

**COMPETITIVE ADVANTAGE INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA
DALAM KERANGKA IJEPa (2015-2019)**

SKRIPSI



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Oleh:

HAFIIZHA KHALIDAZZIA

19323151

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

2024

**COMPETITIVE ADVANTAGE INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA
DALAM KERANGKA IJEP A (2015-2019)**

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:

HAFIIZHA KHALIDAZZIA

19323151

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

2024

HALAMAN PENGESAHAN

**Competitive Advantage Industri Otomotif Indonesia dalam Kerangka
IJEPA (2015-2019)**
Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat dalam memperoleh
derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Mengesahkan

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



Dewan Penguji

1. Enggar Furi Herdianto, S.I.P., M.A.
2. Hasbi Aswar, S.I.P., M.A., Ph.D.
3. Hadza Min Fadhli Robby, S.I.P., M.Sc.

Tanda Tangan

PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya ilmiah independen saya sendiri, dan bahwa semua materi dari karya orang lain (dalam buku, artikel, esai, disertasi, dan di internet) telah dinyatakan, serta kutipan dan parafrase diindikasikan dengan jelas.

Tidak ada materi selain yang digunakan selain yang termuat. Saya telah membaca dan memahami peraturan dan prosedur universitas terkait plagiarisme.

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

Yogyakarta, 11 Februari 2024



Hafizha Khalidazzia

DAFTAR ISI

SKRIPSI	i
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GRAFIK	viii
DAFTAR SINGKATAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Cakupan Penelitian.....	6
1.5 Tinjauan Pustaka	7
1.6 Kerangka Pemikiran	10
1.7 Argumen Sementara	12
1.8 Metode Penelitian.....	13
1.9 Sistematika Pembahasan	14
BAB II DINAMIKA INDUSTRI OTOMOTIF DALAM KERANGKA IJEP	16
2.1 Dinamika Industri Otomotif Indonesia dan Jepang	17
2.1.1 Dinamika Industri Otomotif Indonesia	17
2.1.2 Dinamika Industri Otomotif Jepang.....	19
2.2 Kondisi Pasar dan Industri Otomotif Domestik.....	20
2.3 Kebijakan Pemerintah Terkait Pasar dan Industri Otomotif.....	24
2.3.1 Kebijakan Mobil LCGC Indonesia (Low Cost Green Car)	24
2.3.2 Kebijakan Tarif Bea Masuk Skema USDFS	26
2.3.3 Manufacturing Industry Development Center (MIDEC).....	27
2.4 Jangkauan Penjualan Otomotif Indonesia dan Jepang	29
BAB III ANALISIS KEKOMPETITIFAN INDONESIA DALAM INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA (2015-2016) MELALUI TEORI COMPETITIVE ADVANTAGE	32
3.1 <i>Factor Conditions</i>	32
3.1.1 Sumber Daya Manusia	32
3.1.2 Sumber Daya Alam.....	35

3.1.3 Investasi	37
3.1.4 Infrastruktur.....	40
3.2 <i>Demand Conditions</i>	43
3.3 <i>Related and Supporting Industries</i>	49
3.4 <i>Firm strategy, Structure and Rivalry</i>	51
BAB IV PENUTUP	56
4.1 Kesimpulan	56
4.2 Rekomendasi.....	58
DAFTAR PUSTAKA	60

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Produksi Mobil Indonesia Berdasarkan Merek 2015-2019 (Unit).....	22
Tabel 2. Data <i>Retail Sales</i> Mobil Indonesia Berdasarkan Merek 2015-2019 (Unit)	23
Tabel 3. Total Ekspor dan Impor Mobil Tipe CBU 2015-2019 (Unit).....	29
Tabel 4. Data Ekspor dan Impor Komponen Otomotif 2015-2019 (Unit).....	30
Tabel 5. Jumlah Tenaga Kerja Industri Besar Dan Sedang Menurut Sektor Kendaraan Bermotor, Trailer dan Semi Trailer (Orang)	34
Tabel 6. Investasi Asing Industri Kendaraan Bermotor & Alat Transportasi Lain Indonesia 2015-2019	39
Tabel 7. Investasi dari Jepang untuk Industri Kendaraan Bermotor & Alat Transportasi Lain Indonesia 2015-2019.....	40

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. Data Produksi dan Penjualan (<i>Retail Sales</i>) Otomotif Indonesia 2015-2019.....	21
Grafik 2. Ekspor Karet Indonesia ke Jepang 2015-2019 (Ton)	35
Grafik 3. Jumlah Produksi Karet di Indonesia 2015-2019 (Ton).....	36

DAFTAR SINGKATAN

APM	: Agen Pemegang Merk
AS	: Amerika Serikat
ASR	: Automobile Shredder Residue
ATPM	: Agen Tunggal Pemegang merk
BBM	: Bahan Bakar Minyak
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal
BPS	: Badan Pusat Statistik
CBU	: Completely Built Up
CKD	: Completely Knocked Down
DKI	: Daerah Khusus Ibukota
ELV	: End of Life Vehicle
EPA	: Economic Partnership Agreement
EV	: Electric Vehicle
FCEV	: Fuell Cell Electric Vehicle
FTA	: Free Trade Area
Gaikindo	: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia
HEV	: Hybrid Electric Vehicle
IJEPA	: Indonesia Japan Economic Partnership Agreement
Inalum	: Indonesia Asahan Aluminium
JCM	: Join Commiteee Meeting
JDM	: Japanese Domestic Market

JICA	: Japan International Cooperation Agency
KII	: Kerja sama Industri Indonesia
Kemnaker	: Kementerian Ketenagakerjaan
KPBB	: Komite Penghapusan Bensin Bertimbel
LCE	: Low Carbon Emission
LCGC	: Low Cost Green Car
METI	: Ministry of Economy, Trade, and Investment
MIDEC	: Manufacturing Industry Development Center
MMKI	: Mitsubishi Motor Krama Yudha Indonesia
MPV	: Multi Purpose Vehicle
PDB	: Produk Domestik Bruto
PP	: Peraturan Pemerintah
PMK	: Peraturan Menteri Keuangan
PPnBM	: Pajak Pertambahan Nilai atas Barang Mewah
SBY	: Susilo Bambang Yudhoyono
SMK	: Sekolah Menengah Kejuruan
TAM	: Toyota Astra Motor
TMC	: Toyota Motor Corporation
TMMIN	: Toyota Motor Manufacturing Indonesia
USDFS	: User Specific Duty Free Scheme

ABSTRAK

Indonesia dan Jepang menyepakati IJEPA yang mulai diberlakukan di tahun 2008. Perjanjian ekonomi tersebut juga meliputi salah satu sektor yakni otomotif. Selama 5 tahun berjalan mulai dari 2008-2013, Indonesia baru melakukan evaluasi terhadap IJEPA melalui general review pada 2015. Pemerintah Indonesia hampir untuk tidak melanjutkan perjanjian namun di tahun 2019 Indonesia sepakat untuk melanjutkan IJEPA kembali. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA bagi dengan melihat kekompetitifan industri otomotif Indonesia. Dasar penelitian ini menggunakan teori *competitive advantage* atau keunggulan kompetitif oleh Michael Porter dengan meliputi empat faktor diantaranya *factor conditions, demand conditions, related and supporting industries*, serta *firm strategy, structure, and rivalry*.

Kata Kunci: Otomotif, IJEPA, Indonesia, Jepang

ABSTRACT

Indonesia and Japan agreed on IJEPA that was implemented in 2008. This EPA also involve either sector that is automotive sector. After 5 years being implemented since 2008 to 2013, Indonesia conducted an evaluation of IJEPA through a general review in 2015. The Indonesian government initially considered not continuing the agreement, but in 2019, Indonesia agreed to resume IJEPA. This research aims to analyze the impact of Indonesia-Japan cooperation within the framework of IJEPA, specifically focusing on the competitiveness of the Indonesian automotive industry. The research is grounded in Michael Porter's theory of competitive advantage, which includes four factors: factor conditions, demand conditions, related and supporting industries, as well as firm strategy, structure, and rivalry.

Keywords: *Automotive, IJEPA, Indonesia, Japan*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

IJEPA merupakan perjanjian kerja sama ekonomi Indonesia-Jepang disepakati 20 Agustus 2007 oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono dan Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe. Perjanjian yang mulai diberlakukan pada 2008 isinya meliputi kesepakatan mengenai perdagangan, kepabeanan, penanaman modal asing (investasi), pengiriman tenaga kerja, energi dan sumber daya mineral, peningkatan usaha, pengadaan barang dan jasa, serta pengelolaan kekayaan intelektual (Direktorat Perundingan Bilateral Kementerian Perdagangan n.d.). Tujuan dari IJEPA adalah meningkatkan perdagangan dan investasi luar negeri bagi Indonesia dan Jepang melalui tiga pilar utama antara lain liberalisasi perdagangan, fasilitasi perdagangan, dan *capacity building*. (1) Liberalisasi perdagangan pada IJEPA berfungsi untuk mengurangi hambatan perdagangan (bea masuk) dan investasi melalui perlindungan hukum yang dijalankan oleh kedua negara tersebut. (2) Fasilitasi perdagangan bermanfaat untuk menyediakan fasilitas bagi kedua negara ketika melakukan kerja sama baik dalam hal bea cukai, standarisasi, jasa perdagangan, pelabuhan, serta memperbaiki iklim investasi. (3) *Capacity building* dilakukan untuk membuka peluang untuk produsen dari Indonesia untuk meningkatkan daya saing produknya. IJEPA juga memberikan peluang bagi para pelaku usaha melalui peningkatan pengiriman barang dan jasa (Direktorat Perundingan Bilateral Kementerian Perdagangan n.d.)

Dalam prinsip liberalisasi IJEPA, kedua negara telah menyepakati dua skema penurunan tarif bea masuk diantaranya skema tarif preferensi umum dan

skema *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS). Pada skema tarif preferensi umum, 35% pos tarif bea masuk diturunkan menjadi 0%. Untuk skema USDFS merupakan penetapan tarif bea masuk impor bahan baku untuk produksi industri yang sebesar 0% khususnya industri otomotif. Bentuk kompensasi dalam kerja sama ini Jepang memberikan bantuan melalui program *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC).

Selama program MIDEC berjalan, pada kenyataannya Indonesia belum mendapatkan keuntungan dalam tarif preferensi umum karena Jepang hanya menurunkan sebesar 80% bukan 0%. Sekretaris Jenderal Kementerian Perindustrian, Anshari Bukhari mengatakan bahwa penerapan MIDEC perlu dievaluasi agar optimal (“Kemenperin: MIDEC Belum Optimal bagi Indonesia” 2012). Jepang menjadi mitra dagang Indonesia dengan ekspor unggulannya di bidang otomotif. Melalui industri otomotif pemerintah ingin menjadikan Indonesia sebagai negara produsen manufaktur mobil terbesar di kawasan Asia Tenggara (Indonesia Investments 2017)

Pada 2015 pemerintah melakukan evaluasi IJEPA serta renegosiasi antara Jepang dan Indonesia. Berdasarkan evaluasi pemerintah Indonesia, pelaksanaan IJEPA yang resmi berlaku dari 2008-2013, Indonesia mengalami permasalahan yakni gagalnya peningkatan nilai ekspor Indonesia ke Jepang sebesar 20% dan Program MIDEC tidak berjalan (Republika 2015). Agus Tjahajana selaku Dirjen Kerja sama Industri Indonesia (KII) menyampaikan tiga opsi selama evaluasi berlangsung opsi pertama dari pihak tim perunding *general review* mengusulkan agar Indonesia menghentikan kesepakatan IJEPA sedangkan dari pihak menteri meminta Jepang untuk memberi komitmen konsesi ekspor produk prioritas. Opsi

kedua, melakukan modifikasi perjanjian melalui renegosiasi oleh tim perunding *general review*. Opsi ketiga, Indonesia mengakhiri kesepakatan IJEPA. Pemerintah Indonesia juga mendesak Jepang melakukan transfer teknologi dalam sektor industri otomotif. Transfer teknologi ini merupakan bagian dari skema MIDEK mencakup penurunan dan pembebasan bea masuk sebesar 90% pos tarif kerangka IJEPA. Sayangnya, program itu tidak berjalan sebagaimana mestinya (Kemenperin Republik Indonesia 2015). Jika Indonesia sepakat untuk mengakhiri IJEPA maka dari itu akan berdampak buruk pada hubungan Indonesia dan Jepang yang sudah berlanjut sejak lama, selain itu juga karena Jepang merupakan salah satu negara yang menanamkan modal terbanyak bagi Indonesia (Gumelar 2016)

Salah satu anak perusahaan mobil asal Jepang yang memiliki produksi di Indonesia contohnya seperti PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) sudah melakukan kegiatan alih teknologi secara prinsipal seperti kegiatan pelatihan proses produksi dan sumber daya manusia yang terlibat. Akan tetapi PT TMMIN mengaku bahwa MIDEK belum maksimal. Hal ini disampaikan oleh I Made Dana Tangkas selaku Direktur PT TMMIN sejauh ini transfer teknologi belum menyentuh dua kegiatan besar yang pertama lintas sektoral meliputi *metalworking, welding, mold & dies, energy conservation, export & investment promotion*, dan *small medium enterprise*. Kedua, sektor khusus yaitu *automotive, electronics, steel, textile, non-ferrous, chemicals, dan food & beverages* (Kemenperin Republik Indonesia 2015).

Renegosiasi masih berjalan hingga 2016 dimana pemerintah Indonesia mengusulkan untuk menurunkan bea masuk impor mobil *Completely Build-Up Unit* (CBU) asal Jepang yang di tahun sebelumnya sekitar 20% lalu pada 2016

menjadi 5% dan tetap mematuhi ketentuan-ketentuan sesuai kerangka IJEPA, asal diberikan keuntungan tambahan. Pemerintah Indonesia akan menurunkan bea masuk impor mobil apabila Jepang bersedia memberikan kemudahan ekspor hasil pertanian dan perikanan sebanyak 360 pos tarif (Gumelar 2016)

Dengan usul yang disampaikan dari Indonesia, maka perjanjian akan kembali ke bentuk awal dimana bea masuk mobil CBU mengikuti ketentuan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 209 tahun 2012. Peraturan tersebut tertulis bahwa bahwa impor CBU untuk jenis sedan dan wagon dengan kapasitas mesin diatas 1.800cc-2.500cc dikenakan bea masuk sebesar 5% yang sebelumnya sebesar 20%. Sedangkan kendaraan penumpang dengan kapasitas mesin dari 1.500cc akan diturunkan tarifnya menjadi 0% mulai tahun 2023 (Gumelar 2016). Walau begitu, Saleh Husin selaku Menteri Perindustrian berharap pemerintah Indonesia tidak semakin menurunkan bea masuk impor untuk semua mobil CBU asal Negeri Sakura ini karena dikhawatirkan mengurangi produksi industri otomotif dalam negeri serta berpengaruh terhadap investasi (Gumelar 2016)

Sepadankan dengan kemenperin, pihak TMMIN juga berharap agar pemerintah berhati-hati untuk tidak menurunkan tarif bea masuk otomotif secara drastis. TMMIN melihat bahwa implementasi penurunan bea masuk akan memperkuat posisi Indonesia sebagai pasar semata. Hal ini bisa dilihat bahwa sebagian besar investasi industri otomotif Indonesia berasal dari Jepang, jika usul ini buru-buru diimplementasikan maka secara prinsipal perusahaan otomotif dari Jepang akan lebih sering melakukan impor ketimbang mengembangkan investasi untuk memproduksi mobil terbaru (Gumelar 2016)

Walaupun Indonesia telah mengajukan usul penurunan bea masuk untuk produk otomotif, sayangnya Jepang menolak usul tersebut sehingga perundingan sempat ditunda selama 1,5 tahun sejak 2016. Penolakan tersebut disebabkan adanya penerapan peraturan mengenai ekspor logam sisa produksi di Indonesia sehingga produsen komponen otomotif Jepang mengancam untuk menghentikan kegiatan produksinya di Indonesia. Menurut Jepang, peraturan yang ditetapkan oleh Indonesia bisa mengganggu aktivitas produksi serta menurunkan rasa kepercayaan mitra bisnis antara Indonesia dan Jepang di pasar internasional (Kemenperin Republik Indonesia 2016). Meski perundingan sempat tertunda, akhirnya perundingan IJEPA dilanjutkan kembali pada 2017 hingga 2019. Perundingan tersebut membuat Indonesia sepakat untuk memperpanjang IJEPA.

Pada 2019 Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) mencatat bahwa ekspor mobil CBU produksi Indonesia mengalami peningkatan pada kuartal pertama sebesar 20%. Pemerintah Indonesia juga mengusulkan kepada Agen Pemegang Merek (APM) untuk mempunyai pabrik di Indonesia sehingga sebagian mobil yang dijual merupakan produksi dari Indonesia. Selain itu APM diminta tidak hanya berfokus terhadap permintaan domestik tetapi juga meningkatkan ekspor (Sirait 2019). Hasil dari rencana review IJEPA memberikan dampak positif bagi kalangan pengusaha Jepang yaitu dengan adanya peningkatan investasi. Peningkatan tersebut lebih dominan di sektor otomotif, yang mana Toyota berkomitmen menambah investasi sebesar 25% dalam jangka waktu tiga tahun. Tidak hanya dari Toyota, pabrik otomotif lain seperti Honda dan Mitsubishi juga berencana meningkatkan investasinya (Kontan.co.id 2015)

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana *competitive advantage* yang dimiliki oleh industri otomotif Indonesia dalam kerangka kerja sama IJEPA?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA bagi Indonesia dengan melihat kekompetitifan industri otomotif Indonesia.

1.4 Cakupan Penelitian

Penulis akan menganalisis kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA terhadap industri otomotif di Indonesia selama perundingan pada tahun 2015-2019. Dipilihnya rentang tahun tersebut sebab pada 2015 hadirnya isu bahwa Indonesia berencana mengakhiri IJEPA yang sudah 5 tahun diimplementasikan sejak 2008-2013. Hal tersebut muncul karena pemerintah Indonesia mengkaji bahwa IJEPA hanya bermanfaat bagi Jepang. Neraca perdagangan non-migas rentang Januari-Oktober 2015 tercatat defisit sebesar US\$388,24 juta, sedangkan pada 2014 Indonesia mengalami defisit sebesar US\$2,73 miliar (Gumelar 2016)Hingga tim perunding kedua negara mengadakan *Joint Committee Meeting* (JCM) dalam kerangka General Review IJEPA).

Pada 2016 perundingan sempat terhenti karena Jepang menolak perundingan untuk melanjutkan perundingan General Review IJEPA dikarenakan adanya isu tarif produk otomotif dan baja namun perundingan dilanjutkan kembali pada 2017. Akhirnya pada 2018 hingga 2019 Indonesia dan Jepang sepakat menyelesaikan *General Review* IJEPA (Direktorat Perundingan Bilateral

Kementerian Perdagangan n.d.)). Perundingan memakan waktu yang panjang ini juga melakukan evaluasi mengenai ekspor Indonesia-Jepang selama 2015-2019 dari evaluasi tersebut Indonesia sepakat untuk kembali melanjutkan IJEPA.

Penelitian ini menganalisis kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA melalui studi kasus industri otomotif Indonesia melalui sudut pandang dari Indonesia dengan menggunakan teori *competitive advantage* yang dikemukakan oleh Michael Porter sebagai kerangka pemikiran dalam penelitian ini.

1.5 Tinjauan Pustaka

Yusron Avivi dan Muhnizar Siagian meneliti mengenai “Kepentingan Indonesia Dalam Kerja Sama Bilateral dengan Jepang Studi Kasus Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA)”. Avivi dan Siagian menjelaskan mengenai kepentingan nasional antara Indonesia dengan Jepang dalam menyepakati IJEPA. Melihat kondisi perekonomian kedua negara saling melengkapi, “kedua negara tersebut menyepakati beberapa tujuan kerja sama seperti liberalisasi perdagangan barang dan jasa, perlindungan investasi bagi kedua negara, perlindungan hak kekayaan intelektual, menciptakan transparansi pemerintahan yang menguntungkan kedua negara, menciptakan anti persaingan” (Avivi and Siagian 2020)

Adapun kepentingan nasional Indonesia dan Jepang dalam perjanjian ini antara lain Indonesia melakukan ekspor produknya ke Jepang sebesar 20% sedangkan Jepang menyumbang 13% hasil ekspornya ke Indonesia. Selain itu, Indonesia memiliki kesempatan untuk mengirimkan pekerja ke Jepang di sektor farmasi, otomotif, keperawatan, dan tenaga kerja. Selain investasi asing, Indonesia

mendapat transfer teknologi dari Jepang yang di mana dapat membantu industri sektor otomotif dan juga meningkatkan daya saing industri otomotif melalui program MIDEC. Kepentingan nasional IJEPA juga dirasakan oleh sektor industri di Indonesia yakni: 1.) kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia-Jepang menjadi pendorong sektor industri baik otomotif, manufaktur, bahkan elektronik untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi masing-masing kedua negara. 2.) program kesejahteraan dengan cara meningkatkan daya saing industri manufaktur dan Indonesia menjadi produsen produk manufaktur yang bisa diekspor. *General Review IJEPA* diadakan setiap 5 tahun sekali namun harus diundur karena adanya perubahan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) pada saat itu sehingga Indonesia menganggap Jepang telah membuat keputusan sepihak yang merugikan Indonesia karena Jepang telah memiliki kewajiban untuk tarif impor dan tarif bea masuk. Indonesia merasa dieksploitasi oleh hal tersebut (Avivi and Siagian 2020).

Aspin Nur Arifin Rivai dalam penelitiannya “Posisi Indonesia di Tengah Fenomena Korporasi Global (Studi Kasus: Relasi Dagang Indonesia – Toyota Pasca Kesepakatan IJEPA)”. Tulisan yang dibuat oleh Rivai membahas mengenai posisi Indonesia ketika IJEPA mengalami kegagalan dan relasi dagang Toyota pasca IJEPA disepakati. Diplomasi ekonomi yang dilakukan Jepang ke berbagai negara, seperti ke Indonesia dikenal dengan skema Economic Partnership Agreement (EPA). Jepang menganggap EPA awal mula kerja sama demi menghindari ketimpangan atau kesenjangan yang terdapat dalam kemitraan bilateral dan EPA merupakan perjanjian perdagangan dan investasi.

EPA berbeda dengan Free Trade Area (FTA). Implementasi EPA dalam persaingan pasar harus memuat unsur fundamental, diantaranya: pembangunan dan

pengembangan kapasitas, serta fasilitasi perdagangan. Jika ditelusuri lagi, model EPA sendiri tidak terlalu berbeda dengan FTA, meskipun kesepakatan harus seimbang, implementasi pelaksanaan belum dipastikan berjalan integratif, efisien dan seimbang. Program kerja sama IJEPA ada beberapa yang tidak terwujud. Pertama, upaya peningkatan nilai ekspor Indonesia ke Jepang sebesar 20% dinilai gagal. Tiga tahun setelah kesepakatan, ekspor produk non-migas Indonesia ke Jepang hanya sebesar 8.89%. Sebaliknya, impor non-migas Indonesia dengan Jepang meningkat 26.6% di tahun yang sama. Artinya, dalam sektor peningkatan ekspor otomotif ke Jepang rendah. Kedua, Program MIDEK tidak berjalan. Sebenarnya MIDEK hanya sebagai kompensasi bagi industri domestik Indonesia dalam mendorong kegiatan industri Indonesia. Namun, Jepang sama sekali tidak komitmen dalam melakukan transfer teknologi khususnya di industri sektor otomotif (Rivai 2017).

Aprilia Restuning Tunggal dan Rizqi Candra Adi Nugroho meneliti mengenai “*Development of Domestic Automotive Industry: The Role of Indonesian Government to Compete The Japanese Automotive Industry*”. Tunggal dan Nugroho menuliskan mengenai peranan pemerintah Indonesia dalam mengembangkan industri otomotif dan proteksi dari dominasi Jepang dengan meningkatkan biaya bea masuk atas barang impor dan kebijakan lokalisasi dengan penggunaan komponen lokal dalam kegiatan produksi. Peran pemerintah Indonesia belum maksimal dalam mengembangkan industri otomotif domestik. Pasalnya, ada dua kebijakan bertolak belakang yakni kebijakan proteksi dan kebijakan kerja sama atau IJEPA (Tunggal and Nugroho 2019)

1.6 Kerangka Pemikiran

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teori *competitive advantage* atau keunggulan kompetitif yang dikemukakan oleh Michael Porter. *Competitive advantage* merupakan kemampuan yang didapat melalui sumber daya yang dimiliki suatu perusahaan untuk meningkatkan kinerjanya. Dengan kata lain, *competitive advantage* akan muncul ketika perusahaan memperkuat internalnya untuk siap merespon lingkungan eksternal. Menurut pandangan Porter, *competitive advantage* dalam lingkup negara menciptakan daya saing suatu negara sehingga negara menjadi lebih kompetitif (Porter 1990)

Daya saing negara tersebut ditentukan dari kemampuan sektor industri ketika meningkatkan inovasi untuk memproduksi barang serta menjaga kualitas produknya. Perusahaan menjadi *competitive advantage* karena adanya tekanan dari pasar dan tantangan yang harus dihadapi. Perusahaan akan memperoleh manfaat dengan adanya persaingan pasar yang sudah pasti mempunyai permintaan tinggi. Keberhasilan perusahaan dalam bersaing tak luput dari kontribusi perbedaan nilai-nilai nasional, struktur ekonomi, budaya, institusi serta sejarah (Porter 1990)

Porter mengemukakan bahwa terdapat empat faktor yang menentukan *competitive advantage* suatu negara yakni *factor conditions*, *demand conditions*, *related and supporting industries*, serta *firm strategy, structure, and rivalry* (Porter 1990)

A. *Factor conditions* (Faktor Produksi)

Hal ini merujuk pada faktor-faktor produksi seperti sumber daya manusia (jumlah tenaga kerja), sumber daya alam, modal (investasi) dan infrastruktur di dalam suatu negara sebagai penentu untuk memilih komoditas apa yang akan

diekspor atau diimpor. Menurut Porter, apabila suatu negara mengalami kelangkaan sumber daya (*factor disadvantage*) maka negara akan berusaha membuat suatu inovasi dan dampaknya negara akan menjadi kompetitif. Namun negara dengan sumber daya yang melimpah, maka cenderung jarang melakukan inovasi. Untuk memperkuat kekompetitifannya, negara yang unggul dalam sektor industri tidak selamanya harus bergantung dengan sumber daya alam dan sumber daya manusia, negara perlu meningkatkan teknologi dan realisasi investasi yang berkelanjutan.

B. *Demand Conditions* (Kondisi Permintaan)

Merujuk pada kondisi permintaan di dalam suatu negara. Setiap negara memiliki kebutuhan dan karakteristik konsumen yang berbeda. Perusahaan-perusahaan yang beroperasi di suatu negara diharuskan untuk mampu “membaca” pasar dan karakteristik masyarakat setempat. Ketersediaan pasar yang siap menjadi elemen penting dalam menciptakan daya saing sudah mampu untuk menjual produk-produk unggulan, hal tersebut didorong adanya permintaan barang-dan jasa serta adanya kedekatan antara perusahaan dan pelanggan.

C. *Related and Supporting Industries* (Industri Pendukung)

Mengacu pada keterkaitan kuat antara pemasok dengan perusahaan untuk menyediakan pasokan bahan baku yang dibutuhkan oleh perusahaan. Hubungan ini bersifat positif yang mengarah pada peningkatan daya saing perusahaan. Faktor dengan kondisi tersebut dikembangkan Porter dinamakan *industrial clusters* atau *agglomeration* yang dapat memberi manfaat dengan adanya fasilitas inovasi pengembangan pengetahuan dan teknologi serta kedekatan antara industri dengan konsumen sehingga semakin meningkatkan *market power*.

D. *Firm strategy, Structure and Rivalry* (Strategi, Struktur dan Persaingan Perusahaan)

Mengarah pada strategi dan struktur yang berada di sebagian besar perusahaan dan kekuatan persaingan pada industri tertentu. Faktor Strategi dapat terdiri dari dua aspek yakni pasar modal dan pilihan karir individu. Pasar modal domestik akan mempengaruhi strategi perusahaan, sementara individu kerap membuat keputusan karir berdasarkan peluang dan prestise. Suatu negara akan memiliki daya saing pada suatu industri ketika mempunyai personil yang dianggap prestisius. Struktur akan mengikuti strategi. Struktur dibentuk untuk menjalankan strategi. Tingginya persaingan (*rivalry*) diharapkan mampu mendorong inovasi (Porter 1990).

1.7 Argumen Sementara

Untuk menjawab rumusan masalah mengenai dampak kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPa terhadap industri otomotif Indonesia. Penelitian ini melihat keempat faktor dari *competitive advantage* yakni *factor conditions, demand conditions, related and supporting industries*, serta *firm strategy, structure, and rivalry*. Dengan kembalinya Indonesia menyepakati perpanjangan IJEPa, Indonesia berusaha membuktikan kekompetitifannya. Hal ini Indonesia memilih untuk membangun basis produksi industri otomotif daripada sering melakukan impor mobil dari Jepang. Indonesia menyadari memiliki sumber daya manusia yang melimpah serta berbiaya murah. Sebagian besar ekonomi Indonesia juga ditopang oleh hadirnya investasi asing. Jepang sendiri merupakan salah satu penyumbang investasi terbesar di Indonesia. Melalui sektor otomotif

Jepang menanamkan investasinya di Indonesia. Produk mobil hasil buatan pabrik di Indonesia mampu diekspor ke wilayah Asia Tenggara sehingga harganya lebih kompetitif untuk memenuhi pasar regional. Apabila Indonesia memenuhi keempat faktor dalam *competitive advantage*, maka posisi kompetitif Indonesia semakin kuat.

1.8 Metode Penelitian

1.8.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Pengertian dari penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menggunakan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau informasi dari orang yang diwawancarai. Penelitian kualitatif dilakukan untuk menjelaskan dan menganalisis fenomena tertentu, kejadian, dan peristiwa.

1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah Pemerintah Indonesia, Pemerintah Jepang, serta industri mobil Jepang yang mempunyai produksi di Indonesia. Sedangkan objek dalam penelitian ini mengenai dampak kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA melalui studi kasus industri otomotif Indonesia.

1.8.3 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan metode literatur. Metode ini dilakukan dengan mencari informasi baik dari buku, jurnal, artikel, dan website yang bisa dipertanggung jawabkan.

1.8.4 Proses Penelitian

Dimulai dengan menentukan teori yang sesuai dengan topik yang dibahas, mempertimbangkan rumusan masalah dan tinjauan pustaka. Kemudian mencari sumber literatur seperti jurnal, buku, dan website. Serta melakukan analisis data (menghubungkan teori dengan topik terkait).

1.9 Sistematika Pembahasan

BAB 1

Berisi mengenai latar belakang, rumusan masalah, cakupan penelitian yang rentang waktu penelitiannya dari tahun 2015 hingga 2019 , tujuan penelitian, cakupan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka penelitian, argumen sementara, metode penelitian, sistematika pembahasan.

BAB 2

Berisi mengenai dinamika industri otomotif Indonesia dan Jepang, kondisi pasar dan industri otomotif domestik, kebijakan pemerintah terkait pasar dan industri otomotif, jangkauan penjualan otomotif Indonesia dan Jepang.

BAB 3

Berisi implementasi teori *competitive advantage* oleh Michael Porter terhadap dampak kerja sama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA dengan melihat kekompetitifan industri otomotif Indonesia melalui 4 faktor yakni:

- A. *Factor conditions* (faktor produksi)
- B. *Demand conditions* (kondisi permintaan)
- C. *Related and supporting industries* (industri pendukung)

D. *Firm strategy, structure, and rivalry* (strategi, struktur dan persaingan perusahaan)

BAB 4

Kesimpulan dan rekomendasi.

BAB II

DINAMIKA INDUSTRI OTOMOTIF DALAM KERANGKA IJEPA

IJEPA sendiri dalam perkembangannya setiap lima tahun sekali terdapat evaluasi yang menyebabkan perubahan kebijakan perubahan sedikit demi sedikit (inkremental) dalam teknisnya. Hal tersebut dibuktikan dari perubahan program MIDEK yang mana selama implementasi 2008-2013 kegiatan tersebut menyentuh enam lintas sektoral seperti *metalworking, welding, mold & dies, energy conservation, export & investment promotion*, dan *small medium enterprise*. Sedangkan kegiatan MIDEK terdiri dari tujuh lintas sektoral meliputi *metal working, mold & dies, welding, energy conservation, SME development, export promotion, dan policy reforms*.

Dalam meningkatkan kinerja industri bermotor roda empat (KBR4), terdapat kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang bertujuan untuk pengembangan produksi yaitu kebijakan kendaraan yang harganya terjangkau dan hemat energi (KBH2). KBH2 memiliki istilah lain yaitu *Low Cost Green Car (LCGC)* (Meydian and Machmud 2021). Pemerintah Indonesia berusaha untuk menciptakan kemandirian teknologi dengan mengembalikan industri mobil nasional melalui program MIDEK (Avivi and Siagian 2020). IJEPA memiliki korelasi dengan perusahaan Toyota hal ini menandakan bahwa Jepang ingin memperkuat perdagangan sektor otomotif dengan membangun dua pabrik Toyota di Indonesia (Khairi 2022)

2.1 Dinamika Industri Otomotif Indonesia dan Jepang

2.1.1 Dinamika Industri Otomotif Indonesia

Indonesia dikenal dunia dengan komoditas migas serta batu bara, timah, nikel, emas dan sebagainya. Indonesia semakin berani untuk menunjukkan komoditas pada ekspor otomotif. Banyak perusahaan otomotif Jepang melihat Indonesia dengan potensi letak geografis, sumber daya, dan tenaga untuk membangun basis produksi industri otomotif Tanah Air. Hasil produksi tersebut tidak hanya dipasarkan di wilayah domestik saja bahkan sudah ada yang di ekspor ke beberapa negara di belahan dunia. Sebagai contoh di kawasan Asia Tenggara.

Seiring berjalannya waktu pemerintah Indonesia ingin mewujudkan Indonesia menjadi basis produksi otomotif beserta komponennya hal ini mendorong pemerintah untuk mengeluarkan kebijakan LCGC pada 2013 demi mengurangi impor mobil dari Thailand dan efisiensi bahan bakar hal ini ditandai dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No 41/2013 mengenai PPnBM Kendaraan Bermotor dan LCGC (Meydian and Machmud 2021). Awal tahun 2014 Indonesia mulai memproduksi mobil-mobil LCGC merek mobil yang mulai memproduksi mobil tersebut antara lain Toyota Agya dan Suzuki Karimun Wagon R (Luthfianto n.d.).

Tahun 2015 Pemerintah Indonesia berencana membuat Indonesia sebagai pusat produksi mobil LCGC pada tingkat regional. Berbagai merek mobil LCGC yang telah dipasarkan dalam tahun tersebut seperti Toyota Agya, Suzuki Karimun Wagon R, Daihatsu Ayla, dan Honda Brio Satya. Harapannya kegiatan ekspor mobil yang dilakukan oleh Indonesia mampu menjangkau beberapa negara di

kawasan Asia Tenggara (Luthfianto n.d.) Mobil LCGC telah mendominasi penjualan pada tahun tersebut dengan mencapai pangsa pasar sebesar 53% (Supriadi 2016)

Investasi Indonesia menunjukkan pertumbuhan pesat di tahun 2016 berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) tercatat mencapai 6,03 miliar USD selama periode 2016-2021. Jepang menjadi salah satu negara penyumbang investasi terbesar bagi Indonesia. Melalui 3.725 proyek penanaman modal. Nilai investasi Indonesia mencapai US\$3,69 miliar atau setara 61,19% dari keseluruhan penanaman modal asing industri otomotif yang diterima Indonesia (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia 2021)

Pada tahun 2017 merek mobil asal Jepang semakin mendominasi di Indonesia dibandingkan merek negara-negara lain seperti dari Amerika Serikat, Korea Selatan, Eropa, dan China. Kelompok mobil Jepang berhasil menguasai 98% pasar mobil Indonesia (Hidayat and Purwono 2021). Berdasarkan data pada Grafik 1, total penjualan (*retail sales*) mobil Jepang di Indonesia mencapai 951.222 unit. Mobil kelas premium asal pabrikan Jepang kian marak di Indonesia di tahun 2018 ditengah-tengah pasar domestik. Mayoritas mobil yang mengaspal di dalam negeri kebanyakan mobil dengan tipe MPV (*Multi Purpose Vehicle*) dan *city car*. Sepanjang 2018 beberapa mobil pabrikan Jepang mulai bersaing mendapatkan konsumen kelas menengah ke atas. Adapun contoh merek mobil kelas premium dalam kurun waktu 2018 antara lain Mazda All New CX-9 yang didistribusikan oleh PT. Eurokars Motor Indonesia dan Toyota New Alphard dan New Vellfire didistribusikan oleh PT. Toyota Astra Motor (Pasaribu 2018).

2.1.2 Dinamika Industri Otomotif Jepang

Negara-negara produsen otomotif terbesar di dunia seperti Amerika, negara-negara kawasan Eropa, bahkan termasuk Jepang telah mengalami perkembangan pesat dalam industri otomotif berkat adanya inovasi terbaru dari sumber daya manusia. Perkembangan tersebut disebabkan oleh kemajuan teknologi yang mampu memenuhi permintaan pelanggan serta mampu bersaing dalam skala global. Pada 2015, Jepang bersama 194 negara lainnya menyepakati *Paris Agreement* isinya mengenai mitigasi perubahan iklim dan upaya mengurangi emisi gas CO₂. Untuk mewujudkan target dalam perjanjian tersebut, pabrik-pabrik otomotif Jepang mengembangkan mobil yang dinilai ramah lingkungan dengan menggunakan bahan bakar listrik. Hasilnya terciptalah kendaraan ramah lingkungan yang dapat mengurangi emisi karbon seperti kendaraan listrik atau *electric vehicle* (EV), *hybrid electric vehicle* (HEV), *fuel cell electric vehicle* (FCEV). Tahun 2017, sebesar 19% nilai ekspor otomotif Jepang telah mencapai US\$560 miliar meliputi kendaraan roda empat, kendaraan roda dua, dan suku cadang dengan menghasilkan total lapangan kerja dengan 5,5 juta karyawan (Shigeta and Hosseini 2020).

Mengenai mobil listrik, Jepang sudah memberlakukan kebijakan tersebut jauh sebelum menandatangani *Paris Agreement* 2015. Selama tahun 2009-2012 Pemerintah Jepang telah memberlakukan pengurangan pajak penjualan kendaraan listrik ramah lingkungan sebesar 75% (Dmytriiev, et al. 2019). Jepang juga mengatur pengelolaan limbah mobil dalam undang-undang *Act on Recycling of End-of-Life Automobiles* atau *Law for the Recycling of End-Of-Life Vehicles* (ELV). Undang-undang yang disahkan sejak 2005 tersebut mengatur pengolahan

limbah mobil bekas serta pemanfaatan sumber daya dengan melakukan daur ulang komponen mobil. Jepang mewajibkan para produsen otomotif untuk melakukan pengolahan gas *fluorocarbons* dan *Automobile Shredder Residue* (ASR) (Ministry of Economy, Trade and Industry Japan 2021).

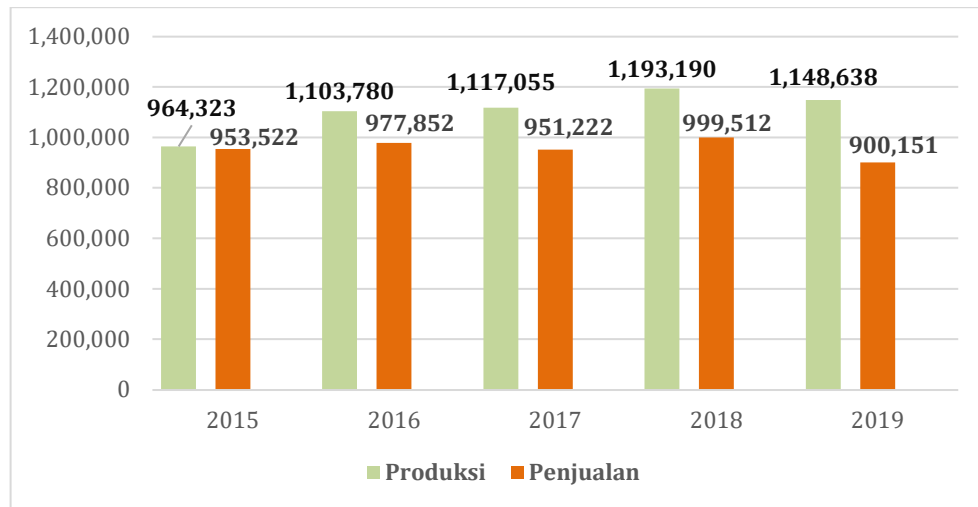
2.2 Kondisi Pasar dan Industri Otomotif Domestik

Industri otomotif merupakan salah satu sektor unggulan yang berperan menopang perekonomian nasional dan pengembangannya terus didukung oleh pemerintah yang ingin menjadikan Indonesia sebagai tujuan utama investasi pada sektor otomotif. Presiden Joko Widodo menyampaikan kepada pemangku kepentingan seperti Kementerian Perindustrian agar proses perizinan pengembangan industri otomotif dipermudah untuk menarik investor.

Hal tersebut disampaikan langsung oleh Presiden Joko Widodo ketika peresmian pabrik PT. Mitsubishi Motor Krama Yudha Indonesia (MMKI) di Kawasan Greenland International Center, Cikarang, Bekasi, Jawa Barat pada 2017. Dalam pidatonya Presiden menyampaikan "Dengan banyaknya investasi, makin tambah lapangan pekerjaan. Adanya pabrik baru MMKI ini, dapat menyerap tenaga kerja sebanyak 3.000 orang," (Kemenperin Republik Indonesia 2017).

Grafik 1. Data Produksi dan Penjualan (*Retail Sales*)

Otomotif Indonesia 2015-2019



Sumber: Gaikindo 2015-2019

Penulis mengambil enam contoh merek mobil asal Jepang untuk dijadikan acuan dalam penggunaan data produksi dan penjualan (*retail sales*) otomotif Indonesia 2015-2019 seperti Toyota, Daihatsu, Honda, Suzuki, Mitsubishi, Datsun, dan Nissan. Berdasarkan grafik di atas total produksi tertinggi berada di tahun 2018 mencapai 1.193.190 unit dan di tahun yang sama penjualan mobil mencapai 999.512 unit. Meningkatnya permintaan masyarakat akan kebutuhan transportasi membuat produsen mobil semakin mendorong produksi dalam negeri sehingga menimbulkan persaingan di dunia otomotif. Perusahaan-perusahaan otomotif semakin gencar untuk melahirkan inovasi-inovasi baru dan meningkatkan suplai (Untari, Djaja and Widodo 2017). Peningkatan produksi pada 2018 tersebut juga ditopang dari investasi pemerintah Jepang yang mendukung Indonesia menjadi basis produksi manufaktur otomotif di Asia Tenggara. Tercatat dalam kuartal pertama tahun 2018 investasi Jepang yang masuk ke Indonesia sudah US\$1,4 miliar (Natalia 2018).

Tabel 1. Data Produksi Mobil Indonesia Berdasarkan Merek 2015-2019 (Unit)

No.	Merek	2015	2016	2017	2018	2019	Total Produksi Per Merek
1.	Toyota	471.289	537.415	552.487	531.573	516.594	2.609.358
2.	Daihatsu	163.315	195.274	184.506	201.387	175.489	919.971
3.	Honda	148.096	185.331	181.497	156.621	133.247	804.792
4.	Suzuki	130.967	113.243	116.393	124.194	124.658	609.455
5.	Mitsubishi	2.120	36.674	61.721	164.107	193.954	458.576
6.	Datsun	29.736	25.640	8.894	11.840	4.516	80.626
7.	Nissan	18.800	10.203	11.557	3.468	180	44.208
Total Produksi Per Tahun		964.323	1.103.780	1.117.055	1.193.190	1.148.638	

Sumber: Gaikindo 2015-2019

Berdasarkan data dari Gaikindo bahwa dalam rentang tahun 2015-2019 total produksi otomotif Indonesia mencapai 5.526.986 unit sedangkan total penjualan (*retail sales*) sebesar 4.783.182 unit. Perkembangan tersebut tergolong naik turun atau fluktuatif. Produksi tertinggi terjadi pada 2018 dengan jumlah sebesar 1.193.190 unit mobil. Dari beberapa sampel yang disebutkan, Toyota selalu menempati posisi teratas dalam produksi mobil.

Sedangkan pada 2015 Mitsubishi hanya memproduksi sebanyak 2.120 unit mobil penumpang karena di tahun tersebut PT. Krama Yudha Ratu Motor sedang melakukan restrukturisasi perusahaan. Hal tersebut disebabkan karena produksi kendaraan niaga PT. Krama Yudha Ratu Motor mengalami penurunan penjualan sehingga dialihkan untuk produksi mobil penumpang. Dalam rangka restrukturalisasi perusahaan tersebut Mitsubishi akan membangun PT. Mitsubishi Motor Krama Yudha Indonesia (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia 2016).

Tabel 2. Data *Retail Sales* Mobil Indonesia Berdasarkan Merek 2015-2019 (Unit)

No.	Brand	2015	2016	2017	2018	2019	Total Per Merk
1.	Toyota	325.939	388.204	370.015	356.063	331.004	1.771.225
2.	Daihatsu	166.567	192.410	185.240	200.178	177.588	921.983
3.	Honda	166.258	190.229	180.971	162.958	149.439	849.855
4.	Suzuki	122.348	97.872	107.185	116.688	102.865	546.958
5.	Mitsubishi	115.980	67.177	79.669	146.805	118.936	528.567
6.	Datsun	29.651	25.875	15.613	9.823	12.570	93.532
7.	Nissan	26.779	16.085	12.529	6.999	7.749	70.141
Total Retail Sales Per Tahun		953.522	977.852	951.222	999.514	900.151	

Sumber: Gaikindo 2015-2019

Retail sales (penjualan dari *dealer* kepada konsumen terakhir) mobil di pasar Indonesia selama rentang tahun 2015-2019 tergolong fluktuatif. Hal ini bisa dilihat dari Tabel 2. tercatat bahwa puncak penjualan tertinggi pada tahun 2018 dimana mencapai 999.514 unit namun pada 2019 menyusut menjadi 900.151 unit. Tingginya penjualan mobil di tahun 2018 disebabkan dari kondisi ekonomi penduduk dalam negeri. Berdasarkan laporan dari Bank Dunia bahwa kelas menengah di Indonesia mencapai 30% yang sebelumnya pada 2017 hanya sebesar 22%. Keberadaan masyarakat kelas menengah ini telah meningkatkan 45% total konsumsi dalam negeri. Perilaku masyarakat kelas menengah condong untuk memenuhi kebutuhan sekunder salah satunya dengan memiliki kendaraan pribadi seperti mobil. Disamping itu, tercatat 120 juta penduduk Indonesia masuk dalam kelompok *aspiring middle class* (kelas menengah harapan) mereka termasuk kelompok yang sedang beranjak dari kelompok miskin yang sedang memperbaiki

ekonominya menuju ke kelas menengah (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia 2019).

Dari keenam merek yang penulis lampirkan pada Tabel 2. Toyota selalu menduduki peringkat atas dalam *retail sales* selama rentang tahun 2015 hingga 2019. Tepatnya tahun 2016 Toyota mencapai penjualan tertinggi di pasar Indonesia yakni sebesar 36% dengan total 388.204 unit. Namun pada tahun 2017 penjualan Toyota menyusut menjadi 370.015 unit. Menurut informasi dari Gaikindo, penjualan ritel Toyota semakin menunjukkan penyusutan pada tahun 2018 dan 2019. Walaupun pada 2018 pasar otomotif Indonesia berada dalam puncak tertinggi, kendati demikian Toyota mengalami penurunan pangsa pasar sebesar 30% dengan jumlah 356.063 unit (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia 2019).

2.3 Kebijakan Pemerintah Terkait Pasar dan Industri Otomotif

2.3.1 Kebijakan Mobil LCGC Indonesia (Low Cost Green Car)

IJEPA hadir pada masa kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY). Selama menjabat selama dua periode sebagai presiden, pada 2013 SBY mengeluarkan mengenai kebijakan mobil *Low Cost Green Car* (LCGC) atau dikenal sebagai mobil murah dan ramah lingkungan. Hal yang melatarbelakangi kebijakan tersebut diantaranya melihat situasi perekonomian domestik dan permasalahan lingkungan. Dari sudut pandang ekonomi, industri otomotif di Indonesia didominasi dari Jepang akan mendapatkan harga jual rendah sehingga lebih mudah untuk menguasai pasar domestik. Selanjutnya, Pajak Pertambahan Nilai atas Barang Mewah (PPnBM) yang tertulis dalam kebijakan LCGC akan diringankan sehingga negara akan mengalami kekurangan sumber

penerimaan dari sektor otomotif. Hal tersebut tertulis dalam Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperind) Republik Indonesia No.33/M-IND/PER/7/2013 Pasal 1 ayat 1 mengenai Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Regulasi ini disahkan Menteri Perindustrian Indonesia M.S. Hidayat pada 1 Juli 2013 (Fatkhurahmah 2015).

Dalam Permenperind No.33/M-IND/PER/7/2013 juga mengatur besaran harga jual LCGC dimulai dari Rp95.000.000,00 berdasarkan lokasi kantor pusat Agen Pemegang Merek. Kendaraan LCGC ini akan diberikan fasilitas pembebasan PPNBM dengan nilai sebesar 0%. Adapun yang membedakan LCGC dengan mobil jenis lain terdapat pada logonya. Kapasitas mesin LCGC diharuskan sebesar 920 cc hingga 1200 cc. Peraturan tersebut juga mengatur logo LCGC yang mencerminkan bahwa kendaraan tersebut merupakan produksi dari Indonesia (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia 2013).

Dua bulan setelah kebijakan tersebut diimplementasikan, para pabrikan otomotif yang berada di Indonesia pertama kali mulai meluncurkan mobil-mobil LCGC seperti Toyota merilis Toyota Agya dan Daihatsu merilis Daihatsu Ayla disusul oleh peluncuran Honda Brio dan Suzuki Karimun Wagon R setelahnya. Total penjualan LCGC pada tahun 2013 yakni mencapai 51.180 unit dengan menguasai 4% pangsa pasar. Pada tahun selanjutnya, total penjualan LCGC telah mencapai 172.120 unit serta meningkatnya pangsa pasar sebesar 14% bersamaan dengan diluncurkannya Datsun yang memperkenalkan model Go dan Go+. Hal ini tentu menunjukkan bahwa hadirnya LCGC di Indonesia disambut oleh respon yang positif di kalangan masyarakat (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia

2019). Hingga pada akhir kepemimpinan SBY, salah satu permasalahan yang belum diselesaikan adalah lambatnya pembangunan infrastruktur.

Saat Presiden Joko Widodo (Jokowi) menjabat Presiden RI mulai 2014, Jokowi menilai bahwa LCGC hanya menambah kemacetan lalu lintas. Apabila LCGC diberhentikan maka Jokowi akan melanjutkan memberikan fasilitas pembebasan (PPnBM) bagi LCGC dalam pemerintahannya yang berkisar 0-75% serta akan memberhentikan produksi LCGC. Insentif ini tercantum dalam Peraturan Pemerintah No 41/2013 mengenai PPnBM Kendaraan Bermotor dan LCGC (Bareksa 2014). Di tahun yang sama Jokowi melakukan pengkajian ulang terhadap LCGC, hasilnya pihak Jokowi tidak jadi memberhentikan produksi mobil LCGC.

Hal ini dijelaskan oleh Kementerian Perindustrian bahwa program LCGC ini sudah tepat karena dinilai dapat meningkatkan ekspor otomotif Indonesia ditandai dengan hadirnya Agya dan Karimun Wagon R. Tujuan peningkatan kapasitas produksi LCGC ini untuk mencapai misi pemerintah dalam mewujudkan *Low Carbon Emission* (LCE) di tahun berikutnya. Ahmad Safrudin selaku Direktur Eksekutif Komite Penghapusan Bensin Bertimbel (KPBB), mengungkapkan apabila pengurangan emisi akan memberikan manfaat bagi sektor ekonomi sebesar Rp 7,7 triliun dengan akumulasi hingga tahun 2030. Angka tersebut berdasarkan penghitungan penghematan BBM, pemotongan biaya kesehatan, dan peningkatan produktivitas (Alamsyah 2014).

2.3.2 Kebijakan Tarif Bea Masuk Skema USDFS

Bentuk implementasi kerangka IJEPa terlihat pada *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS). Mengenai USDFS diatur dalam Permenperind Republik Indonesia No. 3 Tahun 2018 dan PMK Republik Indonesia No. 31 Tahun 2017.

USDFS sendiri adalah penetapan tarif bea masuk yang diberikan secara khusus bagi industri pengguna dalam rangka kesepakatan antara Republik Indonesia dan Jepang mengenai suatu kemitraan ekonomi. Industri pengguna yang dimaksud adalah industri yang menjalankan importasi bahan baku untuk keperluan produksi yang masih dalam lingkup kerja sama antara Indonesia dan Jepang dalam skema USDFS seperti industri kendaraan bermotor dan komponennya, industri elektronik dan elektronika serta komponennya, industri alat berat dan mesin konstruksi, dan industri peralatan energi (USDFS-IJEPA 2023) .

Ketentuan barang yang di impor dalam Permenperind Republik Indonesia No. 3 Tahun 2018 merupakan barang yang belum ada dan dibuat di dalam negeri hal ini tercantum dalam Pasal 1 Ayat (2). Dalam peraturan tersebut industri otomotif beserta komponennya termasuk dalam sektor penggerak. (Kementerian Perindustrian RI 2018). Sedangkan dalam PMK Republik Indonesia No. 31 Tahun 2017 Pasal 2 ayat (1) tertulis bahwa tarif bea masuk barang impor dari Jepang dikenakan sebesar 0% melalui USDFS (BPK RI 2017)

2.3.3 *Manufacturing Industry Development Center (MIDEC)*

Bentuk implementasi kerangka IJEPA juga diperlihatkan pada *Manufacturing Industry Development Center (MIDEC)*. Terdapat 4 prinsip dasar utama. Dalam konteks *Economic Partnership Agreement (EPA)* yakni *Partnership, Regional Integration, Development, WTO compatible*. Bentuk implementasi prinsip *development* dalam skema IJEPA direalisasikan melalui kerja sama yang dimana Jepang bertanggung jawab untuk memaksimalkan *capacity building* terhadap industri di Indonesia. MIDEC yang disepakati oleh Jepang dan Indonesia merupakan sarana untuk mengembangkan *capacity* industri yang berada

di Indonesia. MIDEDEC juga berperan sebagai sentral jaringan kerja sama lintas institusi didukung oleh pemerintah Indonesia dan Jepang yang bertujuan untuk mendorong *capacity* dan *capability* industri manufaktur di Indonesia yang dipersiapkan untuk pasar internasional dengan skala global (Kambey 2016).

Sektor yang diutamakan oleh Indonesia dan Jepang dalam skema MIDEDEC antara lain otomotif, elektrik dan elektronik, alat berat, dan energi dari 13 sektor yang dikembangkan. Bentuk kegiatan yang diadakan dari skema MIDEDEC yakni *basic study*, *technical assistance/dispatch expert*, *training* dan *seminar/workshop*. Kegiatan-kegiatan tersebut bertujuan agar produk dan jasa hasil produksi Indonesia mampu memenuhi standar yang ditetapkan oleh pasar Jepang (Kambey 2016).

Indonesia dan Jepang menyepakati penandatanganan *framework document* dalam penyelesaian *General Review IJEPA* di Osaka, Jepang pada tahun 2019. Penandatanganan tersebut diwakili oleh Airlangga Hartarto pada kala itu masih menjabat sebagai Menteri Perindustrian RI dan Hiroshige Seko selaku *Ministry of Economy, Trade, and Investment* (METI) Jepang. Kesepakatan ini merupakan implementasi proyek *The New Manufacturing Industry Development Center* (New MIDEDEC) di dalam kerangka IJEPA. Terdapat enam sektor strategis yang dijalankan pada kegiatan *New MIDEDEC* antara lain industri otomotif, elektronik, tekstil, makanan dan minuman, kimia, dan logam. Disamping itu ada tujuh lintas sektor yang meliputi *metal working*, *mold & dies*, *welding*, *energy conservation*, *SME development*, *export promotion*, dan *policy reforms* (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia 2019).

Dari pertemuan tersebut, Airlangga menuturkan bahwa *New MIDEDEC* akan meningkatkan *capacity* yang ditujukan untuk industri otomotif dengan mengadakan

pelatihan keterampilan pengelasan dan keterampilan-keterampilan lain yang menunjang industri otomotif. Bentuk rencana pelaksanaan program tersebut terlihat dari salah satu perusahaan otomotif Jepang yakni Toyota Motor Cooperation rencananya akan memberikan investasi untuk pengembangan mobil listrik kepada Indonesia sebesar Rp.28 triliun (Susanto 2019).

Melalui kerja sama ini, Airlangga optimistis, akan terjadi peningkatan penanaman modal oleh para investor Jepang yang dibenamkan di Indonesia. Contohnya, ketika Menperin melakukan pertemuan dengan President Toyota Motor Corp. Akio Toyoda dalam sesi One on One Meeting, Toyota akan mengembangkan kendaraan berbasis listrik khususnya *hybrid* di Indonesia. Rencananya, Toyota siap menggelontorkan dana sebesar Rp28,3 triliun selama empat tahun ke depan (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia 2019) .

2.4 Jangkauan Penjualan Otomotif Indonesia dan Jepang

Tabel 3. Total Ekspor dan Impor Mobil Tipe CBU 2015-2019 (Unit)

	Tahun	Ekspor Indonesia ke Jepang	Impor dari Jepang ke Indonesia
1.	2015	13.486	9.649
2.	2016	13.969	8.212
3.	2017	15.318	9.676
4.	2018	16.167	17.974
5.	2019	14.511	15.969

Sumber: Gaikindo 2015-2019

Berdasarkan Tabel 3, selama rentang 2015-2019 ekspor mobil CBU Indonesia ke Jepang tergolong fluktuatif. Perkembangan ekspor tahun 2015 dan

2016 hanya selisih 483 unit. Kemudian pada tahun 2017 sebanyak 15.318 unit yang telah diekspor ke Jepang sedangkan di tahun sebelumnya hanya sebesar 13.969 unit. Puncak peningkatan ekspor terjadi pada tahun 2018 yakni sebanyak 16.167 unit mobil. Namun pada tahun 2019 mengalami penurunan ekspor sebesar 14.511 unit. Ekspor mobil tersebut didominasi dari perusahaan Daihatsu berjenis *Kei Car* yakni mobil ramah lingkungan dengan kapasitas mesin dibawah 660 cc.

Sedangkan untuk impor mobil tipe CBU dari Jepang dalam rentang tahun 2015 hingga 2019 perkembangannya tergolong fluktuatif. Tahun 2015 banyaknya mobil CBU yang telah diimpor dari Jepang sebanyak 9.649 unit namun mengalami penurunan di tahun 2016 menjadi 8.121 unit. Kemudian pada tahun 2017 meningkat kembali menjadi 9.676 unit. Puncak impor terjadi pada tahun 2018 yang melonjak sebesar 17.974 unit.

Tabel 4. Data Ekspor dan Impor Komponen Otomotif 2015-2019 (Unit)

	Tahun	Ekspor Indonesia ke Jepang	Impor dari Jepang ke Indonesia
1.	2015	673.771	135.480
2.	2016	379.095	200.700
3.	2017	463.584	179.640
4.	2018	427.968	195.000
5.	2019	955.560	129.611.227

Sumber: Gaikindo 2015-2019

Selain mengekspor dan mengimpor mobil CBU, Indonesia-Jepang juga mengekspor dan mengimpor dalam bentuk komponen. Berdasarkan Tabel 4. ekspor komponen mobil dari Indonesia ke Jepang mengalami peningkatan pada tahun 2019 yang dimana Indonesia telah mengekspor 955.560 unit komponen ke Jepang.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Gaikindo dalam tahun tersebut perusahaan PT. Honda Prospect Motor (Honda) dan PT. Toyota Motor MFG Indonesia (Toyota) menjadi pendorong ekspor komponen mobil ke Jepang. Sedangkan ekspor terkecil terjadi di tahun 2016 tercatat hanya 379.095 unit komponen yang dikirim ke Jepang. Pada saat itu hanya PT. Toyota Motor MFG Indonesia saja yang mengekspor.

Apabila melihat kembali pada Tabel 4. selama tahun 2015 hingga 2018 jumlah impor dari Jepang tidak sebanyak jumlah ekspornya. Akan tetapi pada 2019 jumlah impor komponen yang dialami Indonesia mengalami lonjakan yang sangat tinggi yakni sebesar 129.611.227 unit. Gaikindo mencatat bahwa impor tersebut dilakukan dari PT. Honda Prospect Motor. Sedangkan jumlah impor terkecil terjadi pada tahun 2015 tercatat hanya sebanyak 135.480 unit. Dengan ekspor komponen otomotif yang lebih besar daripada ekspor mobil CBU, Indonesia bisa dikatakan sudah mampu untuk mengekspor ke Jepang walaupun untuk mobil CBU tidak sebanyak ekspor komponen otomotif. Hal ini dikarenakan banyaknya perusahaan otomotif asal Jepang semakin gencar untuk merealisasikan investasinya serta adanya MIDEK untuk melakukan pengembangan sumber daya manusia dan transfer teknologi. Analisis mengenai kekompetitifan Indonesia dalam industri otomotif akan dibahas pada Bab III.

BAB III

ANALISIS KEKOMPETITIFAN INDONESIA DALAM INDUSTRI

OTOMOTIF INDONESIA (2015-2016) MELALUI TEORI COMPETITIVE

ADVANTAGE

3.1 *Factor Conditions*

Sektor otomotif di Indonesia menjadi salah satu diantara kelima sektor manufaktur yang diprioritaskan oleh pemerintah pada tahun 2018. Hal ini sejalan dengan rencana pemerintah Indonesia yakni “Making Indonesia 4.0”. Sektor otomotif Indonesia didorong dari banyaknya pemangku kepentingan pemerintah, kerja sama antara pihak industri otomotif dengan pihak penyuplai bahan baku otomotif, investor, dan lembaga riset (Kemenperin RI 2018). Pabrikan mobil di Indonesia Sebagian besar didominasi dari merk Jepang. Berdasarkan data pada Grafik 1., terlihat bahwa Indonesia sudah mampu menjadi basis produksi otomotif dengan total produksi mencapai 5.526.986 unit mobil dalam rentang tahun 2015-2019. Perkembangan produksi mobil tersebut tidak lepas dari adanya beberapa faktor pendorong produksi seperti sumber daya manusia (tenaga kerja), sumber daya alam, modal (investasi) dan infrastruktur yang mendukung.

3.1.1 *Sumber Daya Manusia*

Dalam kerangka IJEPA pengembangan kapabilitas dan sumber daya manusia pada sektor manufaktur Jepang memberikan bantuan terhadap Indonesia yang dinamakan MIDECA. Selama tahun 2015-2019 di tengah evaluasi IJEPA kedua negara tersebut tetap saling membantu untuk memperbaiki hubungan bilateral pasca pernyataan pemerintah Indonesia hampir menghentikan kesepakatan IJEPA

akibat MIDEC yang kurang memberikan manfaat. Pada 2019, Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) menyetujui kerja sama *upgrading* dan pelatihan mekanik bersama dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) dan Ehime Toyota Motor Corporation asal Jepang. Pelatihan dan *upgrading* tersebut diselenggarakan di Balai Latihan Kerja Bantaeng, Sulawesi Selatan.

Program tersebut ditujukan untuk lulusan kejuruan otomotif kedepannya para instruktur tersebut akan diberangkatkan ke Jepang untuk menjalani training di Ehime Toyota Motor Corporation selama 3 tahun. Pengadaan pelatihan tersebut bertujuan untuk meningkatkan kompetensi tenaga kerja industri otomotif Indonesia. Kementerian Perindustrian mencatat bahwa banyaknya tenaga kerja baru di perusahaan otomotif mencapai sekitar 8.000 pekerja. Di sisi lain, sekitar 25 ribu tenaga kerja baru berada di perusahaan komponen otomotif (Ramdhani 2019).

Selain melakukan pelatihan tenaga kerja, beberapa perusahaan otomotif Indonesia mendapat bantuan transfer teknologi dari perusahaan pusatnya di Jepang. Contohnya seperti PT Astra Daihatsu Motor meresmikan gedung *Research and Development Center* yang masih berada dalam kawasan pabrik Daihatsu pada 2017. Gedung tersebut dibangun untuk memfasilitasi pengembangan desain mobil, *engineering*, serta *test course* (Dirgantoro 2017). Serupa dengan Daihatsu, PT TMMIN (Toyota) menyediakan fasilitas pelatihan bagi pekerjanya yang dinamakan Toyota Learning Center (Kurniawan 2015).

Tabel 5. Jumlah Tenaga Kerja Industri Besar Dan Sedang Menurut Sektor
Kendaraan Bermotor, Trailer dan Semi Trailer (Orang)

2015	2016	2017	2018	2019
147.553	203.549	234.455	248.614	247.570

Sumber: Badan Pusat Statistik

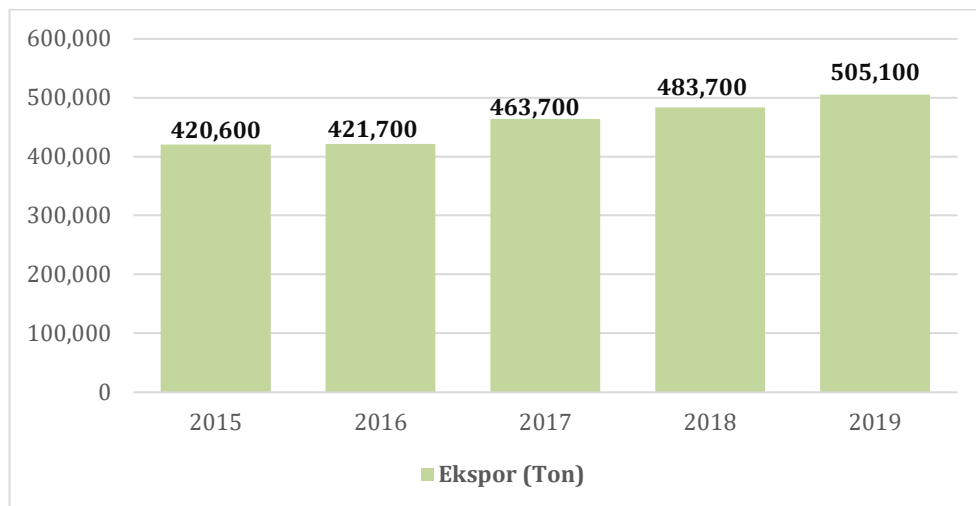
Berdasarkan data dari Tabel 5. menunjukkan bahwa jumlah tenaga kerja industri besar dan sedang sektor otomotif cenderung fluktuatif, puncak tertinggi tenaga kerja tersebut terjadi pada tahun 2018 sebanyak 248.614 orang dan mengalami penurunan di 2019 dengan selisih 1.044 orang. Banyak dari perusahaan otomotif Jepang telah menyediakan berbagai pelatihan untuk lulusan SMK (Sekolah Menengah Kejuruan) namun pada kenyataannya lulusan SMK pada tahun 2019 lulusan SMK jurusan otomotif memiliki pengangguran terbanyak yakni 373.442 orang penyebab tingginya angka pengangguran tersebut yakni tingginya jumlah lulusan tidak sebanding dengan kuota tenaga kerja yang berada di sektor industri otomotif (Puslitjak Kemdikbud 2021).

General Review IJEPA yang diselesaikan pada 2019 akhirnya membuahkan kesepakatan bahwa Indonesia akan kembali menyepakati IJEPA. Hal ini ditandai dengan adanya pertemuan bilateral antara Menteri Perdagangan, Menteri Perindustrian, Menteri Ekonomi, Pedagangan, dan Industri Jepang di sela waktu rangkaian Konferensi Tingkat Tinggi G20 Osaka, Jepang yang berlangsung 27 Juni 2019. pertemuan ketiga Menteri tersebut membahas mengenai New MIDECA yang nantinya meliputi lintas sektoran dalam industri otomotif diantaranya *small and medium enterprises development* serta *mold and dies (tooling)* (Kemenperin RI 2019).

3.1.2 Sumber Daya Alam

Salah satu komoditas unggulan yang memiliki peranan dalam industri otomotif adalah karet sebagai bahan baku untuk pembuatan ban. Indonesia kerap mengekspor beberapa komoditas alam ke Jepang seperti batu bara, tembaga sisa logam, karet alam, dan kawat (Direktorat Perundingan Bilateral Kementerian Perdagangan n.d.). Ekspor karet ke Jepang selama 2015-2019 mengalami peningkatan (Sani and Huda 2022).

Grafik 2. Ekspor Karet Indonesia ke Jepang 2015-2019(Ton)

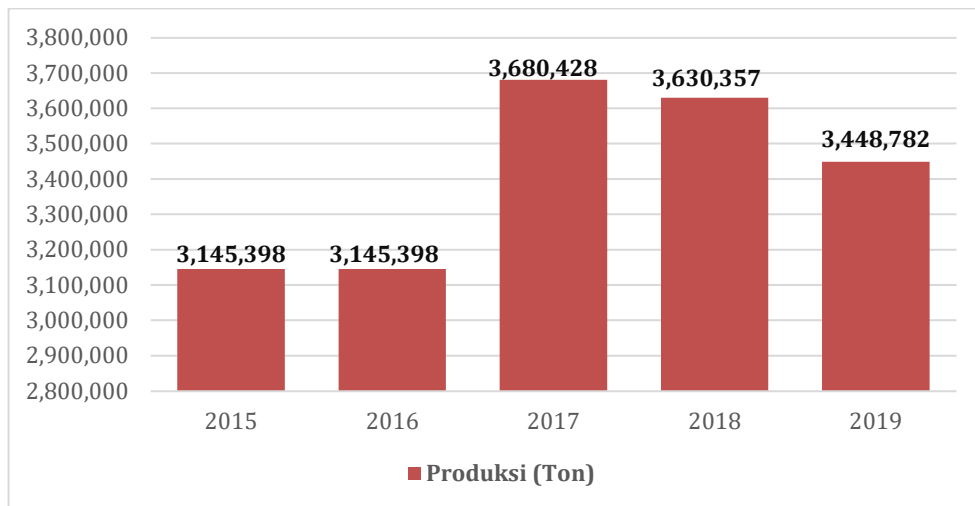


Sumber: Jurnal Randai 2022

Berdasarkan grafik di atas menunjukkan bahwa sejak implementasi IJEPA (2008-2013) hingga masa evaluasi (2015-2019) perjanjian tersebut memiliki dampak positif terhadap peningkatan ekspor karet ke Jepang walaupun pada masa evaluasi Indonesia mempermasalahkan kinerja MIDECA yang menjadi salah satu program dalam kerangka IJEPA. Kenaikan ekspor karet Indonesia ini juga dipengaruhi oleh meluasnya lahan perkebunan karet, tahun 2015 lahan karet di Indonesia mencapai luas 3.621.102 Hektar Sedangkan pada tahun 2019 lahan tersebut sudah seluas 3.683.482 Hektar peluasan lahan karet di Indonesia juga tidak

luput dari dorongan pemerintah (Sani and Huda 2022). Pada tahun 2019 pemerintah telah menyiapkan anggaran sebanyak RP47 miliar untuk pengembangan serta melakukan peremajaan untuk lahan karet seluas 6.000 Hektar (Timorria 2019).

Grafik 3. Jumlah Produksi Karet di Indonesia 2015-2019 (Ton)



Sumber: Jurnal Randai 2022

Kendati demikian melihat lahan karet yang semakin meluas namun jumlah produksi karet di Indonesia menunjukkan perkembangan fluktuatif. Berdasarkan grafik di atas puncak produksi karet Indonesia terjadi pada tahun 2017 dengan sebanyak 3.680.428 Ton namun mengalami penurunan pada 2018-2019. Penurunan jumlah produksi tersebut dikarenakan adanya penyakit yang menyerang tanaman karet (Sani and Huda 2022).

Melihat pasar otomotif Jepang yang potensial dan dikenal mempunyai produksi otomotif terbesar di kancah global, membuat permintaan bahan baku otomotif semakin meningkat. Hal yang mendorong Jepang mengimpor karet dari Indonesia di antaranya harga internasional karet Indonesia terbilang ekonomis dan iklim Indonesia yang mendukung untuk tanaman karet tumbuh. Karet-karet dari Indonesia ini sudah menjadi penyuplai untuk pabrik ban jepang seperti Kumho Tire

Japan Inc., Hancock Tire Japan Corp., dan Pirelli Japan KK. Berdasarkan Laporan Informasi Intelijen Bisnis 2018 dari Indonesian Trade Promotion Center Osaka mencatat bahwa produksi ban pada tahun 2016 telah mencapai 146,4 juta unit dengan didominasi ban untuk mobil penumpang di sisi lain, impor ban Jepang mencapai 27,6 juta unit (ITPC Osaka 2018). Dari hal yang disampaikan di atas bahwa Indonesia menjadi pengeksport karet bagi Jepang untuk mendongkrak perekonomiannya, serta Indonesia memandang Jepang sebagai produsen otomotif paling unggul di dunia. Jepang memberikan *feedback* untuk Indonesia dengan menjadi pengeksport otomotif dan investor terbesar untuk Indonesia.

3.1.3 Investasi

Perekonomian Indonesia sebagian besar bergantung pada investasi Asing. Pemerintah memiliki peranan penting terhadap arus masuknya investasi ke Indonesia. Pemerintah tengah menyiapkan Indonesia sebagai pusat industri otomotif di Asia Tenggara dengan cara meningkatkan kapasitas produksinya. Demi mewujudkan hal tersebut, pemerintah Indonesia juga memudahkan perizinan mendirikan pabrik untuk para investor asing untuk menanamkan modalnya di Indonesia (Negara and Hidayat 2021). Mengenai perizinan dan fasilitas penanaman modal asing tertulis dalam Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Nomor 5 Tahun 2019 (BKPM RI 2019).

Para investor asing yang menanamkan modalnya di Indonesia juga dikenakan pajak. Kebijakan tersebut tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2016 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu. Adapun bidang usaha yang tercatat dalam peraturan tersebut diantaranya industri kendaraan

bermotor roda empat atau lebih dengan spesifikasi produk yakni angkutan umum kapasitas minimal 42 penumpang dan truk, Industri karoseri kendaraan bermotor roda empat atau lebih, industri trailer dan semi trailer, dan industri suku cadang kendaraan bermotor roda empat atau lebih (BPK RI 2016). Fasilitas Pajak Penghasilan ini diberikan dalam bentuk pengurangan penghasilan neto 30% yang berasal dari jumlah penanaman modal dalam bentuk aktiva tetap termasuk lahan yang digunakan. Selain itu ada Pajak Penghasilan atas dividen yang dibayarkan ke wajib pajak luar negeri selain usaha tetap dikenakan 10%. Fasilitas tersebut juga memberikan kompensasi kerugian yang lebih dari 5 tahun tetapi tidak melebihi 10 tahun (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia 2016).

Pemerintah juga memberikan insentif pajak yakni merupakan pembebasan atau pengurangan pajak tertentu dengan tujuan untuk menarik investor asing lebih banyak. Untuk sektor otomotif pemerintah memberikan insentif pajak berupa *tax holiday* dan *tax allowance*. *Tax holiday* sendiri merupakan insentif pajak dengan bentuk pembebasan pajak yang dikenakan kepada wajib pajak baru serta industri pionir. Dalam *tax holiday* pemerintah memberikan pengurangan PPh badan sebanyak 5%-100% dengan jangka waktu tersingkat 5 tahun dan terlama 15 tahun (Badan Kebijakan Fiskal Kemenkeu RI 2017). Sedangkan untuk *tax allowance* merupakan keringanan pajak berdasarkan jumlah investasi pada bidang-bidang usaha tertentu. *Tax allowance* sendiri memberikan pengurangan neto 30% (Badan Kebijakan Fiskal Kemenkeu RI 2017).

Tabel 6. Investasi Asing Industri Kendaraan Bermotor & Alat Transportasi Lain
Indonesia 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Nilai investasi (US\$ Juta)</i>	1,757.3	2,369.3	1,271.4	971.3	754.0
<i>Proyek</i>	758	928	945	823	960

Sumber: Laporan Kinerja Kementerian Perindustrian Tahun 2019

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa realisasi investasi industri otomotif Indonesia tertinggi mencapai 2,3 miliar US\$ di tahun 2016 dengan sebanyak 928 proyek. Namun pada 2019 nilai investasi mengalami penurunan mencapai 754 juta hal tersebut disebabkan bursa saham yang menaungi industri otomotif dan komponennya turun sebesar 7,03% sejak awal 2019 seiring dengan permintaan yang semakin merosot (Muamar 2020). Selain itu turunnya penjualan mobil tahun 2019 di pasar domestik (Grafik 1) juga disebabkan oleh merosotnya nilai investasi. Adanya inovasi teknologi turut mempengaruhi nilai investasi suatu negara, menurut Laporan Kinerja Kementerian Perindustrian 2019 bahwa pemerintah berupaya untuk meningkatkan investasi negara dengan melakukan perubahan PPnBM untuk industri mobil listrik dan *hybrid* (Kementerian Perindustrian RI 2020).

Tabel 7. Investasi dari Jepang untuk Industri Kendaraan Bermotor & Alat Transportasi Lain Indonesia 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Nilai investasi (US\$ Ribu)</i>	923,467	1,241,115	637,961	726,081	497,113
<i>Proyek</i>	357	488	558	505	541

Sumber: NSWI BKPM

Sebagai investor terbesar bagi Indonesia, berdasarkan tabel di atas Jepang telah menyumbangkan investasi 497 juta US\$ yakni sebesar 65% pada tahun 2019. Bentuk kegiatan investasi meliputi pendirian pabrik, kemitraan (*joint venture*), pengembangan teknologi, dan pelatihan tenaga kerja (Indonesia Investments 2017). Adapun perusahaan otomotif dan komponen otomotif asal Jepang yang berinvestasi antara lain seperti PT Dynic Textile Prestige merupakan pabrik komponen otomotif telah menanamkan investasinya sebesar 14 juta USD. Investor tersebut melakukan *joint venture* bersama dengan investor Thailand di tahun 2015 (Aini 2015). Sedangkan pada 2017 Mitsubishi mendirikan pabrik PT. Mitsubishi Motor Krama Yudha Indonesia (MMKI) untuk memproduksi mobil penumpang (Kemenperin Republik Indonesia 2017). Pabrik MMKI tersebut telah memiliki nilai investasi sebesar Rp7,5 triliun (Alviansyah 2017). Tahun 2018 PT TMMIN telah menyalurkan investasi bagi Indonesia dengan total mencapai Rp22,7 triliun selama dua setengah tahun kemarin (Asmanu 2018).

3.1.4 Infrastruktur

Infrastruktur memiliki peranan penting bagi industri otomotif dalam menunjang pertumbuhan dan inovasi. Terdapat tiga infrastruktur penting di Indonesia penunjang kegiatan distribusi, ekspor, impor dalam sektor industri

seperti pelabuhan, jalan tol, dan kawasan industri. Hadirnya tol trans Jawa dapat dijadikan indikator untuk melihat tingkat kemajuan perekonomian suatu negara baik lingkup mikro maupun makro. Tol trans Jawa yang memiliki panjang sejauh 1.167 km tersebut memiliki peranan dalam kemajuan sektor industri karena dapat meningkatkan efisiensi pengiriman barang dengan estimasi waktu yang singkat serta dapat menghemat biaya transportasi (Sumaryoto 2010). Dengan adanya jalan tol tidak hanya mempermudah mobilitas masyarakat saja tetapi dapat menjadi sarana pendistribusian barang. Apabila tidak ada jalan tol truk yang mengangkut muatan pabrik terpaksa melewati jalan biasa atau jalanan perkotaan yang memiliki keterbatasan daya dukung bagi truk. Terlebih estimasi waktu jauh lebih lama sehingga biaya yang dikeluarkan akan jauh lebih besar. Jalan tol tersebut dapat menjangkau daerah kawasan industri yang ada di Pulau Jawa seperti kawasan industri khususnya industri otomotif yang terdapat di Kabupaten Bekasi dan Karawang (Cakranegara 2022).

Kawasan industri merupakan salah satu bentuk infrastuktur yang memiliki peranan dalam menarik investor. Setiap investor dalam membangun pabrik pasti memerlukan sarana-sarana yang mendukung yaitu diantaranya lahan, energi dalam jumlah besar, ketersediaan air yang mencukupi, serta pengelolaan limbah yang akan dibuang. Kabupaten Bekasi terutama Cikarang awalnya dikenal memiliki kondisi yang tandus dan tidak layak dihuni penduduk. Namun PT Jababeka selaku perusahaan pengembangan kawasan industri melihat adanya potensi kawasan Cikarang yang bisa dijadikan kawasan industri. Alasan PT Jababeka memilih lahan di Cikarang adalah lokasi yang tidak jauh dari pusat bisnis yang berada di Jakarta,

lahan yang sangat luas bisa dibebaskan, mudahnya pembebasan tanah dan harga yang ekonomis (Cakranegara 2022).

Infrastruktur lain yang dimiliki oleh Indonesia adalah pelabuhan. Dengan kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan, pelabuhan memiliki peranan penting untuk menunjang kegiatan ekspor-impor luar negeri serta pengiriman logistik antarpulau. Di Indonesia sendiri terdapat Pelabuhan Tanjung Priok menjadi salah satu pelabuhan tersibuk dan terpadat dalam melayani perdagangan internasional. Sibuknya kegiatan transaksi pada Pelabuhan Tanjung Priok menyebabkan kemacetan, hal tersebut dapat menimbulkan kekhawatiran pengusaha akan proses pengeluaran barang yang memakan waktu lama (Utami 2015).

Dengan kepadatan arus di Pelabuhan Tanjung Priok, Pemerintah kemudian membangun Pelabuhan Patimban untuk ekspor impor otomotif yang berlokasi di Subang, Jawa Barat pada 2017. Pelabuhan tersebut akan diresmikan pada tahun 2020. Dalam pembangunan ini Jepang juga turut membantu pembangunan infrastruktur Pelabuhan Patimban, Jawa Barat dengan total proyek pembangunan mencapai Rp43,22 triliun (Badan Kebijakan Fiskal-Kementerian Keuangan RI. 2017). Aksesibilitas dengan waktu tempuh yang tinggi dari Kawasan Industri Jawa Barat ke Pelabuhan Tanjung Priok memerlukan pembangunan dengan waktu tempuh yang lebih cepat dan efisien Di samping itu, hal ini bertujuan untuk penghematan bahan bakar, pengurangan beban lalu lintas ruas tol Jakarta-Cikampek, dan pengurangan lalu lintas kontainer internasional di Pelabuhan Tanjung Priok. Pembangunan kolaborasi Pelabuhan Patimban dengan Pelabuhan Tanjung Priok dapat menjadi salah satu solusinya. Waktu tempuh yang diperlukan

dari Kawasan Industri di Jawa Barat ke Pelabuhan Patimban hanya memerlukan waktu 1-2 jam .

Lokasi Patimban yang strategis dan terkoneksi dengan tol akan mengarah pada peningkatan potensi pembangunan 10 kawasan industri utama di wilayah Utara Jawa. Proses distribusi bisa menjadi lebih efektif dan efisien, dan dapat mendorong penyusutan biaya logistik, terlebih di daerah Jakarta, Banten, Jawa Barat, dan Jawa Tengah. Pembangunan ini juga diharapkan dapat memperkuat ketahanan ekonomi dan menunjang operasional perdagangan di bidang manufaktur. (Kementerian Perhubungan Indonesia 2020)

3.2 Demand Conditions

Baik Indonesia maupun Jepang memiliki persamaan pada karakter konsumen dalam memilih kendaraan. Konsumen kedua negara tersebut cenderung memilih kendaraan yang hemat bahan bakar. Namun terdapat perbedaan pasar pada kedua negara ini. Apabila melihat dari Indonesia sendiri dipengaruhi oleh naiknya harga bahan bakar minyak (BBM) pada tahun 2015. Selama tahun tersebut penjualan otomotif di Indonesia hanya mencapai 953.522 unit kendaraan (Tabel 2.) dengan pertumbuhan ekonomi sebesar 4,7% (Subronto 2016). Sedangkan berdasarkan informasi dari Badan Pusat Statistik Indonesia (BPS) mencatat bahwa di tahun sebelumnya (2014), Indonesia mengalami pertumbuhan ekonomi sebesar 5,02% (Badan Pusat Statistik 2015). Dari informasi tersebut bisa diartikan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia pada 2015 mengalami penurunan dibanding 2014 (Kementerian Perhubungan Indonesia 2020).

Pemerintah Indonesia mulai mencabut subsidi BBM pada 2015 sehingga membuat inflasi menjadi naik sebesar 6,7%. Kebijakan penghapusan subsidi BBM tentunya berpengaruh terhadap menurunnya minat masyarakat untuk membeli kendaraan mobil. Produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2015 mengalami penurunan akibat dari penghapusan BBM subsidi tercatat hanya sebesar 4,8%. Gaikindo telah tiga kali merevisi target penjualan mobil akibat ketidakstabilan ekonomi yang terjadi. Kenaikan harga BBM dan nilai mata uang Rupiah terus menurun terhadap Dollar di tahun 2015 menimbulkan perubahan perilaku masyarakat dalam mengatur keuangan mereka. Sebab masyarakat menganggap mobil sebagai barang mewah sehingga penjualan mobil di Indonesia mengalami penurunan dibanding pada 2014 (Subronto 2016).

Melihat keadaan tersebut masyarakat Indonesia memiliki dua alternatif dalam membeli mobil yakni dengan membeli mobil bekas atau membeli mobil baru dengan harga yang sesuai dengan *budget* mereka. Adapun faktor masyarakat membeli mobil bekas antara lain harga yang murah dan apabila dijual kembali harga jualnya tidak terlalu jatuh dibanding dengan membeli mobil baru (Priliawito 2016). Kendati begitu, penjualan mobil baru tetap mendominasi pasar di Indonesia dibanding dengan mobil bekas. Walaupun pada 2015 minat masyarakat Indonesia untuk membeli mobil menurun, masyarakat tetap membutuhkan mobil untuk beraktivitas. Adapun faktor mengapa permintaan mobil baru di masyarakat tetap ada, antara lain taraf ekonomi masyarakat yang semakin tinggi, untuk kebutuhan sehari-hari baik untuk individu ataupun bisnis, serta hadirnya berbagai pilihan kredit dan pinjaman untuk pembelian mobil (Subronto 2016).

Dengan kondisi tersebut pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan LCGC yang dimana sesuai dengan *demand* yang didominasi oleh masyarakat kelas menengah. Kebijakan tersebut dimulai dari masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono tetap berlanjut hingga kepemimpinan Joko Widodo. Respon masyarakat dalam menyikapi hadirnya LCGC menuai pro dan kontra. Terdapat pihak yang menanggapi bahwa hadirnya mobil LCGC ini semakin memperparah kemacetan yang ada di beberapa kota besar di Indonesia seperti DKI Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Meski begitu, kebanyakan dari masyarakat Indonesia merespon positif dengan hadirnya LCGC sebab perawatannya cenderung mudah dan memiliki kualitas yang mampu diandalkan contohnya seperti keluaran dari Toyota, Daihatsu, Honda, dan Suzuki (Situmorang and Kadarukmi 2015).

Sesuai dengan Permenperind No.33/M-IND/PER/7/2013 bahwa harga jual yang ditetapkan yakni sebesar Rp95,000,000,00 tidak sedikit masyarakat Indonesia menganggap harga tersebut masih tergolong tinggi. Keadaan tersebut membuat banyak perusahaan mobil ataupun pihak lain yang menawarkan layanan kredit agar masyarakat bisa memiliki mobil. Salah satu contohnya Toyota yang membuka layanan perkreditan mobil yang bernama Toyota Astra Finance, layanan tersebut menawarkan cicilan untuk mobil LCGC mulai dari Rp.2,900,000,00 pada tahun 2019. Layanan kredit ini dapat membantu mendongkrak penjualan mobil bagi perusahaan otomotif (Wibowo 2019).

Minat masyarakat Indonesia akan LCGC juga terlihat pada penjualan (*wholesales*) selama 2015-2019. Pada tahun 2015 Gaikindo telah mencatat total penjualan LCGC mencapai 165.343 unit. Penjualan tersebar pada tahun tersebut diraih oleh Toyota Agya dengan total penjualan 57.646 unit. Sudirman M. Rusdi

selaku Ketua Umum Gaikindo menuturkan bahwa penjualan pada tahun 2015 mengalami penurunan 13,7% dibanding tahun sebelumnya (Jakarta Post 2016). Penjualan LCGC mulai meningkat pada 2016 yakni sebanyak 235.180 unit dengan peningkatan 142% dari tahun 2015. Penjualan LCGC di tahun 2016 berhasil menggeser penjualan *city car* yang hanya terjual 22.434 unit (Pribadi 2017). Selanjutnya untuk penjualan pada tahun 2017 sudah mencapai 234.554 unit dan berhasil meraih 75% pangsa pasar di Indonesia (Ikhsan 2018). Penjualan semakin menunjukkan penurunan pada tahun 2018 dengan sebesar 230.443 unit (Kuncahyo 2020). Untuk 2019 penjualan LCGC hanya mampu mencapai 217.454 unit, tahun tersebut semakin menurun dibanding dengan tahun sebelumnya (Heradiranto 2020).

Walaupun penurunan penjualan di tahun 2019 tidak sekecil pada 2015, terdapat beberapa faktor menjadi penyebab angka penurunan penjualan yang dihadapi oleh perusahaan mobil. Hal itu disampaikan oleh Anton Jimmi Suwandy selaku Direktur Pemasaran PT. Toyota Astra Motor (TAM) bahwa faktor penyusutan penjualan LCGC antara lain banyaknya taksi online dan leasing. Anton menjelaskan bahwa selama 2017-2018 terjadi *booming* pembelian mobil Toyota Calya yang dijadikan taksi *online* sehingga permintaan meninggi. Disamping itu, kemampuan leasing untuk mobil LCGC tersebut memiliki daya serap yang tinggi selama 2016 hingga pertengahan 2018. Disamping maraknya taksi *online* di Indonesia secara tidak langsung membuat masyarakat tidak perlu kesusahan membeli kendaraan pribadi khususnya mobil LCGC (CNBC Indonesia 2019).

Adapun faktor lain yang menjadi penyebab dari penyusutan penjualan yaitu LCGC sudah tidak dikenakan fasilitas PPnBM pada tahun 2019 yang sebelumnya

0% dikenakan menjadi 3%. Hal tersebut sudah disahkan oleh Presiden Joko Widodo dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai PPNBM. Pengenaan pajak 0% pada peraturan sebelumnya terdapat dalam Permenperind No.33 Tahun 2013 (CNBC Indonesia 2019)

Masyarakat Jepang memiliki perbedaan karakteristik dengan Indonesia ketika memilih mobil. Masyarakat Jepang cenderung berminat dengan mobil berukuran mungil (empat penumpang) dan kapasitas mesin hanya 600 cc. Kendaraan tersebut sesuai dengan kondisi demografi Jepang yang di dominasi oleh penduduk lanjut usia dan rata-rata anggota keluarga hanya berjumlah empat orang. Hal ini tentu berbeda dengan karakteristik masyarakat Indonesia yang cenderung memilih mobil dengan kapasitas tujuh penumpang. Faktor pendukung mengapa *Kei Car* sangat laris di Jepang adalah lahan parkir yang kurang luas. Masyarakat Jepang tinggal di rumah minimalis apabila memiliki mobil tentunya garasi yang berada di rumah tersebut mempunyai ruang yang terbatas. Sebagian besar konsumen *Kei Car* merupakan ibu rumah tangga yang tentunya kendaraan tersebut menunjang aktivitas rumah tangga seperti berbelanja, mengantar anak ke sekolah, dan aktivitas-aktivitas lain (Ravel and Maulana 2019)

Salah satu perusahaan otomotif asal Jepang Datsun, turut membangun pabrikannya di Indonesia dengan memproduksi LCGC dan Kei Car di Jepang. Masato Nakamura selaku pimpinan perusahaan Datsun Indonesia menyatakan bahwa terdapat kesamaan antara LCGC Indonesia dengan *Kei Car* Jepang yakni pajak yang murah dan kapasitas mesin yang kecil. Nakamura juga menuturkan bahwa masyarakat Jepang cenderung membeli *Kei Car* karena mempunyai pajak

yang murah. Kendaraan tersebut lebih banyak digunakan pada wilayah pedesaan karena kapasitas mesin mobil hanya sebesar 600 cc tersebut lebih cocok digunakan pada jalanan desa yang kecil dibanding pada jalan tol atau jalanan kota besar. Nakamura melihat bahwa masyarakat pedesaan Jepang cenderung menggunakan *Kei Car* sebagai kebutuhan aktivitas sehari-hari karena transportasi umum di wilayah pedesaan dinilai kurang dibanding pada kota besar. Contohnya seperti di Tokyo masyarakat disana jarang memiliki *Kei Car* karena transportasi umum sudah lebih unggul atau menggunakan sepeda (Satrio 2018).

Kei Car merupakan mobil yang buatan asli dari Jepang sehingga termasuk mobil Japanese Domestic Market (JDM). *Kei Car* kurang cocok apabila dipasarkan di Indonesia karena memiliki kondisi iklim yang berbeda dengan Jepang. Bodi mobil yang mungil dengan memiliki *ground clearance* (jarak badan mobil dengan tanah) rendah dan kapasitas mesin hanya sebesar 600 cc, maka mobil tersebut tergolong rentan apabila melewati genangan air. Bahkan Indonesia memiliki curah hujan yang tinggi dan bisa menyebabkan banjir di beberapa wilayah tentunya cukup rawan bagi performa *Kei Car* (SEVA 2022).

Melihat karakteristik atau *demands* antara Jepang dan Indonesia bisa dinyatakan terdapat persamaan dan perbedaan kedua negara tersebut. Keduanya sama-sama memiliki kendaraan ramah lingkungan dengan pajak yang murah. Disamping itu, masing-masing memiliki perbedaan faktor dalam memilih kendaraan tersebut seperti Indonesia dengan didominasi masyarakat kelas menengah mobil LCGC dapat menjadi solusi untuk menunjang aktivitas karena harganya yang terjangkau. Sedangkan di Jepang di dominasi oleh masyarakat berusia lanjut dan anggota keluarga maksimal berjumlah empat orang *Kei Car*

menjadi kendaraan paling laris di Jepang karena memiliki kapasitas penumpang yang minim serta bodi mobil yang pendek memudahkan lansia atau ibu hamil untuk dapat menumpangi *Kei Car*.

3.3 Related and Supporting Industries

Seperti struktur industri otomotif di negara lain, struktur rantai pasokan otomotif di Indonesia pada dasarnya diawali dengan pengadaan bahan mentah dari pihak supplier hingga pendistribusian barang ke pihak konsumen. Secara detailnya rantai pasokan otomotif memiliki berbagai tingkatan terdiri atas penyedia bahan baku dan suku cadang, perusahaan perakitan kendaraan, hingga akhirnya pendistribusian kendaraan ke konsumen akhir. Masing-masing tingkatan memiliki peranan tersendiri (Purwani and Nurcholis 2015).

Perkembangan penjualan kendaraan roda empat di Indonesia didorong oleh naiknya permintaan dalam negeri sehingga membuat perusahaan-perusahaan otomotif harus memasok bahan baku untuk bisa memproduksi mobil. Tidak sedikit perusahaan otomotif masih ketergantungan impor komponen otomotif keluar negeri walaupun Indonesia sudah mampu memproduksi bahkan mengekspor komponen otomotif. Hal ini terlihat pada Tabel.4 bahwa lonjakan tertinggi impor komponen mobil dari Jepang terjadi pada tahun 2019 dengan jumlah impor mencapai 129.611.227 unit komponen. Berdasarkan data dari Gaikindo, Honda menjadi pendorong lonjakan jumlah impor di tahun tersebut. Adapun komponen yang dimpor oleh PT. Honda Prospect Motor akan dipasang pada model CR-V, Jazz, Brio, Mobilio, HR-V, BR-V, serta suku cadang lainnya. Lonjakan jumlah impor komponen pada tahun 2019 merupakan contoh dampak dari kebijakan

pembebasan bea masuk barang asal Jepang sebesar 0% melalui skema USDFS yang tertulis dalam Pasal 2 Ayat (1) PMK No.31 tahun 2017 (BPK RI 2017).

Agar tidak selalu bergantung pada impor, Indonesia berusaha membangun suplai komponen otomotif di dalam negeri. Pada 25 Oktober 2015 perusahaan tekstil asal Jepang PT. Dynic Textile Prestige meresmikan pabriknya pertama kali di Indonesia. Pabrik tersebut berada di kawasan industri Greenland International Industrial Center, Cikarang, Jawa Barat. Pabrik tersebut diresmikan oleh Saleh Husin selaku Menteri Perindustrian yang menjabat pada masa itu. Saleh menjelaskan bahwa pabrik tersebut adalah pabrik tekstil nonwoven pertama yang hadir di Indonesia untuk mensuplai kebutuhan industri otomotif yakni Toyota, Nissan, dan Honda. PT. Dynic Textile Prestige akan memproduksi *headliners*, karpet sandaran kursi, *sun visors*, pelapis bagasi, dan jaring kargo (Aini 2015).

Salah satu perusahaan lokal yang turut menjadi penyuplai komponen otomotif adalah PT Indonesia Asahan Aluminium (Inalum) bersedia memasok bahan baku pelek untuk Toyota. Pihak TMMIN dengan Inalum sepakat untuk menandatangani kerja sama pada tahun 2019. Pihak dari Inalum menjelaskan bahwa kerja sama ini merupakan bagian dari rencana Pemerintah Indonesia yang tengah berupaya untuk mengurangi ketergantungan impor komponen otomotif. Inalum akan menyuplai Aluminium Foundry Alloy yang akan dimanfaatkan untuk pelek Toyota Innova, Toyota Fortuner, dan Toyota Sienta (Ray 2019).

Sektor otomotif Indonesia juga mendapatkan suplai baja dari PT JFE Steel Galvanizing Indonesia. Pada awal peresmiannya di tahun 2016, pabrik tersebut masih mengimpor baja dari pabrik pusatnya yang berada di Jepang rencananya akan

memasok untuk Toyota, Daihatsu, Mitsubishi, dan Suzuki (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia 2016).

Dari hal-hal yang telah disebutkan diatas bahwa suplai komponen otomotif Indonesia didapatkan dari impor, industri penyedia bahan baku lokal, dan investor asing yang mendirikan pabriknya di Indonesia. Walaupun perusahaan otomotif Indonesia masih bergantung dengan impor, nyatanya mereka mulai perlahan turut mewujudkan rencana pemerintah dengan mengurangi impor yang berpotensi menghemat devisa negara.

3.4 Firm strategy, Structure and Rivalry

Dalam strategi industri otomotif Indonesia, Pemerintah Indonesia mewajibkan bahwa pabrik perakitan dan distributor harus dipisahkan contohnya seperti PT TMMIN sebagai pabrik perakitan mobil sedangkan untuk PT Toyota Astra Motor dikhususkan untuk menjadi distributor mobil Toyota (Negara and Hidayat 2021). Melihat hubungan antara Indonesia dan Jepang tergolong mempunyai keunggulan bersaing yang kurang sinkron Sebab pada dasarnya pabrik-pabrik otomotif yang berada di Indonesia ini merupakan hasil dari ekspansi pabrik dari Jepang. Bentuk kendaraannya yang diproduksi oleh kedua negara disesuaikan dengan kondisi geografis, demografi, serta selera konsumen yang berbeda.

Perusahaan otomotif terbesar di Indonesia contohnya seperti Toyota dan Honda memiliki persamaan dalam mendirikan perusahaannya di Indonesia dengan melalui *joint venture*. Hadirnya PT TMMIN di Indonesia ini merupakan *joint venture* antara PT Astra International Tbk dengan Toyota Motor Corporation (TMC). Sedangkan PT Honda Prospect Motor berdiri melalui *joint venture* antara

PT Prospect Motor dengan Honda Co. Ltd. *Joint Venture* sendiri merupakan bentuk kerja sama yang dilakukan perusahaan dari negara yang berbeda, kepemilikan dalam bentuk ini dihitung dari saham yang dimiliki. Dalam *joint venture* ini juga terdapat program alih teknologi agar tenaga kerja dari Indonesia dengan tenaga kerja dari luar negeri bisa membuat produk yang sama. Investor mengharuskan transfer pengetahuan dengan cara melakukan pelatihan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia (Sibero 2023).

Namun produk yang dibuat dari kedua negara tersebut memiliki perbedaan baik dari spesifikasinya dan negara tujuan ekspor. Seperti Honda Jazz buatan Indonesia dengan buatan Jepang memiliki perbedaan kapasitas mesin, Honda Jazz buatan Jepang menggunakan mesin berkapasitas yang variatif yakni 1200 cc, 1300 cc, dan 1400 cc sedangkan Honda Jazz buatan Indonesia menggunakan mesin dengan kapasitas 1500 cc (Guritno 2022). Begitu pula dengan merek Toyota yang mempunyai perbedaan pada Toyota Sienta buatan Indonesia yang memiliki dua jenis transmisi yakni manual dan otomatis, *ground clearance* buatan Indonesia memiliki tinggi 170 mm. Di lain sisi, Toyota Sienta buatan Jepang hanya memiliki satu transmisi berjenis otomatis dan memiliki *ground clearance* setinggi 145 mm (Maulana 2016). Terdapat perbedaan pangsa pasar antara PT TMMIN dengan TMC. Mobil Toyota seperti Vios yang merupakan produksi dari TMMIN memenuhi pasar domestik, Malaysia, Filipina, Thailand, India dan Afrika (Leksana 2018). Sedangkan untuk produksi dari TMC cenderung memenuhi pasar domestik Jepang, Amerika Serikat, dan Kawasan Eropa contohnya pada tahun 2015, TMC memproduksi mobil hidrogen generasi kedua yakni Toyota Mirai mobil tersebut akan diekspor ke Amerika Serikat dan Kawasan Eropa. Toyota Mirai belum

menyentuh pasar Indonesia dan Asia Tenggara dikarenakan mobil pada kawasan tersebut masih mengonsumsi bensin (Yogatama 2015) Akan tetapi mobil hidrogen tersebut kurang laku karena baik konsumen Jepang dan global cenderung berminat pada kendaraan *hybrid*. Berdasarkan data dari Gaikindo, Indonesia mampu mengekspor kendaraan niaga seperti Daihatsu Gran Max yang ketika sampai di Jepang nama mobil tersebut diubah menjadi Toyota Town Ace. Sedangkan untuk mobil yang sudah mampu diekspor oleh Jepang ke Indonesia adalah mobil mewah seperti Toyota Alphard dan Lexus.

Kedua negara tersebut memiliki strategi persaingan otomotif dengan fokus yang berbeda, seperti Indonesia berfokus terhadap industri LCGC dan MPV sedangkan Jepang berfokus terhadap *Kei Car*. Industri LCGC didukung oleh inisiatif Pemerintah Indonesia dengan memberikan insentif pajak dengan pengenaan PPnBM sebesar 0% sesuai dengan Permenperind No. 33 Tahun 2013 Pasal 3 Ayat (1). Sejalan dengan Permenperind No. 33 Tahun 2013, perusahaan wajib memperhatikan tingkat efisiensi konsumsi BBM pada kendaraan LCGC dengan menghabiskan paling sedikit 20 km/liter. Hal tersebut juga merupakan bagian dari strategi industri LCGC Indonesia untuk meningkatkan daya saingnya. Selama rentang tahun 2015-2018 total penjualan LCGC mencapai 865.602 unit. Penjualan tertinggi terjadi pada tahun 2016 dengan penjualan sebanyak 235.171 unit (Meydian and Machmud 2021). Kendaraan MPV di Indonesia jauh lebih mendominasi pasar domestik daripada LCGC puncak tertinggi penjualan mobil tertinggi pada tahun 2018. Beberapa contoh mobil MPV yang memenuhi pangsa pasar Indonesia seperti Toyota Avanza, Mitsubishi Xpander, Toyota Innova, Daihatsu Xenia (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia 2019).

Sedangkan untuk industri otomotif Jepang berfokus pada *Kei Car* yang dikhususkan untuk pasar domestik dan untuk *hybrid* untuk pasar global. *Kei Car* mampu menguasai pasar domestik Jepang sebab memiliki pajak yang murah. Pajak tersebut merupakan regulasi dari Pemerintah Jepang dengan menetapkan harga sebesar 7.200 Yen atau sekitar Rp7,2 juta per tahun. Harga tersebut dikatakan jauh lebih murah jika dibandingkan dengan tipe mobil biasa yang memiliki kapasitas mesin lebih besar yang mana pajaknya mencapai 29.500-111.000 Yen per tahun. (Aszhari 2019). Kendaraan *hybrid* buatan Jepang justru lebih laris di Eropa dan AS karena ketiga kawasan tersebut memiliki peraturan yang ketat mengenai pengurangan emisi bahan bakar. Industri mobil *hybrid* Jepang kerap menunjukkan teknologi sehingga dapat menarik perhatian konsumen asal Eropa dan AS (Shigeta and Hosseini 2020)

Di tengah persaingan yang kuat industri otomotif memiliki banyak jenis produk yang dibuat dengan spesifikasi yang berbeda-beda. Persaingan tersebut mengharuskan perusahaan industri otomotif untuk mengurus perusahaan dengan baik sehingga dapat menjaga dan meningkatkan kapasitas dengan baik. Pada kawasan regional, industri otomotif Indonesia cenderung bersaing dengan Thailand. Sebagian besar modal perusahaan otomotif dan komponen otomotif Indonesia yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia berasal dari pinjaman dana contohnya seperti PT. Astra International Tbk., PT. Goodyear Indonesia Tbk. , PT. Gajah Tunggal Tbk., PT Indomobil Sukses Internasional Tbk., PT Multi Prima Sejahtera Tbk., PT Nipress Tbk., dan PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk. tercatat bahwa dalam rentang tahun 2014-2018 PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk. Menggunakan hutang modal terbesar dengan rata-rata 266%. Sedangkan rata-rata

hutang modal PT. Astra International Tbk. sebesar 93%. Hal tersebut menandakan bahwa perusahaan dengan rata-rata utang dibawah 100% menggunakan utang dalam jumlah kecil daripada modal dari sendiri (Pramana and Darmayanti 2020). Thailand tengah membuat *roadmap* untuk mengembangkan mobil EV pada tahun 2016 dengan menyetujui insentif pajak produksi kendaraan EV (Rastogi 2018).

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

IJEPA yang merupakan perjanjian ekonomi antara Indonesia dengan Jepang selama masa evaluasi hingga *general review* Indonesia tengah membuktikan bahwa sektor otomotifnya memiliki potensi yang berpengaruh bagi perekonomian Indonesia. Perusahaan otomotif di Indonesia berusaha melakukan perbaikan dan inovasi agar produknya bisa menjadi kompetitif di pasar global. Terdapat empat faktor yang mempengaruhi kekompetitifan sektor otomotif Indonesia yakni faktor produksi, kondisi permintaan, industri pendukung, dan strategi, struktur dan persaingan perusahaan.

Faktor produksi meliputi adanya sumber daya manusia, sumber daya alam, investasi, dan infrastruktur untuk menunjang perekonomian. Sumber daya manusia yang ada di Indonesia memiliki peranan penting terhadap sektor industri agar mampu bersaing di pasar global. Melalui program MIDEK tersebut para tenaga kerja mendapatkan pelatihan dan transfer teknologi untuk mengembangkan kapasitas dan kemampuan para tenaga kerja otomotif Indonesia. Komoditas alam Indonesia yang menjadi unggulan dalam sektor komponen otomotif adalah karet. Indonesia kerap mengekspor karet ke Jepang untuk diproduksi menjadi ban. Perekonomian Indonesia juga bergantung kepada penanaman modal asing. Pemerintah juga menawarkan insentif pajak berupa *tax holiday* dan *tax allowance* untuk sektor otomotif. PT Dynic Textile Prestige dan PT. Mitsubishi Motor Krama Yudha Indonesia yang merupakan dua perusahaan dari sekian banyaknya perusahaan otomotif dan komponen asal Jepang. Perizinan untuk mendirikan pabrik dan penanaman modal di Indonesia dipermudah oleh pemerintah yang tercantum dalam

Peraturan BKPM Nomor 5 Tahun 2019. Infrastruktur juga menjadi hal penting bagi peningkatan produksi ini bisa dilihat dengan adanya pembangunan Pelabuhan Patimban untuk ekspor impor otomotif bagi Indonesia dan Jepang.

Faktor kedua yakni kondisi permintaan. Indonesia dan Jepang memiliki karakteristik permintaan yang sama dan berbeda. Persamaannya konsumen Indonesia dan Jepang ini memiliki kendaraan dengan pajak murah. Sedangkan perbedaannya pada karakteristik mobil murah yakni Indonesia dengan mobil LCGC berkapasitas mesin 920 cc-1200 cc dan Jepang dengan mobil *Kei Car* memiliki kapasitas mesin hanya 600 cc. Terdapat perbedaan latar belakang hadirnya kedua mobil tersebut. LCGC hadir karena melihat adanya kebijakan penghapusan BBM bersubsidi pada 2015 dan masyarakat Indonesia kebanyakannya dari kelas ekonomi menengah sehingga ditetapkan harga paling murah Rp95 juta di awal kemunculannya. Sedangkan untuk *Kei Car* hadir karena melihat kondisi pemukiman warga yang memiliki keterbatasan lahan parkir dan demografi Jepang yang dipenuhi oleh masyarakat lanjut usia.

Faktor ketiga yakni industri pendukung. Demi memenuhi pasokan komponen otomotif, Indonesia melakukan impor, industri penyedia bahan baku lokal, dan investor asing yang mendirikan pabriknya di Indonesia. Walaupun perusahaan otomotif Indonesia masih bergantung dengan impor yang terlihat pada lonjakan impor komponen 2019, nyatanya Indonesia mulai perlahan turut mewujudkan rencana pemerintah dengan mengurangi impor yang berpotensi menghemat devisa negara. Contohnya seperti PT TMMIN dan PT Inalum sepakat untuk bekerja sama menyuplai aluminium yang dijadikan bahan baku pelek mobil.

Faktor keempat yakni strategi, struktur dan persaingan perusahaan. Pemerintah Indonesia mewajibkan pabrik perakitan dan distributor harus terpisah. Perusahaan otomotif terbesar di Indonesia seperti Honda dan Toyota memiliki persamaan pada saat didirikan yakni dengan melalui *joint venture* namun tetap memiliki perbedaan pada spesifikasi produk dan pasar. Terdapat perbedaan strategi industri diantara kedua negara tersebut baik Indonesia berfokus pada mobil LCGC dan MPV yang pasarnya memenuhi domestik dan regional, serta Jepang dengan *kei car* untuk memenuhi pasar domestik Jepang dan mobil *hybrid* dengan tujuan pasar Eropa dan AS

Berdasarkan analisis keempat faktor yang telah disebutkan di atas, kekompitan Indonesia hanya baru menyentuh pasar domestik dan pasar regional kawasan Asia Tenggara. Produk unggulan Indonesia yang baru menyaingi pasar Jepang hanya karet sebagai bahan baku untuk komponen otomotif dan kendaraan niaga seperti Daihatsu Gran Max. Meski begitu hubungan diplomatik Indonesia dan Jepang sudah berlangsung lama jauh sebelum adanya IJEPA. Hingga di tahun 2019 Indonesia sepakat untuk kembali menandatangani IJEPA dengan program New MIDECA yang akan direalisasikan pada 2021.

4.2 Rekomendasi

Perlu diingat kembali bahwa analisis penelitian ini masih jauh dari kata sempurna. Indonesia perlu mempelajari pasar dan permintaan diluar kawasan Asia Tenggara. Apabila Indonesia ingin meningkatkan daya saing produk otomotifnya Indonesia perlu bekerja sama dengan industri penyuplai bahan baku otomotif local dengan ini mampu mengurangi ketergantungan impor. Peningkatan dan pelatihan tenaga kerja industri juga merupakan hal penting bagi produksi namun perlu diingat

kembali kesejahteraan pekerja pabrik otomotif perlu diperhatikan agar tetap menciptakan lingkungan sehat antara buruh dan petinggi perusahaan. Perusahaan otomotif di Indonesia perlu menggunakan internet dan media sosial demi meningkatkan penjualan otomotif baik secara domestik ataupun global.

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, Nur. 2015. *Investor Jepang Buka Pabrik Tekstil untuk Otomotif*. 25 October. Accessed February 08, 2024.
<https://ekonomi.republika.co.id/berita/nwx0fc382/investor-jepang-buka-pabrik-tekstil-untuk-otomotif>.
- Alamsyah, Ichsan Emerald. 2014. *Dulu Mengkritik, Kini Pemerintah Jokowi Malah Ingin Tingkatkan Jumlah LCGC*. 17 December. Accessed October 2023, 26 . <https://ekonomi.republika.co.id/berita/ngolc5/dulu-mengkritik-kini-pemerintah-jokowi-malah-ingin-tingkatkan-jumlah-lcgc>.
- Alviansyah. 2017. *Tiga strategi utama Mitsubishi di Indonesia*. Edited by Ruslan Burhani. 25 April. Accessed February 2024.
<https://otomotif.antaranews.com/berita/625916/tiga-strategi-utama-mitsubishi-di-indonesia>.
- Asmanu, Jose. 2018. *Investasi Toyota di Indonesia Mencapai Rp22,7 Triliun*. 05 September. Accessed February 2024.
<https://www.suarasurabaya.net/ekonomibisnis/2018/Investasi-Toyota-di-Indonesia-Mencapai-Rp227-Triliun/>.
- Aszhari, Arif. 2019. *Ini yang Bikin Kei Car Jadi Primadona di Jepang*. 26 October. Accessed February 2024. Ini yang Bikin Kei Car Jadi Primadona di Jepang.
- Avivi, Yusron, and Muhnizar Siagian. 2020. "KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJA SAMA BILATERAL DENGAN JEPANG STUDI KASUS: INDONESIA-JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT (IJEPA)." *Paradigma POLISTAAT: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 03: 49-61. Accessed Maret 11, 2023.
<https://www.journal.unpas.ac.id/index.php/paradigmapolistaat/issue/view/201>.
- Badan Kebijakan Fiskal Kemenkeu RI. 2017. *Warta Fiskal: Insentif Fiskal*. II. Jakarta Pusat: Badan Kebijakan Fiskal Kemenkeu RI.
https://fiskal.kemenkeu.go.id/files/warta-fiskal/file/edisi_ii_2017.pdf.
- Badan Kebijakan Fiskal-Kementerian Keuangan RI. 2017. *Warta Fiskal*. IV. Jakarta Pusat, DKI Jakarta: Badan Kebijakan Fiskal-Kementerian Keuangan RI. Accessed February 08, 2024.
https://fiskal.kemenkeu.go.id/files/warta-fiskal/file/edisi_iv_2017.pdf#page=29.
- Badan Pusat Statistik. n.d. "Jumlah Tenaga Kerja Industri Besar Dan Sedang Menurut Sub Sektor [KBLI 2020] (Orang)." <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzMwIzI=/jumlah-tenaga-kerja-industri-besar-dan-sedang-menurut-sub-sektor--kbli-2020---orang.html>.
- . 2015. *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2014 tumbuh 5,02 Persen, melambat sejak lima tahun terakhir*. 05 February. Accessed January 30, 2024.

- <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2015/02/05/1114/pertumbuhan-ekonomi-indonesia-tahun-2014-tumbuh-5-02-persen--melambat-sejak-lima-tahun-terakhir.html>.
- Bareksa. 2014. *Jokowi Isyaratkan Program Mobil LCGC Akan Dihentikan: Kontan*. 22 September. Accessed October 2023, 26.
<https://www.bareksa.com/berita/berita-ekonomi-terkini/2014-08-22/jokowi-isyaratkan-program-mobil-lcgc-akan-dihentikan-kontan>.
- BKPM RI. 2019. "PERATURAN BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5 TAHUN 2019." Accessed February 2024. <https://peraturan.go.id/files/bn821-2019.pdf>.
- BPK RI. 2017. "PERATURAN MENTERI! KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 31/PMK.010/2017." Accessed February 2024. <https://peraturan.bpk.go.id/Download/103558/PMK%20Nomor%2031%20Tahun%202017.pdf>.
- . 2016. "Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 9 Tahun 2016." *DATABASE PERATURAN*. Accessed February 2024. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/5730>.
- Cakranegara, Pandu Adi. 2022. "ANALISIS PEMBUKAAN DAN PENGEMBANGAN KAWASAN INDUSTRI DI INDONESIA." *Jurnal El-Riyasah* 68-75. Accessed 2024.
doi:<http://dx.doi.org/10.24014/jel.v13i1.18941>.
- CNBC Indonesia. 2019. *Penjualan Mobil LCGC Anjlok, Taksi Online Penyebabnya?* 25 June. Accessed February 07, 2024. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190625142655-4-80514/penjualan-mobil-lcgc-anjlok-taksi-online-penyebabnya>.
- . 2019. *Sah! LCGC Tak Lagi Bebas Pajak Barang Mewah, Kena 3%*. 2019 October. Accessed February 07, 2024. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191024133828-4-109771/sah-lcgc-tak-lagi-bebas-pajak-barang-mewah-kena-3>.
- Direktorat Perundingan Bilateral Kementerian Perdagangan. 2017. "FTA Center." *INDONESIA - JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT (IJEPA)*. Accessed 2024. <https://ftacenter.kemendag.go.id/cfind/source/files/ijepa/ijepa-3.pdf>.
- . n.d. *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA)*. Jakarta Pusat, DKI Jakarta: Kemendag RI. <https://ftacenter.kemendag.go.id/cfind/source/files/ijepa/ijepa-3.pdf>.
- Dirgantoro, Danu P. 2017. *Daihatsu Resmikan R&D Center Di Karawang, Siap Lahirkan Mobil Asli Indonesia*. 12 April. Accessed February 08, 2024. <https://otodriver.com/berita/2017/daihatsu-resmikan-r-d-center-di-karawang-siap-lahirkan-mobil-asli-indonesia-daibajbesia>.
- Fatkhurahmah, Laily Latifah . 2015. "Dilema Kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) dan Proyek Mobil Nasional." (Universitas Muhammadiyah Yogyakarta) 1-22. Accessed September 25, 2023. <https://etd.umy.ac.id/id/eprint/21577/8/Naskah%20Publikasi.pdf>.
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. 2019. *Bagaimana Nasib Mobil LCGC di Masa Datang?* Accessed October 11, 2023. <https://www.gaikindo.or.id/bagaimana-nasib-mobil-lcgc-di-masa-datang/>.

- . 2019. *Geliat, Prospek, dan Tantangan Industri Otomotif Indonesia*. 7 May. Accessed January 20, 2024. <https://www.gaikindo.or.id/geliat-prospek-dan-tantangan-industri-otomotif-indonesia/>.
- . 2016. “Industri Otomotif Nasional Mendapat Tambahan Pasokan Baja.” Accessed February 2024. <https://www.gaikindo.or.id/industri-otomotif-nasional-mendapat-tambahan-pasokan-baja/>.
- . 2019. *Juara Pasar Mobil Domestik 2018: Avanza, Xpander, Calya*. Accessed February 2024. <https://www.gaikindo.or.id/juara-pasar-mobil-nasional-2018-avanza-xpander-calya/>.
- . 2021. “Potensi Ekspor Otomotif bagi Perkembangan Ekonomi dan Industri di Indonesia – GAIKINDO.” *Gaikindo*. Accessed August 18, 2023. <https://www.gaikindo.or.id/potensi-ekspor-otomotif-bagi-perkembangan-ekonomi-dan-industri-di-indonesia/>.
- . 2019. *Ramaikan Persaingan, Lima Merek Mobil Terlaris di Pasar Domestik Siapkan Target*. Accessed January 18, 2024. <https://www.gaikindo.or.id/ramai-di-persaingan-pasar-lima-merek-terlaris-mobil-di-pasar-domestik-siapkan-target/>.
- Gumelar, Galih. 2016. *Indonesia Diminta Berhati-hati Negosiasi Ulang IJEPA*. 15 January. Accessed July 21, 2023. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160115172700-78-104605/indonesia-diminta-berhati-hati-negosiasi-ulang-ijepa>.
- . 2016. *Pangkas Bea Masuk Mobil Jepang, RI Tuntut Kemudahan Ekspor*. 13 January. Accessed July 21, 2023. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160113172336-92-104085/pangkas-bea-masuk-mobil-jepang-ri-tuntut-kemudahan-ekspor>.
- . 2016. “Sumbat Investasi, Diskon Bea Masuk Mobil CBU Jepang Ditunda.” *CNN Indonesia*. 25 January. Accessed July 26, 2023. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160125152605-92-106529/sumbat-investasi-diskon-bea-masuk-mobil-cbu-jepang-ditunda>.
- Guritno, Yoga. 2022. *Mengenal Generasi Honda Jazz, Hatchback Favorit Anak Muda*. 22 Maret. Accessed February 2024. <https://review.bukalapak.com/>.
- Heradiranto. 2020. *Brio Satya & Calya Jadi Mobil LCGC Terlaris 2019*. 21 February. Accessed February 07, 2024. <https://otoblit.net/news/news-update/brio-satya-calya-jadi-mobil-lcgc-terlaris-2019/>.
- Hidayat, Ahmad Maulana Nur, and Andi Purwono. 2021. “Pengaruh Penerapan Indonesia-Japan Economy Partnership Agreement (IJEPA) Terhadap Peningkatan Investasi Sektor Industri Manufaktur Jepang Di Indonesia Tahun 2008-2018.” *KAJIAN HUBUNGAN INTERNASIONAL* 1. Accessed November 21, 2023. doi:<http://dx.doi.org/10.31942/khi.2021.1.1.6457>.
- Ikhsan, M. 2018. *Pasar Mobil di 2017 Capai 1,08 Juta Unit*. 16 January. Accessed February 07, 2024. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20180116180623-579-269372/pasar-mobil-di-2017-capai-108-juta-unit>.
- Indonesia Investments. 2017. *Industri Manufaktur Otomotif Indonesia*. 12 July. Accessed February 08, 2024. <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>

- Isnaeni, Hendri F. 2010. "Ganti Rugi Penjajahan." *Historia*. 13 August. Accessed March 4, 2023. <https://historia.id/politik/articles/ganti-rugi-penjajahan-6l2Ev/page/1>.
- ITPC Osaka. 2018. "Laporan Informasi Intelijen Bisnis 2018." Accessed February 2024. <https://itpc.or.jp/wp-content/uploads/2018/10/3.-Market-Brief-Ban-HS-4011.pdf>.
- Jakarta Post. 2016. *Toyota Agya best-selling low-cost green car: Association*. 2016 January. Accessed February 07, 2024. <https://www.thejakartapost.com/news/2016/01/21/toyota-agya-best-selling-low-cost-green-car-association.html>.
- Japan International Cooperation Agency. 2018. "Pembangunan Indonesia dan Kerjasama Jepang: Membangun Masa Depan Berdasarkan Kepercayaan." 1-34. Accessed Maret 08, 2023. https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqzn-att/indonesia_development_ind.pdf.
- Kambey, Edwin Septian. 2016. "KEGAGALAN INDONESIA DALAM IMPLEMENTASI INDONESIA JAPAN ECONOMIC PARTNERSHIP AGREEMENT (IJEPA)." *Jurnal Lyceum* 4: 48-59. Accessed November 25, 2023. <https://ejournal.unpi.ac.id/index.php/Lyceum/article/view/61>.
- Kemenperin Republik Indonesia. 2017. *Industri Otomotif Berkontribusi Besar Bagi Ekonomi Nasional*. 25 April. Accessed September 03, 2023. <https://kemenperin.go.id/artikel/17466/Industri-Otomotif-Berkontribusi-Besar-Divide-Ekonomi-Nasional#:~:text=Industri%20otomotif%20merupakan%20salah%20satu,in vestasi%20di%20sektor%20industri%20otomotif>.
- . 2015. "Kemenperin: Pemerintah Kaji Hentikan Ij-EPA." *Kementerian Perindustrian*. 6 January. Accessed July 23, 2023. <https://www.kemenperin.go.id/artikel/10784/Pemerintah-Kaji-Hentikan-Ij-EPA>.
- . 2016. "Kemenperin: Produsen Jepang Ancam Hentikan Produksi." *Kementerian Perindustrian*. 4 March. Accessed July 26, 2023. <https://kemenperin.go.id/artikel/14622/Produsen-Jepang-Ancam-Hentikan-Produksi>.
- Kemenperin RI. 2018. "Making Indonesia 4.0." Accessed February 2024. <https://www.kemenperin.go.id>.
- . 2019. *Penandatanganan Framework Document antara Kemenperin dengan Jepang*. 27 June. Accessed February 08, 2024. <https://kemenperin.go.id/artikel/20794/Penandatanganan-Framework-Dokument-antara-Kemenperin-dengan-Jepang>.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. 2020. *SINERGI PELABUHAN PATIMBAN DAN PELABUHAN TANJUNG PRIOK DORONG EFISIENSI WAKTU DAN BIAYA LOGISTIK*. 27 November. Accessed February 2024. <https://dephub.go.id/post/read/sinerji-pelabuhan-patimban-dan-pelabuhan-tanjung-priok-dorong-efisiensi-waktu-dan-biaya-logistik>.
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. 2016. *Mitsubishi Alihkan Produksi ke Mobil Penumpang*. 16 February. Accessed October 23, 2023. <https://kemenperin.go.id/artikel/14427/ghs>.

- . 2013. “Permenperind No.33/M-IND/PER/7/2013 Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat Yang Hemat Energi Dan Harga Terjangkau.” *Jaringan Dokumen dan Informasi Hukum*. Accessed September 26, 2023. http://jdih.kemenperin.go.id/site/baca_peraturan/1512.
- . 2019. *RI-Jepang Bersinergi Bangun Kapasitas Sektor Manufaktur*. 21 June. Accessed November 25, 2023. <https://kemenperin.go.id/artikel/20795/RI-Jepang-Bersinergi-Bangun-Kapasitas-Sektor-Manufaktur>.
- Kementerian Perindustrian RI. 2020. *Laporan Kinerja Kementerian Perindustrian Tahun 2019*. Laporan Kinerja, Jakarta: Kementerian Perindustrian RI. <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fkemenperin.go.id%2Fdownload%2F23914%2FLaporan-Kinerja-Kementerian-Perindustrian-2019&psig=A0vVaw0HeAjDTZvSqSvoZlpEydmx&ust=1708496110187000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAgQrpoMahcKEWjo9oWUormEAX>.
- . 2018. “PERATURAN MENTERI PERINDUSTRIAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 3 TAHUN 2018.” Accessed February 2024. https://ilmate.kemenperin.go.id/ilmate_public/peraturan/1569895839-Permenperin_No_3_Tahun_2018.pdf.
- Kuncahyo, Wahyu Sabda. 2020. *LCGC Bukan Lagi Mobil Murah*. 14 February. Accessed February 07, 2024. <https://askara.co/read/2020/02/14/1081/lcgc-bukan-lagi-mobil-murah>.
- Kurniawan, Harso. 2015. *TMMIN, Perusahaan Jepang yang Getol Transfer Teknologi*. 10 December. Accessed February 2024. <https://www.beritasatu.com/ekonomi/329770/tmmin-perusahaan-jepang-yang-getol-transfer-teknologi>.
- Leksana, Anjar. 2018. *7 Mobil Buatan Toyota Indonesia Paling Digemari Pasar Ekspor*. 05 September. Accessed February 2024. <https://www.oto.com/berita-mobil/7-mobil-buatan-toyota-indonesia-paling-digemari-pasar-ekspor-21184218>.
- Luhulima, James. 2012. *Sejarah Mobil dan Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.
- Luthfianto, Faris. n.d. *Perkembangan Otomotif di Indonesia*. Accessed November 21, 2023. <https://communication.binus.ac.id/2019/01/18/perkembangan-otomotif-di-indonesia/>.
- Maulana, Aditya. 2016. *Simak Perbedaan Sienta di Jepang dengan Indonesia*. 07 April. Accessed February 2024. <https://otomotif.kompas.com/read/2016/04/07/180200315/Simak.Perbedaan.Sienta.di.Jepang.dengan.Indonesia>.
- Meydian, Angga, and T.M. Zakir Sjakur Machmud. 2021. “Kebijakan Low Cost Green Car dalam Industri Otomotif Nasional.” *Jurnal Ekonomi Indonesia* 10: 257-280. Accessed November 17, 2023. <https://jurnal.isei.or.id/index.php/isei/article/view/149>.
- Ministry of Economy, Trade and Industry Japan. 2021. “METI related Laws.” *METI Ministry of Economy, Trade and Industry*. 30 June. Accessed December 21, 2023. <https://www.meti.go.jp/english/information/data/laws.html>.

- Muamar, Yazid. 2020. *Sektor Manufaktur RI 2019 Lesu, 11 Saham Otomotif Ini Merana*. 06 February. Accessed February 2024.
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20200206164015-17-135908/sektor-manufaktur-ri-2019-lesu-11-saham-otomotif-ini-merana>.
- Natalia, Ester Christine. 2018. *Jepang Dukung Indonesia Jadi Hub Industri Otomotif*. 25 June. Accessed November 20, 2023.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20180625202327-4-20447/jepang-dukung-indonesia-jadi-hub-industri-otomotif>.
- Negara, Siwage Dharma, and Agus Syarip Hidayat. 2021. "Indonesia's Automotive Industry: Recent Trends and Challenges." *Journal of Southeast Asian Economies*, 38: 166-186. Accessed February 29, 2024. doi: 10.1355/ae38-2b.
- Pareira, S. Pablo I. 2019. *Duh, Karet RI Berlimpah Tapi Masih Sebatas Produksi Ban*. 09 July. Accessed February 08, 2024.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20190709155512-4-83688/duh-karet-ri-berlimpah-tapi-masih-sebatas-produksi-ban>.
- Pasaribu, Alviansyah. 2018. *Mobil premium masuk pasar Indonesia sepanjang 2018*. 23 December. Accessed November 26, 2023.
<https://otomotif.antarane.ws.com/berita/780547/mobil-premium-masuk-pasar-indonesia-sepanjang-2018>.
- Porter, Michael E. 1990. "The Competitive Advantage of Nations." *Harvard Business Review* 73-91. Accessed August 23, 2023.
https://economie.ens.psl.eu/IMG/pdf/porter_1990_-_the_competitive_advantage_of_nations.pdf.
- Pribadi, Toto. 2017. *LCGC Semakin Gerus Popularitas City Car, Ini Buktinya*. 02 February. Accessed February 07, 2024.
<https://www.viva.co.id/otomotif/mobil/878328-lcgc-semakin-gerus-popularitas-city-car-ini-buktinya?page=1>.
- Priliawito, Eko. 2016. *Alasan Lain Beli Mobil Bekas Selain Soal Harga*. 06 August. Accessed February 03, 2024.
<https://www.viva.co.id/otomotif/mobil/805917-alasan-lain-beli-mobil-bekas-selain-soal-harga>.
- PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia. 2022. *Toyota Indonesia*. Accessed July 13, 2023. <https://www.toyota.co.id/>.
- Purwani, Tri, and Lutfi Nurcholis. 2015. "Pengembangan Konsep Bilateral Symmetry untuk Meningkatkan Kinerja Rantai Pasokan melalui Kualitas Sinergi pada Industri Komponen Otomotif di Indonesia." *Jurnal Aplikasi Manajemen* 13: 581-596. Accessed February 07, 2024.
<https://jurnaljam.ub.ac.id/index.php/jam/article/view/809/758>.
- Puslitjak Kemdikbud. 2021. "Risalah Kebijakan Meningkatkan Keterserapan Lulusan SMK dalam Dunia Industri dan Dunia Kerja." https://repositori.kemdikbud.go.id/23377/1/Risalah%20Kebijakan_Puslitjak_No.%2014%2C%20Agustus%202021_Keterserapan%20Lulusan%20SMK%20di%20Dunia%20Industri%20dan%20Kerja.pdf.
- Ramdhani, Gilar. 2019. *Kemnaker Gandeng Jepang Latih Instruktur Kejuruan Otomotif di BLK Bantaeng*. 30 September. Accessed February 2024.
<https://www.liputan6.com/news/read/4075340/kemnaker-gandeng-jepang-latih-instruktur-kejuruan-otomotif-di-blk-bantaeng>.

- Ravel, Stanly, and Aditya Maulana. 2019. *Alasan Kenapa Mobil Mungil Lebih Mendominasi di Jepang*. 31 October. Accessed February 07, 2024. <https://otomotif.kompas.com/read/2019/10/31/073200015/alasan-kenapa-mobil-mungil-lebih-mendominasi-di-jepang>.
- Ray. 2019. *Inalum Pasok Bahan Baku Pelek Mobil Toyota*. 15 February. Accessed February 2024. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20190215102839-579-369527/inalum-pasok-bahan-baku-pelek-mobil-toyota>.
- Rivai, Aspin Nur Arifin. 2017. "Posisi Indonesia di Tengah Fenomena Korporasi Global (Studi Kasus: Relasi Dagang Indonesia – Toyota Pasca Kesepakatan IJEPA)." *Indonesian P.Perspective* 02: 105-129. Accessed 2022. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/ip/article/view/18474/12932>.
- Sani, Alfina Yulia, and Syamsul Huda. 2022. "ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI EKSPOR KARET INDONESIA KE JEPANG." *Jurnal Randai* 03: 77-91. <https://randai.ejournal.unri.ac.id/index.php/randai/article/view/82/43>.
- Satrio, Hillarius. 2018. *Datsun : Kei Car Jepang dan LCGC Indonesia Beda Nasib*. 2018 May. Accessed February 06, 2024. <https://autonetmagz.com/datsun-kei-car-jepang-dan-lcgc-indonesia-beda-nasib/68160/>.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. 2016. *Revisi PP, Kini Industri Konveksi, Alas Kaki, dan Sepatu Olahraga Dapat Fasilitas Pajak Penghasilan*. 09 May. Accessed February 2024. <https://setkab.go.id/revisi-pp-kini-industri-konveksi-alas-kaki-dan-sepatu-olahraga-dapat-fasilitas-pajak-penghasilan/>.
- Seniwati, Munif Arif Ranti, Oktaviano Nandito Guntur, and Ibnu Aly Badiu. 2021. "Kerjasama Jepang dan Indonesia." *Hasanuddin Journal of International Affairs* 01: 124-133. Accessed Maret 03, 2023. <https://journal.unhas.ac.id/index.php/hujia/article/view/14710>.
- Setiawan, Sigit. 2012. "Analisis Dampak IJEPA Terhadap Indonesia Dan Jepang." *Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Bisnis* 17: 1-17. Accessed 2022. https://d1wqtxtslxzle7.cloudfront.net/33222930/2014_kajian_pkrb_Dampak_IJEPA-libre.pdf?1394865839=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DAnalisis_Dampak_IJEPA.pdf&Expires=1707636658&Signature=I5ShO~pfeOR1almkNTN0G9BzgyWo9mwdzflkrW~5D9~V7yglKW.
- SEVA. 2022. *Imut dan Cocok, Kenapa Kei Car Tidak Dipasarkan di Indonesia?* 01 September. Accessed February 07, 2024. <https://www.seva.id/blog/imut-dan-cocok-kenapa-kei-car-tidak-dipasarkan-di-indonesia-092022-ro/>.
- Shigeta, Naoya, and Seyed Ehsan Hosseini. 2020. "Sustainable Development of the Automobile Industry in the United States, Europe, and Japan with Special Focus on the Vehicles' Power Sources." *Energies* 14: 1-32. Accessed December 13, 2023. doi:<https://doi.org/10.3390/en14010078>.
- Sibero, Rintus Leonardo T. 2023. "Implikasi Hukum Praktik Investasi Asing Yang Berkaitan Dengan Alih Teknologi Dalam Rezim Paten." *Wawasan : Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonomi dan Kewirausahaan* 1: 128-153. Accessed February 2024. doi:<https://doi.org/10.58192/wawasan.v1i3.898>.

- Sirait, Santo. 2019. "Ada Beberapa Mobil Baru Buatan Indonesia Akan Dijual ke Luar Negeri." *Carmudi*. 17 May. Accessed August 5, 2023. <https://www.carmudi.co.id/journal/mobil-baru-buatan-indonesia-akan-dijual-ke-luar-negeri/>.
- Situmorang, James R., and M.E. Retno Kadarukmi. 2015. "Sikap Masyarakat Di Kota Jakarta Terhadap Keberadaan Low Cost and Green Car (Lcgc)." *Research Reports in the Humanities and Social Sciences* 1: 1-27. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/Sosial/article/view/1336>.
- Subronto, Tutus. 2016. *Iklm Industri Otomotif Di Asia: Preferensi Mobil Masyarakat Di Indonesia 2014-2016*. 18 December. Accessed January 25, 2024. <https://www.carmudi.co.id/journal/preferensi-mobil-masyarakat-indonesia-carmudi/>.
- Sumaryoto. 2010. "DAMPAK KEBERADAAN JALAN TOL TERHADAP KONDISI FISIK, SOSIAL, DAN EKONOMI LINGKUNGANNYA." *Journal of Rural and Development* 10: 161-168. Accessed February 2024. <https://jurnal.uns.ac.id/rural-and-development/article/view/23808>.
- Supriadi, Agust. 2016. *2015, Masa Suram Industri Otomotif Indonesia*. 21 January. Accessed November 21, 2023. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160121095016-92-105737/2015-masa-suram-industri-otomotif-indonesia>.
- Susanto, Vendhi Yhulia. 2019. *Menperin: Toyota akan berinvestasi Rp 28 triliun untuk pengembangan mobil listrik*. 28 June. Accessed November 29, 2023. <https://industri.kontan.co.id/news/menperin-toyota-akan-berinvestasi-rp-28-triliun-untuk-pengembangan-mobil-listrik>.
- Timorria, Iim Fathimah. 2019. *Pemerintah Perlu Fokus Tingkatkan Produktivitas Tanaman Karet*. 30 July. Accessed February 11, 2024. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190730/99/1130322/pemerintah-perlu-fokus-tingkatkan-produktivitas-tanaman-karet>.
- Tunggal, Aprilia Restuning, and Rizqi Candra Adi Nugroho. 2019. "THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC AUTOMOTIVE INDUSTRY: THE ROLE OF INDONESIAN GOVERNMENT TO COMPETE THE JAPANESE AUTOMOTIVE INDUSTRY." *Mediasi Journal of International relations* 01. Accessed 2022. doi:<https://doi.org/10.21111/mediasi.v2i1.3192>.
- Untari, Shinta Nurafni, Sutrisno Djaja, and Joko Widodo. 2017. "STRATEGI PEMASARAN MOBIL MEREK DAIHATSU PADA DEALER DAIHATSU JEMBER." *Jurnal Pendidikan Ekonomi: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan, Ilmu Ekonomi, dan Ilmu Sosial* 11: 82-88. Accessed November 20, 2023. doi:10.19184/jpe.v11i2.6451.
- USDFS-IJEP. 2023. Accessed October 31, 2023. <https://verind-ptsj.com/usdfs-ijepa/#:~:text=USDFS%20ini%20merupakan%20bagian%20dari,rangka%20implementasi%20USDFS%20IJ%20DEPA>.
- Utami, Wahyu Septi. 2015. "PERCEPATAN DWELLING TIME : STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PERDAGANGAN INTERNASIONAL PELABUHAN TANJUNG PRIOK." *Economics Development Analysis Journal* 4: 82-90. Accessed February 2024. doi:<https://doi.org/10.15294/edaj.v4i1.14807>.

- Wibowo, Eko Ari. 2019. *Astra Auto Fest: TAF Tawarkan Cicilan Mulai Rp 2 Jutaan*. 22 November. Accessed February 2024, 07.
<https://otomotif.tempo.co/read/1275547/astra-auto-fest-taf-tawarkan-cicilan-mulai-rp-2-jutaan>.
- Yogatama, Benediktus Krisna. 2015. *Toyota akan pameran mobil hidrogen Mirai*. 07 Agustus. Accessed February 2024.
<https://industri.kontan.co.id/news/toyota-akan-pamerkan-mobil-hidrogen-mirai>.