan, sumber data primer bisa dikumpulkan melalui observasi dan wawancara mendalam. Pengumpulan data sekunder juga akan dipilih dari berbagai media, pernyataan resmi dari pemerintah.

3. Tahapan penting lainnya ada pada analisis data, tentunya setelah pengumpulan seluruh data-data. Langkah-langkah dalam menganalisis data pada riset kualitatif adalah sebagai berikut:

a. Mengumpulkan Data

Tahapan ini berfokus pada pengumpulan semua data-data yang diperoleh.

b. Membaca semua data

Setelah mengumpulkan semua data-data yang didapatkan, perlu membaca semua data secara menyeluruh. Tujuan dari proses ini ialah memilih materi dan mengidentifikasi pernyataan dan argument terkait.

c. Pengkodean

Pengkodean ialah proses dimana data dipecah menjadi beberapa bagian dan diberikan nama atau label.

d. Mengaitkan tema/deskripsi

Tahapan ini melibatkan proses pembentukan kategori dan tema. Kategori dan tema akan didapatkan pada proses pengkodean, yang bertujuan untuk menemukan korelasi antara kategori dan tema.

e. Interpretasi data

Pada tahapan ini, penulis akan membuat inferensi atas hasil penelitiannya. Penulis akan mencoba menjelaskan temuannya atas dasar teori. Yang mana, penulis akan berupaya mendapatkan makna atas data yang telah dianalisis.

BAB II

Mutual Recognition Agreement (MRA) ASEAN

sebagai hasil Konsensus Politik Domestik

Bab ini akan menyajikan analisis/aplikasi teori dalam konteks politik dalam negeri, dengan logika dari partisipasi pemerintah, *mutual approval* dan *decision-making*. Partisipasi pemerintah di tingkat regional mengundang perhatian media massa untuk mengabarkan perkembangan partisipasi aktif pemerintah dari masing-masing negara untuk meningkatkan reputasi birokrat. Mutual Approval digunakan untuk menahan kritik dari lawan politik dalam negeri. Decision-making secara kolektif memungkinkan untuk menghindari tanggung jawab dalam negeri pada kebijakan yang tidak populer. Penjelasan di atas ini menjadi awal untuk sampai kepada organisasi internasional/regional (ASEAN) memainkan peran sesama birokrat ditingkat yang berbeda.

Politisi dalam negeri akan memperjuangkan aspirasi publik, yang mana aspirasi para pendukungnya terkait barang dan jasa. Dalam hal ini, politisi yang menjabat bisa melakukan hal-hal yang cenderung berkolusi dengan birokrat negara anggota ASEAN. Kolusif disini dapat diartikan hal-hal yang politisi lakukan adalah untuk menjaga nama baiknya dan mendapatkan kebanggaan tersendiri. Apalagi, di dalam ekonomi yang terbuka, koordinasi internasional melalui pemerintah dapat dikatakan memiliki tujuan yang sama seperti, (i) sesama politisi dalam negeri akan berkompetisi dalam sebuah pemerintahan, (ii) dalam hal lawan politik, untuk menunjukkan bahwa kemampuannya dalam memperjuangkan produk dalam negeri dapat bersaing diluar negeri, (iii) terhadap politisi luar negeri ditingkat regional,

sebab kolusi dengan politisi luar negeri dapat berguna juga terhadap politisi dalam negeri nantinya.

II.1 Participation

Hal ini berawal dari isu yang muncul ke publik, kemudian direspons oleh pihak-pihak yang berkepentingan secara sektoral. Urusan perdagangan otomotif, maka terdapat kementerian/lembaga yang terkait didalamnya, seperti Kementerian Perdagangan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Perhubungan. Ketika melakukan koordinasi, tentunya hal-hal berkaitan sebagai *host* atau *leader* dalam urusan negosiasi perdagangan akan menjadi salah satu faktor untuk melihat seberapa aktif dalam partisipasi pemerintah dalam keterlibatan penyelesaian masalah, khususnya sektor industri otomotif.

Atase perdagangan Indonesia untuk Vietnam menjelaskan, setelah adanya hambatan Kementerian Perdagangan berkoordinasi dengan stakeholder dan kementerian terkait, tentang solusi agar Indonesia dapat memenuhi kebijakan yang ditetapkan oleh Vietnam. Hal ini dikonfirmasi dari pihak GAIKINDO, bahwa setelah adanya respons dan koordinasi, Indonesia membentuk tim negosiasi perdagangan ke Pemerintah Vietnam, dibantu oleh Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Perindustrian yang ketua oleh Kementerian Perdagangan untuk diselesaikan secara bilateral. GAIKINDO diikutsertakan sebagai pendamping, guna memberi masukan terkait dampak yang akan ditimbulkan akibat diterapkannya surat keputusan Perdana Menteri Vietnam No. 116/2017/ND-CP.

Pada tanggal 27-28 Februari 2018, Kementerian Perdagangan RI sebagai Koordinator melakukan konsultasi dengan Pemerintah Vietnam terkait dengan diberlakukannya *Prime Minister Decree No. 116/2017/ND-CP (Decree on Requirements for Manufacturing, Assembly and Import of Motor Vehicle and Trade in Motor Vehicle Warranty and Maintenance Services)* dan *Circular No.03/2018/TT-BGTVT regarding to the regulation on the checking on imported protection in line with the Decree No.116/2017/ND-CP*. Selama tujuh bulan pertama ditahun 2018, pasar mobil menghadapi kesulitan dalam ekspor ke Vietnam akibat putusan Perdana Menteri Vietnam. Aturan yang mengatur penerapan standar minimum atas kondisi, keselamatan, dan aspek lingkungan terkait produksi mobil yang diekspor ke Vietnam. Para importir diwajibkan untuk memiliki sertifikat *Vehicle Type Approval* yang dikeluarkan oleh negara pengekspor, ungkap atase perdagangan Indonesia untuk Vietnam. sebab pada saat melakukan ekspor mobil *CBU*, otoritas negara Vietnam menerbitkan *affirmative production* yaitu *National Type Approval*. Kementerian Perdagangan menjelaskan bahwa NTA dikeluarkan oleh otoritas dari negara eksportir (Indonesia) yang isinya *Quality Control* dan *Safety Emission Test*. Sayangnya, penerbitan NTA hanya diberikan kepada kendaraan yang diimpor. Kementerian Perhubungan tidak dapat menerbitkan NTA untuk produk yang diekspor, mengingat peraturan Menteri Perhubungan No. 9 tahun 2004, NTA hanya akan diberikan kepada kendaraan yang diimpor, diproduksi dan digunakan di Indonesia.

Tabel 2

Mutual Recognition Arrangements on Type Approval for Automotive Products (APMRA)

No	Tahun	Summit Meeting	Kota	Pembahasan
1.	3 November 2019	Chairman's Statement of The 35th Asean Summit Bangkok/Nonthaburi, 3 November 2019 Advancing Partnership for Sustainability	Bangkok	- Menunggu penanda tangan APMRA
2.	13 September 2019	The 51 st ASEAN Economic Ministers (AEM) Meeting	Bangkok	- Para Menteri senang dengan resolusi isu lama APMRA dan menantikan penandatanganan tahun ini
3.	23 Juni 2019	Chairman's Statement of The 34 th ASEAN Summit Bangkok, 23 June 2019 Advancing Partnership for Sustainability	Bangkok	- Finalisasi APMRA - Menunggu penandatanganan dan implementasi selanjutnya
4.	25 April 2019	Outcomes of the 25th ASEAN Economic Ministers' Retreat (25th AEM Retreat)	Angsana Laguna Phuket	- Mengakui kesimpulan APMRA yang telah dinegosiasikan dari tahun 2009 - APMRA akan menjadi instrumen pendukung bisnis sektor otomotif. - Dengan sertifikasi ASEAN tidak perlu di uji kembali sehingga mempercepat waktu ekspor dan impor - Akan ditanda tangani pada AEM ke 51 september 2019

Sumber: ASEAN2019.go.th (ASEAN, 2019)

Tabel di atas menunjukkan perkembangan terakhir tentang pembahasan MRA otomotif ASEAN. Hal ini mengundang media massa untuk mengabarkan perkembangan dari partisipasi aktif dari negara anggota untuk meningkatkan gengsi birokrat yang terkait. Penulis mengutip dari Bisnis.com mengabarkan bahwa MRA sektor otomotif telah memasuki tahap finalisasi. Direktur Perundingan ASEAN Kementerian Perdagangan Donna Gultom mengatakan, implementasi MRA paling lambat 1 (satu) tahun setelah ditandatangani oleh semua Menteri Ekonomi ASEAN. Pelaku otomotif regional ASEAN khususnya Indonesia telah lama menanti MRA

otomotif, agar apabila Indonesia mengespor produk otomotif tidak perlu diuji kembali di negara tujuan ekspor (Mola, 2019).

II.2 Mutual Approval

Sejak tahun 2005, ASEAN melakukan pembentukan Kelompok Kerja Produk Otomotif (Automotive Product Working Group/APWG). Kelompok Kerja tersebut didesain untuk memastikan keamanan, kualitas dan perlindungan lingkungan terhadap produk kendaraan yang diproduksi dan beredar di wilayah regional. Melalui hal tersebut, Indonesia berupaya meningkatkan kerjasama dengan anggota negara ASEAN, mengingat Indonesia sebagai salah satu produsen otomotif terbesar di Kawasan Asia Tenggara. Direktur Industri Maritim Alat Transportasi, dan Alat Pertahanan Kementerian Perindustrian menyamapaikan, bahwa tugas APWG adalah menyusun Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products atau APMRA (Kementerian Perindustrian, 2017). Hal tersebut dapat menjadi acuan bahwa penguatan negosiasi perdagangan tidak hanya melalui bilateral saja, melainkan bisa melalui tingkat regional.

Partisipasi dari pemerintah Indonesia dalam upaya menguatkan negosiasi perdagangan otomotif, dilanjutkan ke tingkat regional. Pemerintah Indonesia tidak kehabisan cara dalam upayanya. Rasa tanggung jawab yang dirasa harus ditunjukkan guna memperlihatkan kemampuannya dalam mengatasi masalah. Namun, strategi yang digunakan apabila melalui MRA tersebut adalah *buying time*. Yang mana proses dalam MRA waktunya lama. Jika melihat dari APWG dimulai dari tahun 2005, hingga sekarang MRA sektor otomotif belum selesai.

Zulvri Yenni Ovi mengungkapkan, meskipun negosiasi melalui MRA itu cenderung lama, tetapi Indonesia tetap melakukannya di level ini, sebab apabila Indonesia mengubah kebijakan nasional hanya karena satu negara, bukanlah hal yang tepat (Ovi, 2020). Putusan Perdana Menteri Vietnam 116 itu berlaku bukan hanya untuk Indonesia, melainkan untuk semua negara. Pemerintah Indonesia menganggap, Indonesia akan tetap bisa ekspor mobil CBU ke Vietnam dengan tata cara yang ada dan dikenakan hal yang sama terhadap negara lain yang melakukan ekspor mobil ke Vietnam seperti Thailand. Uji *load by load* harus dilakukan, padahal sebelum adanya hambatan non-tarif Vietnam, pemasok mobil CBU dari Indonesia tidak dihambat dengan adanya uji tersebut. Sembari hal tersebut kunjung usai, pemerintah tetap melakukan negosiasi antar pemerintah anggota ASEAN untuk MRA produk otomotif.

Tabel 3
Informasi wawancara dengan Direktorat Jenderal Perundingan
Perdagangan Internasional

No.	Tema	Informasi Narasumber
1.	Diplomasi di tingkat regional	<ul style="list-style-type: none"> - Upaya diplomasi Indonesia adalah menekan ekspor ke Vietnam dengan peraturan yang berlaku dari Vietnam. Pemerintah Indonesia menyadari bahwa, sesama negara yang bergerak dibidang otomotif akan mencari mekanisme peraturan guna mengamankan industrinya masing-masing. - Diplomasi perdagangan di tingkat regional bertujuan melancarkan arus perdagangan barang di ASEAN tanpa melakukan diskriminasi secara khusus ke sesama negara anggota. - Vietnam tidak melanggar, karena kebijakan No. 116 Vietnam mengacu pada standar internasional. - Panggung Kementerian Perdagangan adalah di neraca perdagangan. Jika neraca perdagangan Indonesia defisit, maka yang di kritik adalah Kementerian Perdagangan.
2.	Peran ASEAN	<ul style="list-style-type: none"> - ASEAN menyediakan wadah perundingan pada Coordinating Committee on ATIGA untuk urusan perdagangan barang. - Negosiasi yang dilakukan di forum ASEAN harus disampaikan ke semua negara anggota. Pembahasan pada saat negosiasi adalah kendala yang dialami Indonesia pada saat ekspor mengenai peraturannya. Kesepakatan negosiasi Indonesia dengan Vietnam harus disampaikan ke semua negara anggota.

Sumber: Wawancara langsung dengan Zulvri Yenni Ovi (2020)

Tahun 2016, APWG ke-24 pada 7-10 November dibuka oleh Wakil Menteri Transportasi Vietnam, banyak harapan yang disampaikan oleh Le Din Tho pada pertemuan tersebut (Badan Standardisasi Nasional, 2016). Vietnam menjadikan transportasi sebagai prioritas pembangunannya. APWG dapat mengembangkan kerja sama yang menunjang standar keselamatan, keamanan dan lingkungan pada bidang otomotif. Co-Chair APWG *Madam Phulporn Saengbapla* berharap agar Mutual Recognition Arrangement bidang otomotif segera ditandatangani dan diimplementasikan.

Pada bahasan perkembangan APWG 2016, terdapat 19 United Nations Regulation (UNR) sebagai acuan implementasi MRA periode pertama di bidang otomotif. Periode pertama, jenis kendaraan yang disepakati terbatas pada sepeda motor, mobil pribadi dan mobil pengangkut barang. Dari total 19, hanya 10 UNR yang harmonis dengan ketentuan masing-masing negara ASEAN. 6 UNR selanjutnya dianggap harmonis dengan modifikasi, serta 3 UNR lain masih harus memerlukan peninjauan kembali karena adanya perbedaan kualitas bahan bakar di negara setiap anggota ASEAN. Namun pada penerapannya di Indonesia, MRA bidang otomotif sempat menjadi serangan balik. Hal ini terkait dengan Standar Nasional Indonesia ban kendaraan bermotor oleh Kementerian Perindustrian. Karena kondisi geografis di Indonesia, yang mengharuskan uji tambahan terhadap komponen ban. Kondisi tersebut dilakukan oleh Filipina dan Vietnam. Pengujian ban tersebut tidak termasuk dalam UNR. Dengan adanya kejadian tersebut, pemerintah lebih terpanik untuk koordinasi dengan kementerian dan Lembaga terkait untuk mempercepat MRA.

Penyelesaian masalah hambatan non tarif yang merugikan Indonesia selain secara bilateral dan regional, dapat dilakukan ditingkat WTO. Namun alangkah tidak eloknya, jika Indonesia membawa kasus hambatan non-tarif ke tingkat yang lebih tinggi, disisi lain Indonesia dan Vietnam memiliki ASEAN. Kementerian Perdagangan urusan bilateral mengungkapkan, bahwa Indonesia menjaga nama baik negara dan sesama negara anggota ASEAN. Sebab kondisinya masih dapat selesaikan tingkat regional. Jika putusan yang dibuat oleh Perdana Menteri Vietnam ini melampaui standar internasional, dan Vietnam mempunyai *scientific justification* bahwa mobil CBU yang diimpor dari Indonesia banyak mengalami kecelakaan. Maka Indonesia dalam skema penyelesaian masalah di tingkat WTO kemungkinan besar akan menang, jika Vietnam tidak dapat menyediakan data angka kecelakaan dan *scientific justification* yang disebutkan. Hal yang menjadi pertimbangan berikutnya ialah jika menggunakan *Dispute Settlement Body* (DSB) WTO, maka akan menimbulkan masalah jangka pendek yaitu tingginya biaya yang harus dikeluarkan dalam penyelesaian masalah menggunakan mekanisme DSB dari WTO. Walaupun, Indonesia optimis dapat menang apabila diangkat ke WTO.

Penulis mengutip dari Bisnis.com, Duta Besar Indonesia untuk Vietnam Ibnu Hadi menyampaikan bahwa Pemerintah Vietnam berencana menerapkan *special consumption tax* (STC) pada Oktober 2019. KBRI bersama dengan Kemendag dan Kemenhub mendekati pemerintah Vietnam untuk mengikuti kemauan Vietnam agar ekspor kendaraan CBU tetap berjalan (Mola, 2019). Kebijakan Vietnam tersebut nantinya akan membuat harga mobil yang masuk ke Vietnam lebih mahal dibandingkan mobil lokal Vietnam. Informasi yang disampaikan Ibnu Hadi membuat media massa menyoroti respons pihak yang

terkait dengan urusan perdagangan otomotif ke Vietnam. GAIKINDO telah melakukan dialog dengan pemerintah dan produsen otomotif dalam negeri guna menyikapi kebijakan pajak konsumsi spesial Vietnam. Mengutip dari Kompas.com, Kukuh Kumara menyampaikan GAIKINDO menginginkan tetap dapat mengekspor kendaraan CBU maupun CKD ke Vietnam, mengingat pasar Vietnam sangat besar karena permintaanya tinggi. Respons berikutnya dari Kementerian Perindustrian Putu Juli Ardika mengatakan, pemerintah akan melobi Vietnam. Kemenhub akan berdiplomasi dengan sesama anggota negara ASEAN. Tenaga Ahli Bidang Perjanjian Internasional Kementerian Perdagangan Rico Nugrahatama merespons kembali bahwa kebijakan tersebut dapat langsung mempengaruhi ekspor Indonesia.

Dari penjelasan di atas, dapat terlihat bahwa kelompok penekan berasal dari GAIKINDO (gabungan produsen otomotif dalam negeri). GAIKINDO mengharapkan pemerintah dapat memberikan solusi agar pihaknya tetap dapat mengekspor produksi otomotif ke Vietnam. Sehingga jalur diplomasi MRA akan ditempuh, Kementerian Perdagangan urusan Perundingan ASEAN Zulfri Yenni Ovi mengatakan bahwa, terdapat tiga forum untuk negosiasi perdagangan melalui forum WTO, forum ASEAN, dan forum bilateral. Dalam forum bilateral memang umumnya akan lebih cepat prosesnya dibandingkan dua jalur forum lainnya. Namun di forum regional, apabila terdapat kesepakatan dalam urusan negosiasi perdagangan otomotif dengan Vietnam, hasilnya akan diberikan dan berimplikasi terhadap seluruh negara anggota di ASEAN. Jika secara bilateral, yang dikhawatirkan timbul masalah baru apabila negosiasi selesai. Anggapan yang muncul bahwa Vietnam melakukan perlakuan yang istimewa terhadap Indonesia.

Sebab, dalam isu otomotif yang disebabkan oleh Vietnam, tidak hanya Indonesia yang bersuara, melainkan Thailand dan Malaysia ikut mengangkat kasus ini (Ovi, 2020).

II. 3 Decision-making

Urusan negosiasi perdagangan, di tingkat apapun, pemerintah dalam menjaga citranya menjadi satu suara yang konsisten ialah hal yang utama. Pemerintah disini akan membentuk Klub sesuai dengan isu tertentu. Klub pemerintah akan tergantung dari kesediaan, keterkaitan dan ketertarikan akan isu yang dibahas, sebab sifat pembahasannya tertutup dan rahasia. Sehingga informasi yang ada akan dibuka kepada pihak-pihak yang ikut dalam klub tersebut. Harapannya koordinasi dan konsultasi antar kementerian dan lembaga akan lebih mudah. Keterlibatan kementerian-kementerian yang ada dalam kasus ini seperti Kementerian Perdagangan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Perhubungan.

Setiap Klub memiliki *host* atau *leader*. *Leader* akan bergantian sesuai dengan sektornya. Kementerian Perdagangan urusan Perundingan ASEAN menjelaskan bahwa Kementerian Perindustrian pada saat sebelum hambatan menjadi focal poin, namun sekarang dipindah ke Kementerian Perhubungan. Posisi yang ada dalam perundingan ASEAN ialah Kemenhub apabila isu yang diangkat berhubungan dengan alat perhubungan. Sehingga, pada saat itu Kementerian Perdagangan menjadi pendamping.

Dalam kasus ini, Kementerian Perdagangan dan kementerian/lembaga yang terkait sudah menetapkan bahwa melalui negosiasi MRA akan menjadi lebih

mudah. Koordinasi tetap berjalan antar kementerian sembari menjalankan tugas pokok dan fungsi masing-masing. Dalam urusan perdagangan focal poin akan berada di Kementerian Perdagangan. Jika isu politik dan membuka hubungan diawal ialah tupoksi dari Kementerian Luar Negeri. Namun dalam urusan negosiasi biasanya yang merumuskan ialah Kementerian Perdagangan dan Kementerian Luar Negeri ialah tata krama dan bahasa dalam *legal drafting* perjanjian sering memberi masukan. Kementerian Perdagangan urusan Perundingan ASEAN menjelaskan, pada proses negosiasi perdagangan sering muncul isu akan tumpang tindih peran, pada dasarnya tujuannya sama yaitu mengejar ekspor melalui MRA.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2012), mendukung Mutual Recognition Arrangement ASEAN tahun 2015. Melalui Forum Internasional Standar Kendaraan Bermotor Indonesia (FISKI) telah melakukan persiapan dalam rangka MRA sebelum diberlakukannya ASEAN Economic Community (AEC) 2015. Dirjen Perhubungan Darat mengemukakan bahwa banyak regulasi di bidang otomotif di tingkat Internasional yang harus diadopsi Indonesia. Untuk itu Kementerian Perhubungan sudah lama mengetahui dan memperdalam terkait mekanisme MRA untuk sektor otomotif di ASEAN agar perputaran arus barang kendaraan dapat dipersiapkan dengan baik seiring berjalannya waktu dengan beriringan koordinasi antar Kementerian.

Kegiatan FISKI, bertujuan untuk mengadopsi regulasi United Nations dalam kerangka MRA ASEAN 2015, selain itu merumuskan berbagai upaya menurunkan tingkat kecelakaan yang menyebabkan kematian. Salah satu tujuan memperbaiki tingkat persyaratan keselamatan kendaraan bermotor dengan adanya saling mengakui standar yang digunakan pada kendaraan bermotor. Dengan begitu

reciprocal recognition of approval granted dapat berjalan sebagai kelengkapan syarat uji tipe kendaraan bermotor. Kemudian, dukungan dari kementerian/lembaga lainnya diharapkan guna mempersiapkan aspek legal, tentu membutuhkan peraturan Presiden dan turunannya melalui koordinasi dengan kementerian yang ada kaitannya seperti, koordinasi dengan Kementerian Keuangan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perdagangan, Kementerian Hukum dan HAM, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, dan Sekretaris Kabinet. Dengan banyaknya aktor dari elemen pemerintah, menunjukkan bahwa MRA bukanlah hal yang biasa. Pemerintah Indonesia perlu meneliti dengan teliti, sebab MRA akan memiliki dampak besar terhadap negeri Indonesia khususnya sebagai salah satu negara produsen kendaraan bermotor CBU di ASEAN.

Selain itu, persiapan yang dilakukan ialah infrastruktur, meliputi pengembangan fasilitas uji komponen, sistem dan kendaraan bermotor yang telah ada maupun yang akan dikembangkan beserta usulan program pembiayaannya. Penetapan tenaga khusus yang menangani Approval Authority sebagai tenaga ahli dan terampil dalam menguji kendaraan melalui kerja sama internasional. Bantuan teknis dan jasa konsultan yang berpengalaman juga dibutuhkan. Hal ini penulis mengartikan bahwa Kementerian Perhubungan sangat mendukung upaya negosiasi perdagangan melalui MRA sejak lama, karena begitu banyak aspek yang harus dipersiapkan ketika pembahasan MRA di tingkat regional.

Menteri Perindustrian, Saleh Husin menegaskan bahwa pihak kemenperin telah mempersiapkan strategi dalam upaya meningkatkan daya saing Industri Nasional di era Pasar Bebas Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) (Kementerian Perindustrian , 2016). Menperin menambahkan perlu adanya perlindungan hukum

produk dalam negeri yang telah dilakukan seperti Hak paten, Merek, hak cipta dan lain-lain. Di era MEA, Kemenperin menyiapkan tenaga industri (SDM Industri) yang kompeten dan berdaya saing melalui Pendidikan vokasi berbasis kompetensi, membangun link and match antara Pendidikan vokasi dan dunia usaha industri serta mengembangkan sistem pelatihan berbasis kompetensi. Semua hal tersebut yang diungkapkan di atas adalah upaya dalam mendorong pengakuan dalam standar melalui Mutual Recognition Agreement (MRA) ASEAN.

Penjelasan di atas menurut penulis menunjukkan betapa populernya pembahasan MRA otomotif ASEAN mampu mengesampingkan isu kebijakan Vietnam tentang pajak konsumsi spesial. Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri Indonesia bidang moneter, fiscal, dan kebijakan publik Raden Pardede menyatakan bahwa kebijakan tersebut akan memicu pemindahan basis produksi kendaraan ke Vietnam (GAIKINDO, 2019). Sebab, kebijakan tersebut menambah biaya pada kendaraan yang masuk ke Vietnam sehingga mobil impor harganya lebih mahal. Namun, respons pemerintah beserta GAIKINDO disampaikan oleh Kukuh Kumara dikutip dari Kompas, bukanlah secara langsung melawan kebijakan dari Vietnam, melainkan dengan cara melobi Vietnam ditingkat regional karena prinsip negara di ASEAN adalah saling membantu dan mengisi pasar regional (Kurniawan, 2019).

Dengan adanya kesepakatan antara Pemerintah dalam upaya mewujudkan MRA di tingkat ASEAN, hal itu tentu saja dalam teori organisasi industri akan menciptakan sebuah kartel, apabila: 1) kualitas produk yang ada menjadi homogen; 2) akan berlaku pada semua pemasok; 3) akan ada pemasok dominan yang dapat berperan dalam penentuan harga barang. Dengan pengecualian semua arus barang

akan menjadi lebih mudah dengan adanya MRA. Inilah yang secara kolektif pemerintah membentuk agenda yang terus berjalan hingga sekarang dengan mengesampingkan sejenak adanya kerugian yang didapatkan oleh perusahaan otomotif CBU dari Indonesia pada kegiatan ekspor ke Vietnam.



BAB III

Peran ASEAN dan Pemerintah Indonesia

Dalam bab ini, penulis akan mencoba menganalisis dari teori Roland Vaubel akan keterlibatan Organisasi Internasional (ASEAN) dan Indonesia, guna melihat penggunaan diplomasi MRA akan lebih kuat dibandingkan dengan bilateral. ASEAN menjadi unit analisis Organisasi Internasional dalam melakukan pembagian peran. Pembagian peran dari ASEAN dan pemerintah Indonesia menjadi tingkah laku yang kolusif, sebagai cara mendapatkan kepentingan politik yang selaras. Sebagaimana penjelasan di bab sebelumnya, Indonesia menjaga nama baik negara dan sesama negara anggota ASEAN, sedangkan ASEAN sebagai wadah untuk negosiasi antar negara anggota. Meskipun dalam perjalanannya, diplomasi MRA mempunyai konsekuensi. Lalu, penulis menggambarkan bagaimana kewajiban setiap negara anggota yang menggunakan jalur diplomasi MRA di sektor perdagangan. Kemudian, penulis akan mencoba melihat perbedaan diplomasi MRA di ASEAN dengan MRA regional lainnya.

III.1 Komunikasi antar pemerintah dengan ASEAN tentang MRA sebagai kebijakan yang kuat dibandingkan bilateral.

Sebelumnya, ASEAN memiliki fungsi yang melekat dalam untuk Indonesia antara lain: (i) menciptakan stabilitas, perdamaian, dan keteraturan di kawasan ASEAN dapat melanjutkan pembangunan di segala bidang dan dapat mendorong Indonesia menjadi negara yang lebih maju; (ii) menjalin kerja sama di bidang pembangunan dan percepatan pemajuan ekonomi, antara lain, perluasan perdagangan, investasi, kepariwisataan, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta pendidikan; yang tidak kalah penting (iii) sebagai wadah Indonesia dalam

memperjuangkan kepentingan nasional di Kawasan Asia Tenggara dan kepentingan bersama di forum internasional. Indonesia senang dengan adanya ASEAN sebagai wadah memberikan ide-ide cemerlang untuk organisasi regional ASEAN. Sebaliknya ASEAN akan mendapatkan keuntungan, berupa bertambahnya agenda yang harus dilaksanakan untuk semua anggota. Seperti Indonesia yang telah menginisiasi pembahasan peran ASEAN setelah terbentuknya Masyarakat ASEAN 2015 melalui Bali Concord III: ASEAN Community in the Global Community of Nations dan membahas Aksi Bali Concord III (2012-2022) yang menjadi dasar bagi ASEAN untuk meningkatkan perannya di tingkat global (Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia, 2017).

Melalui forum ASEAN, organisasi regional ini memfasilitasi Indonesia dan negara-negara anggota dalam berkomunikasi dan koordinasi antar pemerintah. Bahasan-bahasan yang ada akan disesuaikan dengan agenda yang telah ditetapkan oleh ASEAN. Dengan adanya agenda tersebut, para birokrat yang terkait dalam suatu isu agenda akan mengemukakan pendapat yang mewakili negaranya akan persiapan dalam suatu perkara. Pembahasan mengenai isu hambatan dari putusan Perdana Menteri Vietnam 116/2017/ND-CP, disampaikan oleh Kementerian Perdagangan urusan bilateral, negara-negara ASEAN banyak yang mendukung Indonesia dalam upaya penyelesaian hambatan non-tarif dari Vietnam.

ASEAN menjadi etalase kinerja (*show off*) bagi setiap negara anggota dalam menyampaikan pendapat disetiap Pertemuan Tingkat Tinggi, tidak terkecuali Indonesia. Tujuannya adalah membuat ASEAN menjadi organisasi yang kuat secara internal, dan dipertimbangkan serius oleh dunia internasional. Setnas ASEAN untuk Indonesia (2017) menjelaskan sumbangsih dari Indonesia terhadap ASEAN.

Beberapa sumbangsih Indonesia antara lain: 1) Indonesia adalah *honest broker* dan berperan aktif dalam menggulirkan inisiatif dan inovasi berupa *interim measure*; 2) Indonesia berperan penting untuk memastikan sentralitas ASEAN contohnya dalam menginisiasi dikeluarkannya *Joint Statement of Foreign Minister of ASEAN Member States on the Maintenance of Peace, Security and Stability in the Region* pada bulan Juli 2016; 3) ASEAN menyepakati inisiatif Indonesia dalam *Joint Statement on Social Welfare and Development in Pursuing ASEAN Community Vision 2025*; 4) Inisiasi Indonesia tentang *Declaration on One ASEAN, One Response* yang ditandatangani oleh seluruh Kepala Negara ASEAN pada bulan September 2016; 5) menjadi Inisiator pembentukan ASEAN *Seaport Interdiction Task Force* dengan menjadikan *Seaport* sebagai daerah pengawasan Narkotika; 6) Indonesia menjadi *driving force* yang sangat diperhitungkan dalam rangkaian perundingan RCEP. Dibawah kepemimpinan Indonesia, telah dicapai kemajuan dengan disepakatinya *Chapter on Small Medium Enterprises (SMEs)* dan *Chapter on Economic and Technical Cooperation (ECOTECH)*; 7) dalam isu Konektifitas ASEAN, Indonesia bersama Filipina berhasil mencapai kesepakatan di bidang konektifitas yang telah dinegosiasikan secara intensif selama lima tahun yaitu jalur pelayaran kargo yang merupakan proyek konektifitas; 8) Kementerian Luar Negeri terus membentuk dan menggerakkan Pusat Studi ASEAN, guna ikut serta mendiseminasikan informasi kepada masyarakat luar dan memberikan rekomendasi kebijakan; dan lain sebagainya.

Fase perundingan MRA, Kementerian Perdagangan bersama dengan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian secara bersama-sama saling koordinasi. Koordinasi tersebut digunakan untuk mengetahui perkembangan

masing-masing pihak dalam pemenuhan kelengkapan dalam pembahasan MRA. Dari ketiga kementerian ini, aktor selain pemerintah juga diikuti kedalam pembahasan yaitu GAIKINDO. Hal ini disampaikan oleh Kementerian Perdagangan urusan Perundingan ASEAN. Dalam perundingan MRA tingkat regional, biasanya untuk mengetahui perkembangan kelanjutan dari negosiasi tersebut dari masing-masing anggota negara ASEAN. Setuju atau tidak setuju akan disampaikan oleh negara yang ikut summit meeting menurut pandangan domestik negara anggota. Hampir semua negara sudah setuju, sikap setuju itu dapat dilihat dari beberapa tingkatan, ditingkat teknis telah disetujui, akan tetapi di tingkatan kebijakan belum semua mencapai persetujuan. Bagaimana dengan Vietnam?, Vietnam mengatakan bahwa negaranya masih membutuhkan konsultasi dengan pihak domestiknya. Bukan berarti tidak menyetujui akan MRA, sebab agenda ASEAN akan berjalan apabila semua setuju atau konsensus.

Indonesia yang sangat mendukung negosiasi via MRA, dalam pertemuan bahasan tersebut tidak selalu setuju. Tarik ulur yang dilakukan Indonesia sering terjadi, mengingat ketika pembahasan apabila menyatakan setuju semuanya harus siap dari berbagai Kementerian dalam negeri. Jika satu atau dua kementerian belum siap, maka pernyataan akan “kami akan membutuhkan konsultasi domestik” akan terlontar dari setiap negara anggota ASEAN, tidak terkecuali Indonesia.

Dalam penjelasan MRA di ASEAN, tidak banyak sumber yang menjelaskan bagaimana MRA ASEAN itu berjalan. Penulis meyakini bahwa MRA mengadopsi dari gaya Barat seperti Uni Eropa yang nanti akan dibahas di subbab (III.3). Namun yang paling penting adalah ketika proses harmonisasi dan pengakuan ini terbentuk (MRA otomotif), faktanya hal tersebut sangat dekat dengan implementasi

kebijakan. Yang mana, satu pengakuan dari MRA tingkat ASEAN akan berlaku ke setiap aturan birokrasi domestik dari setiap negara anggota yang proses pengakuan sektoral.

III.2 Kewajiban setiap negara anggota ASEAN untuk menggunakan jalur diplomasi MRA

Setiap negara anggota ASEAN mempunyai standar nasionalnya masing-masing, seperti regulasi teknis dan prosedur penyesuaian nilai keamanan dan kualitas dari produk otomotif. Produk otomotif yang dikontrol oleh regulasi sebuah negara diharuskan untuk memenuhi regulasi yang ada, yang mana mengacu kepada standar tertentu sebagai dasar utama yang harus dipenuhi tingkat keamanan dan keselamatan dari sebuah produk. Harmonisasi standar dan MRA merupakan sebuah solusi yang berangkat dari inisiatif anggota guna mendukung perdagangan produk otomotif di Asia Tenggara.

Anggota negara ASEAN telah menyetujui harmonisasi, hukumnya wajib memenuhi hal yang diperlukan secara teknis terkait produk otomotif berdasarkan regulasi *United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE). Khusus sektor otomotif, 19 regulasi UNECE telah disetujui agar diharmonisasikan kedalam ASEAN. Anggota negara yang memiliki standar nasionalnya sudah termasuk ke dalam beberapa dari 19 UNECE, harus menyetarakan standarnya dengan regulasi UNECE. Disisi lain, negara anggota yang tidak memiliki standar nasional, tidak wajib untuk mengikuti dan mengembangkan standar. Akan tetapi, kebijakan ASEAN, meskipun demikian apabila sebuah negara anggota yang ingin mengembangkan standarnya, harus menyetarakan regulasi standarnya dengan UNECE. Hal ini berarti, menunjukkan keputusan ASEAN juga kuat sebagai acuan

namun tidak memaksakan. Berikut negara yang memiliki standar Asia Pacific Laboratory Accreditation (ASEAN, 2012):

Tabel 4
Daftar Badan Akreditasi Negara Anggota ASEAN

Brunei Darussalam	Ministry of Development (Construction Planning and Research Unit)	
Indonesia	Komite Akreditasi Nasional – The Accreditation Body of Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing, Calibration, and Inspection
Malaysia	Department of Standards Malaysia STANDARD MALAYSIA	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing and Calibration, ISO 15189
Filipina	Philippines Accreditation Office (PAO)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing and Calibration
Singapura	Singapore Accreditation Council (SAC)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing, Calibration, Inspection ISO 15189
Thailand	Department of Medical Science, Ministry of Public Health (DMSc)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing Only
	Department of Science Service (DSS)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing ISO 15189
	Thai Laboratory Accreditation System (TLAS)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing and Calibration
Vietnam	Bureau of Accreditation (BOA)	<ul style="list-style-type: none"> - ILAC Global Arrangement Signatory (ILAC Full Member) - APLAC Multilateral MRA-Testing, Calibration and Inspection

Berdasarkan tabel di atas, Indonesia memiliki Komite Akreditasi Nasional (KAN) yang bertugas menetapkan akreditasi dan memberikan pertimbangan serta saran kepada Badan Standardisasi Nasional (BSN) dalam menetapkan sistem akreditasi dan sertifikasi (BSN, 2017). Bentuk koordinasi antar Pemerintah dari Kementerian dengan Lembaga Pemerintah non-Kementerian ini diupayakan dapat sejalan dengan perkembangan kemampuan nasional di bidang standardisasi. Upaya tersebut berfungsi mengantisipasi era globalisasi perdagangan dunia. Yang mana kalau kita lihat dilingkup AFTA, perdagangan bebas makin terbuka, harus diimbangi dengan kesesuaian penilaian secara terpadu. Untuk itu, BSN menurut penulis juga dapat bersinergi untuk mencapai kebutuhan MRA sektor otomotif.

BSN wajib mengadopsi standar UNECE untuk otomotif, dikarenakan ASEAN mengadopsi standardar tersebut. Hal-hal yang dibutuhkan dalam pembahasan MRA otomotif, disadari juga oleh BSN pentingnya mengurangi biaya dan waktu untuk pengembangan industri otomotif agar tidak ada prosedur yang berulang secara administratif. Menurut BSN, acuan regulasi otomotif dunia mengacu pada tiga sumber yaitu UNECE, Japan Industrial Standards (JIS), dan American National Standards Institute (ANSI) (2014). Teridentifikasi 39 SNI sektor otomotif yang harus dikaji ulang karena berumur lebih dari 10 tahun dan acaunnya tidak *up to date*. Hal ini harus disesuaikan dengan pemenuhan kriteria MRA ASEAN sektor otomotif.

Kewajiban selanjutnya adalah setiap negara anggota dalam skema MRA ASEAN pada *Type Approval* produk otomotif. Yang mana, mampu menyediakan pengakuan mekanisme uji dan pemeriksaan pada produk yang berasal dari negara di lingkup ASEAN yang impor oleh negara anggotanya. Mekanisme pengujian dan

pemeriksaan itu dilakukan berdasarkan harmonisasi standar yang acuannya pada regulasi 19 UNECE (ASEAN, 2015).

Indonesia tidak perlu khawatir akan mekanisme yang begitu banyak yang harus diadopsi dan menunggu negara anggota ASEAN yang sedang berproses. ASEAN melalui negosiasi MRA, mampu memfasilitasi aliran produk otomotif di regional tanpa kompromi dalam hal keamanan dan kualitas produk. MRA juga mendukung perkembangan industri otomotif melalui penerapan standar internasional yang terpenuhi. Dengan adanya harmonisasi standar produk, pabrikan tidak akan bebas memproduksi desain produk yang tidak memenuhi standar ASEAN akan keselamatan dan kualitas yang dipersyaratkan, apalagi beredar dalam pasar ASEAN. ASEAN meyakini bahwa dengan adanya MRA ini akan menghasilkan pertukaran bagian hingga komponen otomotif dalam bentuk *Completely Knock Down* maupun *Completely Built Up*.

Tabel 5
Informasi Penyelesaian Hambatan non-tarif Vietnam

No	Tema	Jawaban aktor
1.	Diplomasi bilateral	<ul style="list-style-type: none"> - Mekanisme JC-ESTC pada isu otomotif tidak dibahas - Penyelesaian dilakukan di tingkat ASEAN - Direktorat Perundingan dan Perjanjian Internasional ASEAN yang berhubungan dengan perusahaan GAIKINDO - Indonesia tidak mengangkat isu otomotif CBU ke WTO, tetapi mengupayakan di ASEAN, sebab pada forum JC-ESTC tidak dibahas - Jika banyak yang mendukung Indonesia di level ASEAN untuk menekan Vietnam, maka lebih baik dilakukan di ASEAN - Risiko penggunaan diplomasi perdagangan di tingkat regional adalah waktu yang lama. Sampai sekarang, MRA otomotif belum di tandatangani
2.	Perkembangan MRA ASEAN	<ul style="list-style-type: none"> - Penyelesaian isu otomotif di tingkat ASEAN - Agenda MRA produk otomotif ditargetkan akan ditandatangani paling lambat Agustus 2020 - Info terakhir tentang draf MRA pada pertemuan ke 21 telah sampai ke pengkajian hukum

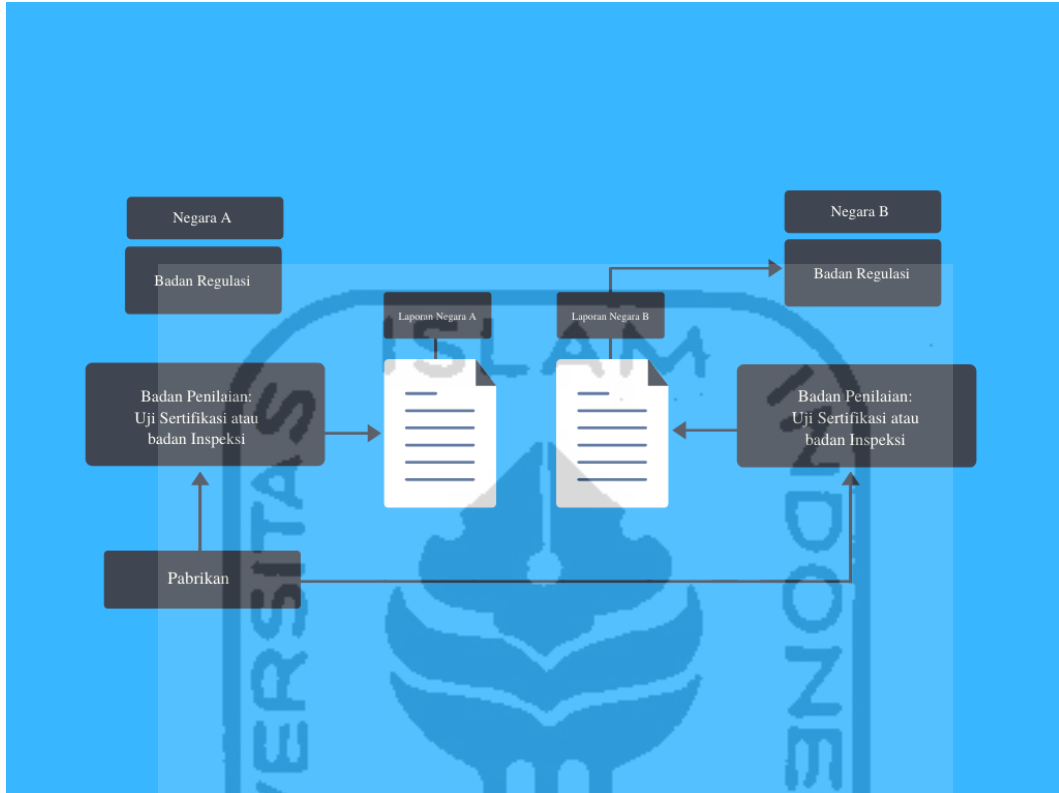
Sumber: Birokrat Direktorat Jenderal Perundingan Perdagangan Internasional urusan Bilateral

III. 3 Diplomasi Perdagangan MRA mazhab ASEAN

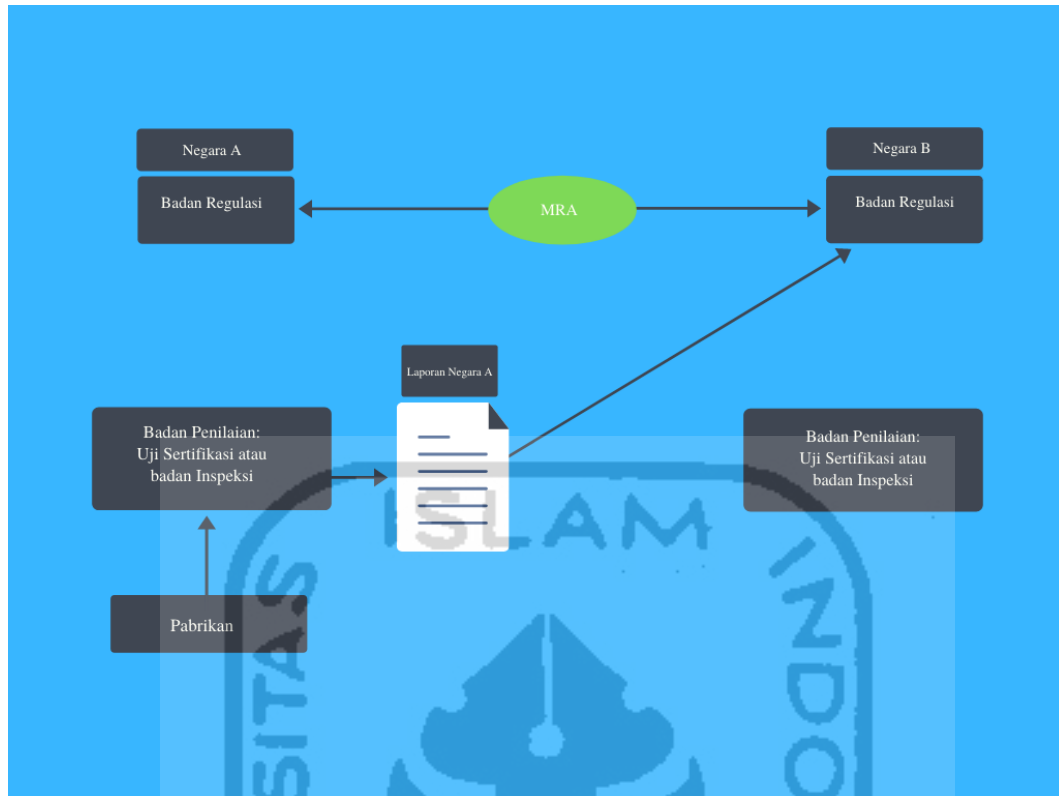
Pada subbab ini, akan lebih menggambarkan bagaimana MRA membantu industri regional. Hal ini berawal dari penandatanganan *ASEAN Framework Agreement on Mutual Recognition Agreements (MRAs)* pada tahun 1998. Terdapat tiga MRA sektoral yang termasuk kedalam agenda ASEAN seperti sektor *Electrical and Electronic Equipment*, telekomunikasi dan kosmetik (ASEAN, 2012). Meskipun pada perkembangan MRA terus berjalan ke seperti MRA sektor turis dan otomotif. Tapi yang jelas adalah setiap negara anggota sekarang ini dalam persiapan menuju implementasi MRA sektoral yang diagendakan oleh ASEAN. Dan ini sifatnya mengikat dari para anggota yang telah menyetujui kerangka MRA. Yang mana MRA itu sebuah persetujuan dari dua atau lebih negara anggota yang saling menerima atau mengakui dari aspek hasil kesesuaian penilaian pada *test report* dan sertifikasi.

MRA mazhab ASEAN membahas tentang teknis dan ini terjadi pada tingkatan antar pemerintah ke pemerintah. Teknis MRA yaitu mengenai uji laboratoium, badan inspeksi, badan sertifikasi hingga badan akreditasi yang tujuannya menciptakan kesetaraan kompetensi teknis disetiap negara yang menggunakan jalur MRA dalam aktifitas kesesuaian penilaian. Hal ini menjadi perhatian setiap pemerintah domestik yang tergabung dalam ASEAN. Oleh karena itu, setiap pemerintah sektor yang terkait akan secara aktif membahas MRA, mengikuti perkembangan MRA, dan mengupayakan penyempurnaan MRA dari kesepakatan awal kerangka perjanjian saling mengakui. Tentu dalam konteks ASEAN, hal ini terjadi di tingkat pemerintah ke pemerintah. Agar lebih mudah,

dapat dilihat pada ilustrasi dibawah, yang membedakan adanya mekanisme MRA ASEAN dan tidak.



Gambar 1 Ekspor otomotif tanpa menggunakan mekanisme MRA



Gambar 2 Ekspor otomotif menggunakan mekanisme MRA

Dari ilustrasi di atas, dapat dipahami adanya jalan pintas yang dihasilkan dari mekanisme MRA. Jalan pintas tersebut ialah menghubungkan dari pabrik/eksportir/importir badan regulasi yang menilai akan sertifikasi tanpa harus diuji ulang. Seperti yang terjadi pada sekarang ini, eksportir otomotif CBU asal Indonesia ketika mengekspor mobil ke Vietnam harus diuji kembali dengan mekanisme yang dimiliki oleh Vietnam. Secara teknis mampu disampaikan oleh Sekretaris Jenderal GAIKINDO, bahwa pada saat Vietnam memberlakukan *decree* 116, produk mobil CBU diwajibkan untuk diuji petik setiap pengapalan. Sebelumnya hanya berdasarkan kuota pertahun, ketika kedua belah pihak Indonesia dan Vietnam setuju terhadap kuota yang disepakati, eksportir Indonesia

mengirimkan ke pelabuhan Vietnam dan langsung dapat keluar tanpa ditahan oleh pihak pemeriksa dari Vietnam.

Regulasi yang diterapkan Vietnam itulah yang disebut pengujian *load by load*. Pengujian yang meliputi uji tipe, emisi, keselamatan, kelaikan dan lain sebagainya yang menurut Vietnam harus dilakukan. Jika dalam satu pengapalan terdapat dua tipe, maka akan diambil 2 (dua) sampel untuk diuji. Jika proses pengapalan mengandung tiga tipe, maka harus diambil sampel sebanyak tiga mobil, masing-masing tipe satu mobil, dst. Pihak GAIKINDO mengungkapkan, uji tersebut sangat memakan waktu yang lama hingga mencapai 35 hari bahkan lebih. Mengapa demikian? Pengujian setiap mobil dijalankan sepanjang 3000 kilometer yang memakan waktu hingga 35 hari. Risiko yang dihadapi adalah ketika tidak lulus uji dari Vietnam, maka seluruh pengapalan di tipe tersebut tidak akan bisa keluar dari pelabuhan, bahkan dikembalikan ke negara asal. Hal ini tentu sangat merugikan bagi pihak produsen mobil CBU apabila mengekspor ke Vietnam. Masalah berikutnya adalah, mobil untuk Vietnam itu menggunakan stir kiri, Jika tidak lulus uji lebih banyak kerugian yang tercipta biaya lebih mahal. Sebaliknya, meskipun lulus uji, mobil yang menjadi sampel tidak dapat dijual sebab mobil tersebut bukanlah termasuk mobil baru.

Tabel 6
Informasi dari wawancara dengan GAIKINDO

Tema	Informasi narasumber
Perkembangan MRA ASEAN	<ul style="list-style-type: none"> - Atas nama Indonesia, Pemerintah Bersama GAIKINDO menekan kebijakan Vietnam. Didukung oleh pemerintah Thailand dan Malaysia - GAIKINDO memberikan masukan lewat MRA untuk menyamakan beberapa item. Dengan menyamakan 19 item dalam MRA, maka kendaraan yang diekpor dari negara asal tidak perlu di uji ulang - Perkembangan kasus hambatan non-tarif Vietnam, Indonesia masih harus mengikuti peraturan Vietnam dengan uji <i>load by load</i>

Sumber: wawancara dengan Kukuh Kumara, Sekretaris Jenderal GAIKINDO (2020)

Oleh karena itu, ASEAN menawarkan mekanisme MRA sebagai solusi yang kuat, tepat, dan memiliki efek jangka panjang untuk setiap negara anggota yang menggunakan MRA ini. Berikut adalah keuntungan yang ditawarkan oleh ASEAN kepada negara anggotanya: (i) mengurangi biaya, implementasi MRA sektoral memudahkan pedagang karena tidak perlu uji sertifikasi ulang dinegara pengimpor. Dengan satu kali uji mampu menunjukkan produk tersebut terkonfirmasi layak dan dapat masuk ke negara yang mengimpor produk tersebut. Menghindari pengulangan uji dapat mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk masuk ke negara importir; (ii) memperluas akses pasar. MRA menyediakan informasi bahwa produk secara teknis memenuhi standar yang telah disepakati dan tanpa harus diuji ulang di negaranya; (iii) menumbuhkan kompetisi dan inovasi. Dengan terbukanya pasar dan pengurangan biaya dari hasil implementasi MRA, diharapkan dapat meningkatkan kompetisi melalui peningkatan kualitas dan inovasi suatu produk; (iv) seperti yang dinantikan setiap negara adalah lebih bebasnya aliran perdagangan. MRA merupakan satu cara yang mampu memfasilitasi arus barang melalui reduksi hambatan non-tarif yang masih ada.

BAB IV

Peran dan Pengaruh ASEAN dalam Sektor Industri Otomotif Nasional

Ini merupakan bab pamungkas dalam analisis tulisan ini, yang mencoba menjelaskan adanya transfer peran dari pembagian peran yang dilakukan oleh organisasi regional dan pemerintah dalam negeri mempengaruhi dinamika preferensi kebijakan. Pemerintah tidak menggunakan jalur negosiasi perdagangan di tingkat WTO, karena isu otomotif yang disebabkan oleh Vietnam ini berkembang di tingkat ASEAN. Negosiasi di tingkat regional mampu memaksimalkan kepentingan politik dari pemerintah Indonesia dan ASEAN. Hal tersebut meliputi:

- 1) naiknya biaya informasi dari pekerjaan yang dilakukan oleh ASEAN dan pemerintah dalam negeri;
- 2) Pemerintah dalam negeri mengurangi biaya pertemuan dengan kelompok penekan kebijakan, dengan organisasi regional sebagai perisai;
- 3) Organisasi regional menambah biaya informasi dan biaya untuk politik. Lebih lengkapnya akan dibahas disetiap subbab.

IV.1 Monopoli informasi MRA

MRA menjadi topik bahasan yang dikemas dalam agenda ASEAN. Agenda tersebut tentunya akan dibahas dengan birokrat ASEAN dengan birokrat dari masing-masing anggota. Bagi pemerintah domestik, hal ini menjadi bagian pekerjaan yang banyak membutuhkan koordinasi dan kerja sama antar kementerian satu dengan kementerian/lembaga lainnya. Dalam persebaran informasi, jika ada yang menginginkan informasi khususnya dari kelompok yang berkepentingan, pemerintah akan dengan mudahnya mengatakan informasi dari ASEAN. Jadi, ketika ada yang bertanya akan perkembangan MRA sektoral otomotif, maka pemerintah domestik tidak perlu menyampaikan informasi yang mereka ketahui,

melaikan MRA telah dibahas di setiap *Summit Meeting* dan terus berlanjut. Informasi tersebut cenderung normatif, namun kejadian tersebut bukanlah hal salah. Sebab menurut penulis, informasi yang disampaikan oleh ASEAN lebih kuat dan dapat dipercayai sebagai informasi yang laik untuk dikonsumsi publik. Dan itu sifatnya merata, tidak secara detail akan perkembangan yang ada karena masih berproses.

Hal di atas diungkapkan dari pihak Kementerian Perdagangan urusan Perundingan ASEAN pada saat penulis melakukan wawancara. Bahwa MRA sektor otomotif itu belum dipublikasi oleh Kementerian Perdagangan, sebab itu masih dalam bentuk rancangan belum disahkan secara keseluruhan dan belum bisa diterbitkan dari pemerintah secara domestik. Yang pada prinsipnya perjanjian negosiasi MRA itu sepenuhnya belum di tanda tangani dan belum diberlakukan.

Melihat respons tersebut, organisasi regional ASEAN secara tidak langsung memudahkan pemerintah dalam negeri menjaga informasi terkait Mutual Recognition sektor otomotif kepada pihak yang berkepentingan. Pemerintah dalam negeri tidak perlu sibuk menyiapkan informasi untuk diberikan terkait MRA. Mungkin akan berisiko, apabila memberikan informasi cenderung menimbulkan analisis yang tidak nyaman terhadap pemerintah bahwa MRA dapat dikritisi. Sehingga peran ASEAN yang menyampaikan informasi terkait perkembangan MRA, politisi domestik tidak harus memuaskan keinginan publik atau pihak yang berkepentingan, karena sudah bekerja semaksimal mungkin untuk memperjuangkan MRA. Dengan demikian, nama dari politisi tersebut tetap baik.

IV.2 MRA akan mengurangi kritik dari GAIKINDO

Sebagai organisasi regional, ASEAN juga mengurangi biaya politis untuk melakukan pertemuan dengan kelompok penekan atau kelompok berkepentingan. Dalam hal ini, memberikan celah kepada pemerintah dalam negeri agar tidak perlu mengeluarkan biaya pertemuan, hanya dengan memberikan informasi yang berasal dari ASEAN kepada pihak yang membutuhkan informasi. Sebab, organisasi regional beroperasi dari beberapa idealis seperti: 1) solidaritas internasional atau sesama grup; 2) kerja sama; 3) integrasi; 4) perdamaian; 5) yang paling penting adalah konsensus dari ASEAN. Poin-poin tersebutlah yang nantinya akan membendung kritik dari kelompok penekan.

Kelompok penekan yang dimaksud adalah GAIKINDO. Sebuah organisasi nirlaba yang memperjuangkan kepentingan para anggotanya yang melakukan ekspor produk otomotif ke Vietnam. Asosiasi ini sangat aktif mulai dari merespon Putusan Perdana Menteri Vietnam 116/2017/ND-CP. GAIKINDO berkomunikasi dengan Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian hingga ikut menjadi delegasi pertemuan dengan Vietnam. Hal ini menunjukkan kepedulian GAIKINDO untuk negara, jika anggotanya sulit mengekspor produknya maka akan berdampak ke perekonomian Indonesia. GAIKINDO yang sangat kooperatif dengan Klub “Pemerintah lainnya, mendapatkan informasi terkait MRA, bahwa terdapat 19 *item* yang ada dalam draf MRA, kalau semua *item* tersebut disepakati maka kendaraan yang diekspor tidak perlu di uji kembali”, ujar Kukuh Kumara (2020) kepada penulis.

Masuknya GAIKINDO (aktor bisnis) ke dalam lingkaran koordinasi antar pemerintah berimplikasi mudahnya mendapat informasi. Selain mengenai 19 *item*,

kesepakatan untuk perumusan MRA disepakati oleh semua negara anggota ASEAN. Meskipun pada faktanya belum semua menandatangani akan kesepakatan MRA dan belum mencapai kesepakatan secara menyeluruh. Sekretaris Jenderal GAIKINDO Kukuh Kumara mengilustrasikan, tentang komponen ban pada Thailand dan Indonesia. Apabila Thailand mengekspor ban yang sudah tersertifikasi dari domestiknya, maka hanya tinggal masuk ke Indonesia saja. Begitu sebaliknya, apabila Indonesia mengekspor ban, tidak perlu di uji kembali di Thailand. Dengan syarat, pengujian pada eksportir asal harus mengacu kepada MRA ASEAN.

Berdasarkan informasi di atas, GAIKINDO juga mengungkapkan kunci dari permasalahan yang ada untuk urusan otomotif di regional adalah Mutual Recognition Agreement. Padahal, keinginan dari GAIKINDO ialah menginginkan kebijakan-kebijakan preferentif agar tidak ada kasus serupa seperti Vietnam dan meningkatkan pengawasan terhadap negara lain yang berpotensi untuk menghambat perdagangan Indonesia. Disini membuktikan bahwa, peran organisasi regional dan pemerintah dalam negeri mampu menekan keinginan yang kuat dari pelaku bisnis otomotif Indonesia, bahkan GAIKINDO sekalipun. Melalui jalur negosiasi perdagangan MRA menjadi suatu yang aman dan nyaman namun berdampak pada ekonomi negara.

IV.3 ASEAN menambah biaya politik dalam pembahasan MRA yang cenderung lama

Organisasi regional pada akhirnya bukan hanya meningkatkan biaya informasi saja, melainkan meningkatkan biaya untuk politisi. Adanya perbedaan Bahasa dan jarak yang menjadi hambatan, ASEAN terlihat seperti kehilangan

kendali politiknya jika dilihat lebih jauh. Dengan demikian, organisasi regional ini menikmati pemborosan waktu dalam proses agendanya di pembahasan MRA otomotif. Yang terlihat lebih aktif adalah birokrat domestik dari setiap anggota negara ASEAN.

Kebijakan akan MRA dari ASEAN yang dibawa ke setiap negara anggota untuk disesuaikan dengan aturan negaranya, membuat sibuk kementerian dan lembaga yang terkait. Koordinasi yang dilakukan antar kementerian/lembaga terkadang masih harus menghadapi penyesuaian. Penyesuaian itu dapat dilihat dari progres kesiapan pemerintah dalam sebuah teknis dan aturannya. Sehingga menghasilkan sistem yang diharapkan dari layaknya sebuah MRA. Kendati demikian, hal ini yang menyebabkan proses dalam terbentuknya MRA menjadi lama. Urusan ini bukan hanya berlaku untuk Indonesia, melainkan juga negara-negara ASEAN lainnya secara *top-down* harus melakukan penyesuaian. Menurut penulis, adanya waktu yang lama untuk sebuah MRA otomotif, akhirnya menjadi pekerjaan yang nyaman dan menyenangkan untuk setiap birokrat domestik. Mengingat bahwa, agenda pemerintah negara anggota dan ASEAN akan selalu berjalan menuju terbentuknya MRA otomotif yang ideal.

Pada akhirnya, politisi dalam negeri lebih sedikit mendapatkan insentif, padahal fungsinya memonitor aktivitas ASEAN. Secara khusus, Kementerian Keuangan tidak tertarik untuk mengendalikan pengeluaran untuk itu, melainkan untuk kepentingan pengeluaran pemerintah dalam negeri. Hal ini dikerenakan, harus menahan pengeluaran untuk mengajak kolega negara ASEAN, dan lebih memilih untuk “kolega dalam negeri”. Akibatnya, bukanlah pilihan yang mudah,

antara memilih kepentingan dalam negeri atau kepentingan bersama ASEAN, atau bahkan keduanya, menjadikan waktu sebagai biaya yang harus dibayar.

Jadi, proses negosiasi di tingkat regional dan dalam negeri memiliki sifat yang sama. Negosiasi perdagangan sektor otomotif dalam menghadapi kebijakan hambatan non tarif Vietnam tidak dibawa ke tingkat WTO, sebab kasus ini terjadi di lingkup ASEAN. Para birokrat dimasing-masing tingkatan mempunyai kepentingan. Kepentingan birokrat adalah memaksimalkan kekuasaan yang ada, terkait anggaran, staf, dan kebebasan untuk membuat kebijakan. Dengan menikmati hak istimewa atau hal-hal yang menyenangkan dalam pekerjaan yang sedang dikerjakan karena memonopoli informasi.



BAB V

Kesimpulan

Teori pilihan publik perspektif ekonomi politik positif melihat perilaku pemerintah dalam negeri maupun di tingkat regional. Dalam studi kasus hambatan non-tarif Vietnam tahun 2017, penulis mendapat temuan untuk menjawab pertanyaan rumusan masalah mengapa Indonesia memilih jalur diplomasi perdagangan MRA otomotif ASEAN dalam menguatkan ekspor mobil Indonesia.

Pertama, para birokrat dalam negeri secara konsensus sepakat untuk menyelesaikan permasalahan hambatan non-tarif Vietnam dengan mengambil jalur diplomasi MRA ASEAN, setelah GAIKINDO mengeluhkan hambatan terhadap pemerintah Indonesia. Langkah ini diambil pemerintah karena peraturan Vietnam berlaku untuk negara-negara lainnya, sehingga tidak tepat untuk diselesaikan secara bilateral. Alhasil, pemerintah dapat menghindar dari kritik kebijakan yang tidak populer, sekaligus menambah gengsi birokrat dalam negeri.

Kedua, komunikasi antar pemerintah dengan ASEAN menjadikan pemerintah Indonesia lebih kuat terhadap GAIKINDO dan anggotanya. Sebab, ASEAN mempunyai legitimasi yang lebih dibandingkan dengan bilateral. Pemerintah menjadikan biaya negosiasi jadi lebih rendah karena telah menjadi agenda di *Summit Meeting*. Konsensus dari ASEAN akan menjadi tameng terhadap kritikan akan biaya waktu pada penggunaan diplomasi ini.

Ketiga, terjadi monopoli informasi tentang MRA. Ketika kelompok berkepentingan ingin memperoleh informasi tentang MRA, informasi akan diberikan berdasarkan yang dipublikasi oleh ASEAN. Sehingga pemerintah tidak

perlu sibuk dalam menyiapkan informasi terhadap kelompok kepentingan. proses negosiasi di tingkat regional dan dalam negeri memiliki sifat yang sama. Para birokrat dimasing-masing tingkatan mempunyai kepentingan. Kepentingan birokrat adalah memaksimalkan kekuasaan yang ada, terkait anggaran, staf, dan kebebasan untuk membuat kebijakan. Dengan menikmati hak istimewa atau hal-hal yang menyenangkan dalam pekerjaan yang sedang dikerjakan karena memonopoli informasi.

Sehingga, kebijakan MRA mengesampingkan kerugian yang diterima GAIKINDO dan anggotanya akan kerugian hambatan non-tarif Vietnam. Pada akhirnya, pemerintah melaksanakan diplomasi MRA ialah demi kepentingannya pemerintah sendiri bukan untuk kepentingan publik.

Tabel 7
Kesimpulan

No.	Variabel	Temuan
1.	Konsensus dalam negeri	<ul style="list-style-type: none"> - Pemerintah sepakat penyelesaian hambatan non-tarif Vietnam melalui jalur diplomasi MRA ASEAN - Diplomasi MRA di tingkat regional untuk menyangkal kebijakan bilateral - Pemerintah mampu menghindari kebijakan tidak populer dan menambah gengsi birokrat dalam negeri
2.	Peran ASEAN dan Pemerintah Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> - Komunikasi antar birokrat Indonesia dengan ASEAN membuat legitimasi yang lebih dibanding bilateral - Keterikatan negara anggota ASEAN dalam mewujudkan APMRA - Konsensus dari ASEAN menjadi tameng kritikan perkara biaya waktu pada penggunaan diplomasi MRA
3.	Peran dan Pengaruh ASEAN dalam Sektor Industri Otomotif Nasional	<ul style="list-style-type: none"> - Monopoli informasi terkait MRA, pemerintah Indonesia tidak perlu sibuk menyiapkan informasi kepada kelompok kepentingan - MRA dapat membendung kritik dari kelompok kepentingan - ASEAN menambah biaya politik dalam pembahasan MRA yang cenderung lama karena memiliki sifat birokrat yang sama.

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian di atas, sebagai tindak lanjut dari hasil penelitian, maka perkenankan penulis memberikan rekomendasi agar dapat

dijadikan rujukan kepada peneliti selanjutnya. Rekomendasi tersebut berupa kajian tentang penyelarasan MRA dengan prinsip-prinsip ASEAN, dengan harapan mazhab MRA ASEAN dapat terbentuk dan dapat menjadi rujukan terhadap organisasi regional lainnya. Selain itu, penulis selanjutnya juga dapat meneliti tentang koordinasi antar aktor dalam negeri berkenaan dengan penyusunan MRA.



Daftar Pustaka

- ASEAN. (2012, oktober 17). *ASEAN Sectoral MRAs*. Retrieved from asean.org:
<https://asean.org/storage/images/archive/21383.pdf>
- ASEAN. (2012, oktober). *HOW MRAs HELP INDUSTRY IN THE REGION*.
Retrieved from asean.org:
https://asean.org/storage/images/archive/pdf/accsq_2.pdf
- ASEAN. (2015, oktober). *Automotive Products Harmonising Standards and Technical Regulations*. Retrieved from asean.org:
<https://www.asean.org/storage/images/2015/October/outreach-document/Edited%20Automotive.pdf>
- ASEAN. (2019). Retrieved from asean2019.go.th:
<https://www.asean2019.go.th/en?s=MRA+Automotive>
- Badan Standardisasi Nasional. (2016, November 14). *Harmonisasi Standar Bidang Otomotif di ASEAN*. Retrieved from bsn.go.id:
https://bsn.go.id/main/berita/berita_det/7932/http://www.jdih.bsn.go.id
- Bakry, U. S. (2017). *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Beresford, M. (2008). Doi Moi in review: The challenges of building market socialism in Vietnam. *Journal of Contemporary Asia*, 221-243.
- BSN. (2014, Januari 29). *APEC dan ASEAN adopsi standar UNECE untuk otomotif*. Retrieved from bsn.go.id:
<https://bsn.go.id/main/berita/detail/5027/apec-dan-asean-adopsi-standar-unece-untuk-otomotif>
- BSN. (2017, November 28). *Tentang BSN*. Retrieved from bsn.go.id:
https://www.bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/20183/tentang-bsn
- Doner, R. F. (2014). Financial Crises and Automotive Industry Development in Southeast Asia. *Journal of Contemporary Asia*, 664-687.
- GAIKINDO. (2018). *ASEAN Harmonisasikan Standar Produk Otomotif*. Retrieved from gaikindo.or.id: <https://www.gaikindo.or.id/asean-harmonisasikan-standar-produk-otomotif/>
- GAIKINDO. (2018). *Vietnam Perketat Impor, Industri Mobil Indonesia Terdampak*. Retrieved from Gaikindo.or.id:
<https://www.gaikindo.or.id/vietnam-perketat-impor-industri-mobil-indonesia-terdampak/>
- GAIKINDO. (2019, Juli 24). *ASEAN MRA's Implementation*. Retrieved from gaikindo.or.id: <https://www.gaikindo.or.id/wp-content/uploads/2019/07/02.-Mr.-Toh-Heng-Guan-ASEAN-Secretariat-Readiness-of-MRA-on-Automotive-Products.pdf>

- GAIKINDO. (2019, Oktober). *Industri Otomotif Vietnam Menggeliat, KADIN Beri Alarm ke Pemerintah RI*. Retrieved from gaikindo.or.id:
<https://www.gaikindo.or.id/industri-otomotif-vietnam-menggeliat-kadin-beri-alarm-ke-pemerintah-ri/>
- Hansen, A. (2016). Driving Development? The Problems and Promises of the Car in Vietnam. *Journal of Contemporary Asia*, 551-569.
- Kementerian Luar Negeri. (2018, September 11). *Plan of Action for the Implementation of the Strategic Partnership between the Socialist Republic of Vietnam and the Republic of Indonesia (2019-2023)*. Retrieved from treaty.kemlu.go.id:
<https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=VNM-2018-0094.pdf>
- Kementerian Perdagangan. (2018). *Rencana Strategis Perundingan Perdagangan Internasional tahun 2015-2019*. Retrieved from ditjenppi.kemendag.go.id:
http://ditjenppi.kemendag.go.id/assets/files/statis/statis_20180316_rencana-strategis-direktorat-jenderal-perundingan-perdagangan-internasional.pdf
- Kementerian Perhubungan. (2012, Juni 12). *IMVSIF IS PREPARING STEPS TO FACE ASEAN MRA 2015*. Retrieved from dephub.go.id:
<http://www.dephub.go.id/berita/baca/fiski-siapkan-langkah-hadapi-asean-mra-2015-13275/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU=&language=id>
- Kementerian Perindustrian . (2016, Juni 15). *Kemenperin Telah Siapkan Langkah Strategis Hadapi MEA*. Retrieved from kemenperin.go.id:
<https://kemenperin.go.id/artikel/15569/Kemenperin-Telah-Siapkan-Langkah-Strategis-Hadapi-MEA>
- Kementerian Perindustrian. (2017, Oktober 19). *Negara Anggota ASEAN Harmonisasi Standard Produk Otomotif*. Retrieved from kemenperin.go.id: <https://kemenperin.go.id/artikel/18307/Negara-Anggota-ASEAN-Harmonisasi-Standard-Produk-Otomotif>
- Kumara, K. (2019).
- Kumara, K. (2020, Maret 9). wawancara langsung dengan GAIKINDO. (H. Fauzi, Interviewer)
- Kurniawan, R. (2019, Oktober 7). *Produsen Otomotif Lari ke Vietnam, Ini Reaksi Gaikindo*. Retrieved from otomotif.kompas.com:
<https://otomotif.kompas.com/read/2019/10/07/183200315/produsen-otomotif-lari-ke-vietnam-ini-reaksi-gaikindo>
- Mola, T. (2019, Juli 23).
<https://otomotif.bisnis.com/read/20190723/275/1127755/mra-otomotif-asean-bakal-diteken-september-2019>. Retrieved from otomotif.bisnis.com:
<https://otomotif.bisnis.com/read/20190723/275/1127755/mra-otomotif-asean-bakal-diteken-september-2019>

- Mola, T. (2019, Agustus 1). *Vietnam Ancang-Ancang Batasi Impor Otomotif*. Retrieved from otomotif.bisnis.com:
<https://otomotif.bisnis.com/read/20190801/275/1131539/vietnam-ancang-ancang-batasi-impor-otomotif>
- Mori, J. (2005, Desember). Retrieved from
<http://www.grips.ac.jp/vietnam/VDFTokyo/Temp/Doc/2006/50WSJMori17Feb06Paper.pdf>
- Ovi, Z. Y. (2020).
- Ovi, Z. Y. (2020, Maret 10). Wawancara langsung dengan Subdit DPA. (H. Fauzi, Interviewer)
- Ovi, Z. Y. (2020, Maret 10). wawancara langsung Kementerian Perdagangan DPA. (H. Fauzi, Interviewer)
- Pablo, S. (2018, Maret 1). *Gaikindo: Akali AFTA, Vietnam Perketat Aturan Impor Mobil*. Retrieved from CNBCIndonesia:
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20180301143115-4-5913/gaikindo-akali-af-ta-vietnam-perketat-aturan-imp-or-mobil>
- Pelkmans, J. (2005). *The Principle of Mutual*. New York: PALGRAVE MACMILLAN.
- Prasetyo, R. D. (2018). *Implikasi Decree No.116/2017/ND-CP terhadap Ekspor Kendaraan Bermotor Asal Indonesia ke Vietnam dalam Perspektif GATT/WTO*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Purnama, R. (2018, 3 rabu). *Ekspor Mobil dari Indonesia ke Vietnam Temui Titik Terang*. Retrieved from cnnindonesia:
<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180321112457-384-284663/ekspor-mobil-dari-indonesia-ke-vietnam-temui-titik-terang>
- Sekretariat Nasional ASEAN-Indonesia. (2017). *Peranan Indonesia*. Retrieved from Setnas-asean.id: <http://setnas-asean.id/peranan-indonesia>
- Sugiarto, J. D. (2018). *Vietnam Perketat Impor, Industri Mobil Indonesia Terdampak*. Retrieved from gaikindo.or.id:
<https://www.gaikindo.or.id/vietnam-perketat-imp-or-industri-mobil-indonesia-terdampak/>
- Vaubel, R. (2013). *The Theoretical Evolution of International Political Economy*. New York: Oxford University Press Inc.
- Vietnam News. (2018, Februari 26). *Auto imports plummet over Government's Decree 116*. Retrieved from vietnamnews.vn:
<https://vietnamnews.vn/economy/423314/auto-imports-plummet-over-governments-decree-116.html>

LAMPIRAN



SURAT PENGANTAR



VALUES | INNOVATION | PERFECTION

FAKULTAS
PSIKOLOGI &
ILMU SOSIAL BUDAYA

Gedung Dr. Soekiman Wirjosandjojo
Jl. Kaliurang Km 14,5 Yogyakarta
T. (0274) 898444 ext. 2106
F. (0274) 898444 ext. 2106
E. fpsib@uii.ac.id
W. fpscs.uii.ac.id

Tanggal : 22 Juli 2019
Nomor : 760 / Dek / 70/Div.Um.RT /vul/ 2019
Hal : Permohonan Ijin Pengambilan Data untuk Skripsi
Kepada Yth.

Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri

Assalamualaikum Wr. Wb

Dalam rangka mempersiapkan mahasiswa untuk menempuh ujian, bagi setiap mahasiswa diwajibkan membuat skripsi/tugas akhir.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas diperlukan data, baik dari Instansi Pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, Perusahaan Swasta dan Lembaga maupun individu. Selanjutnya kami mohon ijin penelitian/pengambilan data mahasiswa Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia tersebut dibawah ini :

Nama : **Hilman Fauzi**
Nomor Mahasiswa : **14323044**
Judul Skripsi : *Diplomasi Perdagangan Indonesia Menghadapi Hambatan Non-Tarif Vietnam 2017: Studi Kasus Industri Otomotif*

Demikian permohonan kami, atas perhatian dan bantuan Bapak/Ibu/Saudara/i kami ucapkan terimakasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb



Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., M.Ag., Psikolog

Dosen Pembimbing,

Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.



Nomor : 96 /Dek/70/Div.Um&Rt/II/2020

18 Februari 2020

Hal : Permohonan Riset

Yth. Ibu Ni Made Ayu Marthini
Direktur Perundingan Bilateral, Ditjen PPI
Kementerian Perdagangan Republik Indonesia
Di Jakarta

Berkaitan dengan program pemerintah di bidang Pendidikan dalam mewujudkan keterkaitan dan kesepadanan (*link and match*) antara Pendidikan dengan dunia usaha, maka Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia mewajibkan mahasiswa yang akan menyelesaikan studinya mengikuti Riset di instansi pemerintah maupun swasta.

Oleh karena itu kami mengajukan untuk dapat kiranya mahasiswa/i kami melaksanakan Riset di Perundingan Bilateral, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.

Adapun mahasiswa/i yang kami maksud adalah:

Nama : Hillman Fauzi
NIM : 14323044
Program Studi : S-1 Hubungan Internasional
Konsentrasi : ASEAN
Alamat : Jl. Monjali No.99B RT 8 RW 39, Nandan, Sariharjo, Ngaglik, Sleman
Telepon / Hp : 085391558425
Judul : Diploması Perdagangan Sektor Otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017
Dosen Pembimbing : Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.

Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

Dekan



Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., M. Ag., Psikolog



FAKULTAS
PSIKOLOGI &
ILMU SOSIAL BUDAYA

Gedung Dr. Soekiman Wirjosandjojo
Jl. Kaliurang Km 14,5 Yogyakarta
T. (0274) 898444 ext. 2106
F. (0274) 898444 ext. 2106
E. fpisb@uii.ac.id
W. fpics.uui.ac.id

Nomor : 97/Dek/70/Div.Um&Rt/II/2020

18 Februari 2020

Hal : Permohonan Riset

Yth. Sekretaris Umum
GAIKINDO

Berkaitan dengan program pemerintah di bidang Pendidikan dalam mewujudkan keterkaitan dan kesepadanan (*link and match*) antara Pendidikan dengan dunia usaha, maka Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia mewajibkan mahasiswa yang akan menyelesaikan studinya mengikuti Riset di instansi pemerintah maupun swasta.

Oleh karena itu kami mengajukan untuk dapat kiranya mahasiswa/I kami melaksanakan Riset di Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia.

Adapun mahasiswa/i yang kami maksud adalah:

Nama : Hilman Fauzi
NIM : 14323044
Program Studi : S-1 Hubungan Internasional
Konsentrasi : ASEAN
Alamat : Jl. Monjali No.99B RT 8 RW 39, Nandan, Sariharjo, Ngaglik, Sleman
Telepon / Hp : 085391558425
Judul : Diplomasi Perdagangan Sektor Otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017
Dosen Pembimbing : Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.

Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

Dekan



Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., M. Ag., Psikolog



FAKULTAS
PSIKOLOGI &
ILMU SOSIAL BUDAYA

Gedung Dr. Soekiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km 14,5 Yogyakarta 55584
T. (0274) 898444 ext. 2106, 2114
F. (0274) 898444 ext. 2106
E. fpsb@uii.ac.id
W. fpsb.uui.ac.id

Nomor : 27/Kaprod/70/HI/III/2020

10 Maret 2020

Hal : Permohonan Riset

Yth.
Direktur Perundingan ASEAN
Direktorat Jenderal Perundingan Perdagangan Internasional
Kementerian Perdagangan Republik Indonesia
Di Jakarta

Berkaitan dengan program pemerintah di bidang pendidikan dalam mewujudkan keterkaitan dan kesepadanan (*link and match*) antara pendidikan dengan dunia usaha, maka Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia mewajibkan mahasiswa yang akan menyelesaikan studinya membuat tugas akhir berupa skripsi, dengan salah satu metode pengambilan data melalui wawancara.

Oleh karena itu kami mengajukan untuk dapat kiranya mahasiswa kami melaksanakan riset dan mengambil data di Direktorat Perundingan ASEAN, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.

Adapun mahasiswa yang kami maksud adalah:

Nama : Hilman Fauzi
NIM : 14323044
Program Studi : S-1 Hubungan Internasional
Konsentrasi : ASEAN
Alamat : Jl. Monjali No.99B RT 8 RW 39, Nandan, Sariharjo, Ngaglik, Sleman
Telepon / Hp : 085391558425
Judul : Diplomasi Perdagangan Sektor Otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017
Dosen Pembimbing : Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.

Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerja sama Bapak diucapkan terima kasih.

Ketua Program Studi,

Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.



FORMULIR PERSETUJUAN



Program Studi
Hubungan Internasional

Gedung Soekiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km. 14,5 Yogyakarta 55584
Laman web: ir.uii.ac.id | Email: hi@uui.ac.id
Telepon: 0274 898444

FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

Diplomasi perdagangan sektor industri otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

10 Februari 2020

M. Iqbal Djamil

Nama Partisipan

Tanda Tangan

Tanggal

Hangga Fathana

Nama Supervisor

Tanda Tangan

Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.



FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

Diplomasi perdagangan sektor industri otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

NATASHA AGNES

Nama Partisipan

Tanda Tangan

6 MARET 2020

Tanggal

Hangga Fathama

Nama Supervisor

Tanda Tangan

1/3/2020

Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.



FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

Diplomasi perdagangan sektor industri otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

KUKUH KUMARA
Nama Partisipan

[Signature]
Tanda Tangan

9/3/2020
Tanggal

Hangga Fathama
Nama Supervisor

[Signature]
Tanda Tangan

2/3/2020
Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.



FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

Diplomasi perdagangan sektor industri otomotif Indonesia terhadap Vietnam tahun 2017

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

Zulvi Genni

10/3-2020

Nama Partisipan

Tanda Tangan

Tanggal

Hangga Fathana

3/3/2020

Nama Supervisor

Tanda Tangan

Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.



Daftar Pertanyaan

Ini adalah daftar pertanyaan kepada partisipan oleh peneliti di Universitas Islam Indonesia (UII). Daftar pertanyaan ini untuk mengetahui perubahan diplomasi Indonesia sebelum dan sesudah kebijakan hambatan non tarif Vietnam guna menguatkan ekspor mobil Indonesia. Agar memudahkan partisipan, Peneliti membagi pertanyaan menjadi 2(dua) bagian yaitu bagian 1(satu) dan bagian 2(dua), dengan pertanyaan sebagai berikut:

Bagian I

Daftar pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui proses diplomasi perdagangan Indonesia-Vietnam **sebelum** adanya hambatan non tarif uji tipe dan uji emisi dalam Keputusan 116/2017/ND-CP. Pertanyaan mengarah pada proses diplomasi perdagangan yang meliputi negosiasi, aktor, birokrasi, perjanjian perdagangan, kebijakan perdagangan, proses membuat kebijakan, regulasi, dan mengkonfirmasi terkait informasi.

No	Tema	Pertanyaan wawancara
----	------	----------------------

1.	Aktor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apa peran Kementerian Perdagangan sebelum adanya Hambatan Non Tarif dari Vietnam di bidang otomotif? 2. Siapa saja negosiator perdagangan otomotif Indonesia ke Vietnam? 3. Siapa saja yang terlibat didalam komunikasi dan negosiasi perdagangan ? 4. Apakah dalam proses komunikasi dan negosiasi melibatkan aktor bisnis seperti GAIKINDO? 5. Apakah aktor bisnis dilibatkan secara aktif? Jika dilibatkan, siapa saja dan bagaimana peran aktif tersebut? 6. Apakah ada aktor bisnis lain selain GAIKINDO? 7. Siapakah yang membuat kebijakan perdagangan?
----	-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
2.	Proses	1. Bagaimana bentuk proses negosiasi yang dilakukan oleh Kemendag?

		<p>2. Sejauh mana negosiasi dilakukan oleh Kemendag?</p> <p>3. Bagaimana proses hubungan bilateral perdagangan Indonesia dengan Vietnam?</p> <p>a. Apakah melalui pertemuan? Apakah hanya konsultasi lewat surat?</p> <p>4. Apakah hubungan bilateral dimulai dari Kementerian Luar Negeri atau langsung melalui antar Kementerian Perdagangan?</p> <p>5. Bagaimana membuat kebijakan perdagangan bilateral Indonesia dengan Vietnam?</p> <p>6. Apakah Kementerian Perdagangan melakukan inisiasi berupa diskusi penajakan dengan para pemangku kepentingan domestik dalam merumuskan kebijakan perdagangan?</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>7. Apakah kebijakan perdagangan dibuat setelah adanya kebijakan dan atau perjanjian pendahulu?</p> <p>8. Apakah pemerintah hanya akan dihubungi hingga saat terjadi sesuatu terkait regulasi ?</p> <p>9. Bagaimana regulasi komunikasi pebisnis otomotif Indonesia hingga dapat berdagang ke Vietnam ? apakah Kementerian Perdagangan yang meminta kepada pebisnis otomotif, atau sebaliknya Pebisnis otomotif yang meminta untuk dapat berdagang otomotif ke Vietnam ? bagaimana caranya ?</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
3.	Perjanjian	<p>1. Berdasarkan <i>joint statement</i> Indonesia dan Vietnam tahun 2005 pada poin 10, kedua belah pihak sepakat untuk mempromosikan efisiensi dari mekanisme kerja sama antara Indonesia dan Vietnam. Dengan cara meningkatkan peran dari kontak <i>people-to-people</i> dan <i>business-to-</i></p>

		<p><i>business</i> agar lebih mudah meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional. Seperti apakah implementasi dari hal tersebut? apakah B to B itu harus melalui Kementerian Perdagangan? seperti apakah proses koordinasi hingga konsultasinya?</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
4.	Klarifikasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah benar, motif proteksi yang dilakukan oleh Vietnam terhadap Indonesia karena penjualan mobil impor lebih tinggi di bandingkan mobil produksi dalam negeri Vietnam? 2. Apakah benar, Vietnam pernah mengeluhkan hambatan perdagangan dari Indonesia? Seperti tingkat komponen dalam negeri pada produk ponsel? Apakah ada hal lain?

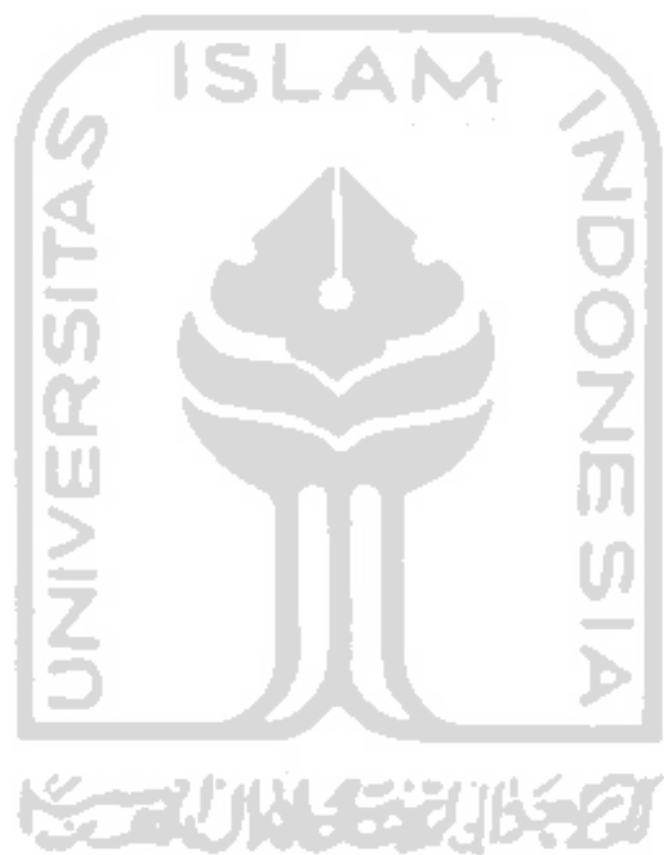
Bagian II

Daftar pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui proses diplomasi perdagangan Indonesia-Vietnam **setelah** adanya hambatan non tarif uji tipe dan uji emisi dalam Keputusan 116/2017/ND-CP. Pertanyaan mengarah pada proses diplomasi perdagangan yang meliputi negosiasi, aktor, birokrasi, perjanjian perdagangan, kebijakan perdagangan, proses membuat kebijakan, regulasi, dan mengkonfirmasi terkait informasi.

No	Tema	Pertanyaan wawancara
1.	Aktor	<ol style="list-style-type: none">1. Siapakah yang merespon terlebih dahulu pada saat ekspor mobil CBU Indonesia terhambat ?2. Siapa sajakah negosiator perdagangan otomotif dalam negosiasi hambatan non tarif Vietnam?3. Bagaimana peran kementerian Perdagangan Setelah adanya Hambatan Non Tarif Vietnam?

No	Tema	Pertanyaan wawancara
2.	Proses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana proses tindak lanjut dari respon hambatan non tarif Vietnam? 2. Apakah Kementerian perdagangan langsung berkomunikasi antar kementerian Perdagangan? ataukah membentuk tim terlebih dahulu? 3. Jika terbentuk tim, hal apakah kebijakan Kementerian Perdagangan saat itu? apakah melakukan hambatan non tarif kepada Vietnam atau tidak? 4. Apakah Kementerian Perdagangan melakukan pertemuan tingkat domestik terlebih dahulu? jika iya, apakah bahasan dan hasilnya? 5. Apakah Tim GAIKINDO diikuti dalam proses negosiasi? 6. Apakah peran Kementerian Perdagangan pada saat negosiasi hambatan non tarif?

		<p>7. Apakah peran Kementerian lain pada saat proses negosiasi hambatan non tarif?</p> <p>8. Sejauh apakah peran GAIKINDO pada saat proses negosiasi hambatan non tarif?</p> <p>9. Apakah bentuk konsultasi atau negosiasi tersebut?</p> <p>10. Berapa kali kah pertemuan atau proses negosiasi hambatan non tarif tersebut?</p> <p>11. Apa yang dilakukan oleh Kementerian Perdagangan untuk memenangkan proses negosiasi hambatan dari Vietnam?</p> <p>12. Apa hasil dari proses negosiasi perdangan otomotif yang di hambat oleh Vietnam ?</p> <p>13. Apakah implementasinya?</p> <p>14. Bagaimana implikasi terhadap kementerian lainnya?</p> <p>15. Bagaimana implikasi pasca negosiasi perdagangan tersebut terhadap Indonesia?</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Daftar Pertanyaan

Ini adalah daftar pertanyaan kepada partisipan oleh peneliti di Universitas Islam Indonesia (UII). Daftar pertanyaan ini untuk mengetahui perubahan diplomasi Indonesia sebelum dan sesudah kebijakan hambatan non tarif Vietnam guna menguatkan ekspor mobil Indonesia. Agar memudahkan partisipan, Peneliti membagi pertanyaan menjadi 2(dua) bagian yaitu bagian 1(satu) dan bagian 2(dua), dengan pertanyaan sebagai berikut:

Bagian I

Daftar pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui proses diplomasi perdagangan Indonesia-Vietnam **sebelum** adanya hambatan non tarif uji tipe dan uji emisi dalam Keputusan 116/2017/ND-CP. Pertanyaan mengarah pada proses diplomasi perdagangan yang meliputi negosiasi, aktor, birokrasi, perjanjian perdagangan, kebijakan perdagangan, proses membuat kebijakan, regulasi, dan mengkonfirmasi terkait informasi.

No	Tema	Pertanyaan wawancara
1.	Aktor	8. Apa peran Kementerian Perdagangan sebelum adanya Hambatan Non Tarif dari Vietnam di bidang otomotif ?

		<p>Pertanyaan kurang jelas, untuk lebih jelasnya peran kementerian perdagangan bisa dilihat pada UU no.7/2014 tentang UU Perdagangan. Dalam hal hubungan bilateral Indonesia-Vietnam, Kemendag sebagai focal point dari payung hubungan Ekonomi dan Perdagangan yang dikenal dengan JCESTC.</p> <p>9. Siapa saja negosiator perdagangan otomotif Indonesia ke Vietnam? Kemendag, Menteri Luar Negeri (c.q. Kedutaan Besar RI di Vietnam), Kemenperin dan Kemenhub</p> <p>10. Siapa saja yang terlibat didalam komunikasi dan negosiasi perdagangan? Kementerian Perdagangan RI dibantu dengan Kementerian Luar Negeri RI (c.q. Kedutaan Besar RI di Vietnam)</p> <p>11. Apakah dalam proses komunikasi dan negosiasi melibatkan aktor bisnis seperti GAIKINDO? Dalam kasus-kasus tertentu GAIKINDO diikutsertakan untuk mendapatkan</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>referensi/bahan masukan. Karena input dari stakeholder menentukan arah dalam pengambilan kebijakan.</p> <p>12. Apakah aktor bisnis dilibatkan secara aktif? Jika dilibatkan, siapa saja dan bagaimana peran aktif tersebut?</p> <p>Referensi dapat diperoleh dari anggota GAIKINDO seperti perwakilan perusahaan Toyota, Honda, Suzuki, Mitsubishi dan Hino, yang memberikan masukan dampak Keputusan 116/2017/ND-CP.</p> <p>13. Apakah ada aktor bisnis lain selain GAIKINDO?</p> <p>Tidak ada, semua perusahaan otomotif Indonesia yang merupakan anggota GAIKINDO</p> <p>14. Siapakah yang membuat kebijakan perdagangan?</p> <p>Kebijakan perdagangan dibuat oleh Kementerian perdagangan dengan berkoordinasi dengan</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		kementerian/Lembaga terkait lainnya (rujukan ke UU no. 7/2014)
--	--	-------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
2.	Proses	<p>10. Bagaimana bentuk proses negosiasi yang dilakukan oleh Kemendag? Berbagai cara dilakukan oleh Kemendag, mulai berkoordinasi dengan stakeholder, dengan K/L terkait, komunikasi dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Vietnam (baik dengan menuliskan surat dan juga kunjungan serta pertemuan bilateral)</p> <p>11. Sejauh mana negosiasi dilakukan oleh Kemendag? Sudah tecakup diatas</p> <p>12. Bagaimana proses hubungan bilateral perdagangan Indonesia dengan Vietnam? a. Apakah melalui pertemuan? Apakah hanya konsultasi lewat surat? Dilakukan melalui pertemuan bilateral dan komunikasi lewat surat</p>

		<p>13. Apakah hubungan bilateral dimulai dari Kementerian Luar Negeri atau langsung melalui antar Kementerian Perdagangan?</p> <p>Kementerian Perdagangan RI berkordinasi dengan Kementerian Luar Negeri RI (c.q. Kedutaan Indonesia di negara akreditasi)</p> <p>14. Bagaimana membuat kebijakan perdagangan bilateral Indonesia dengan Vietnam?</p> <p>Pembuatan kebijakan perdagangan bilateral tentunya berdasarkan kajian dengan melihat potensi ekspor di negara tujuan</p> <p>15. Apakah Kementerian Perdagangan melakukan inisiasi berupa diskusi penjajakan dengan para pemangku kepentingan domestik dalam merumuskan kebijakan perdagangan?</p> <p>Semua keputusan maupun kebijakan yang dibuat tentunya harus mendapat dukungan dari domestic level terlebih dahulu</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>16. Apakah kebijakan perdagangan dibuat setelah adanya kebijakan dan atau perjanjian pendahulu?</p> <p>Sebelum dibuatnya kebijakan dan perjanjian</p> <p>17. Apakah pemerintah hanya akan dihubungi hingga saat terjadi sesuatu terkait regulasi?</p> <p>Tentu tidak, pemerintah menjalin hubungan tidak hanya apabila terjadi hambatan ataupun penerapan regulasi</p> <p>18. Bagaimana regulasi komunikasi pebisnis otomotif Indonesia hingga dapat berdagang ke Vietnam? apakah Kementerian Perdagangan yang meminta kepada pebisnis otomotif, atau sebaliknya Pebisnis otomotif yang meminta untuk dapat berdagang otomotif ke Vietnam ? bagaimana caranya ?</p> <p>Pebisnis otomotif Indonesia dapat berhubungan langsung dengan mitra dagangnya di Vietnam untuk bernegosiasi penjualan produknya.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
3.	Perjanjian	<p>2. Berdasarkan <i>joint statement</i> Indonesia dan Vietnam tahun 2005 pada poin 10, kedua belah pihak sepakat untuk mempromosikan efisiensi dari mekanisme kerja sama antara Indonesia dan Vietnam. Dengan cara meningkatkan peran dari kontak <i>people-to-people</i> dan <i>business-to-business</i> agar lebih mudah meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional. Seperti apakah implementasi dari hal tersebut? apakah B to B itu harus melalui Kementerian Perdagangan?</p> <p>Tidak harus melalui Kemendag, Kemendag dalam hal ini hanya sebagai fasilitator</p> <p>seperti apakah proses koordinasi hingga konsultasinya?</p>

No	Tema	Pertanyaan wawancara
4.	Klarifikasi	3. Apakah benar, motif proteksi yang dilakukan oleh Vietnam terhadap

		<p>Indonesia karena penjualan mobil impor lebih tinggi di bandingkan mobil produksi dalam negeri Vietnam?</p> <p>Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Penerapan perjanjian perdagangan bebas dengan tarif pajak impor untuk mobil, seperti yang berasal dari negara-negara ASEAN dengan tarif nol persen (mulai dari tahun 2018), sehingga Vietnam menerapkan kebijakan ini dalam rangka membatasi kebijakan mobil impor ▪ Minat masyarakat Vietnam yang lebih prefer produk impor dibandingkan produk dalam negeri. ▪ Motif Pemerintah Vietnam juga melakukan hal tersebut yaitu juga adanya keinginan meningkatkan daya saing industri mereka, karena Vietnam sedang mengembangkan industri otomotif untuk membangun sektor
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>manufaktur modern dalam negeri, melalui mobil nasional dengan perusahaan otomotif yaitu VinFast. Untuk mendukung industri otomotif domestik, Pemerintah Vietnam sedang mengobservasi beberapa kebijakan untuk meningkatkan daya saing industri otomotif mereka. Salah satunya dikeluarkannya Surat Keputusan Perdana Menteri Vietnam No. 116/2017/ND-CP tanggal 17 Oktober 2017 yang menentukan persyaratan pembuatan, perakitan, impor, serta jaminan dan perawatan mobil. Keputusan tersebut efektif mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2018.</p> <p>4. Apakah benar, Vietnam pernah menguluhkan hambatan perdagangan dari Indonesia? Seperti tingkat komponen</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>dalam negeri pada produk ponsel? Apakah ada hal lain?</p> <p>Benar, dalam setiap hubungan perdagangan bilateral tentu ada hambatan yang dikeluhkan masing-masing negara.</p> <p>Seperti tingkat komponen dalam negeri pada produk ponsel? Apakah ada hal lain?</p> <p>Pemerintah melalui Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Perindustrian secara resmi menetapkan batas minimal Tingkat Kandungan Lokal Dalam Negeri (TKDN) di ponsel 4G yang beredar di Indonesia. Hal ini berlaku Efektif mulai 1 Januari 2017 semua <i>smartphone</i> 4G LTE FDD harus mempunyai kandungan lokal minimal 30 persen.</p> <p>Kebijakan persyaratan local content dalam 4G LTE bukan untuk membatasi ataupun melarang impor tetapi untuk mendorong iklim investasi yang</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>seimbang di Indonesia. Kebijakan ini diambil Indonesia sebagai negara berkembang dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.</p> <p>Indonesia tetap menghormati prinsip National Treatment mengingat kebijakan ini diterapkan tanpa perbedaan antara perusahaan asing dan perusahaan dalam Negeri.</p> <p>Hambatan lainnya yang dikeluhkan yaitu mengenai Penerapan Safeguard Duty pada Impor Produk Canai Lantain dari Besi atau Baja bukan Panduan. Terkait hal tersebut Indonesia sudah mencabut PMK 137/2014 sesuai dengan keputusan WTO Appellate Body tanggal 15 Agustus 2018</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bagian II

Daftar pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui proses diplomasi perdagangan Indonesia-Vietnam **setelah** adanya hambatan non tarif uji tipe dan uji emisi dalam Keputusan 116/2017/ND-CP. Pertanyaan mengarah

pada proses diplomasi perdagangan yang meliputi negosiasi, aktor, birokrasi, perjanjian perdagangan, kebijakan perdagangan, proses membuat kebijakan, regulasi, dan mengkonfirmasi terkait informasi.

No	Tema	Pertanyaan wawancara
1.	Aktor	<p>4. Siapakah yang merespon terlebih dahulu pada saat ekspor mobil CBU Indonesia terhambat ?</p> <p>Menteri Perdagangan RI dan Kementerian Luar Negeri (c.q. Duta Besar RI di Vietnam)</p> <p>5. Siapa sajakah negosiator perdagangan otomotif dalam negosiasi hambatan non tarif Vietnam?</p> <p>Kementerian Perdagangan RI dan Kementerian Luar Negeri (c.q. Kedutaan Besar RI di Vietnam) dibantu Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian</p> <p>6. Bagaimana peran kementerian Perdagangan Setelah adanya Hambatan Non Tarif Vietnam?</p> <p>Setelah adanya hambatan, Kemendag berkoordinasi dengan stakeholder dan</p>

		<p>kementerian terkait terkait solusi agar Indonesia dapat compliance dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Vietnam</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

No	Tema	Pertanyaan wawancara
2.	Proses	<p>16. Bagaimana proses tindak lanjut dari respon hambatan non tarif Vietnam?</p> <p>Kementerian Perdagangan koordinasi dengan Kementerian Luar Negeri RI (c.q. Kedutaan Besar RI di Vietnam) untuk melakukan konsultasi dengan pemerintah Vietnam.</p> <p>17. Apakah Kementerian perdagangan langsung berkomunikasi antar kementerian Perdagangan? ataukah membentuk tim terlebih dahulu?</p> <p>Membentuk tim khusus yang terdiri dari Kementerian Perdagangan RI, Kementerian Luar Negeri RI, Kementerian Perindustrian RI, Kementerian Perhubungan dan GAIKINDO sebagai pendamping.</p>

		<p>18. Jika terbentuk tim, hal apakah kebijakan Kementerian Perdagangan saat itu? apakah melakukan hambatan non tarif kepada Vietnam atau tidak?</p> <p>Pada tanggal 27 – 28 Februari 2018, Kementerian Perdagangan RI sebagai koordinator melakukan konsultasi dengan Pemerintah Vietnam terkait dengan diberlakukannya <i>Prime Minister Decree No. 116/2017/ND-CP (Decree on Requirements for Manufacturing, Assembly and Import of Motor Vehicle and Trade in Motor Vehicle Warranty and Maintenance Services/PM Decree 116)</i> dan <i>Circular No. 03/2018/TT-BGTVT regarding to the regulation on the checking on imported automobiles for technical safety and environmental protection in line with the Decree No. 116/2017/ND-CP (Circular 03).</i></p> <p>19. Apakah Kementerian Perdagangan melakukan pertemuan tingkat domestik terlebih dahulu? jika iya, apakah bahasan dan hasilnya?</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>20. Apakah Tim GAIKINDO diikutkan dalam proses negosiasi?</p> <p>GAIKINDO diikutsertakan</p> <p>21. Apakah peran Kementerian Perdagangan pada saat negosiasi hambatan non tarif?</p> <p>Sebagai Ketua Delegasi yang menjembatani agar NTB tersebut bias terselesaikan</p> <p>22. Apakah peran Kementerian lain pada saat proses negosiasi hambatan non tarif?</p> <p>23. Sejauh apakah peran GAIKINDO pada saat proses negosiasi hambatan non tarif?</p> <p>Memberi masukan terkait dampak yang akan ditimbulkan akibat diterapkannya dikeluarkannya Surat Keputusan Perdana Menteri Vietnam No. 116/2017/ND-CP.</p> <p>24. Apakah bentuk konsultasi atau negosiasi tersebut?</p> <p>konsultasi</p> <p>25. Berapa kali kah pertemuan atau proses negosiasi hambatan non tarif tersebut?</p> <p>Satu kali pertemuan</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

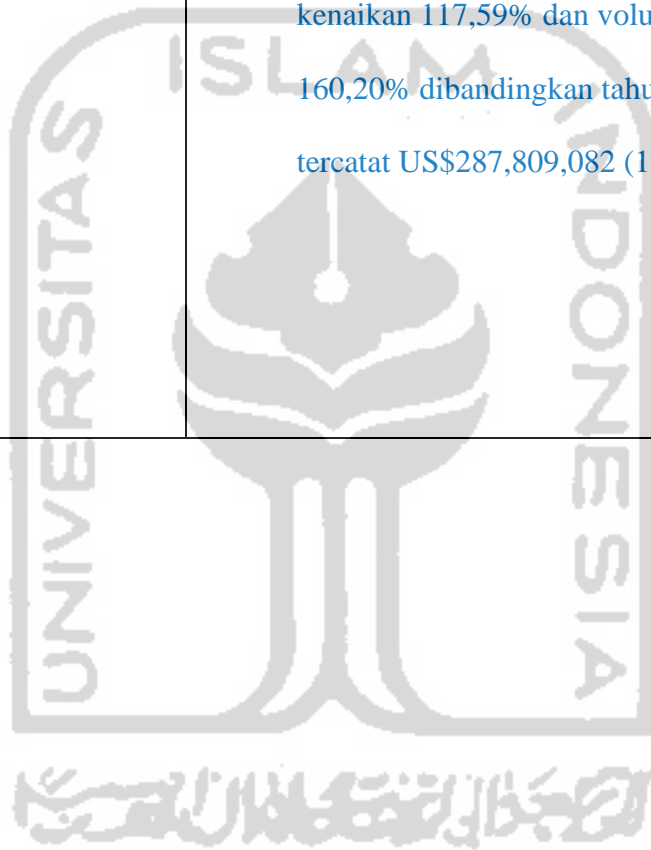
		<p>26. Apa yang dilakukan oleh Kementerian Perdagangan untuk memenangkan proses negosiasi hambatan dari Vietnam?</p> <p>Kementerian Perdagangan RI mengusulkan kiranya Vietnam mempertimbangkan mengamandemen Surat Keputusan No. 116 guna menciptakan iklim usaha yang lebih baik bagi perusahaan, serta mendorong arus perdagangan antara negara ke negara.</p> <p>27. Apa hasil dari proses negosiasi perdagangan otomotif yang di hambat oleh Vietnam ?</p> <p>Pemerintah Indonesia menghormati kebijakan Pemerintah Vietnam dan telah mendapatkan klarifikasi atas implementasi terhadap PM Decree 116 tersebut. Pemerintah Indonesia juga menyampaikan akan mengikuti kebijakan tersebut</p> <p>28. Apakah implementasinya?</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Kementerian Perdagangan RI meminta pihak eksportir otomotif Indonesia untuk menyesuaikan persyaratan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah Vietnam sebagai pihak importir. Dengan demikian, ekspor otomotif nasional ke Vietnam dapat direalisasikan dalam waktu dekat.</p> <p>29. Bagaimana implikasi terhadap kementerian lainnya?</p> <p>30. Bagaimana implikasi pasca negosiasi perdagangan tersebut terhadap Indonesia?</p> <p>Selama tujuh bulan pertama tahun 2018, pasar mobil menghadapi kesulitan dalam mengimpor mobil CBU karena pada tanggal 1 Januari 2018 pemerintah Vietnam mengeluarkan <i>Prime Minister Decree No. 116</i> yang mengatur penerapan standar minimum atas kondisi, keselamatan dan aspek lingkungan terkait produksi mobil yang akan diekspor ke Vietnam. Para importir diwajibkan untuk memiliki sertifikat <i>Vehicle Type Approval</i> yang dikeluarkan oleh negara</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>pengekspor. Oleh karenanya, pada periode tujuh bulan pertama tahun 2018 Indonesia tidak banyak melakukan ekspor mobil ke Vietnam.</p> <p>Berdasarkan data dari Bea dan Cukai Vietnam, Periode semester I tahun 2018 impor otomotif dari Indonesia hanya sebesar 11 unit dengan nilai sebesar USD 272,891. Pada 7 bulan terjadi perubahan setelah Indonesia compliance dengan penerapan kebijakan Vietnam, impor otomotif dari Indonesia mencapai dari 11 unit tersebut meningkat menjadi 986 unit dengan nilai USD 21,189,399. Diakhir tahun 2018, ekspor produk otomotif dari Indonesia mencapai 17,895 unit dengan nilai sebesar USD 287,809,082.</p> <p>Pada tahun 2019, perdagangan mobil Indonesia ke Vietnam telah berkembang positif, nilai ekspor mobil dari Indonesia ke Vietnam mencapai 19,80% dari total nilai impor mobil ke Vietnam (total nilai</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>impor mobil ke Vietnam dari berbagai negara tahun 2019 mencapai US\$3.161.325.981). Capaian nilai ekspor mobil asal Indonesia ke Vietnam pada tahun 2019 mencapai US\$626.246.334 (46.563 unit) nilainya mengalami kenaikan 117,59% dan volumenya naik 160,20% dibandingkan tahun 2018 yang tercatat US\$287,809,082 (17.895 unit).</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

||



WAWANCARA DIREKTORAT JENDERAL PERDAGANGAN PERUNDINGAN INTERNASIONAL (BILATERAL)

Berikut adalah tuangan dari wawancara dengan Ibu Natasha. (*) Hilman sebagai penanya dan yang tidak diawali dengan (*) merupakan kalimat dari Ibu Natasha. Saya berusaha untuk mentransformasikan hal-hal yang dibicarakan pada saat dengan ibu Natasaha. Wawancara dengan ibu Natasha dimulai setelah tulisan *skipped...until 16:08* sampai dengan selesai. Bermaksud untuk meminta tanggapan bapak dan menilai keperluan data yang berhubungan untuk ditanyakan kepada Direktorat Perundingan ASEAN.

Ketika kita dimeja perundingan kita adalah suara Indonesia

*Yayaya keren banget

Banyak yang magang di Kemendag, seperti bisnis cuman saat ini kita lagi penuh.

Biasanya dibatasi cuman 3 orang karena segi ruangan dan meja

Swasta agak sulit karena cenderung lebih tertutup. Apalagi dengan adanya kasus itu sifatnya sensitive. Saya tidak yakin GAIKINDO akan cooperative. Berbeda dengan Kementerian lebih terbuka. KEMLU harusnya open. Begitupun

Skipped... until 16:08

Bisa kenal dari mba Vidya dari mana? Nanti ke kantor ketemu mba Vidya langsung ketemu orang Aseannya saja. Bilang aja dirujuk sama kita. Jika bilateralnya nanti saya bantuin.

I'm trying. Rapat terakhir yang... nanyanya tentang apa. (menyebutkan rumusan masalah) oke. Pernah ga sih diangkat isunya. Yang dihambat adalah CKD dan CBU.

Jadi kita punya mekanisme bilateral Namanya JC-ESTC.

*apakah isu otomotif tidak dibahas di Bilateral?

Tidak ada loh. Tidak diomongin. Lebih diomongin di forum ASEAN. Tidak ada JCESTC tahun 2018 – 2019 (nanti saya cek).

Penyelesaian di level ASEAN.

Bagaimana strategi diplomasi.

*terimakasih bla bla...


(Pada saat saya tanya pertanyaan pertama ibu Natasha masih harus mencari dan membaca tentang JCESTC serta kasusnya).

Tidak ada di bahasan. Yang dulu menangani ini ada dibawah. Saya jadi takut anda tidak mendapatkan apa apa dari saya. Di data bilateral tidak ada tentang Vietnam. yang ada di google drive Bilateral tidak di temukan. (34:00). Saya tidak tahu karena ini kasus 2017. Karena baru gabung ditahun 2019 akhir. Saya tidak bisa menjawab secara mendetail, bahkan peraturan Vietnam ini saya belum pernah membaca. Terkait peraturan seperti apa, tipe uji emisi seperti apa. Saya akan mencoba untuk mencari di google drvie bilateral. Sebab kita orang cepat banget untuk ganti orangnya. Kalau tahun 2017 yang memegang adanya di Mas Handoko. Jika ingin menanyai mas Handoko bisa, cuman masalahnya tidak ada data yang ada di google drive. Harapannya ketika ganti orang kita masih bisa mengaksesnya. Tetapi

permasalahannya pada tahun 2017 tidak ada data terkait tentang otomotif. Mas Handoko pun sekarang pindah posisi ke Perundingan Afrika. Tidak ada periode. Ketika ada pelantikan dan ingin di ganti langsung main ganti saja.

Ketemu decree 116/2017/ND-CP di folder GAIKINDO. Ada MoU dengan Vietnam. kalau nanya langsung kepada ibu KASUBDIT.

*tapi bu, bukannya kasus ini sudah selesai ya bu. Buktinya kita sudah bisa mengekspor mobil kembali ke Vietnam?

Ini yang bisa gue kasih ke elu, besok kalau kamu mau balik ke Kantor Kemendag temui Direktorat Pengamanan Perdagangan di Lantai 10 gedung 2. Kemudian Direktorat Perundingan ASEAN dengan Mba Vidya. Sebab laporan yang ada saya baca itu berasal dari DPP. Karena DPP itu yang berhubungan dengan Perusahaan. Jadi jika ada laporan ke perusahaan, kemudian perusahaan itu akan melaporkan ke Kemendag bagian DPP. Nanti mereka yang akan tangani.

*biasanya ketika ada kasus yang langsung di hubungi siapa ?

Jadi gini, kalau ada hambatan perdagangan itu bentuknya kadang ada yang perusahaannya nyadar duluan. Kadang ada yang perusahaannya justru tidak sadar akan adanya hambatan. Tapi Kemendag sudah dapat info dari negara lain dan mau ngeluarin kebijakan seperti ini. Biasanya kalau ke DPP itu perusahaannya nyadar duluan terus ngadu. Barulah kemendag mencari solusi. Dapatnya informasi adanya hambatan itu bukannya dari 1 pihak saja, tetapi dari berbagai cara. Misalnya saja informasi yang diberikan dari forum, ada negara lain yang melaporkan di dalam forum, bahkan internal kemendag mendapatkan informasinya sendiri.

*kalau menurut ibu, kasus ini seperti apa? Masuk di kategori mana?

Ada pengaduan dari pihak eksportir. Sampai akhirnya DPP yang handle. Bahwa GAIKINDO menyampaikan peraturan ini berpotensi menghambat ekspor mobil Indonesia. Karena terdapat persyaratan yang sulit. Alasannya ada NTA sertifikasi uji tipe. Kemudian GAIKINDO bilang, pengusaha Toyota ngadu ke DPP.

*bagaimana regulasi ekspor mobil itu?

Jadi biasanya kalau ekspor CBU ada persyaratannya. Affirmative production, yang diterbitkan oleh otoritas negara Vietnam. National Type Approval, otoritas negara asal ekspor. Factory Quality Controlslip, otoritas dari negara eksportir, safety emission test. Kemudian, penerbitan NTA hanya diberikan kepada Kendaraan yang diimpor. KEMENHUB tidak bisa menerbitkan NTA untuk produk ekspor. Permenhub no 9 tahun 2004, NTA itu hanya akan diberikan kepada kendaraan yang diimpor, diproduksi dan digunakan di Indonesia. Untuk kendaraan yang di ekspor KEMENHUB tidak mau menerbitkan. Tapi permasalahannya Vietnam meminta untuk adanya NTA dari otoritas negara yang mengekspor.

Penerbitan NTA oleh negara asal ekspor tidak lazim dilakukan, karena standar teknis mobil tiap negara beda-beda.

*bagaimana cara mengatasi perbedaan itu?

Biasanya kalau beda-beda harus ada Mutual Recognition Agreement.

*biasanya apakah isi didalam MRA itu?

Isinya adalah pengakuan. Ketika gua bilang oke disini lu harus terima oke gue disini disana. Sebaliknya pun begitu.

*apakah MRA sudah ada?

Belum ada. Tapi harus saya cek kembali. Sejauh ini mau di bahas di KTT ASEAN tidak jadi. Tahun ini tuan rumahnya Vietnam. tapi belum tau apakah mau atau tidak. Harusnya bisa, namun mau atau tidaknya tergantung dari Vietnam. 48:40.

Nah lu harus tanya ASEAN tuh, tanyakan mengenai Type Approval automotive product seperti apa dan sudah apa belum. Gue juga ga tau, apakah emang belum atau gue yang skip.

Biasanya regulasi untuk ekspor seperti apa?

Kalau tentang regulasi langsung tanya ke Kemenhub. Tapi setau saya ekspor tidak pernah kami hambat. Tapi lain hal dengan Impor, sebab kita akan melakukan persiapan. Biasanya kita mempertimbangkan hanya di rodanya. Tapi pada saat gue ikut rapat dari Pihak Vietnam menurut gue agak KONYOL.

*konyolnya seperti apa itu bu?

Seperti CKD, CKD itu dikeluarin dari HS Vietnam.

*apakah hanya Indonesia? Atau semua negara ?

Untuk semua negara, dari AHTN (ASEAN Harmonize Tarrif) system Asean yang jadi satu. CKD dihilangkan dari tarif schedule Vietnam. CBU masih ada, cuman permasalahannya ada di pemeriksaannya masih harus satu persatu jadinya lama. Sama sekali tidak bisa boleh CKD, jadi ekspornya dalam bentuk komponen. Jadinya kalau komponen itu jadinya lebih banyak.

Tes load by loadnya itu 3 sampai 4 minggu ini jadi 3 bulan. Ada info dari Kemenperin Vietnam juga mengeluarkan kebijakan special tax consumption. Dalam bentuk CBU, tapi mesti di konfirmasi kembali di Kemenperin. Sebab kemenperin

janjinya mau ngasih. Tapi belum di kasih, atau mungkin udah dikasih ke ASEAN. Sepertinya yang berulah itu Vietnam.

*kemendag melakukan koordinasi dalam negeri untuk melakukan penjajakan?

Pastilah. Yang ikut rapat saja itu banyak pihak yang hadir. Tidak hanya dengan K/L nya tetapi juga dengan KEMENHUB, Toyota, Gaikindo.

Apakah ada aktor bisnis lainnya selain GAIKINDO?

Ya ada seperti Toyota, tapi Toyota masuk ke GAIKINDO. Tapi perwakilan Toyota juga ikut, karena Toyota menyebutkan banyak kerugian. Terdapat MoU tentang type Approval.

*biasanya bagaimanakah peran suara Gaikindo pada saat rapat?

Saya tidak tahu, karena belum pernah ikut rapat Dengan Gaikindo. Tapi biasanya perusahaan itu ngomong dirapat, tentang kerugian. Gue dihambatnya gimana. Biasanya kalau dihambat kami meminta dasar apa kah yang menghambat. Nanti akan diminta peraturan apa saja yang ngehambat. Karena kita bergerak berdasarkan G to G, maka kita harus berdasarkan aturan peraturan yang ada. Nanti kita lihat ini yang mana bisa kita bawa untuk di bahas di level mana. Forum tidak hanya di bilateral saja, tetapi juga adanya di level regional dan multilateral. Seperti yang gue baca, cbu ini mau juga di angkat ke WTO di TBT. Karena terkait permasalahan teknis. Pertanyaan tentang standar sangat di atur di technical barrier on trade multilateral. Jadi loe bisa angkat itu masalah bisa, mereka ada siding regulernya 3 kali setahun. Tapi juga bisa diangkat ke regional. Tapi bawanya ke ASEAN. Berusaha MRA dikejanya di forumnya ASEAN.

*tapi kalau peraturan join statement tahun 2005, tentang komunikasi dan koordinasi Vietnam dan Indonesia sepakat untuk mempermudah melalui P to P maupun B to B, maksudnya B to B ini seperti apa bu?

Sebenarnya bisa, tapi apakah B to B itu bisa merubah peraturannya. Kecuali adanya komunikasi b to b, si perusahaan bisa meyakinkan untuk menekan pemerintah, itu that's fine. Sebab in the itu tetap ada di Pemerintah. Kecuali peraturannya ada di peraturan pasar, misalnya kayak perusahaan Vietnam punya standar tertentu mengenai ketentuan ekspor untuk jualan diperusahaannya. Beda jualannya kepada negara itu berbeda. Beda dengan CPO, karena membuat larangan penjualan minyak yang mengandung palm oil, misalnya Prancis, tapi bukan Prancisnya, melainkan food store yang ada disana. Contoh di Geneva, ada store Namanya Migros melarang ada bahan makanan yang mengandung Palm Oil. Jadi dilarang di tokonya. Nah kalo itu B to B ini bisa digunakan. Tapi di Swiss khususnya di toko toko lain ya boleh. Sebab bukan pemerintah yang buat. Kalau di Vietnam itu semuanya, jadi ga bisa masuk. jadi B to B ini berlaku apabila importir Vietnam yang butuh, jadi bisa mengupayakan penekanan kepada pemerintah dalam negerinya mereka. Tapi pertanyaannya, apakah itu berpengaruh banyak? Biasanya akan berbenturan dengan perusahaan mobil domestiknya yang pro akan kebijakan pemerintah. Jadi tetap kuat kuatan di importir atau domestiknya.

*tapi kan disana ada atase perdagangan bu ?

Baru ada kan. Adanya di 2018.

* Jadi pada saat kasus itu atdag tidak ada?

Tidak ada.

*atase perdagangan itu pasti dari Kemendag?

Iya pasti dari perdagangan.

*apakah ahli teknis?

Biasanya si itu kayak guenya gitu. Bakalan ngatasi masalah masalah perdagangan apabila ada.

*biasanya ngapain aja bu atase perdagangan itu?

Aduh gue gatau, karena ga pernah. Karena kita ada atdag, ada ITPC wakaiATPC.

Wah gua gatau, karena gua gak pernah daftar. Selalu dibuka tiap tahun cuman gua ga pernah ada niatan.

*kelebihannya apa sih bu ?

Tapi biasanay adanya atdag itu bakalan mempermudah.

Skipped... ada tamu.

*apa pandangan ibu?

Karena kan ada PEN, tujuannya ada orang ekspor. Lebih kepada menjajaki kemungkinan kemungkinan ekspor. Seperti disana ada pasar apa aja sih? Ada potensi apa sih untuk kita meningkatkan

Ekpor ke negara tersebut. Biasanya itu ITPC sama wakaiITPC. Seharusnya atdag itu lebih dari ITPC. Jadi ga cuman bagian dari Promosi. Seperti demennya Jokowi Presiden kita yang sekarang. Harusnya memfasilitasi. Tapi saya kurang tahu. Gue gabisa memberikan statement resmi. Jadi kalau mau nanya langsung ke aja tanya

ke ibu KASUBDIT Gue. Ibu Nina, cuman kalau mau ngomong sama dia itu, sedang mimpin rapat kemendag yang sekarang berlangsung.

*apakah MoU ini yang digunakan sampai adanya MRA?

Nah, makanya gue mau liat apakah MRA udah di tanda tangain apa belum.

*apakah ibu sudah lama di Kemendag?

Sudah lumayan, 6 tahunan. Tapi gue lamanya di Multilateral.

*bagaimana menurut ibu tentang motif yang dilakukan Vietnam ini?

Ini menurut gue pingin ngelindungi industri dalam negerinya sih. Karena dia punya industri serupa yang butuh dilindung pasarnya hancur.

*oya bu sampe hancur banget?

Ya nggak juga sih, tapi sih biasanya begitu terganggu. Sama aja juga Indonesia kan.

*apa bu biasanya yang ibu tau?

Biasanya sih produk pertanian. Tapi kita sensitive kan, karena ada petani yang harus dilindungi.

*apa pernah Indonesia menghambat Vietnam setau ibu?

Hmmmm.. ntar gue baca. Gue aja lupa, padahal gue yang update.

*gapapa ya bu saya banyak nanya.

Gapapa. Saat ini Indonesia belum mengangkat isu otomotif CBU ke WTO.

Karena mengupayakannya secara ASEAN. Karena di JCESTC tidak dibahas.

*ASEANNYA belum ?

Ya harusnya sih belum, karena sampe dengan sekarang MRA belum di tanda tangani. Belum selesai.

*jadi skema Vietna masih tetap jalan?

Kalau di Multi itu, kita jaga jaga sebenarnya kalau mau bawa. Nah kita kan asean, masa lu bawa bawa ke WTO, masa serang serangan sama negara asean. Kayak EU berantem sama Inggris dan negara lain malu ga sih liatnya. Jadi kalau bisa di kelarkan di ASEAN ya ASEAN aja.

*kalau di ASEAN nanti bukannya nambah lama ya bu? Kan ASEAN terkenal lamanya.

Ya itu resiko sih.

*saya pernah dengar bu urusan TKDN pada produk ponsel ?

Iya mereka ngirim surat TKDN dan angkutan laut. Kita juga lagi ngenain bea masuk anti dumping. Ke produk BOPP. Dia marah marah masalah impor besi baja. Tepatnya ketentuan impor besi baja dari Indonesia. Dan kalau TKND memang iya. Tapi masalahnya ini saja, emang iya lu ekspor ponsel kesini.

*mungkin bu. Emangnya ada bu buatannya Vietnam?

Coba aja lu cari. Rata rata China. So Why? Karena negara lain yang punya concern akan produk ponsel itu jelas. Kayaka Amerika dia punya APPLE. Korea akan Samsung, tapi Samsung pun mau maunya memenuhi syarat kita. Dia mau membangun berbagai skema kita.

*apa aja skemanya?

1:11:00Salah satu yang gue ingat itu Investasi. Kyk misalnya dia membangun institusi. Karena ini gue ada didalam kasusnya karena tingkat multilateral. Gue ngomong, itu memang peraturannya salah, tapi kalo kita mau ngembangin industri domestic, ada ga perkembangannya? Ada. Memang peraturan skemanya kita buat ketat dan endingnya di bikin sedikit flexy. Sempat dapat kecaman, tapi kita berusaha Memfasilitasi beberapa orang yang mengecam itu lah. Jadi peraturannya jadi agak rilex. Padahal harusnya strict banget kan. Negara itu juga kadang, protes tapi tidak ada concern apa apa. I don't have any export, but gue iseng aja karena lu ngelanggar. Dan gue butuh itu untuk gue ngecam lu supaya gue mau minta trade of sama yang lain. Ya diplomasi itu emang gitu. Pada akhirnya negosiasi emang kyk gitu. Ada salah lu itu bakal di pegang untuk di tuker sama hal yang lain. Ya gue nanya ama Vietnam, lu butuh apa gitu. Kalau lu sebenarny bisa ngebuktiin kan, ya nanti kita bisa fasilitasi apa kek yang bisa kita fasilitasin. Cuman ya apasih yang lu butuh sekarang. Itu kalau pribadi gua. Contohnya misalnya apa tentang ponsel, ponseln apa sampai lu ngecam ngecam. TKDNnya apa. Ponsel lu ada yang lu mau masukin sini. Tapi ga tau yaaa. Karena kalau ga kyk gitu kita bakalan di begoin terus. Sama dia protes tentang angkutan laut. Kita punya asuransi permenda no. 82 terkait penggunaan asuransi dan angkutan laut nasional. Itujuga untuk beberapa produk seperti beras, coal sama apa. Gue gatau lagi. Dimana kepentingan Vietnam. kemaren PMnya mereka ngirim surat langsung ke pak Jokowi.

*soal apa?

Soal TKDN dan angkutan laut, penggunaan jasa transportasi laut dan asuruansi. Kemendag 82 coba cari aja. Jadi yang mereka protes tentang peraturan kemendag itu.

*jadi ada gab u perubahan strategi diplomasi Indonesia?

Setiap kali kita ngecam soal, ya mungkin dia takut kita ngecam ngecam TKDN dan lain lain, jadi mereka mencari apa aja yang bisa angkat. Padahal mereka tidak punya interest apa apa. Maksudnya ya mereka juga ada ekspornya yang terhambat juga.

*tapi kan demannya besar bu dari Vietnam untuk cbu kita?

Tapi kan kita bener bener. Mungkin harus kerjasama juga dengan ASEAN juga ini gimana. Aku sih bakal nanya. Dan bakal koordinasi terkait ini. Mau gimana. Kalau mereka tetap bersikeras gamau tanda tangan di MRA, ini kita mau bawa kemana. Tapi posisi kita di asean itu lumayan kuat ya. Karena negara negara lain pun juga ikut bantu kita kayak Thailand, karena mereka juga dirugikan.

Rapat terakhir juga ASEAN juga ngecam, kebijakan Vietnam, ada Thailand, Singapore dan kamboja. terus yang CKD afta council sudah nerbitkan side letter. Karena yang CBU sudah ada MRA cuman belum di tanda tangani aja. Jadi kita ngejar tandatangannya aja. Supaya MRanya itu bisa diberlakukan. Cuman yang CKD belum ada solusinya. Karena dia itu masih tidah dimasukin ke dalam schedulanya Vietnam.

*kalau yang saya tangkap, kita tetap bisa dagang mobil nih, apakah masih dihambat, apakah VTA tidak ada terbit ?

Masih dihambat, nah untuk VTA aku kurang tau. Masnya dapat infonya gimana. Karena sampe sekarang sih yang saya dapat itu cuman itu.

*Jadi yang saya ketahui ada keluaran VTA, tapi masih belum tau seperti apa VTA itu.

VTA itu apa ?

*Vehicle type approval. Apakah hambatan yang ibu sampaikan tadi masuk kedalam VTA ?

Kan ada bentuk COP, NTA, city emission test, itu kan yang menghamat. NTA belum, harusnya kalo MRA belum ya belum. Karena berdasarkan info yang ada di catatan saya sih.

*jadi idealnya ini belum bisa jalan bu?

Harusnya. ini yang CBU masih terdapat. Tapi Oooooo....., sudah terdapat kesepakatan antara kedua negara. (ibu Natasha menemukan sesuatu). Load by load masih dilakukan masih pershipment.

*ini ada diatur ga sih bu?

Nggak, ini posisinya Indonesia (sambil tertawa). Kalau aku malah bingung soal kesepakatan antara kedua pimpinan negara. Tapi ga tau ini kok tidak di update datanya. Tapi mestinya kalo pengusahanya sudah tau ya harusnya juga tidak ada masalah. Misalnya gaikindonya udah paham. Tapi pada saat rapat kalau ada hal kyk gini, akan dibuat rapat tindak lanjut. Kita akan melibatkan orang orang yang harus tahu. Apa hasil dari negosiasi kita. Harusnya sih kalau sampe ada keputusan penting sampe ada kesepakatan gini, ada rapat tindak lanjutnya. Kita harusnya diundang. Feeling aku seperti itu udah pada tau. Yang awal saya masuk ke sini, saya di kasih tau kementerian kalo testing masih lama. Karena antreannya itu pershipment. Load by load testing. Mungkin juga keputusan di level atas Presiden, karena MRA belum ada kesepakatan aturan itu di gunakan. **Selama MRA berlaku, gua ga perlu Menuhin NTA ini. Bisa saja seperti itu . Dan ini mesti di cari, coba cari di ASEAN deh.**

*pak Handoko?

Bukan, kalo pak Handoko itu tempat aku. Cuman dia pindah aja ke Afrika. Mas Handoko juga orang jogja. Bilang aja. Dia itu pinter sampe sl nya aja 2. Karena kalau perkembangannya mungkin Mas Handoko juga tau.

Yang harus dicek itu kesepakatannya apa, pas kunjungan delegasi awal tahun 2018. ASEAN, karena MRAny ada disana.

Direktorat perunding ASEAN.

Udah aku cek, kita cuman dapat dari berbagai sumber doang. Biasanya kalau memang ada pengaduan, kita udah mau sepakat nih. Nanti semua bakal di kumpulin ini itu maunya diangakt dimana. Contoh Kopi sering dibawa ke Multi dan ASEAN, tapi klo ini dibawa ke asean. Banyak pertimbangan. Misalnya peraturannya udah parah. Seperti negara asean banyak yang mau ngedukung kita, untuk menekan Vietnam bawanya ke ASEAN. Tapi kalau misalnya diberbagai level udah salah dan parah kita akan bawa ke Multi. Kayak kita yakin negara negara didunia juga bakalan reconcern soal ini. Yaudah WTO aja angkat. Cuman ya balik lagi, klo kita pake multi, harus pake ayat ayat yang dilanggarnya juga kan kita harus siap. Aturan WTO mana yang di langgar. Karena akan dicek per agreement. Beda dengan ASEAN, kita sidangnya regular biasa lah ya. Ga terlalu tinggi gitu kan. Tapi kalo di ASEAN punya banyak level, ada economy ministry , ada yang level senior official, hingga presiden. Tergantung mau di angkat dimana. Biasanya sih dilevel paling bawah dulu direktur, nanti klo ga bisa naik ke dirjen, tidak ada keputusan naik ke atas lagi, karena kalau keputusan sudah ada di level atas, bawah bawah tidak akan bisa apa apa lagi.

*jadi menurut ibu, siapa yang menang dalam negosiasi itu ?

Naaah,, hahahaha tidak ada menang kalah kalau negosiasi. Kan cuman ada di load by load, makanya yang loe cari apakah tiga kebijakan lainnya yang terkait NTA dll , Sudah bisa diatasi atau bagaimana.

Harusnya sih pake MRA itu sih yaa, tapi sampe sekarang masih belum ditanda tangainin. Kita ngomong ke Vietnamnya itu gimana , prosesnya, apakah kita tidak punya masalah terkait tentang NTA ini dan lainnya. Tanyain dengan dengan asean. Karena mereka yang bikin. Coba tanyakan siapakah yang mendrafting MRA. Karena aku cuman nemunya Mou. Mou nya pun juga tidak ditanda tangani.

*ini siapa yang bu yang bisa di temui, katanya subdit Namanya Pak Bona.

Karena yang yang loe tanyaain ini bener kata mas Handoko (sembari melihat handphonenya komunikasi dengan mas Handoko) hal ini di tangani oleh DPA. Bukan sama kita. makanya mungkin di JCESTC tidak diangkat. Karena sudah diangkat di ASEAN. Gituuu.

Tapi kalo Sudah berhubungan dengan mba Vidya, harusnya dia udah tau loh . karena kan dia asean (sambal tertawa).

*kalau pak Bona bisa ga bu ditanyain?

Aku gatau, tapi bisa di upayakan.

Ini ada salah satu agendanya tentang MRA for Automotive products. Jadi ditargetkan tanda tangannya paling lambat agustus 2020. Itu info paling terakhir.

*terakhir ini bu saya mau tanya

Ya sebenarnya gua juga bisa ngasih banyak. Eeeh sebentar, ini udah Januari 2020 kembali memberikan waktu kepada Vietnam sampai minggu pertama. 1 februari 2020 apakah dapat menyetujui draf MRA otomotif ke 21 ? wiih ke 21. Yang telah di legal scrubbing.

*apa itu legal scrubbing?

Kayak loe udah kelar negosiasi, cuman harus di cek lagi Bahasa bahasanya implikasinya itu. Di scrub lagi. Itu sih posisinya. Kalau udah diposisi ini biasanya itu udah .

*untuk Gaikindo, suatu saat ibu akan bertemu dengan GAIKINDO. Menurut ibu sebagai aktor bisnis idealnya seperti apa ?

Sampai misalnya ada laporan dari importir yang ngadu kemereka, berarti importir mereka udah tidak bisa apa apa. Biasanya harus ada pendekatan bisnis to bisnis. Tapi ketika importir tidak bisa menyelesaikan, pasti minta bantuan ke kita kemendag.

*berarti realitanya Gaikindo seperti apa bu?

Gaikindo akan terus minta tolong ke kita, tapi bukan ke kita. nanti hubungannya dengan DPP. Karena susah Vietnam yang ga masuk akal bikin peraturan. Jadi lu mau apa. Kalau kita harus mengubah kebijakan nasional akan susah kan. Maksudnya mengubah kebijakan kita. dan mau nerbitin NTA khusus ke pada Vietnam akan agak aneh. Karena ulah satu negara kita harus ubah. Dan gaikindo mau ngapain juga. Pada akhirnya ini akan menjadi masalah diplomasi. Jago jagoannya kita ngomong ke mereka. Tawar tawaran dengan negara itu.

*idealnya berhubungan harus dengan surat?

Ya pastilah, tau ga sih 365 hari sidangnya mereka itu ada 500. Pasti meeting. Masalahnya pada saat meeting, mau merealisasikan apa yang loe omongin atau nggak. Klo Vietnamnya aja kyk gitu udah sampe legal scrubbing.

Tapi gua ga tau strategi Indonesia kedepannya apa. Karena itu kyknya belum ditentukan.

*menurut ibu strateginya seperti bagusnya?

Kalau dari gue adalah y aloe ngomong lah lu butuhnya apa sih.

*itu strateginya ?

Yaiyalah. Dimana mana tuh ya kyk gini aja. Loe kyk giniin gue kenapa? Ya pertama, kalau lu banyak duit lu bisa bawa ke WTO yaitu DSB. Cuman masalahnya itu costly. Walaupun klo kita bawa kita bisa banget menang.

*seberapa yakin ibu yakin menang?

Karena, ya gue belum baca semua peraturannya ya. Tapi kalo gue baca peraturannya. 1. Gue bakal cari apakah ini diatas standar internasional, kalau ini diatas standar internasional gue langsung bisa gugat itu. 2. Kalau dia memang bilang gua butuh standar diatas standar internasional karena gua punya scientific justification atau alasan apa seperti banyaknya angka kecelakaan banyak terjadi , ok gue minta itu, kalau dia ga bisa nyediain dia bakal kalah.

*keren

Karena gue sering banget main di WTO, jadi gue taulah. Cuma masalahnya Indonesia.

*tapi WTO kan kaitannya sama BSN bu?

Iya, standardisasi. Multi sama kemlu yang nanganin Namanya... BSN itu salah satu agreemen yang di bahas Namanya TBT.

*awalnya saya ingin meriset ini ke BSN, sebab saya merasa Vietnam itu meragukan standar kita.

Tapi kan itu kebijakan berlaku untuk semua negara. Cuma mungkin mau ngejegal in Indonesia. Karena dia tau, impor terbesarnya yang menjatuh in produknya Indonesia. Tapi ya harus dicari lagi kita harus melihat dari semua aspek gitu loh. Makanya menarik kan?

*setau saya VAMA

Bisa kita lihat si VAMA itu perusahaan mereka. Terus mereka wah saingannya adalah impor Toyota nya Indonesia. Bukan meragukan standar kita, tapi mereka berusaha menjatuhkan, gimana caranya gua ngejatuhi impor nya Indonesia. Kemudian bisa di benarkan agar tidak terlihat goblok goblok banget. Yaudah gua buatin standar yang Indonesia tidak akan bisa Menuhin. Gitu.

*sebab ditahun yang kurang lebih sama, Vietnam ada mengeluarkan mobil loh bu.

Hmmmmmm iyakan. Mobil yang serupa?

*saya melihat di beritanya Vietnam, mengeluarkan mobil buatan Vietnam. perusahaan local sana bu. Dan mahal lagi harganya.

Ya masuk akal, jadi produknya dia gak bakalan laku kalau bersaing sama impor. Karena dia mahal banget kan ya. Produksi nasionalnya. Bisa jadi, itu salah satu bentuk Vietnam melindungi produk mobil itu.

Loe bisa dong tawar. Men, okelah gua bantuin caranya supaya produk lu harganya ga parah parah banget. Sebenarnya klo mereka ngomong begini, kita kan sama sama negara berkembang gua butuh ruang nih untuk produk nasional yang gue pingin jual. Kalah produk gue sama produk lue kalo gue jual. Ya kan kita bisa cari solusi bareng kan. Karena Indonesia pun juga kayak gitu. Ponsel juga, mungkin itu jadi salah satu alasannya nyerang ponsel. Karena kita juga tujuannya kayak gitu. Mengembangkan industrinya si ponsel di Indonesia. Makanya dia ngangkat ngangkat ponsel kan. Intinya adalah ngomong baik baik. Dan lu ngambatnya cuman gue doang.

Sekarang filipina juga mau melakukan penyelidikan ke Indonesia. Terkait safeguard. Sama mobil juga.

*karena apa bu? Apa karena produksi kita murah ?

Iya karena murah sih. Dikasih kesana dan laku.

Sebenarnya ini sih masalah dagang sih yaaa. Bener bener dagang. Kalau lu suka dagang apply lah.

*kemana bu?

Ke Kemendag lah.

*hahahahaa

Strategi kita itu by in time aja, selama kasus itu kita bisa ngembangin industri nasional kita. yang penting dalam negeri kita harus satu suara dan fightnya bareng.

*dilevel apapun?

Iyap. Dilevel apapun. Misalnya kita di tentang dan suara kita konsisten satu suara. Jadi kalau sudah jadi kasus lebih mudah. Kita bisa nawarkan. Kalau kalian tertarik dengan kasus ini daftar aja jadi pihak ketiga. Kita tidak bisa ngasih pendapat apa apa, karena ini kasus sifatnya tertutup. Jadi hanya boleh dibuka bagi pihak yang ikut ikut aja. Kalau kamu mau ikut ya berpihak. Karena kan strateginya itu by in time kan. Kasus itu masih lama. Kasus itu akan Panjang. Pertama harus konsultasi dulu. Jika konsultasi gagal maka kita ke panel. Jadi tergantung Indonesia, kamu mau ngomong baik baik yaudah. Karena kita berusaha untuk mencari jalan solusi kan. Ya nanti kalau kita tidak bisa, kita akan mempersiapkan untuk maju ke level mana. Bisa juga kita bawa ke kasus kalau Vietnam masih ga tau diri. Yaaaa bisaaaa. Syaratnya kita harus siapin semua argument, siapin daftar pertanyaan. Kita harus tanya sedetail apa dan Vietnam harus jawab. Itu biasanya sudah harus pake lawyer.

*tapi ini masih sampai dimana bu?

Tapi ini masih sampai di ASEAN, dimensi politik luar negerinya sampai di ASEAN.

*kalau yang didalam negerinya bu sebatas?

Kalau dalam negerinya udah sepakat untuk ngomong gitu, untuk mengecam si Vietnam. iyaaa gitu sih. Karena MRA itu lah solusinya. Cuman Vietnam yang gam

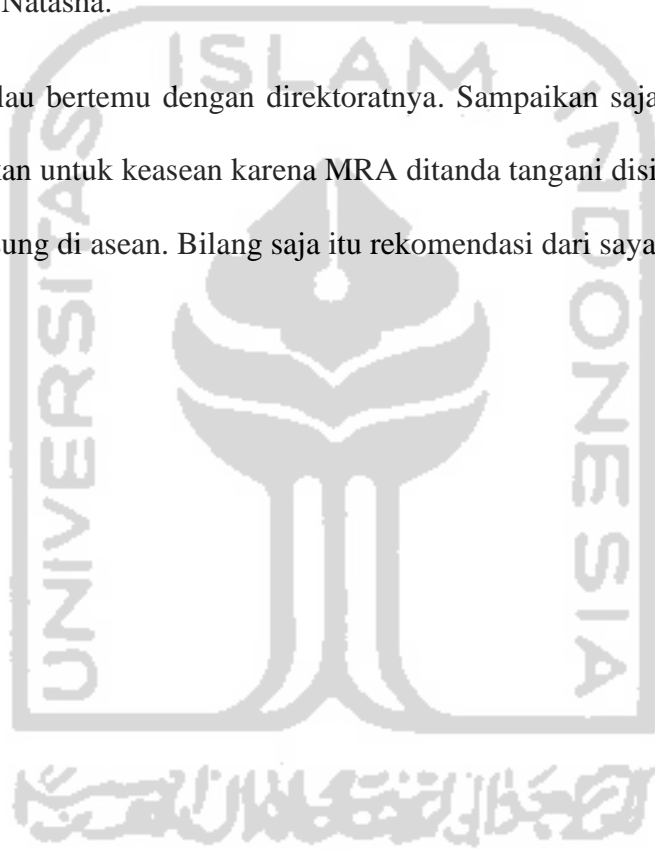
au tanda tangan gimana selanjutnya kan. Langkah kita mau gimana. Langkah kita.
gitu deh. Ada lagi ??? hehehhee

Semoga membantu. Mohon maaf kalau misalnya. Nantilah gua kasih tau kalau pada
akhirnya, ga ada keputusan misalnya. Nanti gue tanyain hasilnya dan gue kasih tau

*boleh bu saya minta wanya ?

081218006274. Natasha.

Lebih bagus kalau bertemu dengan direktoratnya. Sampaikan saja sudah ketemu
bilateral. Diajukan untuk keasean karena MRA ditanda tangani disini. Bisa ga kita
minta info langsung di asean. Bilang saja itu rekomendasi dari saya (NATASHA).



WAWANCARA SEKRETARIS UMUM GAIKINDO

Oke silakan. Gimana?

*ini ada pertanyaan mengenai CBU dihambat Vietnam pak.

Gimana?

*saya ingin menanyakan respons, birokrasi, jalannya sampai dengan Gaikindo masuk kedalam Tim Negosiasi perannya seperti apa ?

Oke jadi langsung saya ceritain aja yaaa

*boleh pak boleh pak

Eee jadi gini. Eee pada waktu Vietnam itu memberlakukan decree 116 dimana CBU itu diwajibkan untuk di uji petik setiap pengapalan. Yang tadinya itu berdasarkan kuota, begitu sudah dapat disetujui kuota satu tahun, kita tinggal ngirim. Jadi, dalam proses itu pengiriman, sampai di pelabuhan langsung bisa keluar. Dengan adanya 116, mereka harus diuji. Nah, di uji itu di uji tipe , emisinya, dan sebagainya. Setiap pengiriman, setiap tipe, satu sampel. Jadi kalo kita ngirim 2 tipe, harus 2 sampel yang diuji. Kalau 3 tipe ya 3 sampel yang harus di tes.

*tapi misalnya banyak sekali jumlah kuotanya, apakah harus banyak yang di tes pak atau hanya cukup 1 saja pak?

Kalo satu pengapalan itu hanya 1 tipe, yang diambil hanya 1 saja.

*jadi itu yang dimaksud dengan load by load itu ya pak?

Yak, itu load by load. Ya load by load, jadi diuji. Jadi itu akan memakan waktu yang tadinya seminggu, bisa sampe keeeeeeeeeee 35 hari atau lebih. Kemudian prosesnya dan kemudian yang udah diuji kan kemudian menjadi *waste* ya. Karena ga bisa dijual. Karena udah jadi mobil bekas. Karena sudah dijalankan 3000 kilometer. Pengujian 3000 kilometer itu membutuhkan itu membutuhkan waktu sekita 35 hari.

*dan itu benar benar dilakukan pak?

Iya itu dilakukan.

*di tesnya di Vietnam pak?

Di Vietnam, Ya. Oke. Dan itu menghambat. Dan kemudian biaya dan selama itu belum lulus berarti kan kemudian eeeeeee kendaraan itu tidak bisa diturunkan. Harus di pelabuhan. Nah kalo kemudian itu sampe terjadi tidak lulus, itu harus dikembalikanlah. Tidak ada sebuah proses yang memmmmmm mengijinkan untuk dikirim kembali. Apalagi kemudian itu adalah kendaraan kendaraan stir kiri.

*stir kiri? Di Vietnam stir kiri?

Di Vietnam stir kiri. Jadi ga bisa di kembalikan ke Indonesia, kemudian dijual ke Indonesia. Itu masalah. Jadi itu akan memakan waktu lebih lamaaaaaa. Kemudian aaaaaa memakan waktu yang lebih banyak.

*dan itu masih terjadi sampai dengan sekarang pak?

Nah dalam prosesnya kemudian aaa pemerintah Indonesia dengan anggota Gaikindo pun datang kesana dibantu oleh kementerian luar negeri, kementerian

perdagangan pun, kementerian perhubungan, kementerian perindustrian, melakukan negosiasi. Pada saat yang sama juga aaa kita juga berkomunikasi dengan seluruh pihak yang terkait, pabrikan dan sebagainya. Principle dan sebagainya. Aaaaa meminta kemanaa kee Vietnam untuk memberi me meninjau kembali.

*oya, saat itu, berarti gaikindo yang meminta atau kementerian lainnya pak?

Ya semuaaa. Atas nama Indonesia. Dan bukan hanya Indonesia saja, tapi Thailand juga meminta, kemudian Malaysia.

*Malaysia juga meminta pak? Itu terkait CBU atau apa pak ?

Disini saya jelasin, jadi semua yang punya concern kesana mereka keberatan. Jadi kondisinya seperti itu. Aaaa akhirnya, pemerintah Indonesia juga melalui kementerian perdagangan juga melaporkan ke WTO dan sebagainya. Kemudian jepang juga melaporkan ke WTO.

*sempat WTO?

Kenapa

*sempat ke WTO ya pak?

Karena itu di rapat rapat dibahas. Walaupun belum file complaint. Jadi ya belum.

Tapi udah dibahas. Akhirnya kemudian, banyak tekanan diarahkan untuk Vietnam.

Singkat cerita, akhirnya Vietnam juga mengkaji ulang kebijakan tersebut. Dan kemudian sampai saat ini mereka cenderung akan melonggarkan aaa apaaa mengenai 116. Dan proses merevisi itu. Mudah mudahan keringanan keringanan.

Yang kami dengar saat ini, positif bagi Indonesia adalah bahwa ujinya dikurangi. Tidak lagi mungkin, hanya di uji emisinya saja, pada saat tiba. Tapi kita belum punya sebuah dokumen keputusan yang resmi yang mengatakan bahwa oiyaa itu oke. Belum ada.

*saat itu setau saya ada bahasan tentang MRA, ?

Itu lain lagi,

*itu siapa pak, bagiannya siapa pak? Bagian kementerian perdagangan ?

Ituuu tim. Jadi kayak semacam kumpulan dari beberapa kementerian perhubungan, perdagangan, dan perindustrian dan gaikindo sendiri. Walaupun kita hanya sebagai memberi masukan saja.

*masukannya. Nah, masukannya seperti apa itu pak?

Ya masukannya itu kan kndfnejkw tiliiliiit tiliiliiittt (bunyi telpon masuk di ruangan Pak Kukuh).

Sebentar ya

*baik pak. 6:30

Halooo, iyaa, sebentar yaa. Saya masih ada tamu (menjawab di telpon).

Sampe mana tadi?

*sampai di masukkan pak.

Jadi masukkan MRA ya. MRA itu ada beberapa item yang kita samakan. Jadi koncinya adalah dalam mutual recognition agreement diantara negara negara asean. Itu kalo kita sudah punya aaa komponen mobil yang sudah di uji disini. Itu

kalo kita sepakat, itu kurang lebih ada 19 item. Apa saja. Saya nggak inget. Ada 19 item yang di sepakati. Kalo itu kemudian ditanda tangani, kendaraan kendaraan itu tidak perlu lagi diuji.

*itu dari Indonesia ya pak?

Dari semua negara asean. Yang terlibat dalam kesepakatan itu. Jadi kalau da thailan mau ke Indonesia, bannya udah lulus ga? Udah ... jalan ga perlu lagi. Jadi, oke ini ban buatan Indonesia masuk ke Thailand. Jadi ada 19 item yang disepakati bahwa ini mungkin akan dianggap sebagai sama. Tapi sampai dengan sekarang itu masih belum di tanda tangani. Dan belum mencapai kesepakatan. Dari seluruh anggota ASEAN.

*berarti, pada saat yang itu sampai saat ini meskipun MRA itu dibahas, itu tidak ada?

Itu adalah 2 hal yang berbeda,

*sedangkan ekspor mobil tetap bisa jalan kan pak, melalui tes load by load ?

Iyaa tetap sampai sekarang.

*jadi yang katanya sempat stop?

Jadi bukan stop yaa, jadi selama itu masih bisa diikuti ya. Akhirnya beberapa yang harus distop. Kan gamau ambil resiko kan, kalo dikirim ternyata ditolak kan, kemudian itu harganya mahal sekali. Biayanya mahal sekali.

*kalau dari Gaikindonya saat itu, pihak yang merespon pertama gaikindo duluan atau kemendag pak?

Kita bareng. Kita ga bisa Gaikindo saja, itu merupakan tim. Jadi kita berangkat bareng-bareng ke Vietnam.

*jadi pada saat di tim itu, gaikindo memberi saran apa pak? Strategi apa? Apa dengan komunikasi dengan perusahaan bisnis yang ada di Vietnam pak? Untuk decre 116 ini?

Eeeee kita tidak melakukan, Gaikindo melakukan pendekatan mobil. Kita menjadi tim, yang bicara tergantung saja. Kali ini saatnya pemerintah yang bicara, ya pemerintah yang bicara. Kita hanya memberikan data.

*data apa ya pak?

Data yang diperlukan.

*Saat itu data yang diperlukan, Gaikindo yang mengetahui?

Tergantung, kalau jumlah kita tau. Kalau kebijakan, mereka rundingan dengan pemerintah Vietnam ya itu urusan pemerintah.

*kalau sejauh ini pak, kalau misalnya ada keluhan?

Keluhan yang bagaimana?

*misalnya ada mau koordinasi dengan kementerian perdagangan misalnya, itu melewati mana pak? Apakah melewati direktorat perundingan ASEAN? Atau bilateral pak? Karena ini hubungannya dengan Vietnam?

Sayaa saayaa ga masuk kesana, karena apa bila kementerian perdagangan memerlukan kami kami akan diundang dan kami datang gitu aja.

*pernah ga pak, kalo dengan kementerian perdagangan atau kementerian kementerian lainnya pak koordinasinya agak sulit.

Ga masalah. Kaitannya dengan Vietnam ya?

*iya

Kalo kaitannya dengan Vietnam tidak ada.

*gimana pak biasanya komunikasinya?

Aaaaa komunikasi biasa aja

*kapan kita ada rapat begitu?

Ya tergantung kebutuhan.

*saat ini yang dibutuhkan apa pak?

Kebutuhannya siapa?

*Gaikindo pak, sembari menunggu MRA? Atau saat itu?

Yaaaa kalo dibilang cukup, liat aja kalo perdagangannya naik, jumlah ekspor yang meningkat kan berarti oke.

*ya saya lihat naik.

Poinnya itu aja.

*laku banget ga sih pak mobil mobil kita di Vietnam?

Saya piker bukan soal laku, karena itu urusannya brand. Kita hanya memproduksi kebutuhannya berapa, yang bisa kita penuhi kita penuhi. Kita ga dalam posisi Gaikindo tidak berada dalam posisi untuk melakukan marketing.

*jadinya di bagian apa pak?

Kita hanya produksi aja.

*ada 1 lagi pak, katanya Vietnam memerlukan NTA ya pak ?

Ya itu bagian dari negosiasi yang sudah dilakukan, kita tunjukkan makanya pemerintah ada karena yang melakukan NTA itu adalah Pemerintah.

*kalau tahun ini MRA itu selesai, ?

Ga perlu lagi. Yaaa kita harapkan seperti itu. Udah. Namanya MRA kan. Mutual Recognition Agreement.

*ada saran atau tanggapan gak pak, kalo misalnya ada kejadian kayak gini lagi, harusnya lebih gimana pak ? koordinasinya atau seperti apa?

Ya antisipasi aja kita. pemerintah kite perlu mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang mengantisipasi hal-hal seperti itu. Harus ada apakah itu, aaaa surveylence apakah ada itu market intelejens.

*yang satunya tadi apa pak? Surf?

Surveylence, jadi apa yang mau dilakukan oleh negara-negara lain yang bisa menghambat perdagangan kita atau bisa menghambat ekspor kita.

*sejauh ini, kalau ada informasi Gaikindo langsung dihubungi ya pak ? dihubungi ga pak oleh pihak kemendag?

Sekarang udah cukup bagus, mereka punya informasi ya mereka akan share, kita ada grup. Kita ada komunikasi yang cukup bagus.

Okeeee

*makasih banyak pak. Saya terimakasih waktunya pak. Oiya ada yang perlu diisi dulu pak.



**WAWANCARA DIREKTORAT JENDERAL PERDAGANGAN
PERUNDINGAN INTERNASIONAL (ASEAN)**

*Mohon ijin bu wawancara ini akan saya rekam bu. Ini (handphone) saya dekatkan ya bu.

Boleh boleh boleh.

(sedang membaca ringkasan)

Masnya sudah baca belum terkait decree 116 ini?

*sudah bu, terkait tentang hambatan untuk uji coba uji tipe dan kriteria kriteria lainnya, yang sehingga harus dilakukan pengujian kembali oleh mekanisme Vietnam. dan waktu itu tidak bisa menerima mekanisme dari kita. sehingga karena sudah terlanjur di pelabuhan, dan tidak bisa ditarik kembali.

*dapat informasi dari mana?

Dari Gaikindo.

*siapa Gaikindonya?

*sekretaris jenderal.

siapa Namanya?

*pak Kukuh Kumara.

Terus?

*Sebelumnya ini saya juga bertanya kepada bagian bilateral terkait Indonesia-Vietnam, apakah bisa diselesaikan secara bilateral. Dan ternyata ini disampaikan

dan tidak dibahas di bilateral. Sampainya di regional Asean. Sehingga saya kesini bu. Mohon maaf sebelumnya terkait surat.

Pertanyaan saya cuman satu? Sekarang tujuannya menganalisisa peraturan Vietnamnya atau menganalisa kerjasama Indonesia dengan Vietnam terkait otomotif?

*kerjasamanya bu. Birokorasinya gimana, hubungannya seperti apa, negosiasinya seperti apa, sebelum hambatan non tarif itu seperti apa setelah hambatan non tarif seperti apa? Apakah ada perubahan.

Pemahaman mas tentang non tarif tentang apa?

*menurut saya, hambatan non tarif itu bukan nilai, tetapi ada peraturan atau persyaratan yang harus dipenuhi.

Misalnya apa?

*ya kalau yang dimobil ini terkait tentang tipe, harus diuji 3000km, ya kelayakannya.

Itu kan secara teknisnya, nah apakah yang mas uji itu fokusnya kedalam penelitian ini kerjasama atau sifatnya ke teknis.

*ya diplomasinya bu.

Kalau diplomasinya, gimana cara menekan ekspor kesana dengan paraturan dia. Namun pada prinsipnya, kan otomotif itu salah satu bentuk produk yang bisa kita ekspor ke Vietnam. memang kebetulan, kita di asean ini memang ada Indonesia, Malaysia, Thailand, filipina, dan Vietnam sama sama memproduksi otomotif. Kebetulan, memang ekspor kita agak besar juga saat ini. Sesama Namanya

investasi kan saling mencari bagaimana mekanisme peraturan untuk mengamankan industri otomotif masing-masing. Cuman dikita sekarang ini, kategori peraturan di Vietnam ini, ini sudah ada revisinya juga.

*oiya? Revisinya gimana itu bu?

Revisinya udah ada, VN 17 tahun 2020. Sudah ada, jadi keluhan dari selama ini hambatan itu secara umum sudah bisa diatasi.

*diatasinya seperti apa?

Yayayyaaaaaa, pengujian pengujian yang diminta sama Vietnam itu karena eeeee udah bisa direvisi sama diperaturan yang baru sekarang jadi tidak terapkan itu lagi. Pada prinsipnya kalau saya menilai Vietnam itu, membuat peraturan itu berdasarkan peraturan standar internasional. Masnya pernah mendengar standar internasional?

*aaaa. Saya belum.

Jadi gini, kalau kita kita tidak bisa menganggap orang itu sebagai NTBs kalau dia mengikuti standar Internasional. Tapi kalau dia hanya Indonesia saja yang di hambat, itu boleh NBTs. Untuk menghambat. Diskriminasi yaaa intinya gitu. Tapi kalau dia perlakukan kebijakan itu ke semua negara, itu fine fine saja. Kyk kita juga mengatur, kita nih misalnya mengatur sekarang impor Handphone dari Vietnam.

*ada bu?

Ada. Semuanya kita atur. Bukan Vietnam aja yang kita atur. Semua negara yang mau melakukan impor handphone ke Indonesia (mungkin maksudnya ekspor), ada

aturannya. Aturannya itu dibikin sama **kemenperind.** Prosesnya di **Kementerian perdagangan.**

*proses?

Proses ijinnya. Jadi sekarang kalau kita lihat fokusnya ekspor, berartikan peraturan yang disana yang kita lihat ya. Bisa kan. Kalau misalnya untuk negosiasinya. Biasanya, kalau negosiasi itu biasanya kita tuh pelaku usaha menyampaikan complain. Ke pemerintah.

*sampai saat ini, Gaikindo pernah melaporkan apa bu ?

Sangat aktif sekali.

*seberapa aktif?

Artinya sering kita jadi prinsipnya, setiap ada perundingan wadah complain kita itu ada forum asean itu Namanya Coordinating Committee on ATIGA untuk perdagangan barang. Meetingnya itu memang legal binding, udah termasuk juga Vietnam. dan kita juga punya direktorat pengamanan perdagangan. Jadi ketika, ekspor kita sudah sangat di ancam sama dia. Tapi kan kita liat aturan internasionalnya. Apakah dia melanggar aturan wto atau aturan di Asean.

*menurut ibu, Vietnam ini melanggar ga bu?

Secar ga bisa melanggar banget. Ga bisa, ga melanggar.

*ga melanggar?

Ga melanggar sekali. Karena apa, karena kebijakan dia itu lebih kepada standar internasional.

*jadi menurut ibu factor apakah yang bisa harus masuk di bawa ke ASEAN? Ke level ASEAN, kalau menurut ibu gimana?

Ya tergantung dari pelaku usahanya. Missal merasa hambatan semuat produk bukan otomotif saja. Semua produk kita fasilitasi untuk kita perjuangkan.

*kalau bilateral ga bisa ya bu?

Bisa.

*tapi kenapa masuk regional?

Gini. Makanya aku bilang gini. Kita ada forum WTO, ada forum asean, ada forum bilateral. Untuk bilateral itu lebih cepat prosesnya. Nah kalau regional, apapun kesepakatan misalnya kita negosiasi sama Vietnam, apapun yang dikasih Vietnam harus dia kasih kesemua negara di asean. Kalau bilateral yang dia kasih hanya Indonesia saja itu bedanya. Jadi gitu. Pada prinsipnya, ini untuk misalnya ketika pada suatu pelaku usaha melaporkan hambatan, ya akan beberapa metode yang kita lakukan. Dalam forum asean kita lakukan karena kita dan Vietnam sesama anggota asean. Dalam bilateral kita punya kerjasama bilateral. Jadi kita kejar mana yang cepet.

*yang kebetulan yang cepet di ASEAN?

Di asean kebetulan karena, isu otomotif ini tidak diangkat oleh Indonesia saja.

Ada thailan juga yang mengangkat, ada Malaysia.

*jadi apa langkah yang diambil untuk menghadapi itu ?

Satu, secara asean kita bahwa forum ini untuk melancarkan arus barang di ASEAN. Jadi tidak ada diskriminasi secara khusus ke sesame negara asean. Jadi

kita lihat peraturan yang kita Analisa peraturannya. Dimana kita melanggar. Ya kan, kita Analisa bersama-sama. Kerjasama dengan bilateral, kerjasama dengan DPP (mungkin DPPI maksudnya), sama kerjasama dengan GAIKINDO. Ya kan, karena mereka yang langsung melaksanakannya. Kita sama sama membahas itu, gimana apanya gitu. Permasalahannya sekarang adalah yang di terapkan dia itu masih standar internasional.

*si Vietnam?

Iya.

*standar kita?

Standar kita belum standar internasional. Semuanya. Base on standar yang diminta oleh pelaku usaha yang disana. Kalau ke eropa ya standar eropa yang dikasih ekspor. Kalau misalnya ekspor kita dengan amerika ya standar amerika yang kita penuh ekspor. Tergantung. Kalau mereka sudah mengikuti standar internasional. Standar eropa yang dia penuh.

*Sebelumnya berarti Vietnam itu meminta standar kita itu standar internasional?

Tidak, dia bikin aturan itu aturan sendiri dan dia sendiri kebijakan sendiri untuk mengatur itu otomotif. Artinya Vietnam itu bikin aturan sendiri yang mengamankan menurut dia. Ini loh ketika kamu mau masuk ekspor mobil ke negara saya, aturan ini yang saya berlakukan.

*bagaimana bu caranya agar Vietnam itu melakukan pengakuan pada barang-barang kita?

Pengakuan barang barang kita?

*iya maksudnya sepertinya terlihat seperti bahwa barang kita tidak diakui

Bukan tidak diakui. Kita harus memenuhi standarnya dia. Jadi gini, kalau diminta standar internasional kita harus mengikuti. Kita kan butuh pasarnya dia. Misalnya mas sekarang anggap Indonesia, mas butuh handphone. Standar handphone disini standarnya harus 3g, Vietnam masuk ke Indonesia harus 3g ga?

*ya harus.

Harus dong. Kalau tidak memenuhi mas nerima nggak?

*oh nggak bu.

Pertanyaan saya simple aja barusan. Itu lah yang dia lakukan.

*langkahnya jadi gimana bu?

Ya makanya kita bawa ke bilateral, regional sama vietnamnya.

*bahasannya apa bu?

Bahasnya apa yang menjadi kendala kita. misalnya sekarang dari peraturan ini. Pasal berapa yang menjadi hambatan bagi pelaku usaha kita. selama ini, orang ekspor mobil itu langsung ekspor langsung diterima disana. Tipenya apapun diterima. Sekarang Vietnam menerapkan, misalya peraturan dia dulu harus di uji tipe setiap mobil. Menurut mereka, sah sah aja, bagi mereka. Tapi bagi kita industri merasa keberatan biaya.

*lama lagi.

Lama lagi. Tapi kita balikkan ke kita. negara kita menerapkan yang sama ngga.

*saat itu apa bu? Apa ponsel juga ?

Wooo adaa. Ponsel kita menerapkan TKDN. Harus lokalnya, ketika Vietnam ekspor ke Indonesia, harus local kontennya berap persen. Itu kan harus sama juga.

*punya produk ponselnya apa bu yang setau ibu?

Ini aa Samsung.

*Samsung, Samsung dari Vietnam maksudnya?

Iya.

*bukan Asanzo bu?

Bukan. Samsung. Yang besar itu Samsung. Akhirnya mereka pinda investasi kan kebanyakan. Ada beberapa yang akhirnya pindah ke beberapa produknya di Indonesia. Karena apa, supaya tidak kena peraturan di Indonesia. Kalau udah pindah kan apa. Tidak di uji ulang lagi kan.

*itu dari koreanya langsung?

Iya. Sama juga target Vietnam ini. Target Vietnam apa, ketika dia merasa kehambatkan Prinsipalnya akan udah pindahin aja investasi. Jadi persaingannya berubah ke persaingan investasinya.

*jadi lebih baik bikin pabrik disini.

Iya. Untung investornya. Ngerti kan? Nah kita sebagai si negara yang eksporti jangan sampai dong pindah investor. Pindah investasi. Karena akan merugikan kita kan. Jadi kita cuman bisa menganalisa, ketika kita melihat peraturan orang, kita lihat juga peraturan kita. jangan nyalahin aturan orang aja. Kita selama ini crash juga ga sama orang.

*jadi, apakah Indonesia melakukan tindakan yang tidak fair juga?

Ada, TKDN ini.

*jadi itu bu

Bagi mereka menjadi suatu hambatan juga. Tapi kan itu sih, kita tidak melakukan diskriminasi. Sama dengan Vietnam juga. Tidak ada harus dari Indonesia harus uji tipe, tapi semua mobil yang masuk ke Vietnam dia terapkan itu.

*terkait itu, biasanya ada MoU atau melakukan Mutual Recognition Agreement, itu ada bu?

Saat ini sedang proses.

*kalau prosesnya sedang sampai dimana bu?

Saat ini masih dalam legal scrubbing.

*kalau legal scrubbing itu tandanya?

Ya ini saling domestic setuju atau tidak. Makanya setuju atau tidak.

*dalam hal ini, berapa negara bu yang sudah setuju?

Hamper semua negara ini sudah setuju. Cuman levelnya, mungkin di level teknis

Sudah tapi di level kebijakan belum tentu setuju.

*berapa bu yang ga setuju kira-kira?

Saat ini semua hamper setuju.

*kecuali Vietnam?

Vietnam di bilang tidak setuju nggak juga. Dia cuman masih bilang butuh konsultasi domestic. Bukan bilang tidak setuju loh ya, dari awal dia tidak ikut perjanjian itu. Itulah.

*hal-hal yang menunjukkan kalau tidak setuju dari mana, maksudnya apakah ada penanda tangan?

Dia Cuma bilang di asean meeting membutuhkan konsultasi domestic. Sama kayak kita, ketika mengikuti sebuah perjanjian ketika kita masih Tarik ulur Tarik ulur dalam negeri kita, misalnya kementerian perdagangan oke fix, kementerian A belum oke, kita tidak bilang atas kementerian A yang belum oke. Tapi Indonesia.

*sejauh ini kementerian mana bu yang belum ok disini?

Indonesia ok.

*sudah tanda tangan?

Beloom. Ini belum ada, karena masih tahap rencana. Makanya saya waktu ini pas ada pertanyaan mas itu saya mau ini, dari mana mas dapat perjanjian itu.

Perjanjian itu agak detail. Karena apa, perjanjian itu belum di publish. Namanya penelitian, apalagi S1 ya itu salah total kalau menurut saya.

*MRA nya kan sempat say abaca di berita, kalau sudah sampai tahap MRA. Itu bu. Waktu tahun itu say abaca sudah ke 11 atau berarti ada yang pertama ada yang kedua terkait pertemuan untuk membahas otomotif. Dan saya belum mengetahui, saya bingung sebagai mahasiswa.

Tapi ya menurut saya nih ya, karena levelnya masih s1.

*iya?

Kalau bisa, bikinlah sesuatu yang menganalisa perjanjian yang Sudah di publish. Karena kalau belum di publish, itu bisa saja perjanjian itu bisa batal. Bisa di pending sampai berapa tahun.

*kalau menurut ibu?

Ya bisa aja ini sampai 2021. Kita ga tau tergantung alurnya ini.

*kira kira 5 tahun lagi bisa selesai ga bu?

Kita tidak bisa ekspektasi. Bisa aja tahun ini bisa selesai, tergantung dari hasil domestiknya ini. Vietnam gimana. Karena kita sama sama, karena sifatnya asean itu kan legal binding dokumennya. Kita berharap bisa selesai..

*Apakah aktor bisnis dilibatkan secara aktif? Jika dilibatkan, siapa saja dan bagaimana peran aktif tersebut?

Ya pasti kita libatkan secara aktif. Jadi tergantung produknya misalnya otomotif kita libatkna gaikindo.

*ada aktor bisni lain selain gaikindo?

Ada gammi. Untuk motor. Kalao gaikindon untuk roda 4. Kita bernegosiasi tergantu produk.

*siapakah yang membuat kebijakan perdagangan?

Kalau Perdagangan, pasti perdagangan. Dengan koordianasi dengan K/L dulu.

*Bagaimana bentuk proses negosiasi yang dilakukan oleh Kemendag?

Bisa regional, bilateral, formal dan informal, bagaimana kita mengakses pasal itu lebih cepet.

*Sejauh mana negosiasi dilakukan oleh Kemendag?

Secara aktif. Kalau kita Sudah lengkap. Kita juga aktif koordinasi dengan atase perdagangan disana. Kita punya fasfilitator disana.

*bagaimana perannya atase perdagangan bu?

Ini, kayak agen intelegensi lah disana. Gimana pendekatan disana. Bersama dengan duta besar disana kan.

*itu untuk saat ini. Kalau yang terkait dengan otomotif yang ini bu?

Sama juga, pendekatannya dengan kementerian perdagangan disana. Kementerian perhubungan disana. Ya dia menerima mandate dari kita. atau mencari tahu sendiri, atau dia menginfokan. Jadi sudah sesuai. Kadang-kadang ada nih peraturan dari Vietnam gini gini.

*bapak Iqbal Djamil bu ya?

Iya, Iqbal.... Lupa saya. Sudah pernah kontak sama dia?

*kemarin pernah telfon

Terus apa responnya?

*sama bu.

*Bagaimana proses hubungan bilateral perdagangan Indonesia dengan Vietnam?

a. Apakah melalui pertemuan? Apakah hanya konsultasi lewat surat?

Ya dalam kerangka bilateral ya kita aktif. Tapi memang kalau bilateral kita koordinir denga direktorat perundingan bilateral. Tapi dalam kerangka asean, tergantung saat itu perundingan tipe apa. Kalau level asean berarti disini. Kalau

bilateral kan bukan sektor otomotif saja yang dibahas. Ya produk produk yang lain juga. Lewat surat, lewat rafak lewat email, banyak cara. Yang penting gimana akses barang kita luar.

*Apakah hubungan bilateral dimulai dari Kementerian Luar Negeri atau langsung melalui antar Kementerian Perdagangan? Biasanya bu

Kalau di bidang perdagangan, pasti perdagangan dulu yang mulai.

*pasti perdagangan yang memulai?

Iya pasti perdagangan yang mulai.

*caranya ?

Kita bernegosiasi dulu sesam perdagangannya. Tapi kalau misalnya levelnya political yang membuka itu pasti menlu dulu.

*kalau yang terkait otomotif itu political atau murni perdagangan?

Berdagangan. Iya kan perdagangan otomotif. Perdagangan barang.

*yang dimaksud dengan politik ?

Politik itu lebih sifatnya ke aaaa apa ya stabilitas, ntah apa gitu. Kalau ada isu perdagangan ya pasti perdagangan itu yang mulai duluan.

*berarti teknis sekali ?

Nanti Cuma biasanya kita bekerja sama kemenlu itu kalau misalnya kalau udah legal draftingnya, MoU nya atau apa itu udah mulai. Tapi kalau memulai itu pasti kita dulu. Karena yang tau teknis itu perdagangan. Bukan kemenlu.

*jadi perannya kemenlu pada saat itu ?

Kalau isunya perdagangan, pasti perdagangan dulu yang mulai. tapi kalau isunya politik, pasti kemenlu dulu yang mulai. Tapi kita akan pasti berkoordinasi dengan Kemenlu, misalnya udah mulai berunding. Ada membahas tentang Mounya , legal draftingnya, karena mereka yang tau tatakramanya secara internasional ya.

*hingga MRAnyanya itu?

MRAnyanya kita. iyaa.

*Perdagangan murni?

Iya. Tidak ada mereka terlibat disitu. Iya ga ada. Yang terlibat disitu kemenhub, kemendag, kemenperin.

*tiga aktor itu ?

Iya tiga aktor itu. Karena dia teknis sifatnya. Kemenlu dikasih teknis dia pusing.

*jadi kemudian hanya membuka dan memfasilitasi?

Iyaa hanya membuka dan memfasilitasi. Kalau di legal draftingnya itu, nanti ada orang kemenlunya itu yang ngecek tuh, orang kemenlu tuh ada kita juga punya orang perdagangan tuh di role of vokasi perdangan. Dia ngecek ini Bahasa hukumnya kurang pas, tapi kalau membuka perundingan dibidang perdagangan, itu tupoksinya kementerian perdagangan. Bukan kemenlu. Kita yang bernegosiasi, bertemu dengan menterinya. Misalnya kita berhubungan dengan Vietnam. kita duluan yang berhubungan sama Vietnam. kalau dalam asean kan sudah ada dalam agenda yaa. Kalau bilateral ya kita dulu bilateral. Jadi sifatnya tergantung bidang apa dulu. Kalau bidang politik pasti kemenlu yang ini. Tapi kalau bidang

perdagangan, pasti perdagangan yang mulai. Dan fokus poinnya perdagangan bukan kemenlu. Kenapa mas agak kaget?

*karena, sejauh ini, ini ya menarik. Ehm terkesan tumpang tindih, padahal kan sudah jelas tuh tupoksinya ada di setiap website keren banget itu saya baca semua. Tapi terkesan, bahwa kemenlu ini ngapain?

Yaa...

*tapi selalu ada menlu. Bukan menlu, Kemenlu maksudnya sorry maaf.

Karena memang kita itu selalu koordinasi kan. Tapi namanya fokus poin kan. Ketua delegasinya. Kalau isu ekonomi pasti perdagangan. Kalau isunya political pasti kemenlu. Misalnya nih masalah apayaaaa, laut cina selatan misalnya. Menlu lah itu. Tapi kalau misalnya perundingan MRA ini, ya perdagangan. Bersama dengan kemenhub dan kemenperin. Hanya tiga sektor ini yang berunding. Sama Gaikindo.

*Gaikindo perannya ngapain bu?

Gaikindo itu memang di swastanya, karena dia teknis. Mereka yang tau kan. Kita butuh. Kan kalau misalnya kita berunding tidak tau barangnya apa kan salah nanti posisi kita kan. Kebetulan Gaikindo itu juga kan di ASEAN itu punya Asean otomotif federation. Jadi memang seluruh asean, jadi perwakilan gaikindo kita itu ada di setiap perwakilan.

*jadi di Vietnam juga ada?

Ada. Seluruh asean juga punya.

*pernah kontak dengan kemendag ?

Yang kontak itu levelnya mereka. Biasanya kadang-kadang mereka di meeting itu di undang.

*ibu pernah tau ga, kalau Gaikindo mengutarakan sesuatu di dalam tim ini?

Ada kan kita sering rapat. Kalau gaikindo prinsipnya pada memperlancar orientasi gimana bisnisnya benefitnya jangan sampai berkurang.

*sering ga bu ngomongin tentang ruginya? Saya rugi banyak gitu

Oh pasti. Yaitu misalnya sekarang ini, merasa selama ini ke Vietnam lancar-lancar saja. Ya kan tiba-tiba bikin kebijakan baru ada uji tipenya yaitu hak Vietnam satu sisi. Ya kan. Kalau kita bisa memenuhi kan fine-fine aja. Kalau diskriminasi baru kita bener-bener kita proses. Dan apa lagi di lengkapi data. Misalnya nih, Toyota dari Indonesia ga boleh masuk. tapi Toyota dari Thailand boleh masuk misalnya. Itu gampang kita prosesnya.

*gimana bu caranya?

Ya kan base on data. Itu Namanya diskriminasi. Karena itu memang di perundingan internasional itu ga boleh diskriminasi. Kalau udah benar benar menghambat banget kita bisa bawa ke wto bisa. Kalau diskriminasi ya. Tapi kalau misalnya kita sekedar persaingan dagang ya susah.

*jadi ini murni persaingan dagang?

Murni persaingan dagang. Ya persaingan dagang. Persaingan Tarik-menarik investasi. Jadi persaingan dagang ya Vietnam berusaha menggalakkan mobil nasionalnya.

*apa bu?

Vinfast kalau ga salah.

*yang mahal itu bu? Bagus sih menurut saya.

Yaaa desainnya sih bagus. Mungkin coba perlu langsung ke Vietnam jadi enak kan kesana.

*ya mudah-mudahan. S2 nya.

Ya S2 nya di Vietnam kan bisa sambil kerja di kedutaan.

*Apakah Kementerian Perdagangan melakukan inisiasi berupa diskusi penjajakan dengan para pemangku kepentingan domestik dalam merumuskan kebijakan perdagangan?

Tergantung produknya. Kalau di otomotif ya semua kita undang juga.

*siapa aja bu kalau di otomotif?

Gaikindo, Gammi, ada kadim ada apaaa. Yang terkait kita pasti ini yang penting ada datanya yaa. Misalnya bagian sparepartnya, importirnya siapa ,

*ban juga termasuk bu?

Pasti. Saya lupa. Tapi yang jelas asosiasi di bidang ini sangat banyak sekali dek.

*soalnya aktif sekali gaikindo ini menurut saya?

Iya. Gaikindo aktif karena kebetulan pemainnya dikit mas. Kan gaikindo siapa aja pemainnya. Toyota honda. Kan itu.

*Suzuki?

Iyap Suzuki. Kan bisa diitung di monitor. Ya kan. Sekarang dia bisa ngelacak Toyota berapa bisa. Ya persaingan antar mereka aja antar merk aja kan.

*Apakah kebijakan perdagangan dibuat setelah adanya kebijakan dan atau perjanjian pendahulu? Karena kan saya ad abaca tuh bu dari tahun Tapi bilateral sifanya tahun 94 sudah ada.

Kalau ini pemahaman saya ya, membuka diplomasi perdagangan itu kemenlu. Misalnya kita belum ada diplomasi sama Vietnam. misalnya belum ada duta besar. Mungkin itu kemenlu. Tapi kalau misalnya perdagangan, itu sudah sectoral. Tapi tetap kemenlu itu tetap kita koordinasikan. Tetap kita koordinasi dengan sektor terkait. Kalau misalnya kaitannya otomotif, ya kita ajak juga kemenperin. Pada prinsipnya kita sudah tau sektor yang terkaitnya gitu. Kalau makanan kita ajak badan pom. Ajak kemenkes. Tapi kalau membuka awal pasti menlu. Perlu penempatan duta besar nih , diplomasi politikalnya nih, tapi kalau udah perdagangan ya perdagangan yang membuka. Karena itu fungsinya perdagangan. Jadi kalau terkait perdagangan, perdagangan yang bikin. Tapi proses implemntasinya base on dari perjanjian. Misalnya kita mengatur nih.

*berarti setelah adanya perjanjian pendahulu?

Iya. Tapi kalau dari kemenlu, itu sifatnya politik umum, kalau sudah sifatnya teknis perdagangan mengatur peraturan kementerian perdagangan. Emang kita ngerujuk peraturan kementerian luar negeri, kagak lah. Ya kan. Makanya sektornya dulu. Kalau secara umum berunding pertama awal membuka diplomasi awal, pasti ada kemenlunya. Kalau sudah sifatnya perdagangan yaa perdagaganga. Bukan kemenlu lagi.

*kalau ada masalah, hubungi menlu?

Kalau ada masalah ya kita atasin dulu. Iyaaa, tapi kita bersama-sama, kemenlu juga kita kaitkan. Makanya tupoksinya kalau perdagangan ya perdagangan. Kenapa mas begitu, kayaknya

*seru bu!!!

Karena merasa ini ya, karena kemari nada tupoksi tentang gabung gabung itu ya.?

*oh nggak bu. Itu kan isunya baru tahun 2019 ya, saya pas baru bikin riset ini (tahun 2018) ada kepikiran itu. Ini kenapa ga digabung aja. Tapi ga mungkin lah.

Tapi menurut saya itu, subject to pimpinan juga. misalnya bisa aja sekarang itu presidennya emanga lebih enjoynya sama menlu. Bisa aja nanti presiden yang kedepan bisa enjoy sama perdagangan. Itu tergantung ininya dia tapi kan kita berbicara tupoksi ya. Kalau kita disini sebagai pegawai, berbicara tupoksi. Kalau berbicara perdagangan adalah ranahnya kementerian perdagangan. Dan ketua delegasinya adalah kementerian perdagangan. Bukan kemenlu. Orang melihat ya silahkan. Pada saat presiden bilang ekspor meningkat, kemenlunya juga bergerak. Ya kita sama sama lah. Karena kita kan menjalankan tupoksi, urusan perdagangan, neraca perdagangan. Jadi base on, sekali lagi sy tekankan, urusan perdagangan, apalagi perdagangan internasional ranahnya kementerian perdagangan, ketua delegasi Menteri perdagangan, kemudian setnya adalah pak dirjen kami kementerian perdagangan internasional. Jadi sekarang ini ada pertemuan Menteri di Vietnam. menteria kami yang ketua delegasinya. Menlunya ada. Orang perwakilannya ada. Ya kalau dia ga ada, minta di undang gimana? Masa ga kita undang. Yakan, kita menjaga lah mitra.

*tapi sudah harmonis bu?

Kalau kami merasakan tidak ada masalah, kan itu isunya beredar dari orang yang melihatnya kyk tumpeng tindih. Kalau kita sih focus tupoksi kita perdagangan. Mengejar ekspor. Kita tidak ada berantem-berantem.

*ya misalnya, Lama banget sih ini kementerian lain maksudnya, lama banget koordinasinya.

Ya kan kasub bilangini, semua pada cari

*cari apa? Cari panggung?

Cariiii ... iya cari panggung cari apalah begitu.

*kemendag nggak? Nggak perlu ya ?

Ya pastilah. Kita butuh juga, panggungnya apa dineraca perdagnagn tidak deficit. Panggungnya itu doang kita kan. Itu kan panggung kita kan itu. Makanya aku bilang gini, kita dibilang deficit, pertanyaannya perdagangan punya kita semua, kagak kan sektor , perindustrian disitu, ujungnya di perdagangan, Namanya deficit perdagangan, akhirnya yang dimarahin apa , ya perdagangan. Giliran berunding kita, kita juga yang tanda tangan. Karena pilar ekonomi kan. Jadi kami tegaskan, kalau kami sih kementerian perdagangan diarahkan pimpinan hanya focus kepada tupoksi kita, tupoksi perdagangan adalah kementerian perdagangan. Udah itu aja. Ya kayak sekarang aja, kemenlu ada disamping kami, ada direkturnya ikut ada. Tapi ketua delegasinya tetap perdagangan. Karena isunya ekonomi, perdagangan. Tapi kalau Sudah isunya Laut china selatan ya kita di belakang lah. Dia yang di depan.

Menurut saya semua kementerian itu pada tahu diri juga. Kalau orang yang tahu diri ya tahu dirilah.

*pernah ada yang melebihi 1 langkah , atau setengah langkah begitu bu?

Mungkin kalau di praktik lapangan itu pasti ada. Mungkin dia merasa di supernya kan bisa ajakan.

*kalau kemendag bu, nggak?

Kalau kami berusaha menjaga ini sih menjaga hubungan, hubungan jangka Panjang. Jadi kita berusaha jadi mitra aja sama kementerian terkait. Karena kan tombaknya perdagangan di perdagangan. Perdagangan kan seksi mas, seksinya kan melihat perijinan ekspor impor. Ya kan, coba. Yang di publish apa, ekspor impor aja kan.

*kalau ini?

Kalau ini kan yang merasakan impelentasinya eksportir importir yang merasakan eksportir importir. Toh, misalnya form D dulu orang ekspor pake form APA(atau ATA) lewat manual, yak an.

*iya ?

Sekarang elektornik. Yakan yang merasakan siapa, yang bikin peraturan kan kementerian perdagangan. Yang menerbitkan surat itu siapa, perdagangan.

*jadi lebih mudah ibu?

Iya. Jadi karena memang seksi, memang ranahnya banyak tentang perdagangan. Ya semua. Ya kalau seksi, banyak yang minat kan.

*diperdagangan seksi.

Ya, menurut saya perdagangan ini seksi. Ya kan liat aja.

*Apakah pemerintah hanya akan dihubungi hingga saat terjadi sesuatu terkait regulasi ?

Nggak. Pasti ya kan dia akan menanyakan bukan regulasi aja ya, kadang menanyakan perundingan atau apa.

*ini juga berlaku untuk gaikindo juga ya bu, apakah gaikindo ini menghubungi kalau ada masalah aja?

Nggak sih, kadang mereka datang tuh kadang kadang menanyakan evaluasi apa, misalnya nih mereka dengar dari selentingan selentingan, mau ada FT, mau ada FTA sama negara A misalnya nih, dia nanya bener ga, jadi tidak terkait regulasi aja.

*Bagaimana regulasi komunikasi pebisnis otomotif Indonesia hingga dapat berdagang ke Vietnam ? apakah Kementerian Perdagangan yang meminta kepada pebisnis otomotif, atau sebaliknya Pebisnis otomotif yang meminta untuk dapat berdagang otomotif ke Vietnam ? bagaimana caranya ?

Tapi, secara umum mereka bisnis to bisnis dulu.

*memulainya?

Perdagangkan mereka dulu yang memulai. Kalau perannya pemerintah itu kan FTA mas, kalau mereka merasakan pasarnya udah duluan. Jadikan kita itu ada dari base on dari pemerintah, bisa juga dari perwakilan mereka. Karena kan juga ada banyak perwakilan. Gaikindo kan punya asosiasi misalnya otomotif dunia kan pasti

dia punya. Ini pasarnya terbuka loh, ini prinsipalnya apa. Principal yang menentukan.

*soalnya ini ada kaitannya dengan, apakah kementerian yang meminta pebisnis ini untuk berkomunikasi? Jadi kementerian bilang, coba dong hubungi pebisnis sana, apa nggak?

Tergantung pasarnya, kalau pasarnya udah terbuka pasti sih otomatis aja. Tapi kalau misalnya mereka butuh pasar baru, mereka butuh komunikasi dengan kita dulu. Butuh komunikasi dengan atase perdagangan dulu. Karena kan kita harus cari pasarnya dulu nih. Produk apa dulu yang di butuhkan mereka. Kan kalau kita buka pasar, kalau mereka tidak butuh, ngapain kita dagang kan. Kan ada resiprokalnya. Makanya kalau kita disini, di PPI ini focus perundingan perdagangan internasional dalam kerangka FTA, jadi kalau tidak FTA kita tidak ini urus gitu. Tapi misalnya nih ada informasi dari Gaikindo, bu disini ada peluang pasar nih.

*itu yang dari Gaikindo ke kemendag, kalau sebaliknya?

Kalau kita biasanya ada informasi dari atase kita atau dari luar bilang, ini ada permintaan dari buyer loh. Tapi kalau otomotif ini, saya bilang

*seringnya?

Seringnya itu karena produknya itu lebih besar nilainya dan itu principal yang lebih menentukan kepada mereka mereka itu. Investasinya. Jadi karena base on dari mitra kita disana. Jadi bisa dari atase kita bilang ketemu sama importir yang disana, kita butuh nih disini importir, ya nanti kita sampaikan. Jadi siapa yang cepat membuka aja pasarnya. Kadang-kadang, ya tujuannya untuk meningkatkan ekspor.

*Berdasarkan *joint statement* Indonesia dan Vietnam tahun 2005 pada poin 10, kedua belah pihak sepakat untuk mempromosikan efisiensi dari mekanisme kerja sama antara Indonesia dan Vietnam. Dengan cara meningkatkan peran dari kontak *people-to-people* dan *business-to-business* agar lebih mudah meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional. Seperti apakah implementasi dari hal tersebut? apakah B to B itu harus melalui Kementerian Perdagangan? seperti apakah proses koordinasi hingga konsultasinya?

Jadi boleh aja, kita tidak melarang.

*terkait kebijakannya bu?

Kalau kebijakan ya dari government sana, ga bisa langsung. Jadi sama juga kayak kebijakan sini. Mereka juga nitip ke bisnis sana. Kyak misalnya sekarang lagi, udah punya mitra di Vietnam, yaudah mitra otomotif di Vietnam di undang sama vietnamnya kan gitu. Sama kayak kita juga, peraturan ga mungkin kita undang. Pebisnisnya Vietnam kita undang kesini, ga mungkin. Tapi mas, pasti mereka punya mata-mata lah mas.

*termasuk di kemendag?

Pasti ada.

*ada bu?

Pasti ada, pasti semua atase atase itu kan semua ada public hearing ke atase atase perdagangan sebelum kita publish. Kita harus sosialisasikan kan. Kan ada masukan dari pelaku usaha. Gimana terkait dengan peraturan ini, ya memang peraturannya begitu ini menunjukkan transparansi kan. Kalau nggak kan nanti kan dihujat aja. Jadi

ada public hearing ke semua pelaku-pelaku usaha. Terkait peraturan peraturan itu ada. Draft peraturan itu ada. Kita ada bikin nih rencana peraturan A, kyk gini gini, mereka kasih masukan. Dikasih waktu dan kita dengarkan. Itu memang kita lakukan, karena memang, secara bikin peraturan yang bagus itu seperti itu.

*jadi terkait MRA ini, semua pelaku bisnis semua tau?

Iya, diundang semua. Ada. Iya udah tau semua itu. Gaikindo, gammi, apa lagi apa itu ban spare part ya itu itu. Lebih banyak yang ngundang itu Kemenperin tuh. Karena industri kan mereka.

*kalau perannya Kemenperin di MRA apa bu?

Dulu itu dia fokus poin,

*dulu? Apa sebelum ini atau apa ?

Kalau sekarang dipindah ke kemenhub, sekarnag kita bikin aaaaa coordinator coordinator sektor. Kalau otomotif itu kemenperind dan kemenhub. Tapi untuk fokus poin di perundingan asean, kemenhub, karena isunya ke alat perhubungan yaa. Jadi kita di sektor perdagangan menjadi pendamping.

*tidak menjadi fokus poin?

Tidak, karena kita fokus poinnya di level atas.

*jadi tadi di level bawah?

Sektor, iyaa. Subsector. Sangat teknis banget. Kita punya level Menteri, pak Menteri kita. levelnya dirjend, Menteri kita. yang levelnya direktur, yang levelnya

ini payungnya ATIGa direktur kita. dibawahnya atiga itu subsector baru yang tadi itu. Kalau kita semua, pusing kita mas. Kita Cuma berapa mas disini, berapa orang.

*perlu penambahan orang bu? Eyaaak

Ooooo, perlu silahkan mendaftar.

*Apakah benar, motif proteksi yang dilakukan oleh Vietnam terhadap Indonesia karena penjualan mobil impor lebih tinggi di bandingkan mobil produksi dalam negeri Vietnam?

Kita tidak bisa bilang motifnya dia, karena kita tidak bisa menemukan bukti. Kecuali dia bilang melarang.

*karena ini sudah dijadikan hambatan non tarif?

Iyaaaa,..... kebijakan ya. Kalau saya belum bisa bilang NTBs. Masih NTM.

*NTM?? Non tariff??

Measure.

*itu yang saya fokuskan tadi, belum menjadi NTBs?

Belum menjadi NTBs.

*karena?

Semua merasakan. Iya, tapi kalau diskriminasi kita, barulah kita bilang NTBs.

Gituloh.

*jadi ga bisa dibawa ke level, misalnya ooh ini tidak selesai, tidak sepakat sama MRA ini, Indonesia pingin bawa ke multilateral?

Kan MRAnyanya belum ada, belum jelas. Apa yang dibawa. MRAnyanya belum selesai.

*jadi hanya menunggu MRA ini? Ga ada yang lain.

Iya. Ga ada.

*ga ada keinginan untuk membawa ke multilateral?

Ga ada, mau bawa apapun. Orang peraturan mereka masih bisa dipenuhi. Cuma masalahnya, dulu itu tesnya per 1 tipe, sekarang per shipmen. Menurut saya bukan NTBs. Masih NTM. Tapi kalau NTBs benar-benar menghambat, benar-benar menghambat. Makanya kita tuh definisi NTBs itu hati-hati banget.

*karena banyak loh bu yang mengatakan, Non tariff Barriernya adalah hal-hal yang tentang persyaratan wah ini NTBs nih. Jadi faktornya karena semua negara merasakan, kenapa itu masuk ke NTM. Apabila ini diskriminasi baru?

Ya. Kalau NTBs itu kalau benar-benar dibilang kalau kasus ini sampai di bawa ke WTO. Itu ada disputenya. Penyelesaian sengketa.

*kalau ASEAN? DSBnya ?

Belum ada sampai sekarang.

*DSBnya ga ada?

Kita ada DSB, tapi belum jalan. Karena memang belum ada yang merasakan NTBs. Sampai mensengketa itu ga ada. Kalau menurut saya, ketika orang itu sudah merasakan NTBs, pasti akan prosesnya ke WTO. Ini ga ada yang memproses sampai ke WTO.

*ga ada yang berani?

Karena memang jalannya tidak jelas. Sekarang kita malah ini, contoh NTBs itu kita dianggap melanggar peraturan impor horti. Kalah kita. karena kita dianggap NTBs. Kalau menurut saya ini masih tergolong NTM. Bukan NTBs. Kalau pelaku usahakan, untungnya berkurang kan pasti dianggap NTBs. Dianggap udah menghambat menghambat gitu. Kalau dalam perdagangan kita tidak menganggap itu NTBs. Cuman kita mungkin yaa, kita terus bernegosiasi kan gimana itu jangan sampai menghambat. Tapi kalau sudah menghambat total, kita focus kepada WTO. Tapi kalau belum kita negosiasi negosiasi terus berubah ubah terus.

Jadi masnya ini merasa NTBs kan? Itu pasti versi gaikindo.

*loh ini non tarif barrier sekali ini.

Karena untungnya berkurang kan. Tapi pada prinsipnya, selama kita masih bisa negosiasikan. Dan selama kita dengan pemerintah disana masih bisa berkomunikasi, dan itu masih kita bisa anggap bermitra loh. Tapi kalau udah tidak ada komunikasi, udah potensi NTBs itu. Dan itu nanti, kalau memang NTBs, kita oper saja kesebelah bagian multilateral. Ya asean juga punya, tapi kita belum .

*belum optimal?

Belum sama sekali. Beeluum ada yang memakai itu.

*kenapa bu?

Karena itu, asean ini bersaudara. Oh kamu kok kayak gitu, kamu kan saudara saya yaudah deh saya bolehin sama kamu deh.

*hanya sampai segitu aja?

Iya. ASEAN way itu memang itu. Kenyataannya memang begitu. Dengan asumsi kita sama sama mengetahui loh tipikal produk kita hampir sama. Nature kita hampir sama. Maka aku bilang. Kita akan mudah bernegosiasi apabila kita tidak punya dosa karena menghambat orang. Ketika mas bernegosiasi, lu punya dosa gimana caranya kita tutupin gitu. Karena dosa itu kan orang-orang tau.

*karena Indonesia berdosa?

Karena itu, toh contoh dosa kita adalah minuman alcohol.

*alcohol kenapa bu?

Minimal alcohol itu kalau impor kekita (mungkin maksudnya ekspor ke kita), tarifnya tinggi sekali.

*dari luar kesini?

Iya. Tapi bagi mereka itu suatu hambatan besar. Karena apa, kita produksi minuman alcohol sendiri. Kalau kamu merasa anti alcohol ya jangan produksi itu lah. Itu. Tapi kalau kamu mau silakan lapor ke wto. Jadi ada isu political itu menentukan.

*jadi alkhoh tidak pernah diapa apain?

Tidak ada yang pernah bisa berani ngurusin alcohol, mau tuh presidennya diturunin sama orang. Iyakan. Coba saja bahas alcohol. Paling ini.

*makanya saya bahas otomotif saja bu.

Iyaa.

*Apakah benar, Vietnam pernah mengeluhkan hambatan perdagangan dari Indonesia? Seperti tingkat komponen dalam negeri pada produk ponsel? Apakah ada hal lain?

Ya benar sekali.

*benaarr. Terkait?

TKDN ponsel itu. Bener sekali.

*ponselnya adalah Samsung buatan Vietnam? asanzo tidak ada?

Iya Samsung. Apaaaaa?

*itu handphone merk buatan Vietnam.

Kita kan Taunya di data aja Samsung. Samsung yang ada di Vietnam.

*jadi bagus dong bu. Waktu itu lebih mahal atau lebih murah bu?

Jadi kalau disini, jatuhnya lebih murah yaa jatuhnya. Tapiiii saya ga hapal yaaa.

Tapi gatau deh. Sebab kita kan juga punya produk local ya. Ya saya ga hapal handphone ya. Tapi yang jelas local, dengan TKDN yang tinggi dari sini , kalau itu dimasukkan itu tidak akan bagus.

*bagaimana Samsung dari Korea langsung?

Ya itu sama, kita akan berlakukan sama. Ya mungkin karena ekspornya ke Indonesia ini gede, ketika ada ini ya dia penuh.

*tertib banget ya bu yaaa, ?

Karena saya tidak menanganin impor, maaf saya tidak bisa jawab. Jujur aja.

*gapapa bu.

Selanjutnya. Kalau saya titip itu aja, bagaimana

*ada saran bu untuk gaikindo?

Saran untuk gaikindo untuk bagaimana lobby mereka dengan Prinsipal untuk mempertahankan. Supaya ekspor itu dari Indonesia. Kalau kita menemukan suatu hambatan tentang kebijakan baru nih, dari suatu negara, yang dilobby dari Prinsipalnya itu biar gundah. Tantangannya kan itu. Kita ga bisa ikut campur. Karena itu kan bisnis to bisnis.

*saya review sedikit tentang MRA

Ya itu belum di publish. Arahan dari pimpinan itu dokumen tidak dipublish. Kalau memang mau mas tetap ada silahkan tunggu tahun 2021. Karena kita tidak ingin mengambil kebijakan yang belum dipublish. Kalau perjanjian itu sudah dipublish, sy tidak menyampaikan saya salah. Kalaupun mungkin masnya dapat dari mana mungkin saya tidak tahu. Tapi pada prinsipnya kalau perjanjian itu belum di ttd belum diberlakukan, mas ingin menganalisa itu kita tidak melarang. Tapi alangkah bagus perjanjian yang sudah terdokumentasi dengan baik.

*drafnya yang memegang siapa bu? Kantor sekretarit asean?

Iya. Kita juga punya. Ya pastilah . tapi kita ga kasih. Nanti tunggu 2021, temuin mba Acel yang masih disini. Mungkin saya sudah rotasi kemana. Kan kita rotasinya cepet.

*strateginya ga ada lagi?

Ga ada.

*mekanismenya hanya seperti ini yang di tunggu.

Iya.

Intinya, semua negara berhak mengatur negaranya. Yang tidak boleh itu diskriminasi.

(setelah ini saya hanya mereview kembali hingga proses penanda tangan dan foto bersama).

