



Editor:  
Galuh Syahbana Indraprahasta  
Anugerah Yuka Asmara

# Pengembangan Mobil Nasional

(Bermerek Lokal) di Indonesia:

**Mungkinkah?**



# Pengembangan Mobil Nasional

(Bermerek Lokal) di Indonesia:

**Mungkinkah?**

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

*All Rights Reserved*

# **Pengembangan Mobil Nasional**

**(Bermerek Lokal) di Indonesia:**

**Mungkinkah?**

Editor:

Galuh Syahbana Indraprahasta

Anugerah Yuka Asmara

LIPi Press

© 2015 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)  
Pusat Penelitian Perkembangan Iptek

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Pengembangan Mobil Nasional (Bermerek Lokal) di Indonesia: Mungkinkah?/Galuh Syahbana Indraprahasta dan Anugerah Yuka Asmara (Ed.). – Jakarta: LIPI Press, 2015.  
xii hlm. + 153 hlm.; 14,8 x 21 cm

ISBN 978-979-799-831-8

1. Mobil Nasional

2. Pengembangan

629.22

*Copy editor* : Lani Rachmah  
*Proofreader* : Sonny Heru Kusuma dan Sarwendah Puspita Dewi  
Penata isi : Rahma Hilma Taslima dan Prapti Sasiwi  
Desainer Sampul : Rusli Fazi

Cetakan Pertama : September 2015



Diterbitkan oleh:  
LIPI Press, anggota Ikapi  
Jln. Gondangdia Lama 39, Menteng, Jakarta 10350  
Telp. (021) 314 0228, 314 6942. Faks. (021) 314 4591  
*E-mail*: [press@mail.lipi.go.id](mailto:press@mail.lipi.go.id)

# DAFTAR ISI

<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	vii
<b>PENGANTAR PENERBIT</b> .....	ix
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	xi
<b>Bab 1</b> Mobil Nasional dan Nilai Strategisnya <i>Anugerah Yuka Asmara</i> .....	1
<b>Bab 2</b> Menghangatnya Kembali Wacana Mobil Nasional <i>Galuh Syahbana Indraprahasta dan Anugerah Yuka Asmara</i> .....	15
<b>Bab 3</b> Pengembangan Mobil Nasional Sejak Reformasi: Beberapa Kasus <i>Kusnandar</i> .....	29
<b>Bab 4</b> Rezim Pengembangan Industri Otomotif Nasional Pasca-Reformasi 1998 <i>Anugerah Yuka Asmara</i> .....	57
<b>Bab 5</b> Lanskap Makro Indonesia dan Kaitannya dengan Pengembangan Industri Otomotif Nasional <i>Galuh Syahbana Indraprahasta</i> .....	89
<b>Bab 6</b> Interaksi Antarlevel dalam <i>Multi-Level Perspective</i> serta Pembelajaran dari China dan India <i>Dudi Hidayat</i> .....	119
<b>Bab 7</b> Mobil Nasional dalam Peta Industri Nasional: Suatu Refleksi <i>Galuh Syahbana Indraprahasta</i> .....	137
<b>BIODATA PENULIS</b> .....	151

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Mobil Penumpang Tahun 2009–2013 .....	5
Tabel 1.2	Perbandingan Antara Jumlah Penduduk dengan Tenaga Kerja di Industri Otomotif di Beberapa Negara Tahun 2010 ...	8
Tabel 2.1	Variabel Tahapan Analisis Sederhana Versi Kern .....	24
Tabel 3.1	Analisis Proses Pembelajaran Industri Mobil Nasional .....	42
Tabel 3.2	Analisis Perbaikan Performa Industri Mobil Nasional .....	45
Tabel 3.3	Dukungan Pihak Berkuasa pada Industri Mobil Nasional ....	47
Tabel 3.4	Analisis Ceruk Pasar Industri Mobil Nasional .....	48
Tabel 4.1	Uraian Elemen-elemen Antara Interrelasi Kebijakan dan Aksi .....	61
Tabel 5.1	Investasi PMA dan PMDN dalam Industri Pengolahan Tahun 2013 (%) .....	95
Tabel 5.2	Kecenderungan Lapangan Pekerjaan per Level Pendidikan ...	106
Tabel 5.3	Perubahan Struktur Pendapatan Masyarakat Indonesia Tahun 2003 dan 2010 .....	111

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Jumlah Penjualan Unit Mobil.....	6
Gambar 3.1	Mobil Fin Komodo.....	33
Gambar 3.2	Lingkup Produksi Fin Komodo.....	34
Gambar 3.3	Mobil GEA.....	37
Gambar 3.4	Lingkup Produksi Mobil GEA di PT INKA.....	38
Gambar 3.5	Proses Pengembangan Mobil Esemka.....	40
Gambar 5.1	Tren Struktur PDB 2004–2013.....	91
Gambar 5.2	Tren Struktur PDB Sektor Industri 2004–2013.....	93
Gambar 5.3	Komposisi Investasi Sektor Utama Tahun 2013.....	94
Gambar 5.4	Tren Pengangguran Terbuka dan Pendidikan 2004–2014 ...	102
Gambar 5.5	Struktur Pendidikan Angkatan Kerja Tahun 2010.....	103
Gambar 5.6	Proporsi Angkatan Kerja per Jenjang Pendidikan Tahun 2010.....	104
Gambar 5.7	Tren Struktur Tenaga Kerja 2004–2014.....	107
Gambar 5.8	Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur.....	109
Gambar 5.9	Perubahan dalam Struktur Pendapatan Penduduk.....	111
Gambar 5.10	Proporsi Pengeluaran Masyarakat Berdasarkan Kelas Pendapatan.....	112
Gambar 6.1	Tahapan Transisi (Geels, 2010).....	123





## PENGANTAR PENERBIT

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Penyediaan terbitan ilmiah yang berkualitas adalah salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk ikut serta dalam mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam UUD 1945.

Dalam bunga rampai berjudul *Pengembangan Mobil Nasional (Bermerek Lokal) di Indonesia: Mungkinkah?* ini dibahas berbagai pengembangan mobil nasional, baik dari aspek teknologi, ekonomi, maupun sosial; mengapa industri otomotif merek lokal sulit berkembang di Indonesia. Selain itu, solusi atas persoalan apa saja yang dapat dilakukan oleh pemerintah agar mobil nasional bisa bersaing dengan mobil-mobil buatan luar negeri seperti Jepang, Amerika, dan Eropa turut diulas dalam buku ini.

Semoga buku ini dapat menjadi referensi yang bermanfaat bagi masyarakat untuk mengetahui perkembangan mobil nasional di dalam negeri.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.



## KATA PENGANTAR

Pada awal tahun 2012 mobil nasional kembali menjadi isu yang mengemuka; dimulai dengan mencuatnya Kiat Esemka menjadi kendaraan dinas Wali kota dan Wakil Wali Kota Solo. Beberapa merek lainnya seperti Fin Komodo dan GEA kemudian juga mulai dikenal oleh publik sebagai dampak dari eskalasi isu yang terjadi. Pengembangan mobil nasional sebagai industri otomotif nasional tampaknya diperlukan jika mobil lokal ini memang serius untuk dikembangkan.

Beberapa kegagalan pengembangan mobil nasional di era pra-Reformasi 1998 serta kebijakan saat ini yang secara eksplisit tidak memuat skenario mobil nasional tentu menjadi hal yang perlu dipertimbangkan dalam pengembangan mobil nasional ke depan. Meskipun perkembangan wacana terakhir cenderung surut, pengembangan mobil nasional mempunyai relevansi terhadap pengembangan industri di Indonesia. Belum lama ini di medio 2013, isu mobil murah mengemuka, terutama kontroversinya terhadap kondisi kemacetan yang sudah merajalela di jalanan perkotaan besar di Indonesia. Isu mobil tidak pernah sepi karena dalam satu sisi, mobil mencerminkan tingkat kemakmuran penduduknya, tetapi di sisi lain mencerminkan kualitas industri manufaktur suatu negara serta problematika lingkungan hidup yang semakin kompleks.

Buku ini merupakan kumpulan tulisan yang dikembangkan dan diperbarui dari penelitian Pusat Penelitian Perkembangan Iptek LIPI berjudul *Studi Industri Otomotif Nasional: Tinjauan Multi-Level Perspective* pada tahun 2012. Di dalam buku ini dibahas potensi pengembangan mobil nasional atau mobil dengan merek lokal yang sedang dikembangkan saat ini. Dengan melihat secara multitingkatan, diharapkan sumbatan pengembangan dapat tergali lebih baik. Buku ini hadir sebagai bagian dari banyaknya tulisan dan publikasi tentang pengembangan industri otomotif nasional. Pendekatan *multi-level perspective* dalam buku ini akan menjadi keunikan tersendiri dengan beragam tulisan dan publikasi yang lebih dahulu hadir dalam khazanah literatur terkait. Tentu setiap tulisan mempunyai eranya masing-masing; buku ini diharapkan dapat memberikan bagian gambaran tentang suatu era di Indonesia yang masih berkelumit di pengembangan industri manufaktur nasional/lokal.

Sebagai penutup, tidak lupa kami ucapkan terima kasih kepada pihak LIPI Press yang telah bersedia memublikasikan buku ini dalam bentuk yang menarik.

Editor

# **Bab 1**

## **Mobil Nasional dan Nilai Strategisnya**

*Anugerah Yuka Asmara*

### **A. MEMAKNAI MOBIL NASIONAL**

Setiap orang dapat memaknai mobil nasional menurut pandangan dan definisi masing-masing. Sejauh ini tidak ada definisi resmi Pemerintah Indonesia tentang mobil nasional, khususnya dalam tataran regulasi formal. Adanya keterbatasan definisi formal mobil nasional bukan berarti mobil nasional tidak dapat dijelaskan. Dalam buku ini, definisi mobil nasional ditekankan pada mobil buatan putra-putri Indonesia. Hal ini memberi arti bahwa mobil nasional merupakan mobil yang ide, desain, mesin, komponen, hingga proses perakitannya diinisiasi oleh putra-putri nasional serta lokasi pembuatannya berada di wilayah Indonesia sebagaimana yang didefinisikan oleh Asosiasi Industri Automotif Nusantara (Asia Nusa). Dengan demikian, buku ini lebih difokuskan pada industri mobil dengan merek lokal (merujuk pada pengertian Asia Nusa) sehingga pembahasan mengenai industri mobil dengan merek asing atau agen tunggal pemegang merek (ATPM) seperti Astra, Indomobil, dan lainnya, menjadi sangat terbatas.

Pengertian mobil nasional di atas memberi penegasan bahwa mobil nasional sebaiknya bukanlah mobil yang dibuat di wilayah Indonesia, tetapi ide dan tenaga ahlinya dari luar negeri, melainkan ada unsur keindonesiaan di dalam hal ide, desain, mesin, komponen,

hingga perakitannya. Praktiknya memang tidak mudah bagi bangsa Indonesia untuk mewujudkan mobil nasional jika mengikuti definisi mobil nasional tersebut. Walaupun demikian, keinginan untuk membuat mobil nasional dan membangun industrinya di dalam negeri dapat terwujud dengan segala dukungan yang ada, termasuk kehadiran kebijakan pemerintah.

Berbeda dengan Pemerintah Indonesia yang belum mengeluarkan pendefinisian mobil nasional secara resmi, negara kerabat Indonesia terdekat, yaitu Malaysia, telah lama mengeluarkan kebijakan otomotif nasional dengan salah satu tujuannya meningkatkan partisipasi produsen bumi putra di dalam industri otomotif domestik (Malaysian Industrial Development Authority, 2010). Sebagai hasilnya, saat ini Malaysia telah memproduksi mobil nasional dengan merek Proton yang digunakan di dalam negeri dan juga diekspor untuk konsumen luar negeri meskipun ada beberapa kritik terkait dengan pengembangan mobil ini, terutama dengan komponen biaya yang sangat besar. Sebagai contoh pada tahun 2014 lalu, Proton sempat merugi karena segmen pasar mobil ini menurun, terlebih di Indonesia Proton sulit bersaing dengan mobil pabrikan Jepang.<sup>1</sup>

Jauh sebelum Malaysia mengembangkan mobil Proton, hingga sampai pada tahap pengembangan desain awal mobil tahun 2000 dan pengembangan mesin sendiri tahun 2002 (Malaysian Industrial Development Authority, 2010), Beberapa pihak nasional telah melakukan produksi mobil bekerjasama dengan perusahaan mobil transnasional di pertengahan tahun 1970-an. Dengan dukungan dari kebijakan proteksi dan produksi komponen mobil dalam negeri saat itu, muncul beberapa perintis produsen mobil nasional seperti Eman dan PT Udatin dengan merakit mobil merk Holden, Mitsubishi dan PT Krama Yudha yang merakit mobil merk Mitsubishi, serta Volkswagen dan PT Garuda Mataram yang merakit mobil merk VW

---

<sup>1</sup> Saat ini Proton tengah menjajaki kerja sama produksi dengan perusahaan otomotif dalam negeri Indonesia, yaitu Adi Perkasa Citra Lestari (ACL) yang dimiliki oleh A.M. Hendropriyono (*Republika*, 9 Februari 2015: 1).

(Chalmers, 1996). Fakta ini paling tidak memberikan informasi yang sangat berharga bahwa di tahun 1970-an, Pemerintah Indonesia telah memiliki keinginan untuk membangun industri otomotif nasional.

Perkembangan mobil hasil karya putra-putri Indonesia yang bekerja sama dengan pelaku otomotif asing mulai tampak di akhir tahun 1980-an. Hingga periode sebelum tahun 1997, berbagai merek mobil maupun prototipe mobil meramaikan dunia otomotif di Indonesia. Beberapa merek yang bermunculan tersebut di antaranya Maleo (IPTN, Rover, Milliard Design); Beta 97 MPV (Bakrie Brothers, Shado); Bimantara (PT Bimantara Citra, Hyundai); MR 90 (PT Indomobil, Mazda); Kalla Motor; Texmaco Macan (PT Texmaco, Mercedes Benz). Mobil-mobil yang siap dan sudah dapat dipasarkan tersebut pada umumnya mesin inti dan komponennya masih diimpor dari negara asing. Di Indonesia, mobil-mobil tersebut hanya dirakit dan kemudian dipasarkan. Hal ini menjadi salah satu strategi perusahaan otomotif asing untuk memasarkan produknya ke Indonesia.

Di era pasca-Reformasi 1998, tepatnya di akhir tahun 2000-an, mobil nasional kembali mewarnai Tanah Air dengan beragam nama, seperti Gulirkan Energi Alternatif (GEA) yang diproduksi oleh PT INKA, Tawon dan Komodo yang diproduksi oleh perusahaan swasta, serta Arina, Nuri, Wakaba, Marlip yang diproduksi oleh lembaga penelitian pemerintah dan perguruan tinggi yang bekerja sama dengan pihak industri. Kehadiran beragam mobil tersebut baru menjadi berita hangat di media massa pada tahun 2012, ketika Kiat Esemka menjadi bahan perbincangan nasional setelah pernyataan dari Wali Kota Solo saat itu yang mengklaim bahwa anak-anak SMK di Kota Solo bisa menghasilkan mobil nasional.<sup>2</sup> Keberlanjutan berbagai merek mobil nasional yang muncul di era pasca-Reformasi tersebut hingga saat ini tidak semuanya berjalan dengan mulus. Ada mobil yang sudah bisa diproduksi dan tembus ke pasar seperti Fin Komodo, namun lebih banyak merek mobil yang kandas di proses produksi.

---

<sup>2</sup> Detail dapat dilihat di Liputan 6 (2014)



Hal ini sangat dipengaruhi oleh permintaan pasar, keadaan sosial masyarakat, dan tentunya kebijakan pendukung. Oleh karena itu, pembahasan mobil nasional dan upaya untuk membangun industrinya sering kali menjadi perbincangan yang tidak ada akhirnya meskipun rezim sentralisasi telah berganti ke rezim demokrasi dan desentralisasi seperti saat ini.

Perbincangan mobil nasional tidak terlepas dari arti mobil nasional itu sendiri. Memaknai mobil nasional memang tidak harus utuh bahwa semuanya berasal dari Indonesia, akan tetapi proses pembelajaran untuk menuju ke tahap kemandirian tersebut harus ada dan dapat dilalui oleh sumber daya manusia bangsa ini. Begitu pula dengan kebijakan industri otomotif, pemerintah dapat memberi celah bagi pengembangan mobil yang diproduksi oleh anak bangsa dengan berbagai insentif yang lebih terintegrasi tanpa menghapuskan tempat bagi produsen asing untuk berusaha. Namun, pertanyaan yang paling esensial sebenarnya adalah “Apakah mobil nasional perlu dikembangkan di Indonesia? Jika perlu dikembangkan, apakah tujuan utama pembuatan mobil nasional tersebut?”

## **B. PENTINGNYA MOBIL NASIONAL DI INDONESIA**

Keberadaan mobil nasional di sejumlah negara tumbuh karena berbagai motif yang melatarbelakanginya. Sebagai contoh, di Korea Selatan, pertumbuhan produksi mobil tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri, tetapi juga untuk membatasi mobil buatan Jepang masuk ke negaranya serta untuk memenuhi permintaan pasar ekspor. Dengan jumlah sekitar 3,2 juta unit mobil yang diekspor, Korea Selatan menduduki posisi nomor lima sebagai industri otomotif terbesar di dunia (Rittar dalam Incekara and Ustaoglu, 2012). Di Indonesia, pengguna mobil meningkat tajam dalam lima tahun terakhir, terhitung sejak tahun 2009, dengan jumlah pengguna mobil penumpang sebanyak 7.910.407 unit dan di tahun 2013 sebanyak 11.484.514 unit (Tabel 1.1).

**Tabel 1.1** Jumlah Mobil Penumpang Tahun 2009–2013

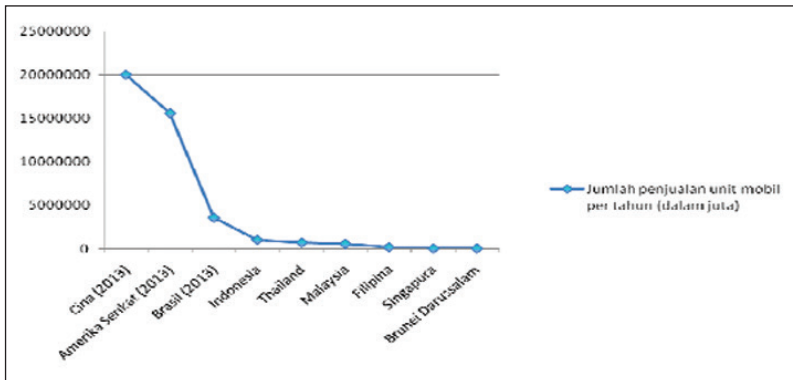
Tahun	Jumlah (unit)
2009	7.910.407
2010	8.891.041
2011	9.548.866
2012	10.432.259
2013	11.484.514

Sumber: Kantor Kepolisian RI dalam BPS RI (2014)

Tabel 1.1 mengungkapkan bahwa pertumbuhan mobil penumpang selama lima tahun terakhir sekitar 800.000–1.000.000 unit per tahun menjadikan Indonesia sebagai “salah satu pasar mobil terbesar di dunia”. Sebagian besar mobil penumpang tersebut berasal dari merek pabrikan Jepang, seperti Toyota, Daihatsu, dan Mitsubishi, dengan *share* sekitar 66,1% dari jumlah total mobil yang ada di Indonesia (Business Motor International, 2011).

Indonesia masih memimpin pasar mobil di kawasan Asia Tenggara. Untuk kawasan Asia Pasifik, peranan ASEAN dalam pasar otomotif tidak bisa dianggap remeh, di mana pasar otomotif ASEAN akan tumbuh 5,8% pada periode 2012–2019 dan pasar akan mencapai 4,71 juta pada 2019 (Tempo, 21 Agustus 2013). Di posisi dunia, Indonesia dalam pasar mobil masih jauh bila dibandingkan dengan negara China yang pertumbuhannya hampir 13,9% per tahun dan Amerika Serikat sebesar 7,6% per tahun (Gambar 1.1).

Gambar 1.1 menunjukkan bahwa China dan Amerika Serikat menempati urutan teratas di tahun 2013 dalam penjualan mobil di negaranya, yaitu masing-masing 20 juta dan 15,6 juta unit/tahun (Welle, 2015). Kemudian disusul oleh Brasil di tahun 2013 dengan total 3,56 juta unit/tahun (Forbes, 2014). Di negara Asia Tenggara (periode Januari–Oktober 2014), Indonesia unggul dalam penjualan pasar otomotif dalam negeri dengan menjual mobil sebanyak 1,03 juta unit/tahun, kemudian disusul Thailand sebanyak 719.260 unit/



Sumber: Welle, 2015; CNN Indonesia, 2014; Forbes, 2014.

**Gambar 1.1** Jumlah Penjualan Unit Mobil

tahun, Malaysia sebanyak 546.492 unit/tahun, Filipina sebanyak 192.005 unit/tahun, Singapura sebanyak 38.326 unit/tahun, dan Brunei Darussalam sebanyak 15.243 unit/tahun (CNN Indonesia, 2014)). Sementara India mengalami penurunan angka penjualan mobil dari 226.378 unit mobil di Desember 2014 menjadi hanya 224.030 unit mobil di Januari 2015 (Trading Economics, 2015).

Indonesia mengalami kenaikan angka penjualan mobil dari 10,2 juta unit mobil di tahun 2013 menjadi 10,3 juta unit mobil di tahun 2014 (CNN Indonesia, 2014), namun di negara Jepang sendiri, jumlah penduduk yang memiliki mobil terus menurun hingga 30% sejak tahun 1990 (Vivanews, 2011). Selain karena mahalnya biaya pembelian, pemeliharaan, dan pajak mobil, juga karena Jepang telah dan sedang membangun berbagai fasilitas transportasi umum yang andal bagi warganya sehingga masyarakat di Jepang lebih memilih transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Meskipun demikian, Jepang menjual produk mobilnya ke berbagai negara sebagai sumber pendapatan negaranya. Wajar saja jika kemudian muncul pertanyaan apakah mobil nasional di Indonesia masih diperlukan? Jika diperlukan, apa yang ingin dicapai dengan hadirnya kebijakan mobil nasional di Indonesia?

Mobil, tidak hanya berupa material yang tidak bermakna. Bagi banyak orang, kepemilikan mobil dianggap sebagai representasi dari status sosial di lingkungan tempat orang tersebut tinggal (Nolan, 2010; Sigurdardottir dkk., 2014). Dalam konteks bangsa yang lebih luas, keberadaan mobil nasional tidak hanya dapat dilihat dari sisi masalah status sosial bangsa (*dignity*), tetapi juga keberadaannya harus dapat memberikan manfaat lebih pada pembangunan nasional. Industri otomotif di beberapa negara memiliki peran strategis dan signifikan dalam hal peningkatan nilai tambah produknya, tingkat keahlian pekerja yang tinggi, nilai kompetitif, teknologi maju, dan berbagai dampak terhadap pengembangan teknologi otomotif di suatu negara. Oleh karena itu, beberapa negara mempunyai perhatian khusus terhadap pengembangan industri otomotif (Cinicioglu dkk., 2012).

Industri otomotif dapat menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat, menyerap bahan baku, menumbuhkan dan meningkatkan geliat industri pendukungnya, seperti industri baja, karet, aluminium, dan lainnya (Tabel 1.2). Bahkan di Korea Selatan, industri otomotif seperti merek Daewoo dan produk elektronik seperti Samsung menjadi salah satu tonggak bagi negara itu untuk bersaing dengan negara lain. Hal ini dilakukan melalui dukungan fasilitas dan dana untuk kegiatan riset dan pengembangan dari pemerintah (Pack, 2000).

Tabel 1.2 menunjukkan bahwa industri otomotif mampu menyerap tenaga kerja hampir 1% di Jerman atau rata-rata di atas 0,1% dari total jumlah penduduk di tahun 2010. Sementara itu, Indonesia masih tertinggal dengan dua negara Asia Tenggara, yaitu Thailand yang mampu menyerap tenaga kerja sebesar 0,26% dan Malaysia 0,16% dari jumlah penduduknya. Daya serap tenaga kerja sektor otomotif yang rendah (di atas India) yaitu 0,027% menunjukkan bahwa Indonesia harus dapat meningkatkan sektor industri otomotif nasional untuk meningkatkan lapangan kerja dalam negeri.

**Tabel 1.2** Perbandingan Antara Jumlah Penduduk dengan Tenaga Kerja di Industri Otomotif di Beberapa Negara Tahun 2010

No.	Negara	Jumlah Penduduk	Tenaga Kerja di Sektor Industri Otomotif	Persentase antara Tenaga Kerja di Sektor Otomotif dengan Jumlah Penduduk
1	Jerman	81.724.000	773.217	0,95
2	Jepang	127.720.000	725.000	0,57
3	Korea Selatan	48.219.000	246.900	0,51
4	Prancis	65.821.885	304.000	0,46
5	Italia	60.705.991	196.000	0,32
6	Amerika Serikat	312.577.000	954.210	0,31
7	Thailand	69.519.000	182.300	0,26
8	Malaysia	28.666.000	47.000	0,16
9	Brasil	190.755.799	289.082	0,15
10	China (Tiongkok)	1.339.724.852	1.605.000	0,11
11	Indonesia	237.641.326	64.000	0,027
12	India	1.210.193.422	270.000	0,022

Sumber: OICA dalam Kardoyo (2013) dengan penambahan persentase

Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa mengembangkan mobil nasional bukanlah semata-mata karena alasan status sosial maupun eksploitasi nasionalisme. Lebih dari itu, kepemilikan mobil nasional merupakan salah satu bentuk bagaimana suatu bangsa dapat memiliki daya saing dengan negara lain. Laksani (2013) mengungkapkan bahwa salah satu usaha pemerintah dalam mendukung daya saing industri nasional adalah dengan mendongkrak industri otomotif dalam negeri, yaitu dengan mengupayakan pengembangan mobil buatan dalam negeri menjadi mobil nasional. Program mobil nasional merupakan salah satu inisiatif untuk mendukung perkembangan industri otomotif.

Di era pemerintahan Orde Baru yang didukung oleh program-program Habibie, Menteri Perindustrian waktu itu Soehoed periode 1978–1981, telah memiliki tiga pandangan terkait industri otomotif, yaitu 1) industrialisasi otomotif mendorong penggunaan diversifikasi sumber teknologi guna menghindari ketergantungan teknologi dari negara lain; 2) mendesak perusahaan transnasional membuat kesepakatan subkontrak untuk suplai komponen agar manfaatnya dapat diterima oleh industri otomotif dan industri pendukungnya secara lebih merata; 3) Industri otomotif akan berkaitan dengan industri strategis lain, misalnya industri baja Krakatau Steel yang pada gilirannya industri otomotif dapat menjadi ujung tombak perubahan-perubahan struktural dalam perekonomian Indonesia. Jadi, sudah selayaknya jika industri otomotif dipandang sebagai batu ujian strategi industrialisasi yang konseptual (Chalmers, 1996).

Dengan adanya peningkatan daya saing yang dilakukan dengan menggenjot industri otomotif, pengetahuan dan teknologi serta sumber daya manusia yang terdidik menjadi salah satu kunci dalam pengembangan industri otomotif di Indonesia. Meskipun demikian, kondisi tersebut menempatkan mobil nasional dalam perspektif daya saing yang cukup berat. Namun, dalam jangka panjang dengan mengambil fokus jangka menengah seperti peningkatan kemampuan teknologi serta peningkatan interaksi antaraktor terkait, upaya ini mungkin saja bisa terwujud.

Sebagai negara yang memiliki jumlah pasar mobil penumpang terbesar di Asia Tenggara, Indonesia sudah saatnya memiliki peran signifikan dalam pengembangan industri otomotif, paling tidak dalam skala kawasan. Ini merupakan alasan esensial mengapa Indonesia perlu memiliki kebijakan pengembangan mobil dengan merek nasional yang mesin dan komponennya juga dikuasai oleh putra-putri Indonesia.

### **C. PEMBACA SASARAN DAN STRUKTUR BUKU**

Buku ini diharapkan menjadi salah satu bacaan yang cukup ringan untuk menambah referensi terkait tinjauan mobil nasional dengan bahasa yang mudah. Topik mobil nasional ini memang bukanlah topik yang populer untuk semua kalangan, tetapi mudah dipahami oleh mahasiswa, praktisi, peneliti, dosen, dan kalangan pengusaha/industri (khususnya dari pelaku yang terkait dengan pengembangan mobil nasional).

Bab-bab selanjutnya dalam buku ini mencoba untuk memberikan bahasan yang unik dari beragam level, yang secara empiris mencoba menggunakan pendekatan *Multi-Level Perspective* (MLP), yaitu suatu pendekatan yang berupaya memadukan tiga elemen, yakni *niche-innovation* (industri), *socio-technical regime* (aturan dan kebijakan pemerintah), dan *socio-technical landscape* (situasi sosial, politik, ekonomi) untuk mempermudah pembaca mengetahui mengapa industri otomotif merek lokal sulit berkembang di Indonesia dan bagaimana seharusnya yang dapat dilakukan oleh pemerintah. Lebih detailnya, pengertian dan tinjauan singkat MLP akan dibahas di Bab 2. Selain itu, Bab 2 juga menjelaskan mengapa dan kapan wacana mobil nasional kembali diangkat di era pasca-Reformasi 1998. Bab 3 mengangkat kondisi faktual beberapa pembuat mobil dengan nama lokal di Indonesia serta perkembangan litbang di perguruan tinggi dalam bidang mobil dan otomotif. Seperti diketahui, pengembangan mobil dengan merek lokal tetap berjalan, meskipun jauh dari wacana arus utama. Hal inilah yang dibahas dalam bab ini dan dilihat seperti

apa kondisi faktualnya. Bab 4 mengetengahkan rezim sosio-teknikal pengembangan otomotif di Indonesia. Rezim sosio-teknikal dalam pengertian ini lebih menyangkut mengenai rezim tata kelola nasional dalam pengembangan mobil nasional. Posisi rezim sosio-teknikal memegang peranan kunci karena perkembangan suatu sektor industri, termasuk mobil dan otomotif, menuntut adanya prioritas dan fokus yang diberikan. Bab 5 membahas lanskap sosio-teknikal makro yang mencoba melihat bagaimana kondisi makro dapat memengaruhi pengembangan industri mobil nasional. Kondisi lanskap, meskipun memuat hal yang cukup makro, namun memegang kondisi *status quo* akan kualitas ekonomi dan sumber daya manusia industri Indonesia. Kualitas dan terutama karakter makro akan berperan terhadap tindakan yang diambil oleh rezim sosio-teknikal serta lingkungan aktivitas dan bisnis dalam pengembangan mobil nasional. Bab 6 tentang pembelajaran pengembangan industri mobil dari China dan India yang sedang tumbuh bangkit. China dan India merupakan bagian dari negara-negara dengan pembangunan ekonomi cukup maju dan merupakan anggota BRICS yang terdiri dari Brasil, Rusia, India, China, Afrika Selatan. Keduanya juga sedang mengembangkan industri mobil nasional. Dibandingkan dengan Jepang dan Korea, kedua negara ini relatif baru dalam pengembangan industri otomotifnya, tetapi mempunyai penetrasi pasar ekspor yang cukup baik, termasuk ke Indonesia. Bab 7 merupakan bab terakhir, memberikan refleksi singkat terkait dengan keseluruhan tulisan yang ada dalam buku ini. Bab 7 juga memberikan beberapa saran dalam pengembangan mobil nasional ke depan. Pada akhirnya, bab per bab yang terdapat dalam buku ini, meskipun dibahas oleh penulis yang berbeda, pada hakikatnya merupakan satu kesatuan yang saling bersinergi.

## DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik. (2014). *Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis tahun 1987–2012*. Diakses 11 Desember 2014, dari [http://bps.go.id/tab\\_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id\\_subyek=17&notab=12](http://bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=17&notab=12)



- Sigurdardottir, S.B., Kaplan, S., & Møller, M. (2014). The motivation underlying adolescents' intended frame for driving licensure and car ownership: A socio-ecological approach. *Transport policy* 36: 19–25.
- Business Motor International. (2011). *Indonesia autos report Q4 2011*. London: Business Motor International.
- Chalmers, I. (2006). *Konglomerasi: Negara dan modal dalam industri otomotif Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Cinicioğlu, E. N., Önsel, Ş., & Ülengin, F. (2012). Competitiveness analysis of automotive industry in Turkey using Bayesian networks. *Expert systems with applications* 39(12): 10923–10932.
- Cable News Network (CNN) Indonesia. (2014). *Singkirkan Thailand Indonesia kuasai pasar otomotif Asean*. Diakses 9 Desember 2014, dari <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20141209192217-92-17061/singkirkan-thailand-indonesia-kuasai-pasar-otomotif-asean/>
- Forbes. (2014). *Brazil car sales drop indicative of economy's slide*. Diakses 11 Maret 2014, dari <http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2014/11/03/brazil-car-sales-drop-indicative-of-economy-slide/>
- Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: responses to seven criticisms. *Journal of environmental innovation and societal transitions* 1(1): 24–40.
- Incekara, A., & Ustaoglu, M. (2012). European union's multilateralism on trade policies, custom unions and free trade agreements; comparative SWOT analyses of Turkey and South Korea's automotive industries. *Procedia-social and behavioral sciences* 58: 464–473.
- Kardoyo, H. (2013). Sistem inovasi, entrepreneurship, dan peran pemerintah dalam mendukung pembangunan industri nasional. Dalam Hadi Kardoyo (Ed.), *Entrepreneurship berbasis teknologi dalam sistem inovasi nasional*. Jakarta: LIPI Press.
- Laksana, C. S. (2013). Aktivitas entrepreneurship berbasis teknologi (*technopreneurship*) di Indonesia: Studi kasus industri perintis mobil nasional. Dalam Hadi Kardoyo (Ed.), *Entrepreneurship berbasis teknologi dalam sistem inovasi nasional*. Jakarta: LIPI Press.
- Liputan 6. (2014). *Mobil esemka*. Diakses 11 Desember 2014, dari <http://www.liputan6.com/tag/mobil-esemka>
- Malaysian Industrial Development Authority. (2010). *Malaysia's automotive industry*. Laporan tidak dipublikasikan.

- Nolan, A. (2010). A dynamic analysis of household car ownership. *Transportation research part A: Policy and practice* 44(6): 446–455.
- Pack, H. (2000). *Technology, learning, & innovation: research and development in the industrial development process*. Editor: Linsu Kim and Richard R. Nelson. Cambridge-UK: Cambridge University Press.
- Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau.
- Tempo. (2013). Diakses 21 Agustus 2013, dari <http://www.tempo.co/read/news/2013/08/21/090506006/Indonesia-Pasar-Otomotif-Terbesar-di-ASEAN>
- Trading Economics. (2015). *India Car Sales 1991–2015*. Diakses dari <http://www.tradingeconomics.com/india/car-registrations>
- Vivanews. (2011). *Di Jepang mobil tak lagi jadi status sosial*. Diakses 11 Desember 2014, dari <http://otomotif.news.viva.co.id/news/read/239807-di-jepang--mobil-tak-lagi-jadi-status-sosial>
- Waspada! Niat Proton. (9 Februari 2015). *Republika*, halaman 1–8.
- Welle, D. (2015). *Penjualan otomotif Cina melonjak*. Diakses 10 Januari 2014, dari <http://www.dw.de/penjualan-otomotif-cina-melonjak/a-17351504>
- Wikipedia. (2014). *Mobil nasional (Indonesia)*. Diakses 11 Desember 2014, dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Mobil\\_nasional\\_%28Indonesia%29](http://id.wikipedia.org/wiki/Mobil_nasional_%28Indonesia%29).



## **Bab 2**

# **Menghangatnya Kembali Wacana Mobil Nasional**

*Galuh Syahbana Indraprahasta dan Anugerah Yuka Asmara*

### **A. MUNCULNYA ISU MOBIL NASIONAL DARI KOTA SOLO**

Pada awal tahun 2012, di dunia otomotif nasional muncul berita sensasional terkait dengan akan dijadikannya mobil Kiat Esemka sebagai kendaraan dinas resmi Wali Kota dan Wakil Wali Kota Solo.<sup>1</sup> Joko Widodo (selaku Wali Kota Solo saat itu) memang sering kali membuat gebrakan dan terobosan dalam membangun kotanya selama dia menjabat; yang terakhir tentunya wacana penggunaan mobil nasional ini. Publik kemudian kembali diingatkan mengenai isu mobil nasional yang pernah bergulir di akhir era pemerintahan Presiden Soeharto, meskipun hasil akhirnya belum sepenuhnya terlihat.

Pada tahun 2012, melalui wacana Esemka, dapat dikatakan bahwa isu mobil nasional sempat kembali menghangat dalam periode pasca-Reformasi 1998. Wacana Esemka ini juga diiringi dengan pro-kontra pendapat berbagai pihak. Pihak yang berposisi kontra dalam hal ini, terutama karena pesimistis akan kualitas mobil Esemka yang diproduksi secara nasional dan/atau pesimistis akan fokus/prioritas kebijakan industri nasional untuk mendukung mobil nasional. Salah satunya diungkapkan oleh Ketua Kadin Indonesia, bahwa

---

<sup>1</sup> Pada tahun 2014 juga muncul wacana dari Jokowi selaku Presiden Republik Indonesia untuk menjadikan Esemka sebagai mobil dinas menteri (Belarminus, R., 2014).

pembuatan mobil Esemka hanya sekadar hobi dengan menggunakan komponen-komponen yang tidak terpakai (Yul, 2012). Dahlan Iskan, sebagai Menteri BUMN pada saat itu, juga menganggap program Esemka sebagai program pendidikan, yang memiliki perbedaan dengan suatu program industri (Winaryani dan Ari, 2012). Gubernur Jawa Tengah pada saat itu, Bibit Waluyo, meskipun bangga terhadap siswa sekolah yang mampu membuat mobil, merasa perjalanan untuk memproduksi massal mobil tersebut masih panjang. Hal senada juga disampaikan oleh Gubernur DKI Jakarta, Jawa Timur, dan Wali Kota Semarang dengan penekanan yang berbeda (Primartantyo dan Ahmad, 2012). Bahkan, Mantan Menteri Riset dan Teknologi dan Presiden Republik Indonesia ke-3, B.J. Habibie, mengemukakan bahwa mobil Esemka sebagai ‘mobil *dolanan*’, meskipun dalam akhir katanya beliau mengungkapkan bahwa upaya teknologi nasional tetap harus ditingkatkan (Warta Kota, 2012).

Beberapa pihak yang pro dengan pengembangan mobil nasional di antaranya datang dari kalangan pejabat publik, seperti Gubernur Jawa Barat, Kalimantan Timur, dan DI Yogyakarta yang memberikan apresiasi serta ingin memesannya secara langsung dan/atau mengembangkannya di provinsinya masing-masing (Fikri, 2012; Khaidir, 2012; Maruli, 2012).

Pihak-pihak yang pesimistis pada dasarnya mencoba mengemukakan bahwa terdapat perbedaan antara produk yang dibuat dalam skala kecil dengan skala massal. Mobil Kiat Esemka, yang pada saat itu tengah menjadi salah satu isu nasional terpopuler, dianggap sebagai produk skala bengkel yang belum (teruji) dan dapat diproduksi secara massal. Jika ingin membangun mobil ini menjadi skala industri (massal) maka diperlukan langkah yang lebih serius dan panjang. Tentunya hal ini sangat terkait dengan bagaimana adanya peningkatan skala produksi, pengembangan keterkaitan dengan pembuat komponen/bagian lainnya serta dukungan kebijakan pemerintah yang lebih terfokus.

## **B. PERLUNYA PEMILIHAN KEBIJAKAN YANG TEPAT**

Pilihan-pilihan pengembangan kebijakan sangat penting karena terkait alokasi fokus, tenaga, waktu, pembiayaan, regulasi, keterkaitan sektor, dan sebagainya. Terkait dengan isu mobil Kiat Esemka ini, pemerintah pusat melalui Menteri Perindustrian pada saat itu, M.S. Hidayat, meresponsnya dengan mengatakan bahwa untuk tahap awal pengembangan mobil nasional sebaiknya berkapasitas 700 cc. M.S. Hidayat menegaskan bahwa kategori ini diperlukan agar mobil nasional dapat mengambil ceruk pasar yang belum ada sehingga tidak perlu bersaing secara radikal dengan merek-merek mobil dunia yang sudah lama ada di Indonesia. Tentunya kategori ini akan ditingkatkan secara bertahap seiring dengan pengembangan ke depan. (Maruli, 2012). Meskipun pada akhir 2013 justru dua pabrikan Jepang (Toyota dan Daihatsu) yang memunculkan dua varian mobil dengan cc kecil, bukan merek nasional yang tadinya diharapkan dapat mengisi di ceruk ini. Inilah mengapa ada indikasi bahwa kebijakan nasional memang tidak berorientasi pada pengembangan mobil nasional (dengan merek lokal).

Kemunculan Kiat Esemka di ranah publik dan media sesungguhnya merupakan pemantik isu mobil nasional yang sempat meredup lama di tanah air. Isu ini kemudian menghadirkan kembali kemungkinan untuk mengembangkan mobil nasional Indonesia; sama seperti halnya Malaysia mengembangkan Proton dan India dengan Tata dalam konteks negara berkembang dengan segala sisi positif dan negatifnya. Indonesia sebenarnya memiliki sejarah panjang dalam upaya pengembangan mobil nasional. Jika merunut ke belakang, ada beberapa varian mobil nasional<sup>2</sup> yang pernah dikembangkan di Indonesia, namun tidak berlanjut, antara lain Maleo (IPTN, Rover, Milliard Design), Beta 97 MPV (Bakrie Brothers, Shado), Timor (Timor Putra Nasional, KIA), Bimantara (PT Bimantara Citra,

---

<sup>2</sup> Definisi mobil nasional menurut Ketua bidang Pemasaran dan Komunikasi Asosiasi Industri Otomotif Nusantara (Asia Nusa), Dewa Yuniardi, adalah mobil yang rancangan hak kekayaan intelektual dan kepemilikan (*ownership*)-nya punya Indonesia. Oleh karena itu, prinsipal dan pemegang merek harus orang Indonesia (Akib, 2012).

Hyundai), MR 90 (PT Indomobil, Mazda), Kalla Motor, Texmaco Macan (PT Texmaco, Mercedes Benz), dan Gang Car (PT DI). Adapun beberapa mobil nasional yang masih dikembangkan hingga saat ini, antara lain Marlip (LIPI dengan PT Marlip Indo Mandiri), Kancil (PT KANCIL), GEA (PT INKA, Rusnas), AG-Tawon (PT Super Gasindo Jaya), Fin Komodo (PT Fin Komodo Teknologi), Wakaba (BPPT, Universitas Pasundan), Arina (Universitas Negeri Semarang), Nuri (PT Super Gasindo Jaya), Boneo (PT Boneo Daya Utama), Esemka Digdaya, Esemka Rajawali.

Matinya beberapa merek mobil nasional merupakan kombinasi dari beragam faktor, tidak semata masalah kemampuan teknologi, tetapi juga bagaimana kebijakan yang kurang proporsional dan kolusif turut menyumbangkan sistem produksi yang tidak efisien (cf. Aswicahyono dkk., 2000). Hal ini menunjukkan bahwa tantangan untuk mengembangkan mobil nasional sangat jelas dan meliputi beragam dimensi. Menilik dari sejarahnya, pengembangan mobil nasional di Indonesia dimulai dari aktivitas perakitan. Secara lebih spesifik, Gero (2001) mengemukakan bahwa pengembangan otomotif nasional (termasuk di dalamnya mobil nasional secara tidak langsung) dimulai pada tahun 1970-an ketika adanya keharusan untuk merakit mobil yang dimasukkan ke Indonesia. Oleh karena itu, mobil impor dengan kategori CBU (*completely built up*) dilarang. Langkah ini dimaksudkan untuk merangsang tumbuhnya industri komponen lokal. Pada tahun 1996, inisiatif kebijakan yang dilakukan pemerintah diperkuat dengan diterbitkannya Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 tentang Mobil Nasional kepada tiga Kementerian (Perindustrian dan Perdagangan, Keuangan, serta Penggerak Dana Investasi/Badan Koordinasi Penanaman Modal) yang kemudian ditindaklanjuti dengan Keputusan Presiden Nomor 2 Tahun 1996 untuk mewujudkan mobil nasional. Meskipun cukup memberikan angin segar bagi dukungan mobil nasional, kebijakan ini digugat oleh dunia internasional, khususnya Jepang, Amerika Serikat, dan Uni Eropa, terkait dengan pelanggaran terhadap ketentuan *World Trade Organization* (WTO). Pada akhirnya, WTO memutuskan bahwa

Indonesia telah melanggar prinsip-prinsip GATT, yaitu *National Treatment* dan menilai kebijakan mobil nasional tersebut tidak sesuai dengan semangat perdagangan bebas yang diusung WTO. Oleh karena itu, WTO menjatuhkan putusan kepada Indonesia untuk menghilangkan subsidi serta segala kemudahan yang diberikan kepada PT Timor Putra Nasional selaku produsen Mobil Timor.

Terlepas dari kontroversi kolusi pada pengembangan Timor dan Bimantara, pengembangan mobil nasional memang tidak bisa dilalui dengan jalan instan, seperti yang pernah dipaksakan pada dua dasarwarsa sebelumnya. Kegairahan pengembangan mobil nasional ini selalu muncul karena adanya asumsi yang kuat bahwa negara yang mampu memproduksi mobil sendiri adalah negara maju. Alasan ini berdasarkan atas adanya aspek kemampuan teknologi tinggi yang dilibatkan dalam pengembangan mobil (Shapiro, 1994). Selain itu, pengembangan industri otomotif secara keseluruhan juga dianggap mempunyai dampak yang signifikan terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat. Dengan demikian, pengembangan mobil nasional memiliki banyak dimensi yang mana jika berkembang mampu menjadi salah satu indikator negara yang maju secara teknologi, sosial, dan ekonomi.

### **C. ARAH PERKEMBANGAN MOBIL NASIONAL**

Mobil nasional akan berkembang jika segala aspek yang terkait, seperti keberadaan produsen dan kebijakan, saling bertautan dan mendukung. Beberapa merek lokal yang saat ini mewarnai seperti Marlip, Kancil, GEA, AG-Tawon, Fin Komodo, Wakaba, Arina, Nuri, Boneo, Esemka Digdaya, dan Esemka Rajawali merupakan indikator bahwa terdapat beberapa produsen yang siap mendukung, meskipun kebanyakan dari produk yang dihasilkan kurang memperhatikan aspek estetika dan tampilan luar. Adapun dari sisi kebijakan, ada atau tidak adanya dukungan terhadap pengembangan mobil nasional sangat ditentukan oleh bagaimana arah maupun kebijakan industri nasional secara makro. Sebagai gambaran umum, Peraturan Presiden No. 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional



menegaskan ada tiga industri andalan masa depan Indonesia, satu di antaranya adalah industri alat angkut, yang meliputi industri otomotif, perkapalan, kedirgantaraan, dan perkeretaapian. Kebijakan ini mengarahkan pengembangan otomotif dalam jangka panjang pada pengembangan kualitas komponen serta keterkaitan dengan pemain otomotif utama (kaitannya dengan Indonesia sebagai basis produksi merek internasional, terutama Jepang). Pengembangan industri mobil nasional tidak secara eksplisit tampak dalam kebijakan industri andalan ke depan. Lebih lanjut lagi, beberapa pernyataan Kementerian Perindustrian (lihat: Kina Karya Indonesia, 2010; Tjahajana, 2010) menunjukkan pengembangan mobil nasional tidak menjadi fokus kebijakan industri otomotif nasional sampai tahun 2025. Kondisi seperti ini menimbulkan suatu pertanyaan sendiri, yaitu di mana mobil nasional dapat ditempatkan dalam kerangka industri nasional? Kehampaan ruang ini tentu menimbulkan pertanyaan-pertanyaan lanjutan jika, dan hanya jika, mobil nasional ini akan dikembangkan dalam skala yang lebih besar, yaitu apakah pengembangan mobil nasional akan (1) berjalan sendiri-sendiri yang dilepaskan pada kreativitas sektor swasta nasional dan bersaing secara sempurna dalam pasar atau (2) membutuhkan intervensi yang kuat dari pemerintah tanpa menabrak beragam kesepakatan perdagangan bebas di mana Indonesia terlibat di dalamnya?

Sejarah kegagalan di masa lalu terkait ambisi besar adanya mobil nasional Indonesia tentu bukan sesuatu yang ingin diulangi. Sejarah bisa memberikan suatu pelajaran dan bisa menjadi fondasi keterhubungan akan suatu tahapan. Dalam pengertian *evolutionary economics*<sup>3</sup>, di mana buku ini difokuskan, suatu proses penciptaan

---

<sup>3</sup> Ekonomi evolusi (*evolutionary economics*) meminjam istilah dari evolusi Darwin dimana mekanisme seleksi digunakan pada beragam teknik, rutinitas organisasi, dan produk yang paling bisa beradaptasi dengan perubahan lingkungan sekitarnya. Perubahan ini (yang direpresentasikan oleh pertumbuhan ekonomi, perubahan struktural, dan proses kompetitif) dapat diadaptasi jika melakukan inovasi, baik sosial, teknikal, maupun organisasional. Ekonomi evolusi, dalam banyak hal, mengadaptasi *complexity theory* (khususnya *complex adaptive system*), dimana salassatu unsurnya adalah *historial (path) dependency* (cf. Foster and Meltcafe, 2001). Pada

produk dan inovasi adalah sesuatu yang bersifat historis dan tidak muncul tiba-tiba (*path dependence*). Seperti diungkapkan secara singkat sebelumnya, pengembangan mobil nasional diasumsikan diawali oleh pengembangan beragam komponen ber kandungan lokal yang diiringi dengan kualitas yang dapat ditingkatkan secara terus-menerus serta kuantitas (pengetahuan) lokal yang semakin banyak dikandung. Beragam proteksi terhadap prinsip ini yang diiringi dengan memunculkan merek lokal ternyata karam seiring berakhirnya era Orde Baru. Pengembangan industri komponen di Indonesia sebagai bagian dari alih teknologi serta upaya peningkatan komponen lokal di beragam mobil dengan merek internasional dan diharapkan menjadi awal berkembangnya mobil nasional juga belum mencapai tujuan kebijakan untuk menumbuhkan industri penunjang (Mulatsih, 2001). Ada jurang pemisah antara tumbuhnya industri komponen (untuk memasok beragam merek internasional) dengan dukungan pengembangan mobil nasional. Rianto dkk. (2009) memaparkan bahwa dalam sektor otomotif, kemampuan inovasi dari perusahaan (komponen) lokal sangat dipengaruhi oleh ketentuan *principal* ataupun Multi-National Cooperation (MNC) dari merek-merek tersebut bernaung. Kondisi seperti ini menyebabkan perusahaan lokal kesulitan untuk mengalami peningkatan level (*tier*). Konstelasi ini juga memunculkan kesulitan untuk dapat mengaitkan dan menginteraksikan relasi mutual antara para perusahaan komponen yang sudah jauh lebih lama berdiri dengan produsen merek lokal karena adanya kepatuhan terhadap para *principal*.

Dalam beberapa batasan, keberadaan mobil-mobil dengan merek lokal ini tetap tidak bisa dihilangkan dari dinamika industri otomotif nasional, meskipun tampaknya mempunyai mazhab pengembangan yang tidak saling berkaitan dengan upaya peningkatan komponen lokal. Dapat dikatakan, upaya pengembangan mobil nasional memer-

---

perkembangan selanjutnya, proses inovasi (dalam ekonomi) tidak hanya menjadi *domain* para ekonom, tetapi beragam *scholars* ilmu sosial yang memperkuat fondasi dan/atau memperkaya pemikiran, termasuk beragam pertentangan didalamnya (termasuk perdebatan antara penganut sistem inovasi dan inovasi sistem).

lukan dukungan dari segala level, seperti kemampuan manufaktur, peran pemerintah saat ini. Untuk menjadi bagian dari sistem tersebut, diperlukan sebuah proses transisi yang berjalan secara kontinu dan terus berinovasi. Dengan demikian, sangat penting untuk memahami potensi dan permasalahan pengembangan mobil nasional yang ditinjau dari perspektif sistem, khususnya inovasi sistem (*system innovation*), yaitu bagaimana proses inovasi yang terjadi bukan hanya menyangkut transisi pada produk tertentu, melainkan pada keseluruhan sistem itu sendiri.

#### **D. MENELAAH POTENSI PENGEMBANGAN DENGAN *MULTI LEVEL PERSPECTIVE***

Buku ini mencoba menganalisis potensi pengembangan industri mobil nasional dengan menggunakan pendekatan *multi-level perspective* (MLP) atau perspektif *multi-level* yang menjadi salah satu alat operasional dalam inovasi sistem (*system innovation*). Studi MLP telah digunakan di berbagai literatur yang berkaitan dengan studi sejarah atau transisi suatu teknologi tertentu, seperti perubahan transportasi darat, perkapalan, penerbangan, kargo, sanitasi, perubahan sistem karbon (lingkungan hidup), perkembangan inovasi hijau (*green niche-innovation*), perkembangan industrialisasi, sistem elektrik, sistem inovasi dan kebijakan inovasi, dan transisi teknologi lainnya (Geels, 2004; Ansari and Garud, 2009; Berkhout dkk., 2009; Geels and Verbong, 2010; Smith dkk., 2010; Geels, 2011; Whitmarsh, 2012; Kern, 2012; Geels, 2012).

MLP dipandang dapat menganalisis kerangka masalah lebih luas terhadap inovasi sistem (*system innovation*) secara menyeluruh. Hal ini disebabkan oleh aspek teknologi dan inovasi yang dikaitkan dengan konteks sosial-ekonomi pada berbagai level. Pendekatan MLP dikembangkan dari sistem tekno-sosial (*socio-technical system* atau STS). Pemahaman transisi secara konseptual diambil dari berbagai teori, antara lain teori STS, studi iptek, dan studi inovasi (termasuk *evolutionary economics*). Teori-teori ini mengombinasikan dan

mengaitkan pandangan proses level mikro yang membentuk teknologi baru, dengan pandangan pada munculnya pola level makro dan level meso dari budaya, organisasi, pasar, regulasi, dan infrastruktur (Smith dkk., 2010).

MLP dipandang dapat menganalisis kerangka masalah secara lebih luas terhadap inovasi sistem secara menyeluruh (Smith dkk., 2010). Geels (2005) menjelaskan bahwa banyak teknologi baru bermunculan yang dapat secara potensial meningkatkan kualitas kehidupan, tetapi tidak dapat diterima menyeluruh karena beberapa alasan di luar aspek ekonomi, seperti aspek sosial, budaya, infrastruktur, dan regulasi. Pendekatan MLP dalam buku ini digunakan untuk melihat dan menjelaskan kondisi industri otomotif nasional, khususnya perkembangan beberapa mobil nasional (mobnas) secara menyeluruh, baik dari aspek teknologi, ekonomi maupun sosial. Lebih lanjut perkembangan industri otomotif ini akan dilihat pada masa pasca-1998 (sejak era Reformasi atau otonomi daerah) hingga sekarang.

Kompleksitas permasalahan terkait perkembangan industri otomotif nasional tidak hanya menyangkut faktor teknologi dan ekonomi, tetapi juga faktor sosial dan politik (rezim kekuasaan) yang dapat lebih disederhanakan dan dipahami melalui pendekatan MLP. Salah satu daya tarik MLP adalah pendekatan ini mampu memberikan cara analisis yang langsung (*straightforward*) dengan menyederhanakan analisis kompleks pada transformasi struktural skala luas (Smith dkk., 2010).

Geels (2005, 2011) menjelaskan bahwa ada tiga level yang saling berinteraksi secara dinamis dalam mengungkap transisi di dalam MLP. Pola dinamika umum transisi ini merupakan hasil dari interaksi di antara proses tiga level berbeda, yaitu:

1. Level inovasi ceruk/relung (*niche-innovation*). Level ini merupakan lokus bagi inovasi radikal, atau dalam konteks negara baru adalah kebaruan yang belum ada dalam masyarakat secara umum. *Niche* berfungsi sebagai ruang inkubasi untuk kebaruan

dan menjadi proses pembelajaran dan jejaring sosial antarberagam aktor.

2. Level rezim yang dapat menciptakan *windows of opportunity* untuk inovasi ceruk pasar (*niche-innovation*) menuju lanskap (*landscape*). Rezim dalam hal ini diartikan sebagai beragam kelompok sosial yang relatif otonom, tetapi saling berinteraksi dan membutuhkan. Keterkaitan ini dibangun karena adanya kelembagaan yang mengaturnya.
3. Perubahan-perubahan pada level lanskap yang dapat membentuk tekanan pada rezim. Lanskap merupakan lingkungan eksogen yang berpengaruh terhadap pembangunan sosio-teknikal, seperti globalisasi, permasalahan lingkungan, dan perubahan budaya. Lanskap merupakan sesuatu yang relatif stabil dan di luar jangkauan para aktor untuk memberikan pengaruhnya.

Secara kerangka operasional, Kern (2012) menyebutkan ada beberapa variabel kunci untuk mengidentifikasi tiga level dalam MLP secara mudah, yaitu sebagai berikut (Tabel 2.1).

Variabel operasional dari pendekatan MLP yang dikemukakan oleh Kern (2012) selanjutnya akan digunakan dalam menganalisis prospek perkembangan industri otomotif nasional di Indonesia, terutama perkembangan mobil nasional dari tahun 1998 hingga

**Tabel 2.1** Variabel Tahapan Analisis Sederhana Versi Kern

Level	Variabel Tiap Tahapan			
Niche	Proses pembelajaran	Perbaikan harga-performa	Dukungan dari pihak yang berkuasa	Pengembangan ceruk pasar ( <i>niche</i> )
Regime	Perubahan dalam regulasi	Perubahan dalam teknologi	Perubahan dalam jejaring sosial	
Landscape	Tren ekonomi makro	Tren sosial ekonomi	Pembangunan politik makro	Pola budaya dan sosial

Sumber: Kern (2012)

munculnya beberapa mobil nasional saat ini, seperti GEA, Fin Komodo, Esemka, dan lainnya.

Filosofi dasar dari pembahasan level mikro (*niche*), meso (rezim), dan makro (lanskap) adalah bahwa produk mobil dengan merek lokal perlu melewati beberapa fase/tahapan untuk mencapai pasar/kondisi mapan. Tahapan pertama adalah di level mikro tempat mobil ini dikembangkan dan diproduksi. Tahap kedua adalah di level rezim, di mana memberikan jendela peluang atau hambatan untuk jauh berkembang. Adapun level makro adalah kondisi lanskap yang dapat menekan rezim untuk bertindak atau tidak bertindak dalam mencapai suatu tujuan tertentu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akib, S. (2012). Definisi Mobnas Itu Seperti Apa Sih? Diakses dari <http://oto.detik.com/read/2012/01/16/103654/1816270/1207/definisi-mobnas-itu-seperti-apa-sih>.
- Ansari, S., & Garud, R. (2009). Inter-generational transition in socio-technical systems: The case of mobile communications. *Journal of Research Policy* 38(2): 382–392.
- Aswicahyono, H., Basri, M. C., & Hill, H. (2010). How not to industrialise? Indonesia's automotive industry. *Bulletin of Indonesia Economic Studies* 36(1): 209–241.
- Belarminus, R. (2014). Jokowi buka peluang esemka jadi mobil dinas pejabat. Diakses dari <http://nasional.kompas.com/read/2014/09/11/15172961/Jokowi.Buka.Peluang.Esemka.Jadi.Mobil.Dinas.Pejabat>.
- Berkhout, F., Angel, D., & Wieczorek, A.J. (2009). Asian development pathways and sustainable socio technical regime. *Journal of technological forecasting and social change* 76(2): 218–228.
- Fikri, A. (2012). Gubernur Heryawan Ingin Mobil Esemka Dibuat di Jawa Barat. Diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2012/01/05/058375523/Gubernur-Heryawan-Inginkan-Mobil-Esemka-Dibuat-di-Jawa-Barat>.
- Foster, J., & Metcalfe, J. S. (Eds.). (2001). *Frontiers of evolutionary economics*. Cheltenham and Northampton: Edward Elgar.

- Geels, F. W. (2004). From sectoral systems of innovation to socio-technical systems. Insight About Dynamics and Change From Sociology and Institutional Theory. *Journal of research policy* 33(6–7): 897–920.
- \_\_\_\_\_. (2005). Process and patterns in transitions and system innovations: Refining the co-evolutionary *multi-level perspective*. *Technological forecasting and social change* 72(6): 681–696.
- \_\_\_\_\_. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Journal of environmental innovation and societal transitions* 1(1): 24–40.
- \_\_\_\_\_. (2012). A socio technical analysis of low carbon transitions: introducing the *multi-level perspective* into transport studies. *Journal of geography* 24: 1–11.
- Geels, F. W., & Verbong, G. P. J. (2010). Exploring sustainability transitions in the electricity sector with socio-technical pathways. *Technological forecasting and social change* 77(8): 1214–1221.
- Gero, P. P. (2001). *Menghapus cap "rukang jahit" industri otomotif nasional*. Dalam Kompas, 28 Agustus 2001. Diakses 10 Februari 2012, dari [www.kompas.comdiakses](http://www.kompas.comdiakses)
- Kern, F. (2012). Using the *multi-level perspective* on socio-technical transitions to assess innovation policy. *Journal of technological forecasting and social c79(2)*: 298–310.
- Khaidir M. (2012). Gubernur Kaltim Juga Lirik Esemka. Diakses dari <http://www.tribunnews.com/2012/01/20/gubernur-kaltim-juga-lirik-mobil-esemka>.
- Maruli A. 2012. Pemerintah Ingin Mobnas Dimulai dengan Mobil Mungil. Diakses dari <http://otomotif.antaranews.com/berita-otomotif/1327998162/pemerintah-ingin-mobnas-dimulai-dengan-mobil-mungil>.
- Mulatsih, S. (2001). Kebijakan pemerintah untuk pengembangan industri otomotif (analisis program kandungan lokal komponen otomotif) Kasus: PT Toyota-Astra Motor. *Tesis*. Magister Administrasi Publik. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Prameswari, W. (2010). Perumusan Kebijakan sebagai Upaya Pengembangan Mobil Nasional. *Skripsi*. Jurusan Teknik Industri. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November

- Primartantyo U. & Ahmad R. (2012). Gubernur Bibit Sindir Jokowi Soal Mobil Esemka. Diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2012/01/04/058375221/Gubernur-Bibit-Sindir-Jokowi-Soal-Mobil-Esemka>.
- Rianto, Y., Aminullah, E., Laksani, C. S., Prihadyanti, D., Triyono, B., & Handoko, L. T. (2009). *Peta dan strategi adopsi teknologi informasi di UKM manufaktur*. Jakarta: LIPI Press.
- Shapiro, H. (1994). *Engines of growth: The state and transnational auto companies in Brazil*. New York and Cambridge: Cambridge University Press.
- Smith, A., Voß, J.P., & Grin, J. (2010). Innovation studies and sustainability transitions: The allure of the *multi-level perspective* and its challenges. *Journal of research policy* 39(4): 435–448.
- Whitmarsh, L. (2012). How useful is the multi level perspective for transport and sustainability reserach? *Journal of transport geography* 24: 483–487.
- Wicaksono, P. (2012). Tertantang Bikin Esemka Jolowi di Yogya. Diakses pada 10 Februari 2012 dari <http://www.tempo.co/read/news/2012/01/04/124375356/Sultan-Tergiur-Bikin-Esemka-Jokowi-di-Jogja>.
- Winaryani, D. T., dan Ari K, (2012). Esemka Jalan Terus, Menteri BUMN Anggap Esemka Bukan Industri. Diakses dari <http://www.harianjoglosemar.com/berita/esemka-jalan-terus-menteri-bumn-anggap-esemka-bukan-industri-65122.html>.
- Yul. (2012). Produksi 'Kiat Esemka'. Kadin Pesimis. Diakses pada 10 Februari 2012 dari <http://theglobejournal.com/kategori/ekonomi/produksi-kiat-esemka-kadin-pesimis.php>





## **Bab 3**

# **Pengembangan Mobil Nasional Sejak Reformasi: Beberapa Kasus**

*Kusnandar*

Industri mobil nasional di Indonesia saat ini belum ada yang mencapai tahap matang, baik dilihat dari kemampuan teknologi maupun kapasitas produksinya. Dalam pengembangan mobil nasional yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan swasta di Indonesia terdapat dua faktor yang menjadi tantangan besar yang sampai saat ini belum dapat terjawab, yaitu dari sisi pasar dan teknologi.

Dari sisi pasar, mobil merek lokal (buatan Indonesia) masih sulit bersaing dengan mobil-mobil dari negara produsen otomotif yang sudah maju seperti Jepang. Pada tahun 2011, penjualan mobil di Indonesia mencapai sekitar 890 ribu unit. Dari total penjualan tersebut, lebih dari 90% merupakan mobil yang dihasilkan dari perusahaan Jepang (*Business Motor International*, 2011). Bahkan sisa pangsa pasar yang tinggal sedikit saat ini sudah dikuasai oleh negara lain, seperti Korea dan Jerman.

Sementara itu, dari sisi teknologi, beberapa bagian inti dari komponen mobil seperti blok mesin (mesin) masih mengandalkan produk impor. Kebijakan industri otomotif Indonesia saat ini belum mempersoalkan apakah teknologi dan kepemilikan perusahaan dimiliki oleh Indonesia atau asing. Saat ini industri otomotif Indonesia memang sedang berkembang, akan tetapi merupakan perusahaan hasil *joint venture* dengan perusahaan asing yang sebagian besar kepu-

tusan teknologi dan manajemen ada di perusahaan induk di negara partner. Kebijakan yang didorong saat ini hanya sebatas peningkatan kandungan komponen yang diproduksi di dalam negeri (lihat lebih lanjut: Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2008).

Bab ini memberikan gambaran kondisi ceruk-inovasi pengembangan mobil nasional di beberapa perusahaan dan universitas di Indonesia. Studi dilakukan pada perusahaan mobil nasional yang bercirikan kepemilikan murni Indonesia, memiliki pengembangan teknologi sendiri dan memiliki merek sendiri. Beberapa perusahaan yang dimaksud adalah Fin Komodo, GEA, dan Esemka. Pada buku ini tidak dibahas pengembangan mobil nasional pada perusahaan hasil *joint venture* dengan perusahaan asing. Hal tersebut dikarenakan sebagian besar pengembangan teknologi dan keputusan manajemen ada di perusahaan induk di negara mitra. Sementara itu, untuk universitas dan lembaga litbang akan memberikan gambaran pengembangan di Institut Teknologi Sepuluh November (ITS), Universitas Sebelas Maret (UNS), Universitas Hasanuddin (Unhas), dan BPPT. Pembahasan mengenai pengembangan di perusahaan akan melihat unsur bisnis di samping unsur pengembangan teknologinya, sedangkan pembahasan di universitas dan lembaga litbang lebih ditekankan pada aspek penelitian dan pengembangannya.

## A. PENGEMBANGAN OLEH PERUSAHAAN

### 1. Lingkup Produksi

Saat ini terdapat beberapa perusahaan mobil nasional yang tersebar di beberapa wilayah di Indonesia. Meskipun kapasitas produksinya masih terbatas, terdapat beberapa pengembangan yang dilakukan untuk menyesuaikan kebutuhan pangsa pasar yang dituju.

#### a. Fin Komodo

Perusahaan Fin Komodo didirikan oleh seorang *engineer* pensiunan PT DI yang memiliki kemampuan dan pengalaman di bidang

pesawat terbang. Bahkan sebelum mendirikan Fin Komodo, sempat bekerja untuk perusahaan Malaysia dan membuat desain salah satu komponen untuk pesawat Airbus. Bermodal kemampuan *engineering* di bidang pesawat terbang tersebut kemudian diaplikasikan untuk merancang mobil. Dengan didukung oleh modal dana yang didapat saat bekerja, kemudian didirikanlah perusahaan mobil Fin Komodo. Sampai saat ini perusahaan tersebut masih merupakan perusahaan perorangan yang modalnya masih bersumber dari satu pemilik sekaligus pemimpin perusahaan. Perusahaan Fin Komodo berlokasi di Kota Cimahi. Semua unit masih berada di satu lokasi, mulai dari pabrik, gudang penyimpanan komponen dan produk, sampai kantor manajemen.

Fin Komodo adalah jenis mobil *off-road* yang berkapasitas dua orang penumpang termasuk sopir, dengan kapasitas mesin 250 cc. Saat ini Fin Komodo masih terhitung perusahaan kecil dengan kemampuan produksi delapan unit mobil/bulan dan mempekerjakan sekitar 25–30 orang tenaga kerja. Penentuan desain Fin Komodo didasarkan pada kebutuhan pasar yang dibidik. Sebelum memutuskan produksi jenis mobil tertentu, pendiri Fin Komodo melakukan analisis pasar terlebih dahulu.

Berdasarkan kondisi wilayah Indonesia dan kondisi persaingan pasar mobil saat ini, pimpinan sekaligus pemilik Fin Komodo memutuskan untuk memenuhi kebutuhan moda transportasi untuk masyarakat wilayah pedalaman dan minat khusus (hobi). Wilayah pedalaman memiliki karakteristik infrastruktur transportasi yang buruk, bahkan banyak yang belum memiliki jalan beraspal. Konsumen yang dibidik di wilayah pedalaman tersebut di antaranya pekerja perkebunan, dokter, dan petugas negara lainnya yang ditempatkan di daerah pedalaman yang infrastruktur transportasinya tidak baik atau bahkan belum ada sama sekali.

Setelah diputuskan segmen pasar yang akan dibidik, dirancanglah mobil yang dapat digunakan untuk wilayah pedalaman yang kondisi alamnya terjal, jalannya rusak, atau bahkan tidak ada jalan

aspal sama sekali. Dengan kemampuan di bidang *engineering* pesawat terbang, pendiri Fin Komodo berhasil merancang mobil *off-road* mini yang stabil dan nyaman untuk kondisi jalan terjal. Riset untuk mobil Fin Komodo tersebut dimulai sejak tahun 2006, dan keluar mobil generasi pertama pada tahun 2008.

Setelah desain selesai dibuat, kemudian mulai dilakukan identifikasi komponen-komponen yang dapat diproduksi sendiri, diproduksi atau dipesan dari pemasok lokal di sekitar wilayah Cimahi dan Bandung, dari pemasok luar kota, dan komponen yang harus diimpor. Pada awal produksi masih banyak komponen yang dipenuhi dari luar kota dan impor, akan tetapi seiring waktu, Fin Komodo juga melakukan kemitraan dengan pemasok-pemasok lokal berupa industri kecil menengah yang berlokasi di Cimahi dan Bandung untuk dapat memproduksi komponen yang dibutuhkan, terutama untuk komponen-komponen yang harus didesain khusus. Dalam proses tersebut Fin Komodo juga melakukan pembinaan dalam proses produksinya. Saat ini Fin Komodo telah memiliki sekitar 120 pemasok lokal.

Meskipun telah memiliki pemasok lokal cukup banyak, akan tetapi tidak semua komponen dapat dipenuhi dari pemasok lokal binaan, oleh karena itu sebagian dibeli dari pemasok luar kota bahkan ada yang harus dipenuhi dari impor, seperti mesin dan ban. Pemasok luar kota yang biasa memenuhi sebagian kebutuhan komponen Fin Komodo adalah pemasok dari wilayah Jabodetabek (Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi). Untuk pemasok tersebut, Fin Komodo hanya melakukan kerja sama bisnis tanpa pembinaan karena sebagian besar merupakan industri yang sudah cukup besar.

Komponen yang masih diimpor adalah mesin dan ban. Kedua komponen tersebut diimpor dari negara China. Pemenuhan mesin masih impor karena sulitnya memproduksi mesin dengan tingkat presisi tinggi yang disebabkan oleh keterbatasan teknologi peralatan yang dimiliki, baik oleh Fin Komodo maupun oleh pemasoknya. Sementara ban dikarenakan pemasok lokal mensyaratkan jumlah minimal pemesanan yang terlalu banyak bagi Fin Komodo yang volume produksinya masih rendah.



Sumber: [www.finkomodo.com](http://www.finkomodo.com)

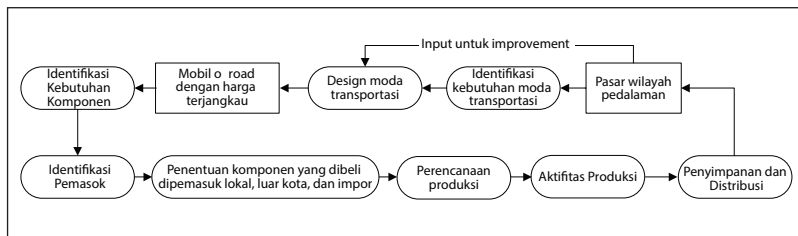
**Gambar 3.1** Mobil Fin Komodo

Saat ini Fin Komodo telah memproduksi secara kontinu. Karena keterbatasan kapasitas produksi akibat modal yang masih terbatas, banyak pesanan yang harus menunggu untuk dapat dipenuhi. Konsumen komodo saat ini selain dari konsumen di wilayah pedalaman, juga dari tempat-tempat wisata yang menyediakan wisata alam. Saat ini kemampuan produksi Fin Komodo adalah sebanyak 120 unit mobil/tahun. Karena keterbatasan kapasitas, sistem perencanaan produksi yang dilakukan masih didasarkan pada sumber daya yang tersedia. Meskipun terjadi peningkatan permintaan, produksi tetap tidak dapat ditingkatkan.

Saat ini perusahaan Fin Komodo sudah memiliki tim riset dan pengembangan. Tenaga kerja dalam tim riset tersebut selain pemiliknya sendiri yang masih turun tangan, juga dibantu oleh rekannya sesama pensiunan PT DI. Perbaikan-perbaikan yang dilakukan sebagian besar didasarkan pada masukan-masukan kekurangan

performansi mobil dari konsumen yang sudah menggunakan mobil Fin Komodo.

Sampai tahun 2014, Fin Komodo sudah menghasilkan empat generasi mobil sejak tahun 2008. Setiap generasi merupakan penyempurnaan dari generasi sebelumnya, bukan merupakan diversifikasi produk. Yang diproduksi dan dipasarkan saat ini adalah generasi IV (gambar mobil Fin Komodo disajikan pada Gambar 3.1). Dari mulai perancangan sampai dengan perencanaan produksi Fin Komodo, secara sederhana disajikan pada Gambar 3.2.



**Gambar 3.2** Lingkup Produksi Fin Komodo

### **b. Mobil GEA (Gulirkan Energi Alternatif)**

Mobil GEA diproduksi oleh PT INKA yang merupakan BUMN yang bergerak di bidang manufaktur untuk kereta api, yang berlokasi di Kota Madiun. GEA merupakan kepanjangan dari Gulirkan Energi Alternatif. Produksi mobil GEA dilatarbelakangi oleh penurunan order untuk produksi kereta api pada sekitar tahun 2000-an. Karena penurunan order tersebut, pihak manajemen memutuskan untuk melakukan diversifikasi produk.

Bersamaan dengan keputusan untuk melakukan diversifikasi produk, datang tawaran dari salah satu produsen mobil nasional untuk bekerja sama. Produsen mobil nasional tersebut adalah produsen mobil Kancil. Kemudian terjalinlah kerja sama untuk pengembangan mobil Kancil. Seiring perjalanan waktu, mobil Kancil mengalami masalah, yaitu terjadinya perpecahan di manajemen, dan akhirnya produksinya berhenti.

Dengan modal pembelajaran dari pengembangan mobil Kancil dan kemampuan *engineering* di bidang manufaktur kereta api yang sudah dikuasai sebelumnya, pihak manajemen memutuskan untuk meneruskan diversifikasi produk di bidang otomotif. Karena PT INKA merupakan perusahaan BUMN maka untuk melakukan diversifikasi produk harus terlebih dahulu berkoordinasi dengan kementerian BUMN dalam hal izin usaha agar dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dalam kegiatan usaha produksi alat transportasi. Setelah semua urusan izin usaha selesai, PT INKA meneruskan rencana kegiatan produksi mobil yang sempat terhenti setelah produksi mobil Kancil berhenti. PT INKA memutuskan untuk tidak meneruskan produksi mobil jenis yang sama dengan mobil Kancil yang pernah diproduksi, tetapi terlebih dahulu melakukan analisis pasar.

Analisis pasar dilakukan oleh PT INKA dengan mempertimbangkan potensi konsumen Indonesia dan persaingan dengan mobil produksi negara lain. Dari hasil analisis maka diputuskan untuk memproduksi jenis mobil untuk masyarakat wilayah pedesaan, dengan kapasitas mesin di bawah 1.000 cc. Keputusan tersebut juga tidak terlepas dari adanya kebijakan pemerintah (era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono) melalui Program Pemerintah Pro Rakyat Klaster IV, yang salah satunya adalah Program Angkutan Umum Murah.

Ide dasar dari mobil yang didesain adalah mobil yang tidak hanya dapat berfungsi sebagai mobil penumpang, tetapi juga dapat digunakan sebagai mobil pengangkut barang. Ide tersebut didasarkan pada kebutuhan masyarakat pedesaan untuk mengangkut produk pertanian dan juga kebutuhan mereka sebagai mobil penumpang sehingga tidak perlu membeli dua jenis mobil yang berbeda.

Setelah segmen pasar ditentukan kemudian didesain mobil yang cocok untuk kebutuhan konsumen yang dibidik maka keluarlah mobil yang diberi nama GEA. Komponen-komponen untuk produksi mobil GEA ada yang dipasok dari pemasok di wilayah Jawa



Timur, dan ada juga yang masih harus diimpor, terutama untuk komponen-komponen yang memerlukan teknologi presisi yang tinggi seperti mesin dan transmisi. Bahkan saat ini sudah terbentuk klaster industri logam di Jawa Timur yang dapat dijadikan rekanan PT INKA untuk memenuhi kebutuhan komponen produksi mobil GEA. Klaster industri tersebut tersebar di wilayah Pasuruan, Sidoarjo, dan Malang.

Dalam hal teknologi untuk mobil GEA, PT INKA bekerja sama dengan perguruan tinggi, yaitu Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS). Secara intensif tim ITS memberikan konsultasi untuk perbaikan mobil GEA. Selain itu, pembelajaran PT INKA juga didapatkan dari Pusat Pengembangan Pemberdayaan Pendidik dan Tenaga Kependidikan/*Vocational Education Development Center* (PPPPTK/VEDC) Malang. Saat ini PT INKA sudah mengeluarkan prototipe mobil GEA generasi ke-8. Perbaikan-perbaikan tersebut sebagian besar didasarkan pada pembelajaran para *engineer* dan tim ITS, bukan dari masukan-masukan konsumen yang sudah menggunakannya. Gambar mobil GEA disajikan pada Gambar 3.3.

Saat ini pemasaran mobil GEA masih sangat terbatas. Pemasaran baru dapat dilakukan melalui kerja sama dengan instansi pemerintah. Instansi pemerintah yang sudah membeli mobil GEA adalah Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan yang berniat untuk mengembangkan mobil nasional dengan merek Moko.<sup>1</sup> Pada tahun 2011, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan memesan mobil GEA sebanyak 45 unit. PT INKA juga mendapatkan dukungan lain dari Kementerian Perindustrian, yaitu rencana kerja sama untuk mengembangkan mobil murah. Melalui kerja sama tersebut, PT INKA sudah mengeluarkan satu prototipe mobil murah. Salah satu bentuk realisasi dukungan Kementerian Perindustrian adalah dengan membangun *workshop* (semacam laboratorium pengembangan) di PT INKA, walau saat ini terhenti

---

<sup>1</sup> Meskipun keberlanjutannya dipertanyakan., menurut hasil wawancara, pembelian mobil ini kurang didukung dengan kesiapan infrastruktur lunak lokal (*engineer* lokal, pemasaran, perawatan dan perbaikan, dan sebagainya)



Sumber: [www.facebook.com/pages/Mobnas-GEA/169594803096594](https://www.facebook.com/pages/Mobnas-GEA/169594803096594)

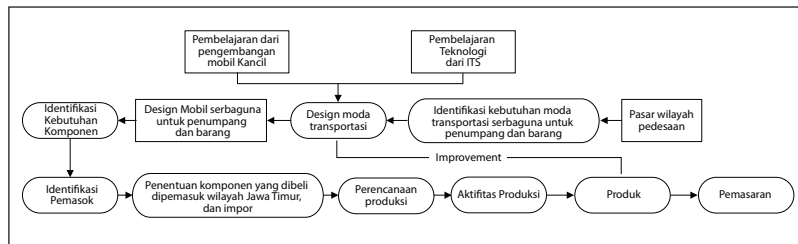
**Gambar 3.3** Mobil GEA

karena ada perbedaan arah kebijakan dari Kementerian BUMN. Menteri BUMN yang baru, saat itu, Dahlan Iskan, memerintahkan PT INKA untuk tidak melanjutkan produksi mobil GEA, tetapi harus tetap fokus pada produksi kereta api. Akibat dari kebijakan tersebut, produksi mobil GEA di PT INKA menjadi terhambat dan saat ini kegiatan produksinya menjadi tidak dapat dilanjutkan. Bahkan kerja sama pengembangan mobil murah dengan Kementerian Perindustrian juga turut dihentikan. Pada satu sisi, keputusan tersebut mungkin dapat dikatakan tepat karena PT INKA adalah BUMN yang didirikan dengan tujuan mengembangkan produksi kereta api. Akan tetapi, meskipun kompetensi di bidang kereta api dengan mobil sangat berbeda, ada beberapa konsep dasar *engineering* yang sama. Kemudian dengan modal pembelajaran dari pengalaman pengembangan mobil dengan PT Kancil dibantu dengan beberapa tenaga ahli dari perguruan tinggi, membuka peluang pengembangan produksi mobil nasional melalui PT INKA. Hal tersebut dikarenakan, jika memang pemerintah akan mengembangkan mobil nasional,

mengembangkan satu unit yang menginduk pada salah satu BUMN yang memiliki kompetensi yang berkaitan merupakan salah satu strategi yang memungkinkan karena untuk mendirikan satu perusahaan baru akan berdampak pada biaya dan risiko yang lebih besar.

Lingkup produksi mulai dari desain sampai produk dan pasar mobil GEA di PT INKA disajikan pada Gambar 3.4.

### c. Esemka



**Gambar 3.4** Lingkup Produksi Mobil GEA di PT INKA

Proses pengembangan mobil Esemka berbeda dengan dua mobil pada studi kasus sebelumnya. Jika dua mobil sebelumnya berbasis pada industri, pengembangan mobil Esemka berawal dari proses pendidikan. Mobil Esemka merupakan produk hasil kolaborasi dari institusi pendidikan, pemerintah daerah, dan juga terdapat peran pelaku industri di wilayah Solo, Klaten, dan sekitarnya.

Sejarah terciptanya mobil Esemka diawali pada tahun 2009, di mana terdapat program dari Dinas Pendidikan yang bernama program *teaching factory*, yaitu program praktikum yang langsung diarahkan untuk membuat dan/atau merakit suatu produk nyata. Program tersebut bertujuan meningkatkan kualitas siswa SMK untuk memiliki keahlian di bidang industri untuk bekal pada saat bekerja, bahkan lebih jauh untuk menumbuhkan jiwa wirausaha di kalangan siswa SMK.

Ide dari program *teaching factory* adalah memanfaatkan hasil-hasil praktikum siswa SMK untuk dikembangkan menjadi suatu produk. Melalui program tersebut terdapat dana dari Dinas Pendidikan yang

disalurkan melalui SMK yang ada di Kota Solo. Untuk menjalankan program tersebut, Dinas Pendidikan bekerja sama dengan Pemerintah Kota Solo memanfaatkan *Solo Techno Park* (STP) sebagai tempat berlangsungnya kegiatan *teaching factory*.

Program *teaching factory* tidak hanya dilakukan pada praktikum bidang otomotif, tetapi juga bidang lain, seperti elektronika yaitu perakitan laptop, perakitan mesin CNC (mesin perkakas berteknologi komputer), kegiatan pengelasan, dan lain-lain. Dari kegiatan *teaching factory* yang berlangsung di STP dihasilkan beberapa produk, dan yang paling dianggap berhasil dari program tersebut adalah merakit mobil.

Produk mobil dari program *teaching factory* pertama kali dihasilkan pada tahun 2009, tetapi baru banyak dikenal di masyarakat luas sekitar tahun 2011. Hal tersebut tidak terlepas dari peran pimpinan daerah saat itu, dalam hal ini Wali Kota Solo yaitu Joko Widodo, yang memperkenalkan produk tersebut dan mendorong kegiatan produksinya untuk ditingkatkan pada level industri.

Proses perancangan mobil Esemka berbeda dengan dua studi kasus mobil nasional sebelumnya yang didasarkan pada analisis pasar. Karena berawal dari proses pembelajaran siswa SMK, tipe yang dibuat adalah tipe mobil yang banyak digunakan di masyarakat saat ini. Berbeda dengan industri yang terlebih dahulu memetakan persaingan pasar dengan industri mobil luar negeri yang sudah lebih dulu mapan dan memiliki konsumen yang besar di Indonesia.

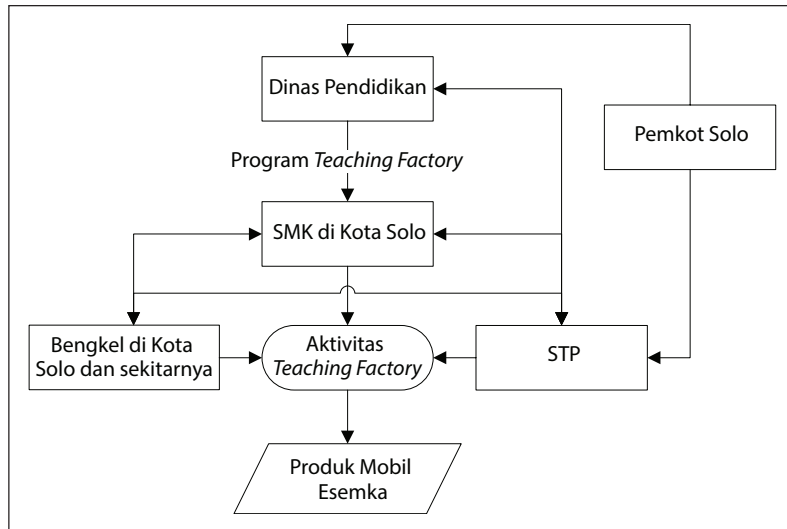
Setelah mendapatkan dukungan dari Pemerintah Kota Solo untuk dikembangkan menjadi industri yang profesional, dilakukan uji emisi pada mobil Esemka di Balai Termodinamika Motor dan Propulsi (BMTP)-BPPT. Hasil uji yang pertama dinyatakan tidak lulus. Berdasarkan hasil tersebut kemudian dilakukan perbaikan-perbaikan pada sistem mesinnya, dan akhirnya dinyatakan lulus uji emisi sehingga terbuka kesempatan untuk dijadikan industri.

Dalam proses pembelajaran perakitan mobil, yang terlibat tidak hanya pihak SMK dan STP, tetapi juga usaha kecil menengah

(UKM) yaitu bengkel-bengkel yang berada di wilayah Kota Solo. Bengkel-bengkel tersebut menjadi mitra SMK dan STP dalam membuat komponen-komponen dan bodi mobil. Bengkel-bengkel juga berperan dalam proses perancangan karena memiliki kemampuan dan pengalaman banyak di bidang mobil. Siswa-siswa SMK juga mendapatkan pembelajaran dari PT Autocar Industry Componen (PT AIKA).

Dalam rencana pengembangan industri mobil Esemka, pihak STP sudah memetakan UKM yang berada di wilayah Kota Solo dan sekitarnya yang memiliki potensi menjadi mitra untuk memasok kebutuhan komponen. Pihak STP juga sudah mencoba menjajaki kerja sama dengan beberapa perguruan tinggi dan lembaga penelitian untuk pengembangan teknologinya, walaupun sampai saat ini kerja sama tersebut belum ada yang terjalin.

Secara sederhana, proses pengembangan mobil Esemka disajikan pada Gambar 3.5.



**Gambar 3.5** Proses Pengembangan Mobil Esemka

## 2. Analisis Pengembangan Industri Mobil Nasional

Analisis pengembangan industri mobil nasional didasarkan pada empat variabel level mikro berdasarkan uraian Kern (2011), yaitu proses pembelajaran, perbaikan performa, dukungan pihak lain, dan ceruk pasar (*niche market*).

### a. Proses Pembelajaran

Analisis pada proses pembelajaran menggunakan tiga variabel menurut Dimovski dkk. (2008), yaitu akuisisi informasi, interpretasi informasi, dan perubahan. Proses pembelajaran dimulai dari pengumpulan informasi yang bisa didapatkan dari internal maupun eksternal. Informasi internal dapat bersumber dari pengalaman di dalam organisasi, sementara informasi eksternal dapat dilakukan dengan bekerja sama dengan ahli dari organisasi atau perusahaan lain.

Proses berikutnya adalah interpretasi informasi, yaitu menerjemahkan informasi agar lebih bermakna sehingga dapat digunakan. Interpretasi informasi dapat dilakukan melalui diskusi, baik secara individu dengan menggunakan berbagai media maupun disampaikan secara *top-down*. Cara kedua biasanya adalah untuk informasi yang didapat dari ahli atau pekerja level lebih tinggi untuk meningkatkan kemampuan pekerja level di bawahnya. Variabel terakhir dari proses pembelajaran adalah perubahan. Pada dasarnya pembelajaran itu adalah perubahan, jika tidak terjadi perubahan maka proses pembelajaran tidak berhasil. Perubahan ditandai dengan bagaimana organisasi dapat menyelesaikan permasalahan untuk meningkatkan kinerja. Pembelajaran terjadi pada saat suatu organisasi dapat mengidentifikasi dan menyelesaikan permasalahan tersebut (Koskinen, 2012). Analisis proses pembelajaran industri mobil nasional disajikan pada Tabel 3.1.

### b. Perbaikan Performa

Perbaikan performa sangat terkait erat dengan proses pembelajaran yang kontinu dilakukan untuk peningkatan kapasitas perusahaan (Voros, 2006). Menurut Brown dkk. (2001), perbaikan performa dari suatu industri terdiri dari dua pendekatan, yaitu perbaikan kontinu dan

**Tabel 3.1.** Analisis Proses Pembelajaran Industri Mobil Nasional

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Akuisisi Informasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informasi yang menjadi dasar teknologi di Fin Komodo sebagian besar adalah informasi internal dari pengalaman sendiri perusahaan di bidang <i>engineering</i> pesawat terbang yang diaplikasikan pada desain mobil.</li> <li>Untuk pengembangan, Fin Komodo mengakuisisi informasi eksternal dari <i>engineer</i> PT DI yang dulunya merupakan rekan dari pendiri Fin Komodo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informasi yang menjadi sumber pengetahuan pada pengembangan mobil GEA didapat secara internal dan eksternal. Informasi internal didapatkan dari pengalaman dalam bidang konstruksi kereta api dan pengalaman pada saat kerja sama dengan produsen mobil Kancil untuk pengembangan produk mobil.</li> <li>Informasi eksternal didapat dari akademisi, yaitu ITS, dalam hal pengembangan teknologi. Selain itu, pembelajaran PT INKA juga didapatkan dari PPPPTK/VEDC Malang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informasi dalam pengembangan mobil Esemka sebagian besar didapat secara eksternal, yaitu dari teknologi mobil yang sudah ada. Informasi tersebut didapatkan dari bengkel-bengkel di wilayah Kota Solo yang sudah banyak pengalaman menangani mobil-mobil produksi luar negeri yang memiliki teknologi tinggi. Pembelajaran siswa-siswa SMK juga didapatkan dari PT AIKA</li> </ul>	<p>Pada dasarnya proses pembelajaran terus dilakukan oleh industri mobil nasional dengan berbagai strategi, yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas produk.</p>

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Interpretasi Informasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interpretasi informasi di Fin Komodo sebagian besar dilakukan secara <i>top-down</i> dari <i>engineer</i> ke tenaga kerja produksi. Informasi diterjemahkan dalam bentuk gambar desain detail untuk diproduksi di lantai produksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interpretasi informasi dilakukan baik melalui diskusi di antara <i>engineer</i> internal maupun antara <i>engineer</i> internal dengan pihak ITS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interpretasi informasi dilakukan melalui cara pembelajaran para siswa SMK yang melakukan program <i>teaching factory</i>.</li> <li>Penentuan desain merupakan hasil diskusi dari pengurus STP yang menjadi penyelenggara <i>teaching factory</i>, dengan bengkel-bengkel yang menjadi rekanan dalam program tersebut.</li> </ul>	
Perubahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sejak dihasilkan Fin Komodo generasi pertama, sampai saat ini perbaikan terus dilakukan dan sudah berhasil menciptakan 4 generasi mobil Fin Komodo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan terus dilakukan pada produk mobil GEA. Dari pertama keluar prototipe sampai saat ini sudah dihasilkan delapan generasi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perubahan produk SMK dapat dilihat dari perbaikan sistem mesin yang awalnya tidak lulus uji emisi, setelah dilakukan perbaikan menjadi lulus uji emisi.</li> </ul>	



perbaikan radikal. Sementara itu, masih menurut Brown dkk. (2001), kebijakan strategi perusahaan dapat dilakukan mulai dari lingkup produk, proses, dan manajemen rantai pasok (MRP). Analisis perbaikan performa industri mobil nasional disajikan pada Tabel 3.2.

### **c. Dukungan Pihak Berkuasa**

Analisis dukungan pihak berkuasa, yaitu pemerintah pada industri mobil nasional disajikan pada Tabel 3.3.

### **d. Ceruk Pasar**

Pasar merupakan faktor paling penting dalam bisnis modern. Urusan pemasaran tidak lagi hanya menjadi tugas bagian pemasaran dalam menjual produk, tetapi sudah terintegrasi dari mulai perencanaan desain, perencanaan produksi, sampai dengan distribusi produk ke tangan konsumen. Griffith (2010) menekankan bahwa strategi pemasaran harus sesuai dengan kondisi lingkungan konsumen yang akan dituju. Dalam kajiannya Griffith (2010) menjelaskan pentingnya empat faktor dalam *marketing mix*, yaitu *product*, *price*, *promotion*, dan *distribution*.

Empat faktor dalam *marketing mix* hanya melihat lingkungan pasar tanpa memperhatikan faktor-faktor yang ada di sistem perusahaan. Sementara itu, Hooley (2008) memandang strategi pemasaran harus menyelaraskan antara lingkungan pasar yang dituju dan kondisi perusahaan. Menurut Hooley (2008), strategi pemasaran harus meliputi tiga dimensi, yaitu pasar, kompetisi, dan sumber daya perusahaan. Dari sisi pasar, perusahaan harus dapat mengidentifikasi apa yang menjadi kebutuhan atau keinginan konsumen. Dari sisi kompetisi, harus dapat dianalisis posisi produk yang akan dibuat dibandingkan produk sejenis atau yang komplemen dari yang diproduksi oleh perusahaan lain. Sementara dari sisi sumber daya perusahaan, harus teridentifikasi sampai sejauh mana sumber daya yang ada sehingga dapat menyusun perencanaan yang tepat. Detail dapat dilihat pada Tabel 3.4.

**Tabel 3.2** Analisis Perbaikan Performa Industri Mobil Nasional

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Produk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan pada produk Fin Komodo dapat dikategorikan perbaikan kontinu. Hal tersebut dikarenakan perbaikan merupakan proses penyempurnaan dari kekurangan pada produk sebelumnya. Selain itu juga perbaikan dilakukan sepanjang waktu.</li> <li>Perbaikan produk didasarkan pada masukan-masukan dari konsumen yang sudah menggunakan mobil Fin Komodo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan mobil GEA merupakan perbaikan kontinu karena perbaikan merupakan proses penyempurnaan dari kekurangan pada produk sebelumnya, dan dilakukan terus-menerus.</li> <li>Perbaikan produk lebih banyak didasarkan pada kekurangan prototipe yang sudah ada, tetapi didasarkan pada analisis internal. Selain itu, perbaikan didasarkan pada pengembangan kemampuan teknologi hasil dari kerja sama dengan pihak akademisi, yaitu ITS dan PPPPTK/VEDC Malang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan produk mobil Esemka hanya terlihat pada saat uji emisi tidak lulus. Perbaikan dilakukan pada sistem mesin sehingga menjadi lulus uji emisi.</li> <li>Perbaikan secara kontinu belum terlihat karena saat ini produksi baru sebatas prototipe, belum ditingkatkan ke level industri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industri mobil nasional terus melakukan perbaikan performa yang didasarkan pada tuntutan pasar dan proses pembelajaran yang dilakukan. Sampai saat ini, sebagian besar perbaikan masih pada produk, sementara untuk manajemen produksi belum dilakukan karena kapasitas produksi yang masih kecil. Manajemen rantai pasok sudah menjadi perhatian industri mobil nasional mengingat pentingnya ketersediaan bahan baku kualitas yang baik dan harga yang kompeten.</li> </ul>

Fin Komodo		GEA	Esemka	Analisis
Proses Produksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan pada proses produksi belum menjadi perhatian dari Fin Komodo. Hal tersebut dikarenakan kapasitas produksi yang masih kecil sehingga perbaikan proses belum berpengaruh signifikan terhadap efisiensi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karena produksi belum kontinu, perbaikan pada proses produksi belum dapat dilakukan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karena belum pada level industri maka perbaikan pada proses produksi belum terlihat.</li> </ul>	
MRP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perubahan pada manajemen rantai pasok sangat jelas dilakukan oleh Fin Komodo. Dari awal produksi sampai sekarang, Fin Komodo terus mengembangkan kerja sama dengan para pemasok yang berada di dekat lokasi, yaitu berupa UKM yang bergerak di bidang industri logam. Pihak Fin Komodo juga melakukan bimbingan pada supplier lokal rekanan sehingga lebih banyak komponen yang dipasok oleh pemasok lokal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan pada manajemen rantai pasok berupa rencana, yaitu menjalin kerja sama dengan klaster Jawa Timur. Akan tetapi, karena produksi tidak kontinu, bahkan akibat perubahan kebijakan dari Kementerian BUMN yang mengakibatkan produksi GEA terganggu, kerja sama tersebut belum dapat terjalin secara optimal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbaikan manajemen rantai pasok baru pada batas rencana menjalin kerja sama dengan para UKM di sekitar Kota Esemka sudah pada tahap industri.</li> </ul>	

**Tabel 3.3** Dukungan Pihak Berkuasa pada Industri Mobil Nasional

Produsen	Dukungan Pihak Berkuasa
Fin Komodo	<p>Mulai dari pendirian sampai saat ini tidak ada campur tangan dari pihak pemerintah pada Fin Komodo, baik pemerintah pusat maupun daerah. Pendirian dan pengembangan Fin Komodo murni berbasiskan industri hasil kerja seorang <i>engineer</i> pesawat terbang yang mencoba membuka usaha di bidang industri mobil.</p>
GEA	<p>GEA merupakan produksi PT INKA, yang merupakan BUMN yang bergerak di bidang industri manufaktur. Karena PT INKA merupakan BUMN maka perkembangannya sangat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah. Pada awal pengembangan mobil GEA, PT INKA mendapat dukungan dari Kementerian Perindustrian untuk mengembangkan mobil murah. Akan tetapi, perubahan pimpinan di Kementerian BUMN berdampak pada perubahan kebijakan, di mana PT INKA diperintahkan untuk menghentikan pengembangan mobil GEA dan fokus pada produksi kereta api. Karena Kementerian BUMN merupakan induk dari PT INKA, PT INKA harus tunduk pada kebijakan tersebut.</p>
Esemka	<p>Pengembangan mobil Esemka merupakan hasil dari program pemerintah Daerah Kota Solo. Dimulai dari program <i>teaching factory</i> yang digulirkan oleh Dinas Pendidikan Kota Solo kepada SMK, kemudian didukung oleh Pemkot Solo dengan menyediakan <i>Solo Techno Park</i> sebagai tempat berlangsungnya kegiatan tersebut. Setelah dihasilkan prototipe mobil dari kegiatan tersebut, Pemkot Solo melalui kebijakan pimpinannya sangat mendukung produksi mobil tersebut untuk ditingkatkan pada level industri dan dipasarkan lebih luas.</p>
Analisis	<p>Dukungan pemerintah masih rendah untuk pengembangan perusahaan-perusahaan mobil nasional untuk dapat berkembang menjadi industri yang dapat bersaing di pasaran. Saat ini sebagian besar dukungan adalah dukungan tidak langsung, yaitu berupa program-program pembelajaran dan dana penelitian. Sementara program nyata yang dapat mendukung industri mobil nasional, seperti insentif pajak, kemudahan kredit untuk modal, dan kampanye pasar, belum ada; terutama koherensi kebijakan mengenai mobil nasional yang selama ini bermain secara lepas.</p>

**Tabel 3.4** Analisis Ceruk Pasar Industri Mobil Nasional

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Pasar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dari sisi pasar, Fin Komodo menganalisis beberapa segmen pasar yang mungkin untuk dimasuki. Pada akhirnya memutuskan untuk memasuki pasar di wilayah pedalaman. Penduduk di wilayah tersebut membutuhkan moda transportasi yang dapat digunakan pada kondisi geografis yang terjal dengan infrastruktur jalan yang sangat minim, bahkan tidak tersedia jalan aspal sama sekali. Berdasarkan kebutuhan tersebut, didesain mobil <i>off road</i> mini yang aman dan nyaman untuk kondisi di wilayah pedalaman.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PT INKA yang merupakan produsen mobil GEA melakukan analisis pasar terlebih dahulu sebelum memutuskan memproduksi mobil. Dari hasil analisis diputusan untuk memproduksi jenis mobil yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat pedesaan. Jenis mobil tersebut adalah yang memiliki fungsi serbaguna, yaitu sebagai mobil penumpang dan juga pengangkut barang. Kebutuhan pengangkutan produk pertanian menjadi pertimbangan dalam memutuskan desain mobil GEA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan mobil Esemka merupakan hasil dari pembelajaran sehingga tidak ada analisis pasar terlebih dahulu sebelum menentukan jenis mobil yang akan diproduksi. Mobil Esemka yang diproduksi adalah jenis mobil yang banyak digunakan oleh masyarakat kota saat ini.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dalam hal ceruk pasar, terdapat dua strategi yang diterapkan oleh tiga perusahaan mobil nasional yang ada. Pertama adalah memasuki ceruk pasar yang sempit, tetapi belum ada pesaingnya (Komodo dan GEA). Kedua adalah memasuki ceruk pasar yang luas dengan persaingan yang ketat (Esemka). Tipe yang kedua ini mengandalkan rasa nasionalisme untuk dapat bersaing.</li> </ul>

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Kompetisi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dari sisi kompetisi, Fin Komodo menganalisis bahwa sampai saat ini belum ada industri mobil lain, baik dalam maupun luar negeri, yang memproduksi mobil untuk wilayah pedalaman. Kondisi tersebut merupakan peluang bagi Fin Komodo untuk mendapatkan pasar yang besar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Selain melihat potensi pasar, PT INKA juga memperhitungkan sisi kompetisi sehingga memutuskan untuk tidak memproduksi jenis mobil perkotaan yang kompetisinya sangat tinggi dari produsen mobil luar negeri. Sementara jenis mobil pedesaan sampai saat ini belum ada kompetitor yang sangat kuat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dari sisi kompetisi, mobil Esemka harus bersaing dengan produk mobil buatan luar negeri yang sudah lebih dulu mapan dari sisi teknologi dan juga telah memiliki pangsa pasar yang cukup kuat. Pihak Esemka hanya mengandalkan sisi nasionalisme untuk mendapatkan konsumen, dan sampai saat ini masih mengandalkan dukungan dari pihak pemerintah untuk promosi.</li> </ul>	

	Fin Komodo	GEA	Esemka	Analisis
Sumber Daya Perusahaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berdasarkan pengalaman pendiri di bidang <i>engineering</i> pesawat terbang, dan dibantu oleh rekan-rekan semasa kerja di PT DI, Fin komodo berhasil menciptakan desain mobil yang cocok untuk wilayah pedalaman.</li> <li>Fin Komodo juga tidak hanya berhasil mengidentifikasi sumber daya internal, tetapi juga bagaimana mengelola sumber daya eksternal agar dapat mendukung usahanya. Usaha tersebut dilakukan bekerja sama dengan para UKM industri pengolahan logam di wilayah Cimahi dan Bandung untuk menjadi pemasok komponen, terutama komponen khusus untuk memenuhi kebutuhan konsumen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PT INKA menganalisis bahwa pengalaman di bidang manufaktur kereta api dan pada saat pengembangan mobil Kancil cukup untuk menjadi modal dalam pengembangan industri mobil.</li> <li>Dalam rangka pengembangan teknologi untuk memenuhi kebutuhan pasar, PT INKA bekerja sama dengan sumber daya eksternal dari pihak akademisi, yaitu ITS dan PPPPTK/VEDC Malang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sumber daya yang dimiliki pihak Esemka saat ini adalah para siswa SMK yang telah mengikuti program <i>teaching factory</i> dan berhasil membuat satu jenis prototipe mobil, pengurus STP yang terlibat dalam pengembangan mobil Esemka dan para UKM bengkel yang menjadi mitra dalam program <i>teaching factory</i>. Untuk ditingkatkan pada level industri, Esemka harus bekerja keras untuk merencanakan sumber daya yang profesional.</li> </ul>	

## **E. PENGEMBANGAN OLEH PERGURUAN TINGGI**

Dalam dunia akademisi, pengembangan mobil nasional dilakukan melalui riset-riset di perguruan tinggi dan lembaga penelitian. Aktivitas pengembangan di perguruan tinggi dan lembaga penelitian hanya difokuskan pada pengembangan teknologi, baik pengembangan mobil secara utuh maupun pengembangan komponen-komponen, seperti mesin, transmisi, bahan bakar, dan lain-lain. Sayangnya masih sedikit perguruan tinggi dan lembaga penelitian yang dapat berintegrasi dengan pihak industri sehingga *output* yang dihasilkan baru berupa prototipe, padahal prototipe tersebut terus dikembangkan melalui kegiatan penelitian.

Saat ini kecenderungannya di beberapa perguruan tinggi adalah untuk pengembangan mobil berbahan bakar energi alternatif. Hal tersebut tidak terlepas dari kebijakan pemerintah mengenai kebijakan Iptek di bidang transportasi yang ramah lingkungan (Kemenristek, 2006). Oleh karena itu, banyak penelitian yang dilakukan untuk pengembangan mobil listrik dan mobil berbahan bakar energi terbarukan. Akan tetapi, sampai saat ini pengembangan teknologi di perguruan tinggi dan lembaga penelitian belum banyak yang terintegrasi dengan dunia industri sehingga perkembangannya masih berjalan sendiri-sendiri.

Gambaran dari sisi akademisi dikaji melalui tiga kasus di perguruan tinggi, yaitu Universitas Negeri Sebelas Maret Surakarta, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, dan Universitas Hasanuddin Makassar serta satu lembaga penelitian yaitu Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT).

### **1. Universitas Negeri Sebelas Maret Surakarta (UNS)**

UNS memiliki peta jalan pengembangan sarana transportasi, yang di dalamnya terdapat dua subbidang, yaitu penataan sistem transportasi dan pengembangan kendaraan. Pengembangan kendaraan meliputi sistem kendaraan, komponen, dan juga materialnya. Pengembangan mobil di Universitas Sebelas Maret (UNS) lebih difokuskan pada pengembangan teknologi untuk mobil berbahan bakar alternatif.



Latar belakang pengembangan lebih difokuskan pada mobil berbahan bakar energi alternatif, terutama dipicu semakin tingginya harga bahan bakar minyak. Selain itu, pihak UNS menganalisis bahwa industri mobil luar negeri yang sudah mapan teknologinya belum banyak yang bergerak di bidang teknologi berbahan bakar alternatif. Oleh karena itu, pihak UNS berpendapat bahwa persaingan untuk mobil berbahan bakar energi alternatif masih terbuka bagi Indonesia. Apabila Indonesia ingin mengembangkan mobil nasional, jangan tipe mobil yang sama dengan yang diproduksi oleh industri luar negeri yang teknologinya sudah jauh lebih maju. Dengan demikian, harus melakukan terobosan yang salah satunya adalah dengan mengembangkan mobil berbahan bakar energi alternatif.

Saat ini Universitas Negeri Sebelas Maret telah berhasil mengembangkan mobil energi listrik dan mobil berbahan bakar bio-etanol. Kedua prototipe mobil tersebut telah berhasil diproduksi. Untuk mobil listrik diberi nama Smart-T (Sebelas Maret *City Car*), sedangkan mobil berbahan bakar diberi nama Smart-G.

Dalam pengembangan teknologi mobil, sampai saat ini UNS belum bekerja sama dengan pihak yang mengelola Esemka, walaupun secara geografis berada dalam satu kota. Kerja sama UNS dengan industri pernah dilakukan dengan PT INKA, terutama untuk pengujian material mobil yang diproduksi oleh PT INKA.

## **2. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS)**

Pengembangan mobil di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) terdiri dari mobil yang dikembangkan oleh mahasiswa dan yang dikembangkan dari hasil penelitian mahasiswa yang dibimbing oleh dosennya. Dari hasil pengembangan mahasiswa telah dihasilkan prototipe yang dinamakan Sapu Angin dan Sapu Jagat. Sementara yang dihasilkan dari penelitian mahasiswa yang dibimbing oleh dosennya dinamakan Widya Wahana. Perancangan mobil dilakukan untuk keseluruhan mobil, mulai dari sistemnya, komponen, bahkan mesinnya pun dirancang oleh pihak ITS. Saat ini pihak ITS sedang

mengembangkan mesin yang dinamakan Mesin Jawa Timur atau dikenal dengan nama singkatan Sinjai (Mesin Jawa Timur).

Pihak ITS juga bekerja sama dengan industri, yaitu PT INKA dalam pengembangan mobil serbaguna untuk masyarakat pedesaan. Kerja sama tersebut telah menghasilkan beberapa produk yang terus dikembangkan. Bahkan saat ini pengembangannya diarahkan pada penggunaan mesin Sinjai dengan bahan bakar campuran bio-etanol.

### **3. Universitas Hasanuddin Makassar (Unhas)**

Pengembangan teknologi mobil di Universitas Hasanuddin (Unhas) tidak seintensif di UNS dan ITS. Pengembangan mobil di Unhas hanya sebatas penelitian yang dilakukan oleh dosen atau mahasiswanya, akan tetapi penelitian tersebut tidak kontinu sehingga tidak ada suatu proses pembelajaran untuk menghasilkan suatu produk.

Sampai saat ini belum ada produk yang sudah berbentuk mobil yang dihasilkan oleh Unhas. Hal tersebut dikarenakan penelitian mereka lebih difokuskan pada pengembangan sistem kerja mesin atau suatu komponen secara terpisah, seperti sistem mesin menggunakan energi listrik, sistem suspensi, dan lainnya, jadi belum secara menyeluruh mengembangkan mobil. Walaupun sudah ada prototipe, tetapi lebih menyerupai gokar, bukan mobil utuh. Sampai saat ini pihak Unhas belum melakukan kerja sama dengan baik dengan pihak industri maupun pemerintah setempat terkait pengembangan teknologi mobil. Sebenarnya pada tahun 2012, Unhas diusulkan untuk menjadi mitra dalam pengembangan mobil Moko yang merupakan versi Sulawesi Selatan dari GEA. Meskipun demikian, karena lebih kentalnya unsur politis, kemitraan ini kurang berjalan dengan baik hingga saat ini.

### **4. Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi (BPPT)**

BPPT berperan dalam pengembangan mobil nasional dalam hal pengembangan mesin. Salah satu pusat di dalam BPPT, yaitu Pusat Teknologi Material, mendapatkan program Riset Unggulan Strategis

Nasional (Rusnas) dari Kementerian Riset dan Teknologi. Dalam program Rusnas tersebut, BPPT ditugaskan untuk mengembangkan mesin mulai dari tahapan desain hingga komersial.

Setelah melakukan analisis awal, akhirnya tim riset memutuskan untuk merancang mesin dengan kapasitas 500 cc. Hal tersebut didasarkan pada analisis pasar yang sulit jika bersaing pada kelas 1.000 cc ke atas. Dalam perancangan mesin tersebut, BPPT bekerja sama dengan salah satu perancang lokal yang sudah berpengalaman di Jepang. Dalam rancangan awal, mesin yang akan dibuat tidak hanya dapat digunakan untuk mobil, tetapi juga dapat multiguna seperti untuk peralatan pertanian, pompa perairan, dan lain-lain.

Pengembangan teknologi yang dilakukan oleh tim BPPT pada perancangan mesin adalah dari sisi material, yaitu seluruh komponennya menggunakan aluminium. Kelebihan dari bahan aluminium adalah lebih ringan dari besi. Saat ini untuk produk mesin lain belum sepenuhnya menggunakan aluminium, untuk bagian tertentu masih menggunakan besi.

Dari hasil rancangan mesin tersebut, sudah dihasilkan satu paten. Setelah desain selesai dibuat, kemudian dikembangkan teknologi prosesnya. Karena menggunakan bahan aluminium maka harus ada pengembangan dari teknik pembuatan dengan bahan besi. Dari pembelajaran tersebut dihasilkan SOP proses produksi.

Setelah dihasilkan satu prototipe kemudian dilakukan pengujian, yaitu pengujian tenaga (*power*) dan torsi serta pengujian kekuatan. Pada prototipe pertama banyak permasalahan yang terjadi, kemudian dilakukan perbaikan-perbaikan dan akhirnya dihasilkan produk yang hasilnya mendekati perhitungan teoritis.

Setelah dihasilkan prototipe, tahap selanjutnya adalah bagaimana produk dapat dipasarkan. Untuk hal tersebut, diperlukan penyesuaian dari produksi di laboratorium ke industri. Untuk percobaan produksi, BPPT bekerja sama dengan industri lokal yang ada di Kota Tegal. Industri tersebut sudah berpengalaman di bidang permesinan diesel. Pada tahap penurunan dari produksi laboratorium ke industri

terdapat beberapa permasalahan, terutama masalah presisi karena perbedaan teknologi mesin yang ada di laboratorium dengan yang dimiliki oleh industri. Setelah dilakukan pengembangan, akhirnya dihasilkan mesin yang kinerjanya mendekati kinerja mesin hasil produksi skala laboratorium.

Dari percobaan produksi dengan industri lokal dihasilkan 10 produk, lima produk sudah digunakan oleh salah satu mobil nasional, yaitu GEA. Dari sisi efisiensi sudah ada penurunan biaya cukup tinggi dari biaya produksi laboratorium. Biaya di laboratorium per produk adalah 50 juta rupiah, sementara biaya di industri mencapai Rp20 juta. Biaya tersebut masih sangat tinggi jika ingin bersaing di pasaran. Untuk dapat bersaing ditargetkan biaya per produknya adalah Rp8 juta. Oleh karena itu, sampai saat ini teknologi produksi mesin tersebut masih terus dikembangkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Brown, S., Blackmon, K., Cousins, P., & Maylor, H. (2001). *Operation management: Policy, practice and performance improvement*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Bussiness Motor International. (2011) *Indonesia autos report Q4 2011*. London: Bussiness Motor International.
- Dimovski, V., Kerlavaj, M.S., Kimman, M., & Hernaus, T. (2008). Comparative analysis of the organisational learning process in Slovenia, Croatia, and Malaysia. *Expert systems with applications* 34(4): 3063–3070.
- Grifith, D. A. (2010). Understanding multi-level institutional convergence effects on international market segments and global marketing strategy. *Journal of world business* 45(1): 59–67.
- Hooley, G., Piercy, N. F., & Nicoulaud, B. (2008). *Marketing strategy and competitive positioning*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Industri Otomotif Indonesia Berkembang Signifikan. Agung Kurniawan. (29 November 2012). Kompas Otomotif. Diakses dari <http://otomotif.kompas.com/read/2012/11/29/5602/Industri.Otomotif.Indonesia.Berkembang.Signifikan>

- Kurniawan, A. (2012). Industri Otomotif Indonesia Berkembang Signifikan. *Kompas Otomotif*. Diakses dari <http://otomotif.kompas.com/read/2012/11/29/5602/Industri.Otomotif.Indonesia.Berkembang.Signifikan>
- Kern, F. (2012). Using the multi level perspective on socio-technical transitions to assess innovation policy. *Journal of technological forecasting and social change* 79 (2): 298–310.
- Kemenristek (Kementerian Riset dan Teknologi). (2006). *Indonesia 2005–2006*. Buku putih penelitian, pengembangan dan penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi bidang teknologi dan manajemen transportasi. Jakarta: Kemenristek.
- Koskinen, K. U. (2012). Problem absorption as an organizational learning mechanism in project-based companies: Process thinking perspective. *International journal of project management* 30(3): 308–316.
- Kurniawan, A. (2012). Penjualan Mobil 2011 Sudah Mencapai 893.420 unit!. *Kompas Otomotif*. Diakses dari <http://otomotif.kompas.com/read/2012/01/04/306/Penjualan.Mobil.2011.Sudah.Mencapai.893.420.unit>.
- Pasar Mobil 2011. Penjualan Mobil 2011 Sudah Mencapai 893.420 unit!. Agung Kurniawan. (4 Januari 2012). *Kompas Otomotif*. Diakses dari <http://otomotif.kompas.com/read/2012/01/04/306/Penjualan.Mobil.2011.Sudah.Mencapai.893.420.unit>.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional.
- Voros, J. (2006). The dynamics of price, quality and productivity improvement decisions. *European journal of operational research* 170(3): 809–823.

## **Bab 4**

# **Rezim Pengembangan Industri Otomotif Nasional Pasca-Reformasi 1998**

*Anugerah Yuka Asmara*

### **A. BATASAN PENGERTIAN REZIM**

Menurut definisi umum, terutama Oxford Dictionary, rezim didefinisikan sebagai dua hal yang saling berkaitan, yaitu (1) suatu pemerintah, terutama yang bersifat otoriter, dan (2) suatu sistem atau cara yang terstruktur dalam melakukan tindakan. Dalam perspektif MLP, rezim diposisikan sebagai intermediasi di antara inovasi produk dan lanskap (Genus dan Coles, 2008). Geels dalam Smith dkk. (2010) mengartikan rezim dengan seperangkat aturan yang mengarahkan pengembangan sistem sosio-teknikal. Kern (2012) menganggap rezim sebagai suatu konfigurasi yang relatif stabil. *Socio-technical regime* membentuk level meso di dalam pendekatan *multi-level perspective* (MLP), yang dikarakteristikan oleh *path-dependence* dan *lock-in* (Unruh dan Walker dalam Verbong dan Geels, 2007; Geels dalam Verbong dan Geels, 2007; Kern, 2012).

Dalam konteks teknologi dan inovasi, rezim mempunyai relasi yang kuat dengan beragam aktor yang memiliki kekuasaan dan aturan formal dalam pengembangan teknologi dan inovasi (cf. Joseph, 2006). Aktor-aktor ini, khususnya dalam era globalisasi, akan menyangkut rezim internasional dan nasional dalam menentukan arah pengembangan mobil nasional di Indonesia. Relasi yang kompleks ini akan mendorong terbentuknya suatu tatanan yang spesifik di

Indonesia, khususnya menyangkut industri otomotif dan posisi mobil nasional di dalamnya. Meskipun bersifat kompleks dan relatif stabil, tekanan dan aturan internasional sering kali dapat direfleksikan dari bagaimana tindakan yang dihasilkan oleh organisasi-organisasi pemerintah yang terkait sektor industri otomotif di suatu negara tersebut.

Rezim dalam MLP terdiri dari tiga dimensi yang saling terkait, yaitu a) jaringan tiap aktor dan kelompok sosial; b) aturan formal, normatif, dan kognitif yang mengarahkan berbagai aktivitas tiap aktor, misalnya aturan formal regulasi, standar, hukum; contoh aturan kognitif adalah sistem kepercayaan, agenda masalah, prinsip-prinsip panduan; contoh aturan-aturan normatif adalah peran *relationships*, norma-norma perilaku; c) elemen-elemen material dan teknikal (Geels dalam Verbong dan Geels, 2007).

Dalam buku ini, pengertian rezim lebih ditekankan pada kebijakan dan interaksi antaraktor yang telah tertanam kuat dalam periode waktu tertentu di dalam suatu sistem pemerintahan terkait dengan pengembangan industri otomotif nasional di negara tersebut. Kebijakan itu baik berupa aturan tertulis (dokumen legal, surat keputusan, dan lainnya) maupun aturan non-tertulis (pidato pejabat publik, arahan, dan lainnya) yang didukung dengan berbagai sumber daya dan nilai-nilai di tataran implementasi, seperti ketersediaan infrastruktur, pelaksana kebijakan, dan norma masyarakat yang berlaku.

## **B. INTERRELASI KEBIJAKAN DAN TINDAKAN DI DALAM REZIM**

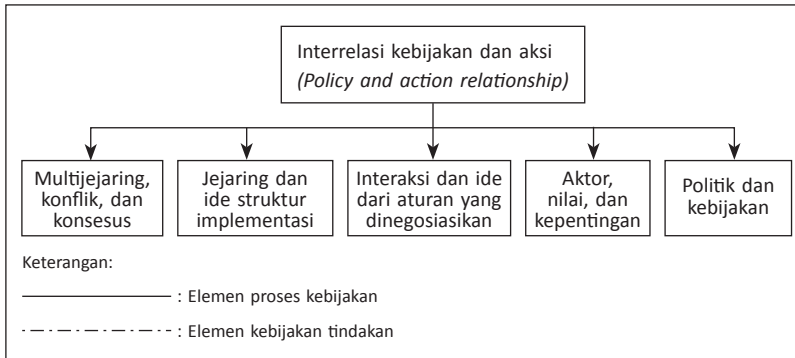
Dalam konteks rezim, kebijakan cenderung dianggap sebagai representasi produk yang dihasilkan dan dapat menggambarkan personifikasi dari rezim itu sendiri. Kebijakan didefinisikan sebagai suatu cara dari tindakan-tindakan yang dipilih di antara berbagai alternatif berdasarkan kriteria-kriteria tertentu (Dye, 1978; Birkland, 2001; Akindele dan Olaopa, 2004). Salah satu bagian dari kebijakan publik adalah implementasi kebijakan publik, yang oleh Mazmanian

and Sabatier dalam Paudel (2009) diartikan sebagai pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, yang pada umumnya tergabung di dalam suatu undang-undang, perintah eksekutif, atau keputusan pengadilan. Istilah implementasi kebijakan inilah yang selanjutnya dalam tulisan ini digunakan untuk memersonifikasikan rezim.

Terkait dengan konsep rezim sosio-teknikal, pendekatan *policy and action relationship* dapat digunakan untuk menganalisis unsur-unsur yang ada di dalam rezim sosio-teknikal, seperti hubungan antaraktor dengan berbagai kepentingan, aturan yang mengarahkan tindakan tiap aktor, serta teknologi yang ada sebagai stabilisator suatu rezim (Unruh dan Walker dalam Verbong dan Geels, 2007; Gells, 2011; Kern, 2012). Pendekatan ini dapat menggambarkan jejaring, struktur implementasi, aturan dari tiap aktor (*policy makers* dan produsen otomotif) dalam memengaruhi arah dan implementasi kebijakan industri otomotif di Indonesia, baik yang terlihat (*tangible*) maupun yang tidak terlihat (*intangible*). Fudge dan Barret (1981) mengemukakan lebih lanjut bahwa pendekatan *policy and action* dapat mengilustrasikan variasi dan kompleksitas jaringan di dalam proses implementasi kebijakan dan dampak pada proses pemecahan masalah dari nilai-nilai yang berbeda, berbagai kepentingan, dan tujuan yang dijalankan oleh tiap-tiap aktor secara individu atau agen pemerintah dan nonpemerintah tertentu.

Untuk memahami hubungan antara *policy-action* di dalam proses kebijakan maka ada lima hal yang harus dipahami, yaitu (1) multijejaring, konflik, dan konsensus, (2) jejaring dan ide struktur implementasi, (3) interaksi dan ide dari aturan yang dinegosiasikan, (4) aktor, nilai, dan kepentingan, dan (5) politik dan kebijakan (Fudge dan Barret, 1981). Jika digambarkan, interrelasi *policy-action* seperti tampak pada Gambar 4.1.





Sumber: Fudge dan Barrret (1981)

**Gambar 4.1** Elemen-elemen Antara Interrelasi Kebijakan dan Aksi

### C. KEBIJAKAN INDUSTRI OTOMOTIF SEBELUM PERIODE REFORMASI 1998: TINJAUAN SINGKAT

Dalam perspektif historis, kebijakan industri otomotif juga dipengaruhi oleh pola kebijakan di masa lalu. Oleh karena itu, memahami secara singkat pola kebijakan industri otomotif sebelum era Reformasi 1998 dapat memberikan penyegaran terhadap pola yang saat ini terbentuk. Secara politik pemerintahan setelah tahun 1960-an, rezim Indonesia dapat dikategorikan menjadi dua rezim utama, yaitu otoriter (pra-Reformasi) dan demokratis (pasca-Reformasi 1998). Pembahasan mengenai pengembangan industri otomotif di era Orde Baru atau pra-Reformasi 1998 menjadi hal yang menarik untuk didiskusikan mengingat di era ini kebijakan pemerintah dalam mendorong industri otomotif nasional sangat tampak. Meskipun demikian, kuatnya dukungan pemerintah tersebut ternyata masih belum mampu menumbuhkan industri otomotif nasional karena adanya faktor eksternal (internasional) yang juga memengaruhi perkembangan industri otomotif nasional.

**Tabel 4.1** Uraian Elemen-elemen antara Interrelasi Kebijakan dan Aksi

Deskripsi	Multijejaring, Konflik, dan Konsensus	Jejaring dan Ide Struktur Implementasi	Interaksi dan Ide dari Aturan yang Dinegosiasikan	Aktor, Nilai, dan Kepentingan	Politik Kebijakan
Rasionalitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementasi kebijakan yang berhasil terletak pada pencapaian konsensus di dalam proses kebijakan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pada praktiknya, tidak ada hubungan secara formal/struktural bagi aktor-aktor yang menjalankan kebijakan.</li> <li>Artinya, meskipun suatu organisasi memiliki struktur atau pola implementasi kebijakan yang telah direncanakan, namun hal itu bukan yang menjadi acuan utama di saat proses implementasinya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maksud dari suatu kebijakan sering tidak sesuai antara rencana kebijakan dan implementasi kebijakan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individu-individu dan kelompok sebagai aktor kebijakan, membentuk aturan yang berpengaruh di dalam organisasi.</li> </ul>	<p>Tujuan politik yang beragam dari berbagai aktor sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan kebijakan.</p>

Deskripsi	Multijejaring, Konflik, dan Konsensus	Jejaring dan Ide Struktur Implementasi	Interaksi dan Ide dari Aturan yang Dinegosiasikan	Aktor, Nilai, dan Kepentingan	Politik Kebijakan
<p>Tujuan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menekankan pentingnya membuat dan mempertahankan berbagai jejaring di dalam rantai implementasi dan koordinasi sumber daya yang tersedia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melihat bagaimana jejaring antaraktor dapat menempatkan kepentingan mereka terhadap suatu kebijakan yang diterapkan.</li> <li>Masing-masing aktor hanya memiliki "pedoman implementasi terencana" tanpa harus dilaksanakan, dan lebih memilih pada bagaimana caranya agar kebijakan yang diterapkan dapat menguntungkan aktor tersebut (minimal dampak pemberlakuan kebijakan tersebut tidak merugikan aktor yang berkepentingan).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menjelaskan implementasi sebagai "getting something done", kinerja (performance) dan kesesuaian (conformance).</li> <li>Sementara kompromi merupakan sarana untuk mencapai tujuan itu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menguraikan pengaruh keputusan spesifik (individu dan kelompok) di dalam suatu organisasi dan juga menjelaskan bagaimana struktur kelembagaan dengan nilai-nilai dan norma-norma di dalam organisasi akan menghasilkan budaya organisasi yang berbeda dan cenderung mendukung kepentingan-kepentingan tertentu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politik kebijakan dapat diartikan menjadi tiga makna.</li> <li>Kebijakan sebagai <i>starting point</i> untuk melakukan suatu tindakan, negosiasi dan berbagai aktivitas organisasi. Pandangan ini mengartikan bahwa sukses atau gagalnya kebijakan tidak dapat dipisahkan dari proses reformulasi kebijakan yang terjadi di dalam negosiasi politik.</li> </ul>

Deskripsi	Multijejaring, Konflik, dan Konsensus	Jejaring dan Ide Struktur Implementasi	Interaksi dan Ide dari Aturan yang Dinegosiasikan	Aktor, Nilai, dan Kepentingan	Politik Kebijakan
	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="326 452 948 666">Kebijakan sebagai properti, sesuatu yang dimiliki oleh satu kelompok, di mana mereka mengidentifikasi dan merasakan suatu hal kepemilikan. Implementasi dapat dilihat sejauh mana kebijakan dipertahankan oleh <i>policy makers</i> atau sejauh mana mereka membari jalan (<i>giving away</i>) melalui negosiasi dan kompromi.</li> </ul>				

Deskripsi	Multijejaring, Konflik, dan Konsensus	Jejaring dan Ide Struktur Implementasi	Interaksi dan Ide dari Aturan yang Dinegosiasikan	Aktor, Nilai, dan Kepentingan	Politik Kebijakan
<p>Kata kunci</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsensus, jaringan, dan koordinasi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Struktur organisasi formal/informal, aktor-aktor, dan jaringan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interaksi, negosiasi, <i>bargaining</i>, dan kompromi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktor individu/ kelompok, norma, budaya, dan kepentingan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kebijakan sebagai inovasi. Kebijakan sebagai perubahan dapat dilihat sebagai fungsi polarisasi ideologi, perilaku, sistem nilai di dalam aturan sosial, dan sebagai suatu penentu dari tingkat dan tipe negosiasi yang kemungkinan besar penting jika hal itu diimplementasikan.</li> <li>• Kebijakan sebagai <i>starting point</i>, properti, dan inovasi.</li> </ul>

Sumber: Fudge and Barret (1981)

Otoritarisme, dalam beberapa batasan di era Orde Baru, menempatkan perkembangan teknologi dan inovasi sebagai salah satu penggerak pembangunan dengan segala direktif *top-down*-nya. Pada era ini, Presiden Soeharto dan Menristek B.J. Habibie berperan sebagai dwi-otoritas di mana Indonesia disebut sebagai "*Technological State*" (Amir, 2013). Ada nilai positif dan negatif terkait hubungan antara pemerintah yang otoriter dan pengembangan teknologi dan inovasi. Salah satu nilai positif dari adanya kesatuan arahan tindakan adalah efisiensi penggunaan sumber daya di dalamnya meskipun juga berkonsekuensi terhadap kurang diperhatikannya pendapat dan potensi produk maupun teknologi lainnya yang tidak seide atau berada di luar lingkaran kekuasaan. Di era ini juga mobil nasional sempat bergaung, meski pada akhirnya berhenti di tengah jalan. Ada beragam fase kebijakan otomotif di rezim Orde Baru yang diidentifikasi oleh beragam peneliti (cf. Aminullah dan Adnan, 2012; Chalmers, 1996; Purwanto, 1997).

Studi Aminullah dan Adnan (2012) mengklasifikasikan tiga fase kebijakan pemerintah dalam mendorong pengembangan industri otomotif di Indonesia hingga tahun 1997. Periode pertama tahun 1970–1980 disebut fase permulaan yang mana kebijakan pemerintah melarang impor mobil secara langsung melalui *complete build-up* (CBU) dan mendorong pembangunan perusahaan perakitan nasional. Periode kedua tahun 1980–1990 merupakan fase pertumbuhan industri otomotif yang mana peningkatan produksi mobil lebih didorong oleh permintaan pasar. Periode ketiga tahun 1990–1997 disebut sebagai fase percepatan perkembangan industri otomotif. Di periode ini produksi mobil tumbuh cepat meskipun ada kebijakan moneter yang ketat di awal tahun 1990-an. Pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan pemberian insentif bagi produsen mobil yang banyak menggunakan komponen dalam negeri (tahun 1993) dan deregulasi kebijakan industri otomotif untuk menghasilkan mobil baru (tahun 1995).

Chalmers (1996) dalam studinya menyimpulkan fase kebijakan pengembangan otomotif di Indonesia melalui tiga tahap, yaitu (1) Tahun 1960-an pembuatan mobil ditujukan bagi kepentingan negara dan sebagai simbol munculnya nasionalisme-ekonomi kebangsaan, (2) Tahun 1970-an, adanya dukungan politik dan kemauan pemerintah untuk memperkuat kebijakan otomotif bagi kepentingan nasional, dan (3) Menjelang tahun 1980-an, kelompok-kelompok ekonomi kuat dengan jaringan internasional yang lebih mampu menjalankan kebijakan industri otomotif di tanah air.

Studi Purwanto (1997) dalam kajian kebijakan otomotif di Indonesia juga menggolongkan ke dalam tiga fase kebijakan. Tahap pertama (tahun 1966–1972) ditandai dengan tingginya proteksi terhadap pengusaha pribumi sebagai realisasi kebijakan larangan impor mobil *completely built-up* (CBU). Tahap kedua (tahun 1972–1995) adalah patronase pengusaha bermodal kuat yang didukung oleh perusahaan transnasional dengan pemerintah sebagai realisasi visi industrialisasi Departemen Perindustrian yang dikendalikan oleh Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, dan Elektronika (ILME) dengan program penanggalannya. Tahap ketiga (1996–1997) adalah munculnya kembali sentimen nasionalisme ekonomi seperti pada periode pertama dengan patronase pengusaha pribumi yang dekat dengan elite pemerintah untuk mewujudkan mobil nasional Indonesia di bawah PT Timor Putra Nasional.

Ketiga studi di atas menunjukkan bahwa di era akhir 1960-an hingga tahun 1997 yang merupakan era pemerintahan Orde Baru, Pemerintah Indonesia benar-benar memberi perhatian cukup besar pada pengembangan industri otomotif nasional. Hal ini didorong oleh besarnya segmen pasar mobil di dalam negeri ke depan serta melimpahnya sumber daya alam dan manusia yang dapat digunakan sebagai modal untuk pengembangan industri otomotif nasional. Di periode ini pengusaha pribumi diberi fasilitas untuk mengembangkan perusahaan otomotifnya dengan menggunakan komponen dalam negeri dan melarang melakukan impor kendaraan secara utuh hingga

tahun 1996–1997. Setelah itu, ada beberapa elite pengusaha nasional, yang mempunyai kedekatan relasi dengan pemerintah saat itu, memengaruhi kebijakan agar mereka dapat diizinkan mengimpor mobil secara utuh dengan nama Timor sebagai merek nasional.

Berbeda dengan rezim sebelumnya, rezim pasca-Reformasi lebih diwarnai oleh ketentuan perdagangan bebas, apalagi salah satu hambatan pengembangan mobil nasional saat itu adalah adanya ketentuan di dalam *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) yang diinisiasi oleh World Trade Organization (WTO) yang tidak bisa dilanggar. Sejak munculnya mobil Timor sebagai ikon mobil nasional, Pemerintah Indonesia dituduh (oleh Pemerintah Jepang) telah melakukan pelanggaran terhadap kesepakatan internasional terkait tata cara perdagangan dunia.<sup>1</sup> Ketentuan GATT yang dituduhkan oleh Jepang ke Indonesia antara lain (Dani dalam Fauziah, 2012) adalah:

1. Prinsip *National Treatment*, Artikel III, Paragraf ke-4 GATT 1994. Intinya tentang kewajiban negara untuk memberikan perlakuan yang sama terhadap semua investor asing. Kebijakan mobil nasional dianggap telah melanggar ketentuan ini karena pemberian fasilitas penghapusan bea masuk dan penghapusan pajak barang mewah yang hanya diberikan pada PT Timor Putra Nasional.
2. Prinsip Penghapusan Hambatan Kuantitatif, Artikel XI, Paragraf ke-1 GATT 1994. Intinya tentang GATT mengizinkan tindakan proteksi terhadap industri domestik melalui tarif dan tidak melalui upaya perdagangan lainnya (non-tarif). Perlindungan melalui tarif ini masih memungkinkan selama ada kompetisi yang sehat dalam perdagangan internasional.

Dengan adanya ketentuan ini, kebijakan pemerintah dalam pengembangan mobil nasional yang dilegalkan dalam Instruksi Presiden RI No. 2 Tahun 1996 mengenai mobil nasional dicabut

---

<sup>1</sup> Melalui Undang-Undang No.7 Tahun 1994 maka secara dasar hukum nasional dan internasional, Indonesia sudah sepakat dengan segala isi di dalam substansi General Agreements on Tariff and Trade (GATT).



kembali. Hal ini dikarenakan mobil nasional yang didengungkan oleh Indonesia ternyata bukan sebatas mobil buatan asli Indonesia, melainkan pabrik asal Korea Selatan. Seiring waktu, rezim demokratis ini secara tersirat lebih mengarah pada isu perdagangan dunia (termasuk niaga mobil asing) daripada hanya sebatas pengembangan mobil nasional.

#### **D. KEBIJAKAN DAN JARINGAN PENGEMBANGAN INDUSTRI OTOMOTIF PERIODE PASCA-REFORMASI 1998**

Periode pasca-Reformasi 1998 ini lebih diwarnai dengan semakin banyaknya produsen otomotif lokal, seperti Tawon, GEA, Komodo, dan lainnya (lihat Bab sebelumnya) yang berjalan sendiri-sendiri. Secara paralel dengan munculnya produsen-produken lokal ini, produsen otomotif asing semakin menguasai pasar Indonesia, antara lain Toyota, Daihatsu, Nissan, Honda, Mitsubishi, Isuzu, Suzuki, Mazda (ATPM<sup>2</sup> Jepang); Hyundai, KIA, dan Daewoo (ATPM Korea Selatan); Cherry (ATPM China); dan beberapa merek mobil dari Eropa dan Amerika Serikat, seperti Volkswagen, Mercedes Benz, Audi, Volvo, Ford, Chevrolet, dan BMW. Bahkan mobil mewah merek Lexus, Ferrari, Jaguar, Porsche, dan sebagainya juga sudah merambah pasar otomotif di Indonesia. Umumnya mobil-mobil mewah tersebut dan khususnya yang berasal dari negara-negara Amerika Serikat dan Eropa merupakan mobil yang diimpor secara utuh (*completely building-up*) dari negara asalnya.

##### **1. Jaringan, Konflik, dan Konsensus dalam Industri Otomotif**

Kebijakan industri otomotif di Indonesia tidak hanya terdiri dari satu kekuatan dan jejaring, melainkan merupakan multikekuatan dan jejaring yang saling berpengaruh satu sama lain. Berbagai jeja-

---

<sup>2</sup> ATPM ialah kependekan dari Agen Tunggal Pemegang Merek. ATPM merupakan perusahaan yang ditunjuk oleh prinsipal (*principal*) untuk memasarkan suatu produk asing tertentu di Indonesia.

ring yang berbeda tentunya akan menimbulkan konflik di setiap tahap proses kebijakan, termasuk dalam implementasi kebijakannya. Praktiknya di Indonesia, konflik kepentingan dalam merealisasikan program-program menumbuhkan industri otomotif nasional (atau katakan istilah umumnya mobil nasional/mobnas<sup>3</sup>) hasil studi-studi terdahulu dari tahun 1950–1985-an (Chalmers, 1996) dan tahun 1966–1996 (Purwanto, 1997) masih merupakan kendala utama realisasi kebijakan industri otomotif lokal.

Fudge dan Barret (1981) juga menegaskan bahwa konflik pada gilirannya akan mempersulit pencapaian suatu konsensus kebijakan, andaikan tercapai konsensus maka konflik masih akan sering muncul dalam bentuk yang berbeda. Konflik dalam implementasi kebijakan pengembangan otomotif di Indonesia saat ini tidak jauh berbeda dengan kebijakan pengembangan otomotif di tahun-tahun sebelumnya. Hal ini dicirikan dengan kompleksnya jejaring yang amat kuat, khususnya jejaring pengusaha otomotif asing<sup>4</sup> (terutama dari Agen Tunggal Pemegang Merek atau biasa dikenal dengan ATPM) dalam memberi tekanan terhadap program-program pengembangan industri otomotif di Indonesia. Sulitnya mencapai suatu konsensus kebijakan untuk kepentingan nasional,<sup>5</sup> masih tingginya konflik kepentingan

---

<sup>3</sup> Ibnu Susilo (2012), produsen mobil komodo sekaligus Ketua Asia Nusa, memberi definisi mobil nasional dengan kriteria: (1) pemilikinya orang Indonesia, (2) desain dan rancang bangun dari orang-orang Indonesia, dan (3) yang mengerjakan itu harus orang Indonesia. Meskipun demikian, pihaknya mengakui bahwa mobil buaatannya belum sampai tahap itu. Masih ada beberapa langkah untuk menuju ke sana, tentunya dengan adanya dukungan dari Pemerintah Indonesia.

<sup>4</sup> Informasi diperoleh dari berbagai pelaku produsen otomotif lokal dan diskusi dengan Erman Aminnullah (peneliti Pappiptek LIPI), Hafidz (pembuat mobil listrik LIPI, dan beberapa pihak dari Kemenristek, BPPT, Puslit Ekonomi LIPI) dalam diskusi mobil listrik pada akhir bulan Oktober 2012.

<sup>5</sup> Pada dasarnya kebijakan diperuntukkan untuk kepentingan publik/rakyat (*public interests*) atau bagi bangsa itu sendiri. Karena memang pemerintah mendapat kekuasaan dari rakyat, pada gilirannya pemerintah harus melakukan kegiatan-kegiatan sesuai dengan kehendak rakyat untuk kepentingan rakyat. Lihat lebih lanjut dalam Setyodarmodjo (2005, 45).

antaraktor merupakan alasan utama mengapa kebijakan industri otomotif yang pro-produsen lokal belum muncul di Indonesia. Misalnya, kebijakan dalam pemberian subsidi dari pemerintah kepada para pelaku otomotif yang tergabung di dalam Asosiasi Industri Automotif Nusantara (AsiaNusa) untuk melakukan kegiatan *research and development* (R&D) di bidang otomotif belum tampak, atau kebijakan pemerintah dalam mempermudah impor bahan baku industri melalui peringanan pajak masih belum ada.

Dalam pandangan rezim sosio-teknikal, konflik kepentingan antarpelaku implementasi industri otomotif antara perusahaan otomotif asing dengan pembuat mobil merek lokal seperti Mobil GEA di Kota Madiun oleh PT Industri Nasional Kereta Api (INKA) dan Mobil Komodo di Kota Cimahi oleh pribumi memang terbuka lebar di dalam rezim ini. Hal ini dapat diterima mengingat rezim ini menyangkut beberapa jejaring pelaku otomotif asing dengan aturan formal, baik skala nasional maupun internasional<sup>6</sup> yang mengikat tindakan aktor-aktor tersebut serta keunggulan teknologi yang rumit (*sophisticated*). Geels (2011) dan Kern (2012) mengemukakan bahwa tahap rezim sosio-teknikal merupakan tahapan yang sudah memiliki trajektori khusus (*path-dependence*) dan cenderung tertutup (*lock-in*). Artinya, suatu rezim telah memiliki polanya sendiri (spesifik) dan telah tertanam kuat dan lama di dalam suatu sistem pemerintahan dan bahkan di masyarakat itu sendiri. Rezim sulit berubah kecuali ada tekanan kuat dari level di atasnya (*landscape* yang meliputi kondisi sosial, ekonomi, politik, baik level nasional maupun internasional) atau dorongan dari bawahnya (*niche* seperti pelaku industri otomotif nasional) yang mampu memberikan pengaruh sangat signifikan pada level rezim dan juga *landscape*.

<sup>6</sup> Berbagai informan di lapangan dan studi Purwanto (1997) mengungkapkan bahwa aturan internasional, khususnya dari WTO (*World Trade Organization*) dan GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*) sangat memengaruhi arah kebijakan Kementerian Perindustrian dalam menumbuhkembangkan industri otomotif di Indonesia. Hal ini terbukti dengan bagaimana mobil nasional dengan merek Timor di tahun 1996 silam, yang notabene merupakan hak tunggal Tommy Soeharto (putra Presiden RI yang memerintah selama 32 tahun), menjadi layu sebelum berkembang.

Di dalam tahap ini konflik seakan-akan menjadi suatu keharusan di tengah-tengah keberadaan multijejaring produsen otomotif asing agar produsen otomotif lokal dapat menembus atau sejajar dengan produsen otomotif asing saat ini. Faktor tersebut telah menyebabkan produsen otomotif lokal sulit menembus atau menyaingi produsen otomotif asing, khususnya dari pelaku ATPM Jepang yang telah mengakar dalam sistem pemasaran kendaraan bermotor di Indonesia.

Sebagai salah satu lembaga yang berwenang di rezim kebijakan otomotif, Biro Perencanaan Kementerian Perindustrian RI (2010), menguraikan empat peran Kementerian ini di bidang perindustrian, yaitu (1) Pemerintah sebagai pengelola investasi industri, (2) Pemerintah sebagai pemangku kedaulatan tertinggi, (3) Pemerintah sebagai regulator, (4) Pemerintah sebagai investor.

Kementerian Perindustrian yang memiliki regulasi setingkat menteri maupun didukung oleh regulasi atasnya (seperti Peraturan Pemerintah) tentang program pengembangan industri kendaraan bermotor atau industri alat angkut dapat dikategorikan sebagai suatu kebijakan. Wahab (2008) mengemukakan bahwa suatu kebijakan di dalam implementasinya dapat diturunkan menjadi program dan kegiatan yang lebih riil agar tujuan yang akan dicapai dapat fokus.

#### **Kotak 4.1**

Di dalam landasan legal perindustrian Indonesia tidak ada definisi spesifik mengenai “kebijakan industri otomotif nasional”. Isi dari Rencana Strategis Kementerian Perindustrian Tahun 2010–2014 menyebutkan pembentukan klaster industri alat angkut sebagai salah satu kebijakan Kementerian Perindustrian dalam mendorong pertumbuhan industri di Indonesia. Sedangkan pengertian industri otomotif di dalam Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 123/M-IND/PER/10/2009 Pasal 1 butir 2 hanya menyebutkan istilah “industri kendaraan bermotor, yaitu industri yang terdiri dari:

1. Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34100)
2. Industri Karoseri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34200)
3. Industri Perlengkapan dan Komponen Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34300)
4. Industri Sepeda Motor dan Sejenisnya (KBLI 35911)
5. Industri Komponen dan Perlengkapan Sepeda Motor dan Sejenisnya (KBLI 35912)

Secara legal, arahan Kementerian Perindustrian amat menentukan arah kebijakan otomotif di Indonesia karena dalam praktiknya, Kementerian Perindustrian memiliki landasan legal, seperti UU No. 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian, PP No. 28 Tahun 2008 Tentang Kebijakan Industri Nasional, dan Permen Perindustrian No. 123/M-IND/PER/10/2009 tentang *Road Map* Pengembangan Klaster Industri Kendaraan Bermotor. Di dalam Lampiran Permen Perindustrian RI No. 123/M-IND/PER/10/2009 menyebutkan, tujuan (visi) Kementerian Perindustrian di bidang industri otomotif sesuai yaitu Indonesia menjadi basis produksi industri otomotif dan komponen kelas dunia.

## 2. Jejaring dan Ide Struktur Implementasi

Struktur implementasi dibentuk melalui proses organisasi itu sendiri dan pembentukan itu didasarkan pada proses pembelajaran organisasi itu sendiri. Ada dua asumsi yang saling berhubungan dalam literatur antar-organisasi, yaitu pertukaran sumber daya (hubungan interaksi antarpihak yang saling menguntungkan) dan ketergantungan kekuasaan (bentuk hubungan ketika satu pihak cukup kuat untuk memaksa atau menginduksi pihak lain dalam berinteraksi). Tujuan suatu keanggotaan organisasi yang terlibat aktif dalam struktur implementasi ialah untuk melindungi organisasi mereka atau memastikan bahwa organisasi-organisasi mereka tidak mengalami dampak dari tindakan kolektif dari kelompok lainnya (Hjern dan Porter dalam Fudge dan Barret, 1981).

Secara hierarki, kewenangan untuk menjalankan kebijakan ini dipegang oleh Kementerian Perindustrian sebagai aktor pelaksana utama di bidang industri otomotif melalui Direktorat Jenderal Industri Alat Transportasi dan Telematika, terutama Direktorat Permesinan dan Transportasi Darat. Menurut wawancara dengan salah satu pihak Kementerian Perindustrian,<sup>7</sup> saat ini Kementerian Perindustrian tidak membedakan pengembangan investasi/penanaman modal asing

---

<sup>7</sup> Wawancara dilakukan dengan Kepala Pusat Pengkajian Teknologi dan HAKI-BP-KIMI-Kementerian Perindustrian pada awal bulan Mei 2012

(PMA) dan penanaman modal dalam negeri (PMDN). Menyikapi pernyataan tersebut, pengembangan kebijakan otomotif nasional di Indonesia memang diarahkan hanya dari segi pertumbuhan (kuantitas) industri di Indonesia, tanpa harus mengutamakan kepentingan pengembangan produsen otomotif lokal.

Kebijakan industri otomotif nasional belum mendapat tempat khusus dalam agenda utama pemerintah melalui Kementerian Perindustrian selaku pemangku kepentingan utama.<sup>8</sup> Belum adanya pernyataan khusus di tingkat pusat (Kementerian Perindustrian) untuk menginstruksikan pembuatan dan dukungan pengembangan mobil buatan dalam negeri mengindikasikan belum adanya pelaksana resmi yang ditunjuk secara legal-formal dalam membangun mobil-mobil buatan dalam negeri.

Pengembangan mobil dengan merek lokal masih belum menjadi fokus utama Kementerian Perindustrian, mengingat teknologi mesin mobil lokal masih dalam tahap rintisan (Darmadi, 2010) atau bayi (*infant*)<sup>9</sup> karena masih jauh dari harapan masyarakat yang menginginkan mobil murah, nyaman, dan mudah di dalam *after sales*-nya. Meskipun demikian, menurut Ketua Asia Nusa saat itu (tahun 2012), suatu teknologi merupakan budaya yang harus ditanamkan di masyarakat Indonesia agar teknologi tersebut menjadi ciri khas masyarakat Indonesia dan dapat dipelajari oleh siapa pun yang ingin melakukan *upgrade* terhadap teknologi tersebut.

Di satu sisi, program-program Kementerian Perindustrian (Kemenperin) dalam mengembangkan mobil dengan identitas nasional masih belum tampak secara eksplisit. Hal ini diungkapkan oleh Dirjen Industri Alat Transportasi dan Telematika pada saat itu, Budi Darmadi (2010):<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Wawancara antara peneliti dengan tiga staf dari Direktorat Transportasi Darat pada bulan Juli 2012 yang mengatakan bahwa Kementerian Perindustrian belum menentukan istilah “mobil nasional (mobnas)” hingga saat ini.

<sup>9</sup> Wawancara dengan Ibnu Susilo di Cimahi pada tahun 2012.

<sup>10</sup> Baca di Majalah KINA Edisi I Tahun 2010 yang bertajuk *Kemana Arah Kebijakan Industri Otomotif*.

“Terbukanya bisnis global sehingga identitas produk dan merek yang melekat pada sebuah negara bisa berpindah sedemikian mudahnya, ditambah lagi tingginya kandungan lokal dalam kegiatan *assembling* produk otomotif di Indonesia (misalnya Toyota Innova kandungan lokalnya di atas 60%), maka cara berpikirkannya mungkin harus diubah, bukan bagaimana memproduksi mobil nasional, melainkan bagaimana agar mobil industri otomotif yang kini ada dan berkembang di Indonesia memproduksi menggunakan komponen dan tenaga kerja Indonesia.”

Pernyataan ini selaras dengan apa yang diungkapkan oleh Menteri Koordinator Perekonomian RI saat itu, Hatta Rajasa (2012),<sup>11</sup> bahwa saat ini Indonesia lebih baik mengembangkan industri komponen otomotif seperti yang telah dilakukan di Thailand dalam mendongkrak pertumbuhan industri otomotif di negaranya. Pada dasarnya, dukungan regulasi dari Kementerian Perindustrian dalam pengembangan mobil merek lokal memang tidak ada.<sup>12</sup> Beberapa pertimbangan Kementerian Perindustrian mengenai jalan yang ditempuh untuk tidak mengembangkan mobil nasional, antara lain sebagai berikut (Darmadi, 2010):

- a. Tingginya pertumbuhan industri otomotif nasional yang pada pertengahan tahun 2010 sudah diproduksi 299 ribu unit mobil, yang semuanya merupakan pabrikan mobil Jepang, seperti Toyota, Hino, dan lainnya;

---

<sup>11</sup> Hatta Rajasa sebagai *keynote speaker* dalam Seminar Nasional “Pemanfaatan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Iptek) sebagai Upaya Peningkatan Kesejahteraan Rakyat”. Acara itu diselenggarakan oleh Ikatan Alumni Universitas Brawijaya di Hotel Borobudur, Jakarta, pada hari Minggu, 11 Maret 2012.

<sup>12</sup> Dalam beragam wawancara dengan pihak pemerintah, perguruan tinggi, produsen mobil nasional serta lembaga litbang tersirat bahwa Pemerintah Indonesia tidak akan mengembangkan kebijakan industri mobil nasional. Industri mobil nasional sudah dikuasai oleh prinsipal-prinsipal Jepang dan beberapa kebijakan otomotif menjadi isu sensitif untuk didiskusikan di ranah publik.

- b. Meningkatnya investor produsen otomotif asing, termasuk produsen mobil VW yang sejak tahun 2009 telah berinvestasi di Indonesia;
- c. Pengembangan mobil murah dan ramah lingkungan seperti aturan yang ditetapkan dalam *low cost green car* (LCGC), di mana produsen mobil diimbau melakukan riset untuk perwujudan mobil tersebut. Pada akhirnya, tidak lama setelah regulasi mengenai LCGC (Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau) disahkan, varian produk dari Toyota dan Daihatsu sudah dirilis untuk dijual ke pasar.

Kementerian Perindustrian sebenarnya tidak menafikan adanya mobil buatan karya anak bangsa, seperti Komodo, GEA, Tawon, dan lainnya (Darmadi, 2010). Strategi yang diambil, Kementerian Perindustrian memberi insentif untuk melakukan uji coba dan promosi, mendorong semangat kewirausahaan di kalangan produsen merek lokal yang masih dalam tahap rintisan, dan pada akhirnya bersaing secara bebas dengan merek internasional yang telah melekat di masyarakat Indonesia.

Dukungan Kementerian Perindustrian pernah diberikan kepada PT INKA dalam pengembangan mobil GEA sebagai tindak lanjut keinginan pemerintah untuk membuat mobil nasional di tahun 2011, yaitu dengan membangun fasilitas untuk bengkel kerja (*workshop*) mobil GEA. Akan tetapi, hal tersebut tidak berlanjut, terutama sejak Dahlan Iskan menjabat sebagai Menteri BUMN. Dahlan Iskan menginstruksikan agar PT INKA kembali fokus pada pengembangan kereta api, bukan mobil. Hal ini mengakibatkan Kementerian Perindustrian menarik kembali segala bentuk dukungannya untuk pembangunan fasilitas *workshop* GEA tersebut.<sup>13</sup> Contoh kasus an-

---

<sup>13</sup> Menurut salah satu informan (PT INKA), hal ini menjadi bukti ketidakseriusan Pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Perindustrian dalam mengembangkan industri otomotif nasional. Menurutnya, jika Kementerian Perindustrian serius



jlaknya pasar mobil merek Proton yang dikembangkan oleh Pemerintah Malaysia (*Republika*, 9 Februari 2015), Pemerintah Indonesia seharusnya memiliki “ketegasan” dalam menunjuk institusi yang akan fokus menggarap pengembangan mobil nasional dan siapa pasar utamanya. Tentunya program ini harus dilandasi dengan kebijakan industri yang proporsional sehingga masih tidak berhadapan langsung dengan persaingan industri otomotif asing yang sudah mapan.

Bukanlah suatu jaminan bahwa agen pemerintah secara legal-formal sebagai pelaku utama implementasi kebijakan industri otomotif akan berpihak pada pengembangan industri otomotif nasional tersebut. Faktanya, regulasi yang dikeluarkan dan diimplementasikan ternyata memberikan peluang luas kepada produsen asing (khususnya ATPM dari Jepang)<sup>14</sup> untuk lebih mengembangkan upaya mereka dalam menguasai pangsa pasar otomotif yang telah dimulainya sejak tahun 1980-an (Chalmers, 1996; Purwanto, 1997).

Di tingkat pelaku industri kecil menengah (IKM) bidang otomotif, perusahaan negara serta asosiasi industri otomotif nasional (Asia Nusa), yang secara legal-formal bukan aktor pelaksana utama implementasi kebijakan industri otomotif, justru mengembangkan mesin, teknologi, dan mobil-mobil buatan dalam negeri di tengah situasi politik, ekonomi, sosial, dan budaya yang tidak menentu. Artinya, keadaan politik yang cenderung mementingkan kelompok partai tertentu dan elite lainnya, keadaan ekonomi negara yang masih rentan dipengaruhi transaksi internasional, serta budaya masyarakat yang lebih memuji dan memilih produk asing daripada buatan dalam

---

dengan pengembangan mobil di Tanah Air, mereka akan melakukan lobi besar ke Kementerian BUMN sebagai otoritas regulator seluruh BUMN, termasuk PT INKA. Pada kenyataannya, Menteri BUMN justru menunjuk PT Pindad dalam pembuatan mobil dalam negeri.

<sup>14</sup> Kemungkinan ATPM tidak hanya sebagai *target groups*, tetapi aktor implementasi yang tidak terlihat. Aksi ATPM sebagai implemmentator ialah dengan memberi kemudahan dalam membeli dan merawat kendaraan bagi konsumen, memberi insentif bagi pekerja yang berprestasi dalam hal pemasaran (bukan pengembangan teknologi), atau bisa juga memberi CSR kepada masyarakat agar hubungan dengan perusahaan ini membaik.

negeri, menjadi tantangan tersendiri bagi produsen otomotif lokal untuk terus berkarya di bidang otomotif. Menurut teori struktur implementasi (Fudge and Barret, 1981), fenomena seperti ini wajar karena kesuksesan implementasi tidak dilihat berdasarkan struktur formal organisasi pelaksana kebijakan industri otomotif, tetapi bagaimana individu atau agen organisasi saling bekerja sama untuk menyukseskan pelaksanaan kebijakan industri otomotif di Indonesia, termasuk dalam pengembangan teknologinya.

### 3. Interaksi dan Ide dari Aturan yang Dinegosiasikan

Strauss dalam Fudge and Barret (1981) mempertimbangkan negosiasi sebagai satu dari sarana pencapaian tujuan ketika individu, kelompok, atau organisasi yang berbeda perlu mempertimbangkan sudut pandang dari pihak lain. Negosiasi memainkan peran besar dalam proses perubahan di dalam tatanan aturan sosial (*social orders*), kerangka norma, dan aturan dalam suatu kelompok. Aturan sosial menjadi elemen krusial saat negosiasi di tiap pola dan interaksi karena aturan tidak hanya dari hasil negosiasi, tetapi juga dari aturan yang dipaksakan, aturan yang dimanipulasi, dan sebagainya.

Pandangan rezim sosio-teknikal mencakup berbagai aturan, kelembagaan, jejaring yang telah mapan, dan adanya multi-aktor yang telah berjalan mengikuti aturan yang ada (*lock-in* dan *path dependence*). Hal ini membutuhkan upaya lebih untuk dapat mengubah aturan tersebut karena masing-masing aktor (*users, policy makers, producers*) berkepentingan terhadap aturan itu (Geels, 2011; Kern, 2012).

Interaksi antara Kementerian Perindustrian dengan berbagai produsen otomotif asing dan lokal, termasuk aktor lain yang saling memengaruhi seperti importir, dan agen pemerintah pendukung lain, seperti Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, dan lainnya, dapat berupa negosiasi, kompromi, dan sebagainya. Negosiasi akan dimenangkan oleh kelompok kuat atau yang memiliki kesempatan besar untuk merealisasikan *end programs* dari Kementerian Perindustrian di bidang otomotif.

Jika mengacu pada kematangan suatu perusahaan, produsen ATPM, khususnya produsen mobil Jepang, akan memiliki daya tawar tinggi dikarenakan produsen-produsen ini telah teruji membuat mobil dengan kualitas dunia, pelayanan purnajual yang cukup baik, dan ketersediaan komponen yang telah menyebar di Indonesia. Daya tawar produsen-produsen mobil Jepang tersebut akan memengaruhi beberapa kebijakan pemerintah (Kementerian Perindustrian) di sektor otomotif ke depan.

Berdasarkan penggalian wawancara dengan pihak Kemenristek (2012), pengembangan teknologi otomotif di atas 1.000 cc di Indonesia baru sampai pada tahap integrasi—tahap kedua dari total empat tahapan, yaitu 1) tahapan pengenalan teknologi (hanya berupa mengenal kemampuannya), 2) integrasi teknologi, 3) desain teknologi sendiri, dan 4) teknologi masuk industri untuk kegiatan *research and development*. Produsen mobil lokal perlu meningkatkan penguasaan desain teknologi dan selanjutnya komponen-komponen yang menunjang mesin tersebut. Dari beragam interpretasi wawancara terlihat bahwa kemampuan teknologi mobil di Indonesia masih pada tahap awal, yang disebut sebagai tahap “integrasi” (versi Kemenristek), “*infant*” (versi Fin Komodo), “belum *given technology*” (versi PT INKA), dan “*trial production*” (versi BPPT). Kondisi ini dianggap belum memberi kekuatan sebagai bahan negosiasi antara Pemerintah Indonesia dan produsen otomotif asing.

Memang, jika ingin mengembangkan mobil merek lokal, produsen-produsen otomotif lokal perlu mendapatkan intervensi kebijakan pemerintah yang cukup kuat<sup>15</sup> untuk mengembangkan teknologinya hingga tahap matang (*mature*) sehingga siap bersaing

<sup>15</sup> Dalam wawancara dengan tiga produsen otomotif lokal, GEA, PT Esemka, PT Fin Komodo, diketahui bahwa kebijakan Pemerintah Indonesia saat ini lebih cenderung membatasi pertumbuhan mobil buatan dalam negeri karena adanya tekanan dari produsen asing. Pengembangan mesin dan teknologi serta desain yang mereka lakukan belum mendapat dukungan penuh dari pemerintah sendiri. Bahkan beberapa kasus dengan beberapa merek mobil terdahulu, seperti Maleo, diklaim gagal diproduksi karena ada faktor kepentingan penguasa saat itu, yaitu munculnya Timor sebagai mobil nasional di tahun 1996.

di pasar. Kebijakan yang cukup kuat misalnya dengan memberikan subsidi ke pelaku otomotif yang diinisiasi oleh pengusaha/aktor pribumi. Subsidi dapat berupa bantuan dana pengembangan kegiatan penelitian dan pengembangan (litbang) otomotif, pengurangan atau penghapusan pajak bagi impor bahan baku untuk keperluan industri otomotif dalam negeri. Selain itu, dalam perizinan, pemerintah dapat mempermudah izin usaha bagi pelaku industri otomotif yang masih baru muncul (*start up*), peraturan bagi perusahaan asing agar mau memindahkan pengetahuan-teknologinya ke produsen lokal serta pembukaan sekaligus perlindungan pasar bagi segmen mobil tertentu di mana mobil tersebut merupakan buatan anak Indonesia dengan kandungan mesin dan komponen minimal 60% dari dalam negeri.

#### 4. Aktor, Nilai, dan Kepentingan

Vicker dan Young dalam Fudge and Barret (1981) telah mengembangkan pendekatan modern dengan menggunakan istilah dunia asumtif (*assumptive worlds*). Pemahaman *assumptive worlds* dari aktor-aktor pemerintah penting digunakan untuk menginterpretasikan kegiatan-kegiatan para aktor yang terlibat di dalam tindakan-tindakan mereka sendiri berdasarkan berbagai motif, kepentingan, dan tujuan yang didalilkan. Artinya, setiap aktor yang terlibat di dalam suatu proses perumusan dan implementasi kebijakan pasti memiliki alasan mengapa mereka ikut terlibat dalam proses tersebut. Alasan tersebut bisa karena motif kepentingan ekonomi, politik, atau lainnya.

Pandangan *assumptive worlds* tersebut selaras dengan pandangan rezim sosio-teknikal yang memuat dualisme struktur, di mana di satu sisi tiap aktor menciptakan berbagai aturan, namun di sisi lain aturan tersebut mengikat perilaku tiap aktor (Geels, 2011). Dalam kajian ini, aktor implementasi kebijakan industri otomotif di Indonesia telah membentuk aturan yang sesuai dengan kepentingan kelompok mereka sendiri. Di sisi lain aturan tersebut telah mengikat dan mengarahkan pelaku-pelaku lain, baik yang mendukung kepentingan otomotif tersebut maupun pelaku-pelaku yang kontra dengan kepentingan tersebut.

#### Kotak 4.2

Salah satu pihak dari BPPT mengemukakan, umumnya informasi dan pengetahuan teknologi mobil/otomotif dengan kisaran 1.000 cc di Indonesia masih merupakan barang rahasia bagi prinsipal Jepang. Hal ini ditunjukkan dengan adanya parsialitas pembelajaran alih teknologi yang diberikan Jepang kepada para insinyur di perusahaan mereka (misalnya Toyota) di Indonesia. Filosofi konsep, struktur *engine*, desain rinci dari teknologi mobil yang utuh tetap bergantung pada perusahaan otomotif dari Jepang tersebut.

Kementerian Perindustrian sebagai aktor implementasi industri otomotif nasional memiliki kepentingan tersendiri, begitu pula dengan ATPM Jepang dan Asia Nusa yang memiliki kepentingan terhadap kebijakan otomotif di Indonesia. Umumnya tiap aktor/agen pemerintah lebih fokus pada program masing-masing lembaga/kementerian secara sektoral, bukan secara nasional (Mulatsih dkk., 2014). Sejalan dengan itu, *target groups* baik dari produsen pabrikan asing maupun lokal juga memiliki kepentingan sendiri-sendiri atas diberlakukannya kebijakan industri otomotif nasional tersebut.

Dye (1978) mengemukakan bahwa kebijakan sebagai keseimbangan memerlukan negosiasi tiap kelompok kepentingan hingga keduanya mencapai titik keseimbangan (*equilibrium*). Melihat fakta dari muatan nilai dan kepentingan dari tiap aktor pelaksana kebijakan industri otomotif di Indonesia saat ini, kebijakan industri otomotif Indonesia lebih cenderung menjadi kebijakan elitis. Dye (1978) lebih lanjut mengungkapkan bahwa kebijakan publik diarahkan dan dibentuk oleh opini elite, yang pada gilirannya kebijakan tersebut untuk menjalankan berbagai kepentingan elite, namun diimplementasikan oleh pelaku kebijakan atas nama rakyat.

Apa yang dilakukan oleh Kementerian Perindustrian sebagai aktor pelaksana kebijakan memiliki kepentingan agar pertumbuhan industri di Indonesia signifikan sesuai dengan arahan Renstra Kementerian Perindustrian Tahun 2010–2014. Kepentingan Kementerian Perindustrian yang dikeluarkan melalui regulasi ternyata dapat diako-

modasi oleh produsen otomotif asing, sementara produsen otomotif lokal belum mampu memenuhi persyaratan yang diinginkan oleh Kementerian Perindustrian tersebut.

Kebijakan pengembangan otomotif memiliki nilai atau perilaku yang melembaga dan terpola di dalam suatu organisasi pelaksana. Bagaimana pola organisasi pelaksana itu terbentuk akan bergantung sejauh mana pemerintah dipengaruhi oleh berbagai kepentingan/nilai yang terlibat di dalam proses kebijakan tersebut (dari formulasi hingga implementasi kebijakan). Sumber pengaruh tersebut akan tampak saat program-program pengembangan otomotif itu dijabarkan dalam bentuk teknis sebab kecenderungan untuk siapa sebenarnya kebijakan tersebut menandakan dari siapa pengaruh/tekanan itu berasal.<sup>16</sup> Hingga pada akhirnya, kebijakan pengembangan otomotif Indonesia telah bertransformasi dari sebuah negosiasi menjadi kebijakan yang memiliki hak istimewa (*privilege*) di negeri ini.

## 5. Politik Kebijakan

Ada tiga hal yang dapat dimaknai dari politik kebijakan (Fudge and Barret, 1981), yaitu (1) kebijakan sebagai *starting point* melalui negosiasi, (2) kebijakan sebagai properti, dan (3) kebijakan sebagai inovasi/kebaruan.

Pertama, kebijakan pengembangan otomotif sebagai negosiasi mungkin untuk saat ini telah melampaui masanya. Kebijakan pengembangan otomotif di era tahun 1996 (dengan diberlakukannya aturan untuk pengembangan mobil nasional oleh Presiden Soeharto yang memberikan hak penuh kepada putranya Tommy untuk mengelolanya) merupakan bentuk kebijakan negosiasi terakhir namun gagal. Kekuatan otoritarian Presiden Soeharto tetap masih belum

<sup>16</sup> Dalam wawancara *off the record*, baik produsen otomotif lokal maupun sebagian agen pemerintah yang menjadi narasumber kami memberikan pernyataan bahwa selama ini pengaruh dan tekanan kebijakan pengembangan otomotif di Indonesia dipengaruhi oleh ATPM Jepang yang didasarkan dengan berbagai ketentuan WTO. Sangat sulit bagi produsen otomotif lokal meminta untuk mengubah arah kebijakan tersebut.

kuat untuk memenangkan negosiasi antara Pemerintah Indonesia, produsen industri mobil milik asing (pabrik Jepang), dan WTO. Hasilnya, penerbitan Keputusan Presiden RI No. 20 Tahun 1998 yang memuat pencabutan Kepres RI No. 42 Tahun 1996 tentang pembuatan mobil Indonesia. Selanjutnya aturan yang berlaku ialah aturan pemberlakuan impor mobil atau merakit mobil dari produsen asing yaitu Jepang.

Kedua, saat ini kebijakan industri otomotif di Indonesia seakan-akan memiliki hak istimewa (*privilege*) yang hanya dimiliki oleh segolongan kelompok tertentu. Uniknya, kebijakan ini bukanlah milik beberapa kelompok tertentu secara seimbang (Dye, 1978) atau model kebijakan yang diperuntukkan untuk rakyat (Setyodarmodjo, 2005). Realitanya, kebijakan ini telah menjadi milik ATPM, suatu asosiasi produsen mobil dari Jepang. Alhasil, kebijakan pengembangan otomotif Indonesia telah menjadi “kebijakan properti”, yakni kebijakan yang sebagian besar atau bahkan cenderung sepenuhnya dimiliki oleh ATPM dan berpotensi besar dalam memengaruhi program-program pemerintah (Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, dan instansi lainnya) dalam pengembangan otomotif di Indonesia.

Kerangka kebijakan properti ini bukan berarti tidak ada negosiasi atau kompromi antara aktor yang berkepentingan, melainkan negosiasi atau kompromi hanya berupa simbol<sup>17</sup> bahwa suatu kebijakan itu telah dimusyawarahkan atau paling tidak telah melibatkan berbagai aktor di dalamnya. Praktiknya, negosiasi diberikan untuk memberi kemudahan bagi aktor lain guna mengambil jalan lain selain jalan utama yang telah menjadi hak milik suatu kelompok tertentu.

---

<sup>17</sup> Dalam wawancara, salah satu pelaku produsen mobil lokal mengemukakan bahwa minimnya dukungan Pemerintah Indonesia saat ini dapat dilihat dari simbol politis saja, tetapi dukungan finansial dan proteksi pada produsen otomotif lokal tidak ada. Para produsen mobil lokal dibiarkan bersaing bebas dengan produsen mobil asing dengan kesenjangan teknologi, dana, jaringan, dan pasar. Bahkan, beberapa oknum pemerintah sengaja memengaruhi arah kebijakan pengembangan otomotif yang pro asing.

Tulisan ini mengartikan bahwa aktor produsen mobil Jepang, melalui ATPM-nya, dan juga Kementerian Perindustrian sebagai salah satu aktor utama pelaksana kebijakan ini telah melakukan negosiasi kepada berbagai pihak lain, termasuk Asia Nusa dalam mengimplementasikan program-program otomotif. Akan tetapi, program-program tersebut telah disesuaikan bahkan dipengaruhi oleh ATPM Jepang yang mengakibatkan pemerintah sendiri mempertahankan isi dan tujuan dari program-program tersebut melalui cara-cara eksklusif. Asia Nusa diberi kesempatan untuk mencari cara-cara lain dalam mencapai tujuan kebijakan itu, meskipun terasa berat bagi produsen lokal. Artinya, negosiasi di dalam suatu kebijakan properti tidak akan memberi banyak perubahan pada isi karena negosiasi di sini hanyalah berupa elemen pelengkap yang tidak perlu ada, namun diadakan.

Kebijakan elitis, khususnya milik produsen otomotif asing, jika dilihat dari sisi kemajuan teknologi memang mendukung. Pasalnya, teknologi mobil produsen Jepang yang telah lama dibangun jauh lebih canggih daripada teknologi yang mulai dirintis oleh produsen otomotif lokal saat ini. Seorang anggota DPR RI yang mempunyai pengalaman panjang di bidang otomotif mengemukakan bahwa produsen asing (khususnya pabrikan Jepang) telah mengikat hati konsumen di Indonesia untuk tetap memilih kendaraan buatan mereka. Budaya gengsi yang cukup tinggi di kalangan masyarakat Indonesia untuk lebih memilih mobil bukan karena faktor kebutuhan hidup, melainkan kebutuhan gaya hidup justru menjadi faktor pendorong bertahannya mobil pabrikan Jepang dan negara lainnya tumbuh di tanah air.

Ketiga, kebijakan inovasi di sektor pengembangan otomotif di Indonesia diperlukan agar program-program pengembangan otomotif tersebut tidak hanya menjadi hak istimewa produsen yang tergabung dari ATPM asing tersebut. Diharapkan kebijakan inovasi dapat memberikan celah dan kesempatan bagi Asia Nusa dan produsen mobil lokal lain agar bisa merasakan dampak positif dari kebijakan pengembangan otomotif di Indonesia.



Salah satu pelaku perwakilan dari ATPM mengemukakan bahwa Indonesia memiliki peluang besar untuk mengembangkan industri otomotif. Dukungan pasar dan sumber daya manusia telah tersedia. Potensi tersebut tentunya harus didukung dengan kapasitas teknologi yang mumpuni, yang saat ini dibutuhkan masyarakat. Peran pemerintah ialah mengawal beberapa program tersebut agar teknologi yang dikembangkan cukup *mature* sebelum dipasarkan.

Menurut salah satu akademisi di Fakultas Teknik Mesin Universitas Hasanuddin dan kolega bisnisnya (yang keduanya sempat membuat mobil merek lokal di Sulawesi Selatan pada tahun 1980-an) mengemukakan bahwa percepatan Indonesia untuk mengejar ketertinggalan teknologi otomotif tidak dapat dimulai dari nol, tetapi harus melalui proses *reverse engineering*,<sup>18</sup> terutama dengan mesin yang telah ada untuk dipasang pada komponen mobil yang telah dirancang. Tidak mudah merangkaikan satu komponen mobil yang berbeda menjadi satu sistem kesatuan. Kemampuan inilah yang kemudian menjadi paten dan teknologi pada pembuatan mobil. Cara seperti ini telah dilakukan oleh perusahaan otomotif di Korea Selatan dan Jepang pada saat awal mereka berdiri.

Kebaruan kebijakan membutuhkan beberapa perubahan ideologi politik, perubahan perilaku dan nilai dari implementator, *target groups*, dan konsumen serta adanya kesiapan teknologi untuk menerima program-program baru. Jika kebijakan pengembangan otomotif nasional nantinya diarahkan dengan merek lokal maka perubahan inti harus dilakukan di dalam jejaring/struktur organisasi pelaksana.

Keterkaitan ketiga hal di atas, yaitu kebijakan sebagai negosiasi/kompromi, kebijakan sebagai hak *privelege* atau elitis, dan kebijakan sebagai inovasi merupakan kesatuan yang utuh. Artinya, di dalam suatu rezim, adanya tatanan aturan yang telah terbentuk, berbagai

---

<sup>18</sup> Ada beberapa pihak akademisi yang tidak setuju dengan proses *re-engineering*, terkait dengan izin paten dari perusahaan asal dan ide orisinalitas yang dimilikinya. Hal ini akan berakibat pada perizinan dan bahkan tuntutan dari pemilik paten jika mesin tersebut diproduksi secara massal dan dijual ke pasar.

aktor dengan kepentingan masing-masing, dan teknologi yang mapan mengakibatkan kestabilan politik di dalam rezim tersebut sehingga andaikan ada perubahan teknologi dan inovasi maka hal itu akan terjadi secara inkremental (Verbong and Geels, 2007; Geels, 2011).

## **E. PENUTUP**

Kebijakan pengembangan otomotif di Indonesia saat ini dipengaruhi oleh berbagai aktor yang telah melakukan kesepakatan secara politik-ekonomi antara produsen otomotif dan Kementerian Perindustrian sebagai regulator utama. Hasil kesepakatan tersebut cenderung memberikan akses luas bagi produsen asing (terutama ATPM Jepang) untuk terus eksis dan memperluas usahanya di Indonesia. Dukungan Pemerintah Indonesia pada perluasan pasar produsen otomotif asing dikarenakan kemampuan teknologi produsen otomotif asing yang jauh lebih maju dibandingkan produsen lokal serta adanya kesepakatan perdagangan internasional.

Soehari Sargo<sup>19</sup> (2010) pernah merefleksikan kondisi rezim ini terkait dengan pengembangan otomotif nasional:

“Kini, seyogianya pemerintah terus membuka kerja sama dengan berbagai pihak dan menjadi regulator yang bijak. Tidak hanya melibatkan para produsen, tetapi juga para pakar dari berbagai bidang dan berbagai lembaga penelitian untuk mendukung kebijakan industri otomotif nasional. Indonesia memiliki potensi yang besar untuk bertumbuh menjadi salah satu produsen otomotif terkemuka jika semua pihak mau bersinergi satu sama lain memerankan tugas masing-masing dengan baik sesuai dengan tujuan nasional bersama”.

---

<sup>19</sup> Soehari Sargo adalah pengamat, pelaku, serta akademisi di bidang otomotif. Beliau sejak kecil sudah akrab dengan dunia otomotif, kuliah Jurusan Teknik Mesin di ITB, dan diperbantukan di TNI AD, bagian peralatan dan tempur. Hingga saat ini, beliau mengabdikan dirinya di yayasan sosial dan masih aktif dalam mengikuti perkembangan otomotif di Indonesia. Lihat Majalah KINA Edisi I Tahun 2010.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akindele, S. T., & Olaopa, O. R. (2004). A theoretical review of core issues on public policy and its environment. *Journal hum. Ecol.* 16(3): 173–180.
- Aminullah, E., & Adnan, R. S. (2012). The role of academia as an external resource of innovation for the automotive industry in Indonesia. *Asian journal of technology innovation* 20(1): 99–110.
- Amir, S. (2013). *Technological state in Indonesia: The co-constitution of high technology and authoritarian politics*. London & New York: Routledge.
- Birkland, T. A. (2001). *An introduction to the policy process: theories, concepts, and models of public policy making*. London-UK: M.E. Sharpe.
- Biro Perencanaan Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. (2010). *Analisa peluang dan kerja sama industri*. Jakarta: Kementerian Perindustrian.
- Chalmers, I. (2006). *Konglomerasi: Negara dan modal dalam industri otomotif Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Darmadi, B. (2010). *Ke mana arah kebijakan industri otomotif*. Media Kina Karya Indonesia Edisi 1-2010. Jakarta: Kementerian Perindustrian.
- Dye, T. R. (1978). *Understanding public policy*. 3<sup>rd</sup> edition. Englewood Cliffs, N.J. USA: Prentice Hall Inc.
- Fauziah. (2012). Tindakan WTO terhadap kebijakan Indonesia tentang mobil nasional ‘Timor’. Kasus: Indonesia dan WTO dalam masalah mobnas (mobil nasional) ‘Timor’. *Artikel*. Tulisan tidak dipublikasikan.
- Fudge, C., & Barret, S. (1981). *Policy action: essay on the implementation of public policy*. New York US: Methuen Co.
- Geels, F. W. (2011). The multi level perspective on sustainability transitions: responses to seven criticisms. *Journal of environmental innovation and societal transitions* 1(1): 24–40.
- Genus, A., & Coles, A.M. (2008). Rethinking the multi level perspective of technological transitions. *Journal of research policy* 37(9): 1436–1445.
- Joseph, K. J. (2006). *Information technology, innovation system and trade regime in developing countries*. Hampshire and New York: Palgrave MacMillan.
- Keputusan Presiden RI Nomor 20 Tahun 1998 tentang Pencabutan Kepres RI No. 42 Tahun 1996.
- Kern, F. (2012). Using the multi level perspective on socio-technical transitions to assess innovation policy. *Journal of technological forecasting and social change* 79(2): 298–310.

- Kina Karya Indonesia. (2010). *Kemana arah kebijakan industri otomotif*. Media Kina Karya Indonesia Edisi 1-2010. Jakarta: Kementerian Perindustrian.
- Mulatsih, S. (2014). *Tata kelola sistem inovasi nasional di Indonesia (Studi pada proses penyusunan dan implementasi RPJMN tahun 2010–2014 bidang iptek)*. Jakarta: LIPI Press.
- Paudel, N. R. (2009). A critical account of policy implementation theories: status and reconsideration. *Nepalese journal of public policy and governance* XXV(2): 36–54.
- Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor. 123/M-IND/PER/10/2009 tentang Peta Panduan (*Road Map*) Pengembangan Klaster Industri Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional.
- Peraturan Menteri Perindustrian No. 33/M-IND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau.
- Purwanto, E. A. (1997). Kebijakan otomotif di Indonesia 1966–1996: Memahami konteks politik proses lahirnya kebijakan publik. *Jurnal JKAP* 1: 74–95.
- Rajasa, H. (2012). Pemanfaatan inovasi ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek) sebagai upaya peningkatan kesejahteraan rakyat. *Keynote speaker* pada acara Ikatan Alumni Universitas Brawijaya di Hotel Borobudur Jakarta, pada hari Minggu, 11 Maret 2012.
- Sargo, S. (2010). Tujuh kunci pengembangan industri otomotif nasional. dalam *Kemana arah kebijakan industri otomotif*. Media Kina Karya Indonesia Edisi 1-2010. Jakarta: Kementerian Perindustrian.
- Setyodarmodjo, S. (2005). *Public policy, pengertian pokok untuk memahami dan analisa kebijaksanaan pemerintah*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Smith, A., Vob, J.P., & Grin, J. (2010). Innovation studies and sustainability transitions: The allure of the multi-level perspective and its challenges. *Journal of research policy* 39(4): 435–448.
- Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian.
- Verbong, G., & Geels, F. (2007). The ongoing energy transition: Lesson from a socio-technical, multi-level analysis of the dutch electricity system (1960–2004). *Journal of energy policy* 35(2): 1025–1037.
- Wahab, S. A. (2008). *Pengantar analisis kebijakan publik*. Malang: UMM Press.
- Waspada Niat Proton. (9 Februari 2015). *Republika*, halaman 1–8.



## **Bab 5**

# **Lanskap Makro Indonesia dan Kaitannya dengan Pengembangan Industri Otomotif Nasional**

*Galuh Syahbana Indraprahasta*

Bab ini memberikan analisis makro terkait dengan keragaman lanskap Indonesia. Substansi yang dibahas dan dianalisis dalam tulisan ini diprioritaskan pada aspek-aspek yang mempunyai keterkaitan kuat dengan pengembangan industri otomotif, terutama aspek ekonomi makro, politik, sosial-ekonomi, dan sosial-budaya. Aspek lingkungan tidak akan dibahas secara eksplisit karena tidak terkait secara langsung dengan industri dan teknologi hijau.

Aspek lanskap merupakan aspek yang cenderung stabil karena merupakan suatu kumpulan kondisi lingkungan eksogenus yang mempunyai potensi pengaruh terhadap pengembangan industri otomotif maupun mobil nasional. Aspek ekonomi cenderung mendiskusikan bagaimana kondisi makro ekonomi industri dan kualitas tenaga kerja industri yang ada. Lingkungan yang mendukung pengembangan industri akan memberikan dampak positif terhadap pengembangan industri secara keseluruhan, termasuk otomotif. Aspek sumber daya manusia, seperti ketenagakerjaan, pengangguran, dan pendidikan menggambarkan secara makro relevansi potensi pengetahuan untuk pembangunan ekonomi. Semakin terbuka pasar tenaga kerja yang relevan bagi tenaga kerja terdidik merupakan salah satu refleksi akan kualitas ekonomi dan industri Indonesia. Aspek politik didiskusikan untuk memberikan gambaran perubahan

pergeseran Indonesia dari *authoritarian (developmental) state* menjadi *democratic state*. Pergeseran ini diselimuti oleh proses peningkatan kapasitas di tingkat lokal dan dapat memunculkan beragam inisiatif. Akan tetapi, di sisi lain, semakin terbukanya ekonomi juga dapat memberikan peluang terhadap semakin kecilnya pengaruh negara dalam beragam sektor, termasuk otomotif. Pembahasan aspek kependudukan mencoba melihat potensi pasar bagi produk-produk baru buatan lokal. Sebagai gambaran, kecenderungan masyarakat yang mempunyai nasionalisme tinggi untuk mendukung produk nasional/ lokal akan lebih mudah daripada masyarakat yang lebih rasional dalam memilih produk yang akan dikonsumsi.

## **A. PERUBAHAN STRUKTUR EKONOMI DAN GEJALA DEINDUSTRIALISASI**

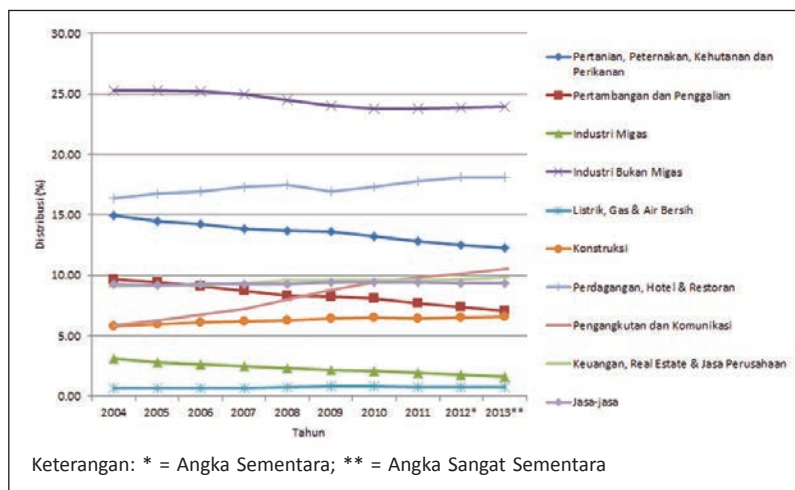
Ekonomi makro secara umum mengulas perubahan struktur ekonomi nasional dan isu-isu yang terkait dengannya. Sektor industri manufaktur atau pengolahan, terutama industri nonmigas, menjadi penyumbang terbesar produk domestik bruto (PDB) Indonesia dengan kontribusinya sebesar 23,93% pada tahun 2013. Sektor-sektor tersier, seperti perdagangan, hotel, restoran; pengangkutan dan komunikasi (terutama komunikasi); dan keuangan, *real estate*, jasa perusahaan, menjadi kontributor terbesar berikutnya yang secara akumulatif berkisar 38,47%. Sektor perdagangan, hotel, dan restoran menjadi yang paling menonjol di antara sektor tersier lainnya dengan kontribusi 18,09%.

Transformasi ekonomi Indonesia tampaknya tidak melalui proses industrialisasi yang kuat. Secara struktur ekonomi hal ini dapat terlihat dari kontribusi pertanian dan industri non-migas yang secara konsisten menurun, diganti dengan naiknya peran sektor tersier (perdagangan, hotel, restoran; pengangkutan dan komunikasi; dan keuangan, *real estate*, jasa perusahaan). Sektor perdagangan, hotel, dan restoran dapat menggantikan posisi industri non-migas jika tren ini terus berlangsung. Adapun sektor pengangkutan dan terutama

komunikasi mempunyai tren naik yang tampak paling menonjol (Gambar 5.1.).

Kurniawan (2011) menegaskan bahwa transformasi struktur perekonomian Indonesia dalam jangka 40 tahun terakhir (1971–2008) mempunyai pola yang berbeda dengan negara-negara BRICS (Brasil, Rusia, India, China, Afrika Selatan). Di negara-negara tersebut, transformasi yang berlangsung mengikuti tren pendahulunya (negara maju), yaitu ketika sektor pertanian digeser oleh industri pengolahan dalam kontribusinya terhadap PDB, dan kemudian sektor jasa menggeser industri pengolahan. Di Indonesia yang terjadi adalah sektor jasa menggeser sektor pertanian sebelum sektor industri pengolahan sempat mendominasi PDB.

Gambaran perubahan struktur ekonomi seperti ini menjadi salah satu indikasi terjadinya deindustrialisasi di Indonesia, meskipun pada dasarnya Indonesia belum mengalami era industrialisasi yang sesungguhnya. *United Nation Industrial Development Organization* (UNIDO) sampai dengan tahun 2008 mengategorikan Indonesia



Sumber: BPS diolah, 2014

**Gambar 5.1** Tren Struktur PDB 2004–2013

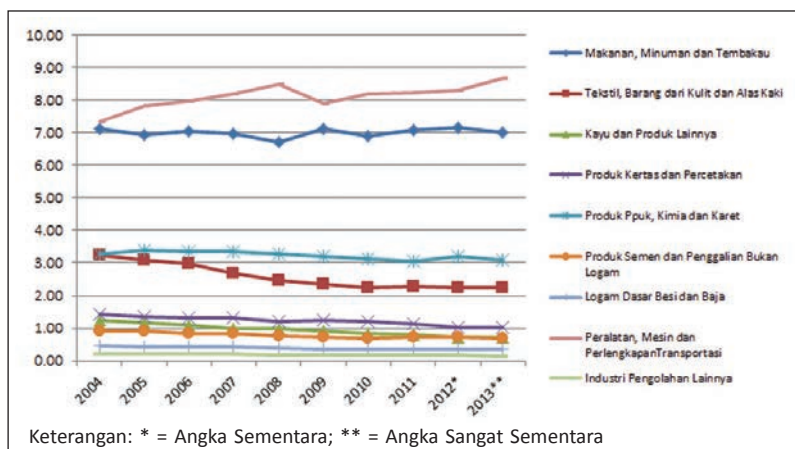


sebagai negara semi-industri. Sebenarnya, indikasi terjadinya deindustrialisasi dapat dilihat pada dua gejala, yaitu (1) penurunan proporsi nilai tambah riil sektor manufaktur terhadap PDB (cf. Blackaby in Jalilian and Weiss, 2000), dan (2) penurunan proporsi pekerja sektor manufaktur terhadap total pekerja (cf. Rowthorn and Ramaswamy, 1997). Suwarman (2006) dan Metinara (2011) menjelaskan bahwa proses deindustrialisasi yang terjadi di Indonesia bukan berasal dari dampak alamiah keberhasilan pembangunan ekonomi Indonesia, tetapi lebih disebabkan oleh berbagai guncangan (*shock*) terhadap sistem perekonomian, yaitu anjloknya total investasi kapital/pembentukan modal tetap domestik bruto (PMTDB), menurunnya kinerja ekspor produk manufaktur Indonesia di pasar internasional, membanjirnya impor produk manufaktur di pasar domestik, menurunnya penanaman modal asing di sektor industri pengolahan, dan menurunnya impor barang modal.

Suwarman memberikan rekomendasi jangka panjang dan pendek untuk hal ini. Untuk jangka panjang, di antaranya (1) kebijakan peningkatan pengembangan iptek melalui kegiatan penelitian dan pengembangan (R&D); (2) kebijakan pengembangan subsektor industri manufaktur yang berbasis pada bahan baku domestik; dan (3) kebijakan pengembangan subsektor industri barang modal dalam negeri yang mampu mendukung peningkatan teknologi produksi industri manufaktur nasional (*supporting industry*). Adapun jangka pendeknya adalah perlu adanya kebijakan yang mendorong program peremajaan mesin-mesin dan peralatan produksi industri manufaktur domestik yang sudah kedaluwarsa. Kurniawan (2011) menambahkan, khususnya terkait dengan strategi jangka panjang, bahwa penyebab penurunan industrialisasi ini adalah tidak terjadi keterkaitan (*link and match*) antara industri yang dikembangkan di Indonesia dan sumber bahan baku yang tersedia.

Hampir seluruh subsektor industri mengalami penurunan kontribusi dalam PDB. Industri tekstil, barang dari kulit, dan alas kaki mengalami konsistensi penurunan paling tajam di antara yang lainnya, yaitu dari 3,23% (2004) menjadi 2,24% (2013). Hanya dua

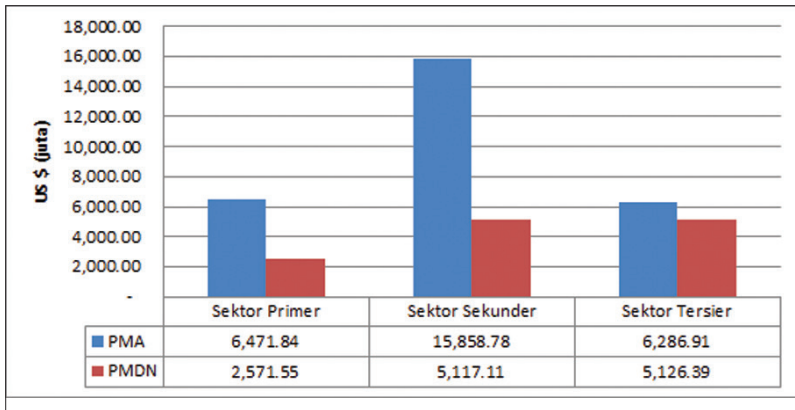
jenis industri yang selama 10 tahun terakhir berkontribusi paling besar dan mempunyai tren cukup positif, yaitu (1) peralatan, mesin dan perlengkapan transportasi, dan (2) makanan, minuman, dan tembakau. Untuk jenis yang pertama, yaitu peralatan, mesin dan perlengkapan transportasi, meski sempat mengalami penurunan tahun 2008–2009, tetapi berhasil merangkak naik kembali. Sementara itu, jenis industri makanan, minuman, dan tembakau kecenderungannya relatif stabil (Gambar 5.2).



Sumber: BPS diolah, 2014

**Gambar 5.2** Tren Struktur PDB Sektor Industri 2004–2013

Pengembangan ekonomi negara yang kuat perlu diiringi dengan pengembangan sektor industri yang kuat, di mana menurut analisis tren struktur ekonomi, di Indonesia hal ini kurang terlihat. Pengembangan sektor industri pengolahan, khususnya yang mempunyai potensi nilai tambah tinggi, memerlukan usaha yang lebih keras mengingat tren lanskap kurang mendukung. Subsektor peralatan, mesin dan perlengkapan transportasi maupun makanan, minuman, dan tembakau menjadi yang paling prospektif, meskipun subsektor lainnya yang kurang berkembang tidak dapat dianggap tidak potensial.



(Sumber: BKPM diolah, 2014)

**Gambar 5.3** Komposisi Investasi Sektor Utama Tahun 2013

Untuk melihat daya tarik ekonomi Indonesia, analisis terhadap investasi, baik melalui penanaman modal asing (PMA) maupun penanaman modal dalam negeri (PMDN), menarik untuk disimak. Investasi asing di keseluruhan sektor (primer, sekunder, dan tersier) Indonesia pada tahun 2013 mempunyai nilai lebih besar, yaitu US\$ 28.617,54 juta dibandingkan US\$ 12.815,06 juta milik domestik. Berbeda dengan tiga tahun sebelumnya (2010–2012), pada tahun 2013 investasi asing tampaknya lebih memberikan prioritas di sektor sekunder dengan nilai US\$ 15.858,78 juta. Adapun pemain domestik cenderung untuk berinvestasi dalam sektor sekunder (industri pengolahan) dan tersier secara seimbang.

Pada tahun 2013, investasi asing difokuskan pada tiga industri, yaitu industri kendaraan bermotor dan alat transportasi lain (23,53%); industri logam, mesin, dan elektronik (20,98%); dan industri kimia dan farmasi (19,81%). Dibandingkan tiga tahun sebelumnya, pertumbuhan investasi asing di industri kendaraan bermotor dan alat transportasi lain melonjak cepat, yaitu dari peringkat ke-4 menjadi pertama. Adapun investasi domestik mempunyai fokus yang sedikit berbeda, di mana prioritas industri adalah industri

makanan (29,47%). Kedua industri lainnya cenderung sama, yaitu industri kimia dan farmasi (17,37%) serta industri logam, mesin, dan elektronik (19,31%). Adapun industri kendaraan bermotor hanya menyerap sebesar 4,04% dari keseluruhan investasi dalam negeri yang ditanamkan. Proporsi investasi asing maupun domestik ini dapat menjadi gambaran sektor-sektor prioritas mana yang menjadi daya tarik usaha bagi penanam modal asing maupun domestik. Jika berbicara sektor otomotif secara keseluruhan, para penanam modal asing memiliki fokus lebih besar daripada pemain domestik. Namun, jika berbicara bagian dari otomotif, khususnya pada investasi mesin, pihak asing dan domestik mempunyai perhatian yang sama besar (Tabel 5.1).

**Tabel 5.1** Investasi PMA dan PMDN dalam Industri Pengolahan Tahun 2013 (%)

No.	Jenis Industri Pengolahan	PMA	PMDN
1	Industri Makanan	13,35	29,47
2	Industri Tekstil	4,73	4,78
3	Industri Barang dari Kulit & Alas Kaki	0,61	0,16
4	Industri Kayu	0,25	0,76
5	Industri Kertas dan Percetakan	7,37	13,39
6	Industri Kimia dan Farmasi	19,81	17,37
7	Industri Karet dan Plastik	2,98	5,68
8	Industri Mineral Non-Logam	5,51	9,04
9	Industri Logam, Mesin & Elektronik	20,98	14,79
10	Industri Instru. Kedokteran, Presisi & Optik & Jam	0,16	0,41
11	Industri Kendaraan Bermotor & Alat Transportasi Lain	23,53	4,04
12	Industri Lainnya	0,70	0,12
	<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sumber: BKPM diolah, 2014

## **B. GLOBALISASI DAN OTONOMI DAERAH**

Meskipun tidak secara langsung membahas industri otomotif, bahasan makro berusaha mengulas politik yang bernuansa ekonomi dan industri. Hal ini dilakukan untuk memberikan suatu gambaran singkat tentang relasi antara perubahan politik pasca-Reformasi dengan aktivitas ekonomi dan industri Indonesia.

### **1. Globalisasi dan Ekonomi Politik Indonesia**

Reformasi 1998 merupakan awal dari perubahan politik dan paradigma pembangunan baru di Indonesia. Demokratisasi yang kemudian coba dibangun tidak hanya berdampak terhadap bagaimana sistem pemerintahan dan politik Indonesia berubah, tetapi bagaimana hubungan Indonesia dengan negara lain. Meskipun era Orde Baru dipandang otoriter, relasi Indonesia dengan negara-negara maju kapitalis cenderung erat, terutama dalam wadah *Inter-Governmental Group on Indonesia* (IGGI) yang terdiri dari negara-negara Barat maju, Jepang, dan lembaga donor multinasional seperti Bank Dunia (*World Bank*).

Salah satu ciri khas dari kekuasaan ekonomi Indonesia saat itu adalah fokus pengembangan pada industri manufaktur kunci dan pertanian yang kebanyakan dikuasai oleh kerabat dekat Soeharto dan pengusaha etnis Tionghoa yang dekat dengan dirinya. Sistem ini cenderung ditopang dengan kontrol birokratik dan militer yang ketat. Dapat dikatakan sistem yang dikembangkan saat itu bersifat monopolistik (Freedman, 2006). Hakikat dari politik Indonesia saat itu adalah kestabilan politik yang dapat menjamin kualitas ekonomi makro. Adapun kestabilan ekonomi makro ditunjang oleh penguasaan sektor ekonomi kunci oleh kerabat Soeharto dan kolega terdekatnya.

Paradigma pembangunan yang lebih demokratis dan terbuka membuka keran terhadap globalisasi yang lebih besar. Interaksi antar-negara menjadi semakin bebas seperti layaknya tanpa batas. Banyak produk yang membanjiri Indonesia, bahkan sampai kebutuhan yang

bernuansa Indonesia seperti kedelai-tempe. Tentunya antara ekonomi dan politik ada kaitan yang sangat erat. Kebijakan ekonomi yang dihasilkan tidak terlepas dari motif politik yang melatarbelakangi, begitupun sebaliknya.

Globalisasi seperti pisau bermata dua, dapat menguntungkan jika dimanfaatkan dengan baik dan juga dapat merugikan jika negara belum siap menghadapinya. Impor kedelai dapat menjadi salah satu contoh bagaimana tempe yang telah menjadi khazanah lokal yang merakyat membutuhkan kedelai impor sebagai bahan bakunya. Sebagai catatan, saat ini sebesar 71% kebutuhan kedelai nasional dipenuhi dari impor (Kontan, 2012). Kedelai bukanlah komoditas yang sulit dikembangkan di Indonesia dengan iklim tropis. Sayang keruwetan yang ada masih belum mendukung pengembangan kedelai dalam negeri yang mampu berdaya saing dengan kedelai asing. Meskipun globalisasi memberikan ruang bagi terciptanya pasar dan perdagangan bebas, tetapi tidak berarti importisasi dapat berjalan secara *laissez-faire* penuh. Kemandirian terhadap beberapa aset dan kekuatan dalam negeri tentunya perlu dipertimbangkan untuk menjadi salah satu pemain penting di pasar bebas ini. Perdagangan bebas ternyata masih menjadi permainan dari para elite lokal di Indonesia. Freedman (2006) mengungkapkan bahwa ada tiga warisan besar mantan Presiden Soeharto di era pasca-Reformasi 1998, yaitu kapitalisme birokratik (*bureaucratic capitalism*), kedaulatan wilayah (*territorial integrity*), dan politisasi Islam (*politized Islam*). Khusus mengenai kapitalisme birokratik, Freedman memberikan penjelasan sebagai berikut:

*“.... the overall economy remains reliant on the power of well-connected, large business interests, some controlled by the military or run outright by the state or politically connected individuals.”*  
(Freedman, 2006, hal. 94)

Kembali ke topik kedelai impor sebagai ilustrasi, pola ekonomi yang bergerak di seputar kelompok tertentu inilah yang menyebabkan

karut-marutnya ekonomi Indonesia di tengah globalisasi. Kedelai tidak lain telah menjadi komoditas politik yang menguntungkan sebagian pihak, terutama para kartel yang ada (Stephany, 2012). Para kartel seringkali lebih memperhatikan untung-rugi dari bisnis yang dilakukan dibandingkan usaha pengembangan kedelai lokal. Padahal sebenarnya kualitas kedelai lokal juga layak secara kualitas.<sup>1</sup> Peningkatan produksi dan produktivitas untuk mencapai swasembada kedelai 2014 yang dicanangkan oleh pemerintah tampaknya masih menyisakan setumpuk pekerjaan rumah.<sup>2</sup>

Tidak dapat dimungkiri bahwa dampak globalisasi terhadap suatu negara dapat dilihat dari kesiapan negara tersebut terhadap globalisasi. Indonesia belum lama ini telah menerjunkan dirinya secara legal dalam perdagangan bebas ASEAN+6 (sebelumnya ASEAN+3), yaitu Jepang, Korea Selatan, RRC, India, Australia, dan Selandia Baru. Tambunan (2005) memberikan gambaran bagaimana globalisasi (khususnya ekonomi) telah berdampak pada Indonesia, yaitu:

- a. Ada kecenderungan peringkat produk unggulan ekspor Indonesia di dunia seperti tekstil, pakaian jadi dan sepatu, kopi, cokelat dan biji-bijian, terus menurun secara relatif dibandingkan misalnya China dan Vietnam;
- b. Ada kecenderungan meningkatnya produk-produk China ke pasar domestik dari pertokoan modern hingga pedagang di pinggir jalan;
- c. Sejak krisis ekonomi 1997/1998, arus PMA ke Indonesia relatif berkurang dibandingkan ke negara-negara tetangga, termasuk di dalam kelompok ASEAN;

---

<sup>1</sup> Kedelai Lokal Lebih Baik dari Kedelai Impor. Diunduh dari <http://www.gatra.com/ekonomi/15654-kedelai-lokal-indonesia-lebih-baik-dari-kedelai-impor.html>, pada tanggal 21 November 2012

<sup>2</sup> Kedelai Lokal Tidak Dikembangkan, diunduh dari <http://www.suarapembaruan.com/ekonomidanbisnis/kedelai-lokal-tidak-dikembangkan/> 23019, pada tanggal 21 November 2012

- d. Membanjirnya tenaga ahli dari luar Indonesia yang tidak diiringi dengan peningkatan kualitas SDM lokal.

Melihat gelagat yang ada, Indonesia tampaknya lebih perlu menyiapkan diri untuk menghadapi globalisasi. Ekonomi politik Indonesia cenderung berpihak pada pasar bebas. Jika kondisinya demikian, perlu ada penguatan kualitas produk dan tenaga kerja Indonesia. Tambunan (2005) mengemukakan, untuk melihat produk Indonesia yang dapat berdaya saing secara global, salah satunya dapat menggunakan *revealed comparative advantage* (RCA) yang menunjukkan bahwa produk kayu, tekstil, kulit, bahan tambang dan galian, pakaian, makanan olahan, dan makanan segar merupakan produk unggulan. Dari informasi ini dapat dilihat bahwa produk-produk unggulan yang ada mempunyai nilai tambah rendah. Keadaan ini memberikan pekerjaan rumah yang besar bagi Indonesia untuk mengembangkan produk-produk yang mempunyai nilai tambah tinggi dengan kondisi perdagangan bebas yang paranoid terhadap aturan proteksi. Adapun keunggulan komparatif industri otomotif Indonesia yang melibatkan kompleksitas teknologi dan aktor lebih tinggi cenderung lemah di era globalisasi ini (Soejachmoen, 2011). Dari sisi produksi skala ASEAN, Indonesia berada di bawah Thailand dan Malaysia, khususnya bagaimana kedua negara tersebut mampu menggeser industri komponennya dari tenaga kerja dengan *skill* rendah menjadi lebih berbasis intensif teknologi (Soejachmoen, 2011). Hal ini salah satunya dipengaruhi oleh tata kelola dan kebijakan investasi asing di Indonesia yang kurang mendorong terjadinya investasi untuk peningkatan intensitas teknologi (Soejachmoen, 2011). Kesulitan lainnya adalah bagaimana para taifun bisnis (*tycoons*) otomotif Indonesia cenderung menjadi pelengkap yang membantu perusahaan asing untuk memperoleh keuntungan akibat ketidakadaan kemitraan strategis antara perusahaan multi-nasional dan perusahaan lokal (Nag dkk., 2007).



## 2. Otonomi Daerah dan Peluang Inisiatif Lokal

Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang No. 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah (yang kemudian direvisi menjadi Undang-Undang No. 32 dan No. 33 Tahun 2004) menjadi dua kekuatan hukum pertama bagaimana era otonomi daerah dimulai. Era ini memberikan kewenangan daerah, khususnya kabupaten dan kota, yang lebih besar untuk mengelola sumber daya dalam membangun daerahnya.

Era ini menandakan bergesernya pembangunan dari pendekatan *top-down* menjadi lebih *bottom-up*. Paradigma terkini sebenarnya tidak mengartikan bahwa daerah bisa beraktivitas sebebas-bebasnya karena pada dasarnya pendekatan *top-down* dan *bottom-up* merupakan suatu kontinum. Meskipun demikian, yang terjadi memang terkesan berbeda. Daerah seolah-olah bertindak sebagai raja kecil dan sulit untuk bekerja sama dengan daerah tetangga (Firman, 2010). Beberapa pihak pesimistis dengan perkembangan pembangunan Indonesia dengan otonomi daerah, beberapa tetap optimistis. Secara umum, kecenderungan kebijakan daerah di era ini adalah mengeksploitasi alternatif sumber pemasukan baru, termasuk penggunaan lahan, air, dan aset fisik lainnya untuk memaksimalkan pendapatan (Firman, 2009). Dari sekian banyak permasalahan otonomi daerah, termasuk ancaman kebangkrutan daerah, beberapa daerah telah berhasil membangun daerahnya dan dapat menjadi contoh yang baik.

Daerah seperti Sragen dengan *e-government* dan Surakarta dengan kota budaya merupakan beberapa daerah yang dapat disebut sebagai contoh keberhasilan pembangunan di era otonomi daerah (Indraprahasta, 2012). Faktor kepemimpinan diakui memberikan pengaruh yang luar biasa terhadap keberhasilan pembangunan daerah (Firman, 2010; lihat juga Hardjosoekarto, 2012). Oleh karena itu, otonomi daerah memberikan peluang sekaligus ancaman bagi inisiatif lokal sebagai pendorong pembangunan nasional.

Iklim demokratisasi di daerah yang telah menempatkan rakyat sebagai penentu pemimpin daerah melalui mekanisme pemilihan

umum (pemilu) tidak otomatis menghasilkan pimpinan yang kapabel dan sesuai dengan kebutuhan daerah. Demokrasi, pada hakikatnya, tidak dapat dipahami dalam bentuk pemilu semata. Demokrasi yang baik adalah yang dilakukan oleh pihak-pihak yang mempunyai informasi yang sesuai dan dengan tingkat pemahaman yang baik. Banyak calon pimpinan daerah yang memanfaatkan kepolosan masyarakat untuk memilihnya tanpa adanya edukasi untuk sama-sama membangun daerah tersebut. Pada akhirnya banyak daerah yang terjebak pada pemaknaan pemilu sebagai pertarungan antar-partai politik, bukan sebagai wadah perjuangan pembangunan yang lebih baik. Tidak mengherankan jika munculnya kualitas pemimpin daerah yang baik di era ini diisukan bukan berasal dari kualitas pemilu yang ada, tetapi lebih dipengaruhi oleh kebetulan-kebetulan yang terjadi. Meskipun demikian, perjalanan otonomi daerah selama 15 tahun seharusnya mampu menciptakan masyarakat yang lebih cerdas untuk memilih, juga menciptakan para pelaku pembangunan lainnya yang lebih paham bahwa otonomi daerah membuka inisiatif lokal yang lebih besar untuk membangun daerahnya masing-masing.

Terkait dengan pengembangan industri otomotif nasional, beberapa daerah seperti Kota Solo dan Provinsi Jawa Timur melakukan inisiasi untuk mengembangkannya tanpa menunggu arahan dari pusat. Kota Solo sudah lebih dahulu dikenal dengan inisiatif wali kotanya saat itu, Joko Widodo, untuk mempromosikan mobil Esemka sebagai kendaraan dinas. Adapun Provinsi Jawa Timur berupaya untuk mengembangkan klaster industri yang bertumpu pada tiga elemen utama, yaitu Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur sebagai regulator, PT INKA sebagai perwakilan industri, dan Institut Sepuluh November (ITS) sebagai perwakilan akademisi. Klaster ini bertekad mengembangkan otomotif nasional melalui pengembangan mesin dan industrialisasi produk.

Otonomi daerah memberikan keunikan tersendiri dalam memahami dimensi pembangunan ekonomi dan industri Indonesia. Era ini dapat memberikan pemetaan siapa, apa, dan di mana pihak-pihak kompeten sedang beraktivitas dan berusaha. Jika dikelola dengan

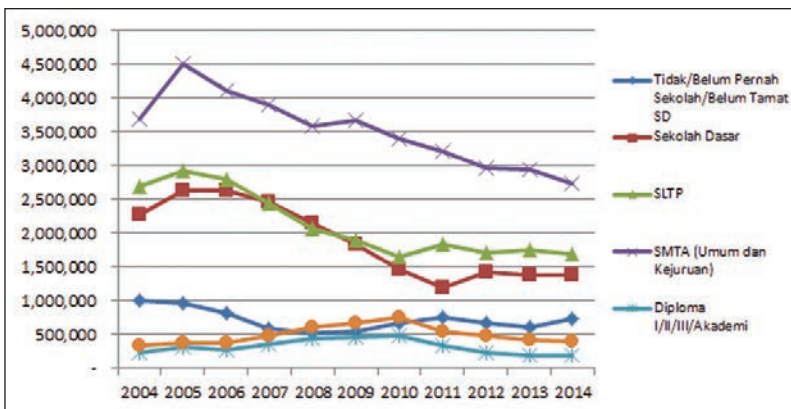
benar, inisiatif lokal dapat diintegrasikan dalam satu kesatuan nasional dalam rangka membangun ekonomi dan industri yang lebih besar.

## B. KUALITAS KETENAGAKERJAAN INDUSTRI

### 1. Kaitan Pendidikan dengan Pengangguran

Bagian ini ingin melihat apakah tenaga kerja ataupun SDM yang tersedia mampu menjadi SDM yang berkualitas bagi pengembangan industri pengolahan. Tren ini juga berupaya mengungkapkan bagaimana perubahan struktur tenaga kerja Indonesia, apakah sesuai dengan kondisi ekonomi makro yang cenderung mengalami deindustrialisasi atau tidak.

Meskipun pendidikan berkontribusi terhadap pengurangan kemiskinan, tetapi ada beberapa catatan yang harus diperhatikan. Tingkat pendidikan-pengangguran mempunyai karakteristik data yang unik. Tidak berarti bahwa semakin tinggi pendidikan, akan semakin banyak orang yang terlepas dari jeratan pengangguran terbuka. Pengangguran selama rentang 2004–2014 didominasi lulusan SMTA, dengan proporsi 38,95% pada tahun 2014 (Gambar 5.4).

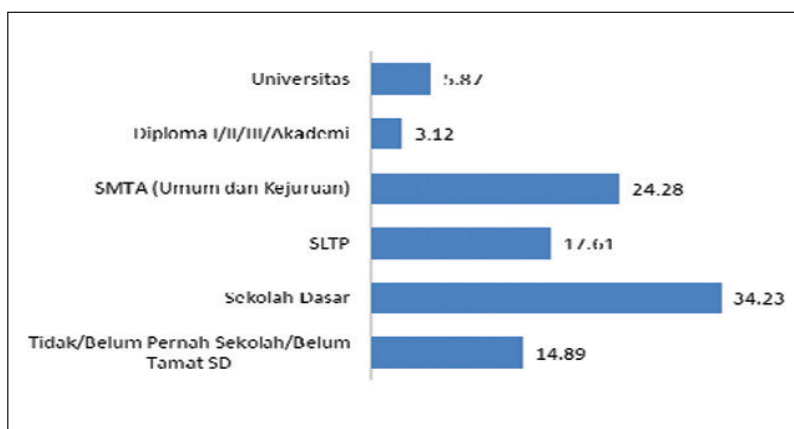


Sumber: BPS diolah, 2014

**Gambar 5.4** Tren Pengangguran Terbuka dan Pendidikan 2004–2014

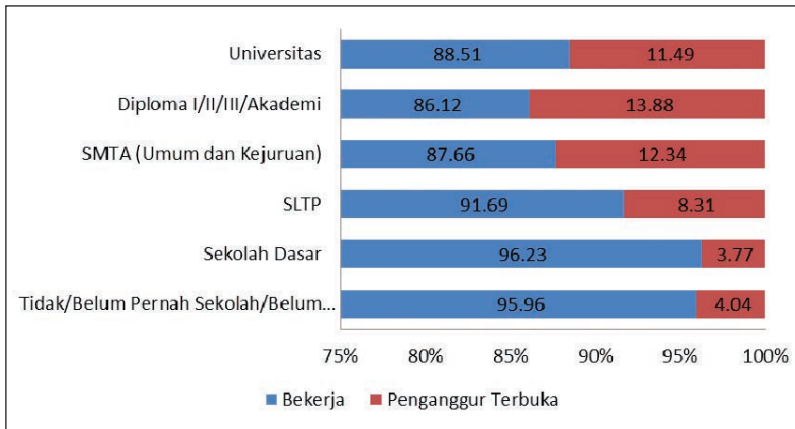
Untuk memahami secara lebih proporsional terhadap fenomena ini adalah dengan mengidentifikasi struktur pendidikan dan lapangan utama memengaruhi pengangguran terbuka. Struktur angkatan kerja (bekerja dan pengangguran terbuka) Indonesia tahun 2010 didominasi oleh lulusan SD (34,23%), yang diikuti oleh SLTP (24,28%). Adapun pendidikan akademi (Diploma I/II/III) menempati proporsi yang paling kecil, yaitu 3,12%. Secara umum dapat dikatakan bahwa level pendidikan angkatan kerja Indonesia masih cukup rendah.

Meskipun lulusan SD (34,23%) mendominasi, tetapi proporsi penganggurannya terhadap keseluruhan pengangguran terbuka tahun 2010 relatif sedikit (17,30%). Jika menghitung berapa besar persentase pengangguran terbuka di setiap level pendidikan angkatan kerja, hasilnya sangat menarik. Meskipun lulusan diploma/akademi dan universitas mempunyai jumlah dan proporsi pengangguran terbuka paling kecil (3,12% dan 5,87%) terhadap keseluruhan pengangguran terbuka, namun proporsi pengangguran terbuka di dalam (*within*) setiap level pendidikannya relatif paling besar, yaitu 13,88% dan 11,49%. Artinya adalah sejumlah 13,88% angkatan kerja lulusan akademi dan 11,49% angkatan kerja lulusan universitas



Sumber: BPS diolah, 2014

**Gambar 5.5** Struktur Pendidikan Angkatan Kerja Tahun 2010



Sumber: BPS diolah, 2014

**Gambar 5.6** Proporsi Angkatan Kerja per Jenjang Pendidikan Tahun 2010

adalah pengangguran. Angka ini memberikan gambaran jelas bahwa banyak sekali (secara proporsi per level pendidikan) lulusan akademi dan pendidikan yang menjadi pengangguran. Hal ini memberikan indikasi bahwa lapangan pekerjaan formal yang tersedia lebih banyak diperuntukkan bagi pekerja dengan kemampuan pendidikan menengah–rendah.

## 2. Perubahan Struktur Tenaga Kerja dan Gejala Deindustrialisasi

Berdasarkan analisis *location quotient* (LQ) yang dimodifikasi, kecenderungan lapangan kerja utama per level pendidikan di Indonesia tahun 2010 adalah sebagai berikut. Angkatan kerja dengan pendidikan tidak sekolah sampai SD cenderung bekerja di sektor pertanian, baik tanaman pangan, perkebunan, perikanan, peternakan, dan kehutanan. Adapun lulusan SLTP cenderung bekerja di pertambangan, industri pengolahan, konstruksi, perdagangan, hotel, restoran, dan transportasi serta pergudangan. Lulusan SMA/K mempunyai kecenderungan yang sama dengan SLTP ditambah dengan beberapa sektor tersier lainnya, seperti informasi dan komunikasi,

keuangan dan asuransi, jasa pendidikan, jasa kesehatan, dan jasa kemasyarakatan. Sektor tersier terakhir inilah yang juga menjadi lapangan pekerjaan yang cenderung terdapat banyak lulusan akademi dan universitas. Sektor listrik dan gas juga menjadi sektor yang cenderung dipilih diisi oleh tenaga kerja dengan pendidikan SMA/K ke atas. Untuk sektor industri pengolahan yang diharapkan mampu menciptakan nilai tambah ekonomi, cenderung diisi oleh lulusan SLTP dan SMA/K (Tabel 5.2).

Seperti yang telah diterangkan sebelumnya bahwa salah satu gejala deindustrialisasi adalah penurunan proporsi pekerja sektor manufaktur terhadap total pekerja (Rowthorn and Ramaswamy, 1997). Untuk menguatkan analisis di atas, perubahan struktur tenaga kerja perlu juga dicermati. Secara umum, struktur tenaga kerja Indonesia didominasi oleh pekerja di sektor pertanian (tanaman pangan, perkebunan, perikanan, peternakan, kehutanan). Tenaga kerja di sektor ini mempunyai proporsi 37,02% pada tahun 2011. Tren tenaga kerja pada sektor pertanian semakin menurun secara konstan dari 43,33% di tahun 2004 menjadi 34,28% di tahun 2014. Kondisi ini sama dengan pergeseran struktur PDB Indonesia. Tenaga kerja sektor industri pengolahan (13,16% pada tahun 2014) ada di peringkat keempat setelah perdagangan besar, eceran, restoran, dan hotel (21,75% pada tahun 2014) dan jasa kemasyarakatan, sosial, dan perseorangan (15,85% pada tahun 2014).



Penurunan struktur ini, khususnya pertanian, tidak diikuti oleh meningkatnya proporsi tenaga kerja industri pengolahan. Tenaga kerja di sektor industri pengolahan cenderung stabil pada angka sekitar 12–13% selama 2004–2014, walaupun pada periode tersebut ada kecenderungan naik pada tingkat yang rendah. Beberapa sektor tersier, khususnya jasa kemasyarakatan, sosial, dan perorangan secara kontinu terus meningkat dan melampaui proporsi tenaga kerja industri pengolahan sejak tahun 2008. Gambaran struktur tenaga kerja yang dipaparkan dalam tulisan ini tidak dapat menunjukkan gejala deindustrialisasi secara konkret. Namun, jika mencermati lebih

**Tabel 5.2** Kecenderungan Lapangan Pekerjaan per Level Pendidikan

No	Pendidikan tertinggi yang ditamatkan	Tanaman Pangan	Hortikultura	Perkebunan	Perikanan	Peternakan	Kehutanan	Pertambangan & Penggalian	Industri Pengolahan	Listrik dan Gas	Konstruksi/Bangunan	Perdagangan	Hotel & Rumah Makan	Transportasi & Pergudangan	Informasi & Komunikasi	Keuangan & Asuransi	Jasa Pendidikan	Jasa Kesehatan	Jasa Kemasyarakatan	Lainnya
1	Tidak/Belum Pernah Sekolah	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
2	Tidak/Belum Tamat SD	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
3	SD/MI/Sederajat	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
4	SLTP/MTs/Sederajat	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
5	SLTA/MA/Sederajat	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
6	SM Kejuruan	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
7	Diploma I/II	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
8	Diploma III	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
9	Diploma IV/Universitas	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
10	S2/S3	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow

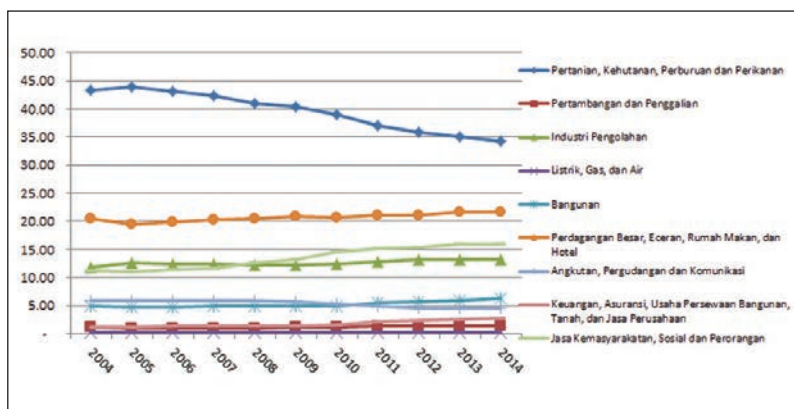
Sumber: Analisis, 2014

Keterangan:

 Sangat tersentralisasi  
 Tersentralisasi

dalam, dapat dikatakan bahwa sektor industri belum dapat menjadi sektor yang berkembang dan menjadi pembentuk struktur tenaga kerja Indonesia. Adapun sektor jasa kemasyarakatan, sosial, dan perorangan banyak bermunculan atas prakarsa sendiri dan beberapa merupakan kegiatan pemerintah. Beberapa contoh kegiatan yang masuk dalam kategori sektor ini adalah jasa kebersihan, kegiatan organisasi, perfilman, radio, televisi, drama, musik, hiburan, kantor berita, kantor arsip, perpustakaan, museum, kebun raya, kebun binatang, taman konservasi alam, olahraga, jasa rekreasi, binatu, pemangkas rambut dan salon, pemakaman, dan jasa lainnya (Gambar 5.7).

Berbicara industri manufaktur juga berbicara masalah perburuhan. Secara umum, industri manufaktur memegang peranan lebih kecil dalam menciptakan lapangan pekerjaan dibandingkan era sebelum krisis finansial 1997–1998, terutama karena terjadinya penurunan beberapa industri manufaktur dengan karakteristik pada karya dan sumber daya alam (Aswicahyono dkk., 2011a). Sebelum krisis, jenis-jenis industri seperti ini yang banyak terdapat di Indonesia, termasuk dalam hal serapan tenaga kerja. Ada empat faktor mengapa penurunan lapangan pekerjaan terjadi di industri jenis ini,



Sumber: BPS diolah, 2012

**Gambar 5.7** Tren Struktur Tenaga Kerja 2004–2014



yaitu ketidakpastian hukum dan kebijakan untuk penanam modal, regulasi ketenagakerjaan yang semakin banyak, batasan infrastruktur, dan apresiasi nilai tukar (Aswicahyono dkk., 2011b). Khusus untuk ketenagakerjaan dan perburuhan, negara tetangga, khususnya China dan Vietnam, menerapkan lebih sedikit regulasi ketenagakerjaan dan penyediaan lokasi khusus untuk industri dengan tenaga kerja (buruh) murah beserta zona khusus ekspor sehingga membuat banyak penanam modal lebih memilih untuk berinvestasi di sana. Padahal kondisi di Indonesia masih banyak terdapat tenaga kerja ber-*skill* rendah, namun tidak diikuti dengan keberadaan industri jenis tersebut akibat beragam regulasi dan kebijakan (termasuk upah buruh yang terus meningkat) yang membuat disinsentif bagi investasi.

Krisis finansial 1997–1998 dan regulasi perburuhan baru pada tahun 2003 diduga mempunyai dampak penyesuaian yang cukup panjang bagi industri, terutama dalam elastisitas *output* dan upah yang kemudian baru pulih pada tahun 2009 (Narjoko and Putra, 2014). Sementara di sisi lain, China, Vietnam, dan India sudah mulai berbenah untuk menyediakan sektor industri padat modal di negerinya masing-masing. Untuk saat ini, dan telah dijelaskan oleh bagian sebelumnya, subsektor industri manufaktur yang cenderung semakin berkembang (secara kontribusi PDB) di Indonesia adalah padat modal, terutama peralatan, mesin, dan perlengkapan transportasi. Industri jenis ini lebih banyak memerlukan tenaga kerja ber-*skill* tinggi dan bisa dengan lebih cepat bertransisi ke mesin jika terjadi kenaikan upah tenaga kerja yang signifikan (Narjoko dan Putra, 2014).

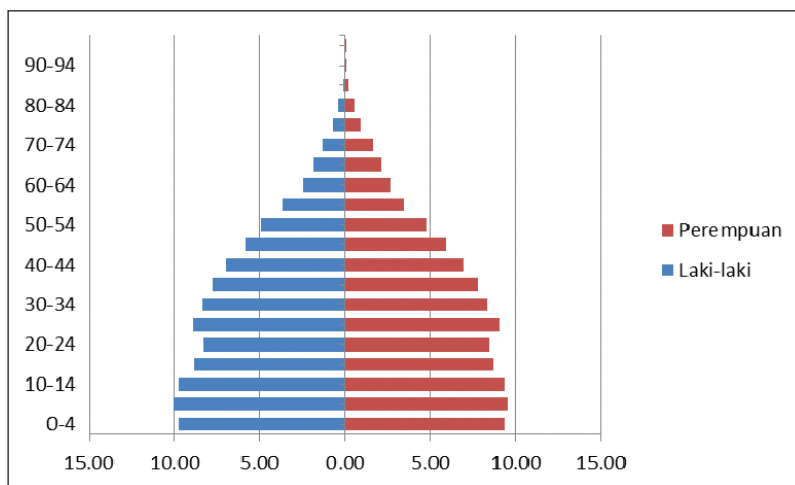
## **C. BONUS DEMOGRAFI DAN KARAKTERISTIK KELAS MENENGAH**

### **1. Bonus Demografi**

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk nomor empat paling besar di dunia setelah RRC, India, dan Amerika Serikat. Jumlah penduduk Indonesia saat ini (2010) sebanyak 237.641.326

jiwa atau sekitar 17,71% dari RRC, 19,40% dari India, dan 76,55% dari Amerika Serikat. Selama lebih dari 40 tahun terakhir, penduduk Indonesia naik secara konsisten. Tercatat tahun 1971 jumlahnya 119.208.229 jiwa atau sekitar setengah dari jumlah penduduk tahun 2010.

Meski jumlah penduduk Indonesia bertambah banyak dan belum ada indikasi penurunan laju pertumbuhan, struktur usia penduduk mengisyaratkan kalau Indonesia memasuki periode bonus demografi. Periode ini ditandai dengan beban tanggungan usia produktif (15–64 tahun) yang sangat kecil. Untuk kondisi penduduk Indonesia tahun 2010 (menurut Sakernas, 2010) diketahui 66,01% perempuan dan 66,17% laki-laki termasuk penduduk usia produktif. Ibarat dua sisi pisau, keadaan ini bisa menjadi potensi untuk menggerakkan produktivitas dan perekonomian negara atau menjadi bom waktu karena SDM Indonesia tidak dipersiapkan (Gambar 5.8).



Sumber: BPS, 2014

**Gambar 5.8** Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur

## 2. Fenomena Kelas Menengah dan Konsekuensinya

Masyarakat Indonesia saat ini adalah masyarakat kelas menengah. Fenomena ini mendapat perhatian khusus dalam laporan ADB dan World Bank. Menurut World Bank (2011), terdapat pendekatan untuk mendefinisikan kelas menengah berdasarkan pengeluaran atau pendapatan rumah tangga, yaitu 1) pendekatan absolut, 2) pendekatan relatif, dan 3) pendekatan gabungan. *Pendekatan absolut* mendefinisikan kelas menengah pada tingkat pengeluaran tertentu; mereka yang memiliki penghasilan (atau menghabiskan) pada batas atas dan bawah tertentu dianggap sebagai kelas menengah. *Pendekatan relatif* menekankan pada tingkat pendapatan atau pengeluaran rumah tangga secara relatif terhadap yang lain. Angka persentil pengeluaran per kapita sering kali digunakan untuk pendekatan relatif. *Pendekatan gabungan* merupakan campuran dari pendekatan absolut dan relatif. Adapun dalam pengolahan dan hasil publikasinya, pihak ADB dan World Bank menggunakan pendekatan absolut, yaitu kelas menengah adalah mereka dengan pengeluaran harian per kapita antara US\$2–US\$20 dengan daya beli (*purchasing power parity*) tahun 2005.

Menurut hasil perhitungan World Bank (2011), pada tahun 2003, sekitar 81 juta jiwa berada pada kelompok pendapatan yang disebut sebagai kelas menengah. Di tahun 2010, kelompok ini telah meningkat menjadi 131 juta jiwa. Sekitar 7 juta penduduk meningkat dari kelas penghasilan rendah ke penghasilan menengah setiap tahun selama periode tersebut. Peningkatan di kelas menengah didominasi oleh mereka yang berada di tingkat pendapatan US\$2–US\$4. Jumlah kelas menengah telah meningkat baik di daerah perkotaan maupun perdesaan. Peningkatan kelas menengah di perkotaan lebih nyata pada periode sampai 2005, adapun di perdesaan peningkatan kelas menengah lebih nyata pada beberapa tahun terakhir (Tabel 5.3).

Pergeseran struktur kelas ekonomi di Indonesia tidak terlepas dari pertumbuhan ekonomi dan pembangunan yang selama ini terjadi. Selain itu, tren pertumbuhan negara-negara di Asia serta kelesuan di banyak negara maju, khususnya Amerika Utara dan Eropa, turut me-

**Tabel 5.3** Perubahan Struktur Pendapatan Masyarakat Indonesia Tahun 2003 dan 2010

Kelas	Batas	2003		2010	
Rendah	< US\$1,25	21,9%	62,2%	14,0%	43,3%
	US\$1,25–US\$2	40,3%		29,3%	
Menengah	US\$2–US\$4	32,1%	37,7%	38,5%	56,5%
	US\$4–US\$6	3,9%		11,7%	
	US\$6–US\$10	1,3%		5,0%	
	US\$10–US\$20	0,3%		1,3%	
Tinggi	> US\$20	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%

Sumber: World Bank, 2011

mengaruhi perkembangan di Indonesia. Negara-negara berkembang di Asia (*Developing Asia*), termasuk Indonesia, mengalami kenaikan persentase kelas menengah yang pesat antara 1990–2008, yaitu 51%. Bandingkan dengan kawasan Timur Tengah dan Afrika Utara (+2%), dan Afrika Sub-Sahara (+7%). Beberapa kawasan berkembang lainnya seperti Amerika Selatan dan Karibia tampaknya sudah lebih dahulu menjadi kelas atas dari awal.

Region	Total Population (million)	Population (%)			Aggregate annual income/expenditures (2005 PPP \$ billion)			
		Poor (<\$2 per person per day)	Middle (\$2–\$20 per person per day)	High (>\$20 per person per day)	Poor (<\$2 per person per day)	Middle (\$2–\$20 per person per day)	High (>\$20 per person per day)	Total
<b>1990</b>								
Developing Asia	2,692.2	69	31	0	765	1,102	86	1,952
Developing Europe	352.3	3	92	5	7	867	175	1,049
Latin America and Caribbean	352.5	18	66	16	27	640	1,568	2,235
Middle East and North Africa	162.3	14	83	2	13	263	38	314
OECD	639.0	0	19	81	0	603	10,451	11,053
Sub-Saharan Africa	274.8	74	24	2	66	118	74	257
<b>2008</b>								
Developing Asia	3,383.7	17	82	1	315	4,924	551	5,790
Developing Europe	356.6	0	68	32	0	965	1,454	2,419
Latin America and Caribbean	454.2	6	70	24	14	1,041	1,749	2,803
Middle East and North Africa	212.8	8	85	7	8	489	191	688
OECD	685.4	0	10	90	0	386	15,264	15,650
Sub-Saharan Africa	393.5	67	31	3	95	210	166	472

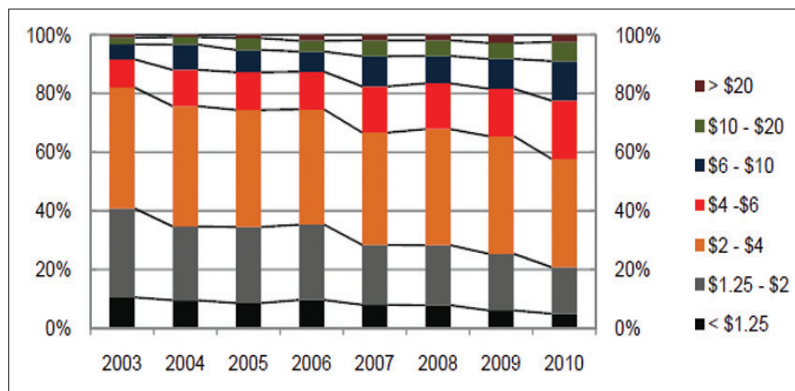
Sumber: PovcalNet Database in ADB, 2010

**Gambar 5.9** Perubahan dalam Struktur Pendapatan Penduduk

Dengan meningkatnya kelas menengah di Indonesia, pengeluaran/tingkat belanja akan meningkat. World Bank (2011) mencatat pengeluaran kelas menengah sebagai bagian dari keseluruhan pengeluaran meningkat dari 58,1% di tahun 2003 menjadi 76,7% di tahun 2010. Peningkatan pengeluaran terbesar dari kelas menengah ini adalah yang berkategori pendapatan US\$4– US\$6, yaitu dari 9,6% di tahun 2003 menjadi hampir 20% di tahun 2010. Meski kelompok US\$ 2– US\$4 masih mendominasi, tetapi jumlahnya mulai menurun, dari 41,1% di tahun 2003 menjadi 36,9% di tahun 2010.

Meningkatnya pengeluaran kelas menengah akan meningkatkan permintaan terhadap barang dan jasa yang berkualitas, menggeser proporsi konsumsi terhadap pangan. World Bank (2011) menggaris-bawahi penjualan mobil dan mobil meningkat dengan rata-rata di atas 20% per tahun selama tiga tahun terakhir, begitu pun dengan potensi peningkatan kualitas pendidikan dan kesehatan yang lebih baik. Selain dari sisi permintaan, kelas menengah dapat memperkuat dari sisi penawaran, utamanya jumlah tabungan kelas menengah yang semakin besar yang menjadi modal bagi kegiatan produktif.

Survei Litbang *Kompas* (2012a) menunjukkan fenomena menarik. Semakin tinggi kelas sosial, semakin banyak mereka mengo-



Sumber: World Bank, 2011

**Gambar 5.10** Proporsi Pengeluaran Masyarakat Berdasarkan Kelas Pendapatan

leksi semua barang dan jasa serta aktivitas gaya hidup. Masyarakat kelas ini berlomba menaikkan citra kelasnya dengan berusaha mengadopsi gaya hidup konsumerisme (Kompas, 2012a). Beberapa karakteristik dari kelas menengah Indonesia adalah sebagai berikut (Kompas, 2012a):

- a. Luasnya variasi pekerjaan, mulai dari wirausaha perseorangan, pedagang, pegawai negeri rendah, pegawai swasta setingkat supervisor dan karyawan biasa, serta mereka yang memilih profesi sebagai ibu rumah tangga, pelajar/mahasiswa, dan pensiunan;
- b. Mulai melek teknologi dan lebih banyak pergi ke mal dibandingkan kelas bawah;
- c. Memiliki waktu luang lebih banyak dibandingkan kelas menengah atas. Rata-rata pencari nafkah dari kelas ini bekerja 8 jam per hari, sedangkan kelas menengah ke atas bekerja 10 jam sehari;
- d. Meskipun memiliki kecenderungan mengejar materi dan berusaha tampil modis demi mempertahankan identitas kelasnya, sesungguhnya kelas menengah lebih menampilkan gambaran psikologis tipe pemeluk teguh (*believer*) yang konvensional, memiliki kepercayaan tebal pada tradisi dan nilai-nilai keluarga, agama, masyarakat, serta kehidupan bernegara;
- e. Cenderung tidak berani mencoba sesuatu yang baru tanpa melihat terlebih dahulu bagaimana kelompok menengah ke atas melakukannya. Dalam pembelian barang-barang, mereka cenderung memakai merek-merek yang sudah terkenal, dan baru mau coba-coba setelah betul-betul yakin banyak yang memakainya.

Adapun kelas menengah ke atas, dengan proporsinya yang relatif kecil (6,2% pada tahun 2010) memiliki karakteristik tersendiri, antara lain sebagai berikut (Kompas, 2012a):

- a. Kelompok gila karier (*achiever*). Tipe ini dicirikan oleh keinginan yang kuat untuk meraih kemajuan, berorientasi pada hasil, dan memiliki komitmen yang tinggi terhadap keluarga;

- b. Aktif berada di pasar barang-barang konsumsi kualitas atas. Bagi mereka, citra adalah penting sehingga kelas ini cenderung menyukai barang-barang yang dapat mengangkat prestise, dan menyenangkan variasi dalam penggunaan waktu luangnya;
- c. Untuk yang berusia di bawah 30 tahun menjadi pengunjung paling aktif pusat perbelanjaan;
- d. Untuk yang berusia 46–55 tahun turut andil dalam menyumbang kemacetan di jalur-jalur wisata. Mereka menikmati hidup dengan rekreasi ke luar kota beberapa kali dalam sebulan;
- e. Lebih menggantungkan harapan pada kewenangan negara untuk memperbaiki yang buruk, mengambil jarak dengan problem-problem sosial, dan menempatkan dirinya sebagai penonton berbagai peristiwa.

Ciri-ciri seperti diulas dalam tulisan kelas menengah Indonesia relevan dengan teori struktur masyarakat menurut pandangan sosiologi.<sup>3</sup> Dalam teori ini, masyarakat secara umum dapat dibagi ke dalam empat kelompok, yaitu:

- a. Rasionalis. Membuat keputusan atas dasar pertimbangan menguntungkan atau tidak. Jumlahnya belum banyak, tetapi cenderung meningkat dan didominasi kaum muda;
- b. Idealis. Cukup sadar dalam memberikan penilaian, tetapi melihat secara ideal. Umumnya melihat sejarah masa lalu Indonesia yang gemilang dan bangga akan berbangsa dan bernegara. Jumlahnya cenderung menurun dan didominasi oleh orang-orang tua dan profesi-profesi tertentu;
- c. Tradisionalis. Hanya melihat nenek moyang Indonesia. Didominasi oleh masyarakat di perdesaan;
- d. Emosionalis. Mencintai Indonesia karena secara emosional hebat. Emosionalis di Indonesia lebih tinggi, misalnya kasus

---

<sup>3</sup> Berdasarkan wawancara dengan Prof. Paulus Wirutomo, Juni 2012

dukungan pendukung (*supporter*) sepak bola Indonesia, konflik perbatasan dan budaya dengan Malaysia.

Tren di negara lain menunjukkan kelompok rasionalis yang bertambah. Kelompok ini bertambah seiring dengan meningkatnya ekonomi suatu negara. Lebih lanjut, rasionalis dapat dibagi menjadi dua, yaitu utilitarian atau oportunistis dan idealis. Meskipun rasionalis sering dikonotasikan dengan oportunistis, bisa juga idealis karena adanya pendidikan tertentu yang diberikan oleh negara. Terkait dengan tren kelas menengah Indonesia, dari kajian *Kompas* (2012b), kecenderungan kelas menengah Indonesia adalah rasionalis yang oportunistis. Hal ini dapat dilihat dari gaya konsumtif yang dianut yang sempat tertahan ketika krisis ekonomi 1997–1998. Menurut *Kompas* (2012b), kelas menengah yang terbentuk saat ini merupakan perpaduan berbagai unsur. Sebagian merupakan kelas menengah yang lahir dari kalangan menengah, sebagian merupakan kelompok yang baru naik kelas dari bawah menjadi menengah, dan dalam jumlah lebih sedikit adalah mereka yang diturunkan oleh orangtua kelas atas atau menengah ke atas. Pengaruh kategori kelas menengah terakhir signifikan menularkan gaya hidup kelas atas kepada kelas menengah, meski jumlahnya relatif kecil.

#### **D. KESIMPULAN LANSKAP MAKRO INDONESIA**

Lanskap makro Indonesia seperti struktur ekonomi dan kualitas industri pengolahan, kualitas tenaga kerja di sektor industri pengolahan, perdagangan bebas dunia, serta karakteristik kelas menengah yang cenderung konsumtif memberikan gambaran kondisi yang kurang kondusif bagi pengembangan industri pengolahan di Indonesia. Industri pengolahan yang banyak terdapat di Indonesia cenderung membutuhkan buruh daripada tenaga terdidik. Cukup tingginya proporsi tenaga terdidik yang menganggur dibandingkan para lulusan SMA/K dan jenjang di bawahnya juga memberikan refleksi mengenai hal tersebut. Para pelaku industri lokal khususnya yang bergerak



dalam pengembangan mobil nasional atau bermerek lokal, tentu sangat paham akan kondisi lingkungan yang seperti ini.

Lanskap ini sudah terbentuk sangat kukuh dan dapat menjadi landasan bagi rezim di bawahnya untuk bergerak dalam memberikan peluang atau menghambat pengembangan mobil nasional. Tampaknya tidak ada konstelasi makro yang menguntungkan bagi rezim untuk mendukung mobil nasional sebagai suatu industri. Perubahan-perubahan yang terjadi di level lanskap memang cenderung berjalan sangat lambat karena menyangkut kompleksitas aksi dan reaksi dari segala macam aktor dan struktur. Perubahan-perubahan dalam lanskap dapat menjadi lebih dinamis jika level di bawahnya melakukan upaya-upaya perubahan secara konsisten dan relatif radikal.

## DAFTAR PUSTAKA

- ADB (Asian Development Bank). (2010). *Key indicators for Asia and the pasific 2010*. 41<sup>st</sup> Edition. Mandaluyong City: ADB Publication.
- Aswicahyono, H., Brooks, D. H., & Manning, C. (2011a). *Exports and employment in Indonesia: The decline in labor-intensive manufacturing and the rise of services*. ADB Economics Working Paper Series No. 279. Metro Manila: ADB.
- Aswicahyono, H., Hill, H., & Ardiyanto, D. (2011b). Indonesian industrialization: Jobless growth? In C. Manning, & S. Sumarto (Eds.), *Employment, living standards and poverty in contemporary Indonesia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal). (2014). Diakses 8 Desember 2014, dari <http://www.bkpm.go.id/contents/p16/statistics/17>
- BPS (Biro Pusat Statistik). (2014). Diakses 8 Desember 2014, dari <http://www.bps.go.id/diakses>
- Firman, T. (2010). Multi-local government under Indonesia's decentralization reform: The case of kartamantul (The Greater Yogyakarta). *Habitat International* 34(4): 400–405.
- Freedman, A. L. (2006). *Political change and consolidation: Democracy's rocky road in Thailand, Indonesia, South Korea, and Malaysia*. New York: Palgrave MacMillan.

- Hardjosoekarto, S. (2012). Eksplorasi sistemik profil kepemimpinan daerah: Studi kasus kepemimpinan kepala daerah. *Prosiding the 4th international conference on Indonesian studies: "Unity, diversity, future"*. Bali, 9–10 Februari 2012.
- Indraprahasta, G. S. (2012). Creating knowledge regions: Indonesia's challenge and future. In Hefrizal Handra, Budy P. Resosudarmo, Arief A. Yusuf, Elfındri, Efa Yonnedi (Eds.), *Regional development and finances: Challenges for expanding and financing public services*, pp. 29–46. Padang: Andalas University Press.
- Jalilian H., & Weiss J. (2000). De-industrialization in sub-Saharan: Myth or crisis? *Journal of American studies* 9(1): 24–43.
- Kelas Menengah Menggantug Asa pada Negara. (2012a). *Kompas*. Diakses 8 Juni 2012, dari <http://nasional.kompas.com/read/2012/06/08/1200246/kelas.menengah.menggantug.asa.pada.negara>
- Kurniawan, B. (2011). Transformasi struktural perekonomian Indonesia dalam kerangka model input-output 1971–2008. *Tesis*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- KPPU Indikasikan Ada Kartel Kedelai. (2012). HukumOnline.com. Diunduh dari <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt50168ce83bcd9/kppu-indikasikan-ada-kartel-kedelai>, pada tanggal 21 November 2012.
- Metinara, S. (2011). Faktor-faktor yang mempengaruhi deindustrialisasi di Indonesia tahun 2000–2009. *Tesis*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Nag, B., Banerjee, S., & Chatterjee, R. (2007). Changing features of the automobile industry in Asia: Comparison of production, trade and market structure in selected countries. *Working Papers 3707, IDEAS*.
- Narjoko, D., & Putra, C. T. (2014). Industrialization, globalization, and labor market regime in Indonesia. *Journal of the Asia Pasific economy* 20(1): 57–76.
- Rowthorn, R., & Ramaswamy, R. (1999). Deindustrialization: Causes and implications. *IMF working paper WP/97/42*. Washington D.C.: International Monetary Fund.
- Soejachmoen, M. P. (2011). Globalization and the automotive industry: Is Indonesia missing out? *Arndt-corden department of economics working paper*. Australian National University.
- Stephany, H., R. (2012). KPPU indikasikan ada kartel kedelai. <http://hukumonline.com//berita/baca/lt50168ce83bcd9/kppu-indikasikan-ada-kartel-kedelai>.

- Suwarman, W. (2006). Faktor-faktor apakah yang mendorong terjadinya proses deindustrialisasi di Indonesia. *Tesis*. Depok: Universitas Indonesia.
- Swasembada Kedelai Jadi Harga Mati. (Kontan Mingguan 44 XVI, 2012). *Kontan*.
- Tambunan, T. (2005). Implikasi globalisasi/perdagangan bebas dunia terhadap ekonomi nasional. Bahan diskusi dalam Seminar Penataan Ruang dan Pengembangan Wilayah, Departemen PU. Jakarta, 1 Juli 2005.
- Wajah Baru Kelas Menengah Indonesia. (2012b). *Kompas*. Diakses 8 Juni 2012, dari <http://nasional.kompas.com/read/2012/06/08/03204285/wajah.baru.kelas.menengah.Indonesia>
- World Bank. (2011). *Indonesia economic quarterly: 2008 again?* Jakarta: the World Bank Publication.

## **Bab 6**

# **Interaksi Antarlevel dalam *Multi-Level Perspective* serta Pembelajaran dari China dan India**

*Dudi Hidayat*

Bab ini menganalisis interaksi antara ketiga level dalam pendekatan *Multi-Level Perspective* (MLP). Sebagaimana telah dijelaskan dalam Bab 2, pendekatan MLP memandang sistem sosio-teknikal sebagai sistem yang terdiri dari tiga level (lihat Gambar 6.1.), yaitu level ceruk-inovasi (*niche-innovation*), level rezim sosio-teknikal (*socio-technical regime*), dan level lanskap sosio-teknikal (*socio-technical landscape*).

Menurut teori MLP, transisi sistem terjadi melalui interaksi antara level ceruk-inovasi dan rezim sosio-teknikal yang disertai dengan tekanan dari level lanskap kepada rezim sosio-teknikal. Keberhasilan transisi sistem sangat ditentukan oleh jenis dan pola interaksi antara ketiga level. Bagian tulisan ini diawali dengan uraian salah satu aspek penting dari konsep MLP, yakni proses transisi sistem sebagaimana diuraikan oleh Geels (2006, 2010). Uraian dilanjutkan dengan analisis interaksi yang terjadi dalam konteks potensi kemunculan mobil nasional di Indonesia sejak tahun 1998. Adapun pembahasan mengenai masing-masing level telah diuraikan pada bagian sebelumnya. Analisis pada bagian ini ditutup dengan analisis transisi sistem pada kasus perkembangan industri mobil di China dan India sebagai kasus pembelajaran yang baik.

## A. TAHAPAN TRANSISI SISTEM PADA MOBIL NASIONAL

MLP adalah kerangka analisis untuk melihat transformasi dari suatu keadaan *Socio-Technical System* (STS) ke keadaan lainnya (Geels, 2006; 2010). Geels (2005) menggunakan kerangka analisis multi-level untuk menganalisis proses transisi beberapa sistem, seperti transformasi dari sistem transportasi kapal layar ke sistem transportasi kapal uap di Inggris (1780–1890), transisi dari kendaraan menggunakan kuda ke sistem kendaraan mobil di Amerika (1860–1930), dan transisi dari sistem transportasi pesawat terbang bertenaga mesin piston ke sistem transportasi pesawat terbang bertenaga jet (1930–1975). Untuk menekankan skala perubahan yang besar, Geels menyatakan bahwa MLP menyangkut inovasi sistem, atau perubahan sistem secara menyeluruh. Perubahan yang dimaksud tidak hanya berkenaan dengan perubahan teknologi, tetapi juga perubahan dalam kebijakan, praktik para pengguna, struktur industri, dan bahkan perubahan dalam makna simbolis.

Menurut MLP, proses transformasi terjadi melalui empat tahap (Geels, 2010) yaitu:

1. Tahap pertama, novelty atau originalitas muncul pada level ceruk-inovasi dalam konteks masalah pada lanskap dan rezim sosio-teknikal yang berlaku saat ini. Dalam konteks industri otomotif Indonesia, ketiadaan mobil nasional dipandang sebagai masalah dalam konstelasi lanskap dan rezim sosio-teknikal dewasa ini. Oleh karena itu, proses transformasi harus diawali dengan kemunculan cikal bakal industri mobil nasional yang dapat mengambil berbagai bentuk. Namun, pada umumnya, seperti ditunjukkan dalam kasus India dan China, dalam konteks negara berkembang cikal bakal industri mobil nasional diawali dengan kerja sama dengan industri asing berbentuk *joint venture*.<sup>1</sup> Dalam tahapan ini terjadi proses interaksi antarkelompok

---

<sup>1</sup> Bagi perusahaan lokal, skema *joint venture* merupakan media untuk meningkatkan kemampuan teknologi dengan melakukan pembelajaran teknologi dari partner

sosial pengambil kebijakan, pelaku industri, pelaku riset, dan juga preferensi pengguna.

2. Tahap kedua, produk baru, dalam hal ini mobil nasional, diproduksi dan digunakan dalam level ceruk-inovasi. Keberlangsungan ceruk-inovasi sangat diperlukan bagi produk baru untuk berlangsungnya proses penyempurnaan melalui proses pembelajaran (*learning*). Dalam tahapan ini, terbentuklah sekelompok pelaku yang berdedikasi untuk terus mengembangkan dan menyempurnakan produk baru. Sebagai hasil proses pembelajaran, kualitas produk terus mengalami peningkatan.
3. Tahap ketiga dicirikan dengan difusi produk baru secara luas. Dalam tahap ini terdapat dua mekanisme, yaitu mekanisme eksternal dan mekanisme internal. Mekanisme pertama (mekanisme eksternal) hanya terjadi jika keadaan rezim sosio-teknikal dan lanskap bersifat mendukung (*favorable*) sehingga difusi dari teknologi baru atau produk baru dapat terjadi. Keadaan yang mendukung difusi ini sering disebut jendela peluang (*windows of opportunity*). Dalam konteks teknologi baru, keadaan berikut ini penting bagi munculnya jendela peluang, yaitu 1) masalah teknis dalam rezim sosio-teknikal saat ini yang tidak dapat diselesaikan oleh teknologi yang tersedia; 2) eksternalitas negatif, seperti tingkat pencemaran lingkungan yang meningkat; 3) pengetatan regulasi sebagai akibat eksternalitas negatif; 4) perubahan dalam preferensi pengguna; 5) perubahan lanskap yang memberikan tekanan pada rezim sosio-teknikal. Dalam konteks pengembangan mobil nasional, jendela peluang dapat terbuka jika terjadi perubahan rezim kebijakan dan preferensi pengguna. Pada mekanisme internal, beberapa faktor internal dapat menjadi

---

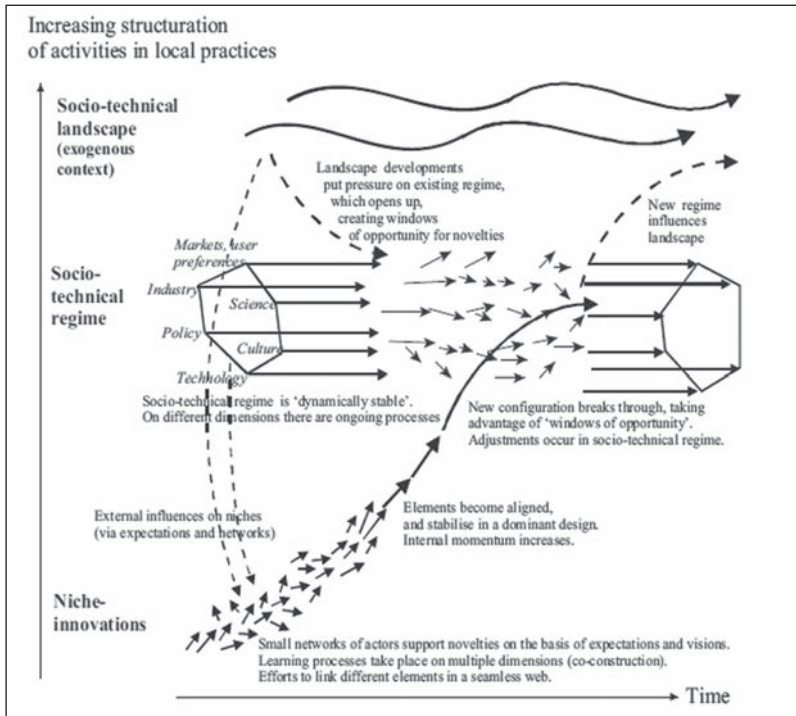
perusahaan asing. Peningkatan kemampuan teknologi merupakan syarat bagi tumbuhnya perusahaan lokal menjadi perusahaan produsen mandiri. Sayangnya, skema *joint venture* sektor otomotif di Indonesia tidak cukup berhasil dalam meningkatkan kemampuan teknologi produksi dari perusahaan lokal sehingga perusahaan lokal tetap bergantung pada perusahaan asing (Lihat Irawati, 2012).

pendorong difusi teknologi baru. Faktor ekonomi: peningkatan rasio biaya/kinerja yang dihasilkan dari proses pembelajaran dapat mendorong difusi teknologi baru. Faktor tekno-sosial: jika kelompok sosial yang terkait dan mendukung teknologi atau produk baru terus mengalami peningkatan maka proses difusi dapat terus berlanjut. Faktor sosiologis: jika preferensi dari pengguna berubah atau terjadi perubahan makna simbolis. Dalam konteks mobil nasional, ketiga faktor ini dapat berperan penting dalam difusi mobil nasional.

4. Tahap keempat, teknologi baru menggantikan rezim sosio-teknikal lama yang disertai dengan perubahan rezim sosio-teknikal dalam skala luas. Hal ini seringkali terjadi secara bertahap dan memakan waktu yang lama. Perubahan dalam rezim sosio-teknikal memakan waktu yang lama. Demikian pula, rezim sosio-teknikal saat ini akan berupaya untuk bertahan dengan menghambat rezim sosio-teknikal baru. Dalam konteks pengembangan mobil nasional, perubahan rezim sosio-teknikal tidak harus terjadi. Rezim sosio-teknikal yang ada, yaitu yang dikuasai mobil asing, dapat eksis berdampingan dengan rezim sosio-teknikal mobil nasional yang masih perlu dibangun. Namun dalam hal ini, perlu dicatat bahwa rezim sosio-teknikal yang ada cenderung menghambat pertumbuhan rezim sosio-teknikal yang baru.

Keempat tahapan transisi yang telah diuraikan tersebut digambarkan oleh Geels (2010) melalui Gambar 6.1.

Dari analisis level ceruk-inovasi, lanskap dan rezim sosio-teknikal pada bagian terdahulu, kita dapat menganalisis apakah interaksi antarlevel telah terjadi dengan cara dan tingkat yang memungkinkan terjadinya proses transisi sistem. Pada level ceruk-inovasi, kajian lapangan menunjukkan bahwa meskipun masih diwarnai berbagai kelemahan teknis, beberapa cikal bakal mobil nasional telah berhasil dibuat secara mandiri oleh berbagai pihak. Fin Komodo, GEA, dan Esemka adalah contoh cikal bakal mobil nasional yang dibuat oleh kelompok masyarakat tertentu tanpa campur tangan langsung dari



**Gambar 6.1** Tahapan Transisi (Geels, 2010)

pemerintah. Oleh karena itu, tahap pertama dalam proses transisi telah terjadi, yaitu telah bermunculan beberapa produk cikal bakal mobil nasional yang diproduksi dan telah memiliki segmen pasar tertentu. Meskipun untuk kasus Esemka masih perlu pembuktian, paling tidak saat ini telah terdapat permintaan yang cukup besar terhadap produk mobil Esemka.

Karena telah memiliki segmen pasar tertentu, mobil yang dibuat oleh kelompok masyarakat ini dapat dipandang sebagai ceruk-inovasi, yakni produk yang baru dan berbeda dengan produk yang telah lama eksis dalam rezim sosio-teknikal yang ada. Oleh karena itu, menurut teori MLP, apakah ceruk-inovasi ini dapat terus berkembang dan ko-eksistensikan dengan rezim sosio-teknikal yang ada, atau bahkan menggantikan rezim sosio-teknikal yang ada, sangat ditentukan oleh



peluang jendela yang dibuka oleh rezim sosio-teknikal yang terutama sangat ditentukan oleh rezim kebijakan dan regulasi.

Sayangnya, menurut temuan lapangan dalam kajian ini, rezim kebijakan dan regulasi yang ada saat ini tidak memberikan dukungan eksplisit maupun implisit terhadap produk-produk baru dalam level ceruk-inovasi dan bahkan cenderung melanggengkan rezim sosio-teknikal mobil asing yang ada saat ini. Kebijakan pemerintah belum lama ini yang memberikan insentif bagi *Low Cost Green Car* (LCGC) dipandang beberapa pihak hanya memberikan peluang lebih besar bagi produsen mobil asing. Memang pada kenyataannya saat ini hanya produsen mobil asing saja yang dapat memanfaatkan kebijakan insentif LCGC. Analisis kebijakan pada bagian terdahulu menunjukkan bahwa secara eksplisit maupun implisit tidak ada kebijakan yang mengarah pada pembukaan jendela peluang bagi mobil baru yang muncul di level ceruk-inovasi. Pemerintah tampaknya mengambil sikap netral dalam mendorong industri mobil, tanpa memberikan perhatian khusus pada pengembangan produk mobil nasional.<sup>2</sup> Bahkan dalam kasus mobil GEA, pemerintah telah menetapkan kebijakan untuk tidak melanjutkan proyek pengembangan mobil GEA.<sup>3</sup>

Saat ini, salah satu peluang pengembangan ceruk-inovasi adalah fakta bahwa telah terbangun Asosiasi Industri Automotif Nusantara

---

<sup>2</sup> Sebagaimana akan ditunjukkan dalam bagian berikutnya, pengalaman China dan India menunjukkan peran penting pemerintah dalam mendorong perkembangan industri mobil nasional. Namun tentu saja, intervensi pemerintah mensyaratkan perlunya pemerintahan yang bersifat *developmental* untuk menghindari terjadinya kegagalan pemerintah yang sering kali lebih merusak daripada kegagalan pasar. Dalam literatur politik pembangunan telah dicapai kesimpulan bahwa pemerintahan yang diperlukan bagi pembangunan adalah sebuah *Developmental State*, yaitu pemerintahan yang memiliki kemampuan untuk memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan.

<sup>3</sup> Tim peneliti mengalami kesulitan untuk mengonfirmasi alasan pemberhentian proyek GEA. Beberapa narasumber menolak untuk memberikan keterangan. Kesan yang tertangkap adalah perubahan kebijakan jajaran manajemen puncak telah menyebabkan proyek GEA tidak berlanjut. Namun, hal ini sulit untuk dipastikan.

(Asia Nusa) yang terdiri dari produsen mobil nasional dan para pemangku kepentingan yang sangat berkeinginan untuk mengembangkan mobil nasional dan mengurangi dominasi mobil asing. Keberadaan asosiasi seperti ini perlu dipertahankan dan didorong untuk terus mempertahankan dan mewujudkan cita-cita memproduksi mobil nasional. Dalam hal ini, pendekatan sosiologis untuk membangun preferensi pengguna mobil nasional juga merupakan upaya yang perlu ditempuh. Perlu dibangun sebuah makna simbolis dari mobil nasional yang merepresentasikan bukan hanya sekadar kemandirian ekonomi, tetapi juga simbol identitas bangsa yang dapat memunculkan kebanggaan sebagai bangsa Indonesia.<sup>4</sup>

Dilihat dari perspektif MLP, tahap kedua dari proses transisi sistem telah terjadi, yaitu produk ceruk-inovasi telah memiliki segmen pasar tertentu dan memiliki kelompok sosial yang menjadi pendukungnya. Tahap ketiga, yaitu tahap difusi, saat ini belum terjadi. Cikal bakal produk mobil nasional belum terdifusikan secara lebih meluas. Beberapa produk seperti Fin Komodo hanya memiliki segmen pasar tertentu yang sangat terbatas. GEA yang dulu diharapkan dapat memenuhi kebutuhan kendaraan masyarakat perdesaan terhenti produksinya. Salah satu produk mobil nasional yang diharapkan dapat terdifusikan lebih luas adalah mobil Esemka. Meskipun untuk tahap awal, Esemka hanya ditargetkan untuk konsumen masyarakat Kota Solo dan sekitarnya. Namun, seiring dengan berjalannya waktu dan proses peningkatan kualitas melalui proses pembelajaran, mobil Esemka dapat terdifusikan secara lebih luas.

Dari uraian tersebut, tampak bahwa rezim sosio-teknikal, baik itu rezim kebijakan dan regulasi maupun rezim teknologi yang ada saat ini, tidak memberikan jendela peluang bagi tumbuhkannya produk baru yang berada di level ceruk-inovasi. Keadaan ini adalah keadaan yang tidak menguntungkan bagi pengembangan mobil

---

<sup>4</sup> Pentingnya makna simbolis terlihat misalnya ketika pesawat N250 produksi IPTN dimaknai sebagai simbol kemampuan teknologi bangsa Indonesia (Amir, 2013). Oleh karena itu, hari penerbangan pertama N250 diperingati sebagai Hari Kebangkitan Teknologi Nasional sampai dengan saat ini.

nasional yang saat ini berada pada level ceruk-inovasi. Sebagaimana akan ditunjukkan dalam bagian berikut ini, perkembangan produk pada level ceruk-inovasi sangat ditentukan oleh terbukanya jendela peluang yang dibuka oleh rezim kebijakan dan regulasi. Pengalaman di China dan India menunjukkan bahwa pengembangan industri mobil nasional tidak dapat terjadi tanpa campur tangan langsung dari pemerintah yang membangun rezim sosio-teknikal kebijakan dan regulasi.

## **B. TRANSISI SISTEM INDUSTRI MOBIL DI CHINA DAN INDIA**

Proses perkembangan industri otomotif di suatu negara berkembang umumnya melalui beberapa tahapan. Dengan melihat sejarah perkembangan industri otomotif dunia, Bloomfield (1978) mengidentifikasi empat tahapan pengembangan industri otomotif.

1. Tahap 1: Impor mobil utuh atau yang sering disebut *completely built-up* (CBU) oleh para pedagang. Volume impor biasanya terbatas karena biaya transportasi yang mahal dan juga adanya pembatasan dari pemerintah.
2. Tahap 2: Perakitan mobil dari komponen mobil terurai atau yang sering disebut *completely knocked-down* (CKD) yang diimpor dari produsen mobil di luar negeri. Pola ini mengurangi biaya transportasi dan memungkinkan modifikasi sesuai dengan keinginan dan kebutuhan pasar lokal.
3. Tahap 3: Perakitan mobil CKD dengan beberapa komponen yang diproduksi secara lokal. Kemunculan tahap ini sangat ditentukan oleh perkembangan industri komponen lokal.
4. Tahap 4: Produksi mobil utuh di dalam negeri. Tidak banyak negara yang dapat mencapai tahap ini. Ketergantungan pada komponen dan teknologi dari luar negeri menghambat beberapa negara, termasuk Indonesia, untuk memproduksi mobil sendiri. Menurut Abbott (2003), Malaysia dan Thailand juga mengalami

kesulitan serupa. Demikian pula, penelitian yang dilakukan oleh Dessy Irawati (2012) menyimpulkan bahwa struktur industri otomotif di Indonesia telah menyebabkan ketergantungan teknologi kepada Produsen Jepang (Toyota dan Honda). Hal ini menyulitkan industri lokal untuk berkembang lebih jauh menjadi produsen mobil.

Perkembangan industri mobil Indonesia (ketika ada upaya membangun mobil nasional) sejak awal sampai tahun 1998 mengikuti pentahapan tersebut. Namun sayangnya, proses ini hanya berlangsung sampai dengan tahap ketiga. Hal ini terutama disebabkan oleh industri komponen lokal yang tidak cukup berkembang untuk dapat melanjutkan ke tahap empat.

Senada dengan pentahapan tersebut, Okada and Siddharthan (2008) mengidentifikasi dua pola pengembangan industri komponen otomotif di negara-negara Asia Tenggara setelah produsen mobil asing berdiri di negaranya. Pola pertama berkaitan dengan industri kecil dan menengah yang bermunculan untuk memenuhi kebutuhan jasa perawatan dan perbaikan. Perkembangan industri jasa ini berlanjut dalam lima tahap, yaitu:

1. Pada saat industri/produsen mobil asing berdiri, kebutuhan perawatan dan perbaikan sebagian diserahkan pada industri lokal;
2. Selanjutnya, pembuatan sebagian komponen ditransfer pada industri lokal;
3. Pada saat industri komponen mencapai skala tertentu, terbangunlah industri komponen yang terspesialisasi memproduksi komponen tertentu;
4. Pada perkembangan berikutnya, terbangunlah jaringan produsen komponen lokal dengan berbagai kualitas komponen. Biasanya, komponen tersedia dalam berbagai tingkatan kualitas;
5. Pada akhirnya, industri lokal memiliki kemampuan untuk memproduksi mesin dan komponen yang pada awalnya diimpor.

Pola pengembangan yang kedua terjadi ketika perusahaan asing, baik secara sendiri maupun *joint venture* dengan perusahaan lokal, mendirikan unit produksi komponen otomotif. Dengan pola ini diharapkan terjadi difusi dan transfer teknologi ke produsen lokal. Teknologi asing yang dibawa melalui *joint venture* kemudian dikuasai oleh produsen lokal sehingga pada akhirnya perusahaan lokal terspesialisasi memproduksi komponen dan perusahaan asing bertindak sebagai perakit. Semua komponen yang diperlukan diproduksi oleh perusahaan lokal yang berkembang dari *joint venture*.

Pola pengembangan yang kedua ini terjadi di China dan India. Pengembangan industri otomotif modern di China dan India terutama dimulai dengan kebijakan pemerintah membuka pasar domestik bagi perusahaan asing, namun dengan mensyaratkan kerja sama dengan perusahaan lokal. Perbedaan pendekatan kebijakan di China dan India adalah intervensi Pemerintah China yang sangat tinggi dalam menetapkan lokasi manufaktur dan pola kerja sama. Intervensi pemerintah yang luas dan mendalam dimungkinkan karena Pemerintah China memiliki posisi tawar tinggi berupa pasar yang sangat besar dan pemerintahan yang sangat sentralistik (Chin, 2010). Sementara itu, meskipun juga memiliki pasar yang cukup besar, Pemerintah India lebih banyak memainkan peran fasilitasi dan lebih banyak menyerahkan keputusan kerja sama pada perusahaan swasta yang terdiri dari perusahaan konglomerasi. Dengan pola yang sedikit berbeda ini, meskipun industri otomotif nasional berkembang dengan pesat di kedua negara, tingkat ketergantungan industri otomotif nasional China pada industri dan teknologi asing lebih besar daripada industri nasional India (Richet and Ruet, 2008).

Pengalaman negara berkembang yang berhasil mengembangkan industri otomotif nasional memperlihatkan mekanisme pengembangan yang dapat dijelaskan dengan perspektif multi-level. Meskipun perlu ditekankan bahwa dalam konteks pengembangan industri otomotif nasional, produk nasional tidak dimaksudkan untuk

menggantikan produk perusahaan asing, tetapi dimaksudkan agar produk nasional dapat eksis bersama dengan produk asing untuk jangka waktu yang cukup lama. Tentu harapannya produk nasional terus meningkat dan memperbesar pangsa pasar dalam negeri, bahkan juga merambah pasar luar negeri seperti yang telah dilakukan oleh India dengan produk Tata Motors.

Pada tahap pertama perlu dimunculkan produk baru pada level ceruk-inovasi (dalam hal ini adalah cikal bakal mobil nasional) yang berbeda dengan produk yang telah ada pada level rezim sosio-teknikal. Di India maupun China, cikal bakal mobil nasional dimulai dengan produksi mobil lokal oleh perusahaan domestik yang kemudian dilanjutkan dengan produksi mobil bersama antara perusahaan India atau China dengan perusahaan asing melalui *joint venture*. Skema *joint venture* telah memungkinkan perusahaan China dan India untuk melakukan pembelajaran teknologi untuk meningkatkan kemampuan teknologi dan menghilangkan ketergantungan pada teknologi asing. Perlu dicatat, sebagaimana akan diuraikan, industri otomotif domestik di India dan China memiliki sejarah panjang sebelum mereka bekerja sama dengan perusahaan asing. Berikut adalah uraian singkat sejarah industri mobil di India dan China sebelum industri ini masuk ke tahap kerja sama (*joint venture*) dengan perusahaan asing.

## 1. Pembelajaran dari India

Industri otomotif India dimulai pada pertengahan tahun 1950-an. Sebelum masa tersebut, India mengimpor mobil dan sebagian besar komponennya. Para importir mobil didominasi oleh perusahaan konglomerasi keluarga, seperti kelompok TVS di Madras (sekarang Chennai), Anand dan Nandas (Escort) di Delhi, dan Doshi di Bombay (sekarang Mumbai). Pada tahun 1957, sebagai bagian dari kebijakan substitusi impor, Pemerintah India mendorong produksi mobil sendiri dan membatasi impor. Akibatnya, para importir mulai melibatkan diri dalam proses produksi mobil. Kelompok Birla (Hindustan Motors) membangun pabrik di Kalkuta untuk membuat mobil ambassador.

Demikian pula Doshi (Premier Automobiles) mendirikan pabrik di Bombay, Standard Motors (Standard Herald) di Madras, dan Ashok Leyland di Madras merakit truk Leyland dan membuat rangkanya. Kelompok usaha Tata Engineering and Locomotive (TELCO, yang kemudian berubah nama menjadi Tata Motors) mendirikan pabrik di Kota Jamshedpur untuk memproduksi truk Tata.

Dari semua kelompok usaha ini, hanya TELCO dan Ashok Leyland yang masih bertahan sampai sekarang. Hal ini disebabkan oleh dua kebijakan pemerintah. Pertama adalah kebijakan pembatasan monopoli usaha. Beberapa kelompok usaha akhirnya memilih untuk menghentikan operasi pabrik mobilnya dan mengembangkan usahanya pada sektor usaha lain yang mereka pandang lebih menguntungkan. Kedua adalah kebijakan substitusi impor yang membatasi arus masuk perusahaan asing hanya pada sektor-sektor tertentu yang sesuai dengan prioritas pemerintah (Lall, 1987; Okada, 2009) menyebabkan pengembangan teknologi otomotif mandek dan *output* industri mobil menurun. Kemandekan ini terus berlangsung sampai pertengahan tahun 1980-an ketika pemerintah secara perlahan mengurangi pembatasan perusahaan asing dan memulai kerja sama usaha dengan Suzuki Motors dari Jepang dengan membentuk MUL.

Tahun 1991 ditandai dengan era kebijakan pemerintah yang lebih terbuka dan kebijakan industri yang baru.<sup>5</sup> Sejak itu, industri otomotif India berkembang pesat dengan kemunculan para pemain baru yang melakukan kerja sama usaha dengan produsen mobil asing. Kemunculan kerja sama usaha ini telah mengubah secara drastis struktur industri otomotif di India (Okada, 2009). Pada pertengahan tahun 1990-an, industri otomotif India terdiri dari sekitar 24 peru-

<sup>5</sup> Sampai dengan tahun 1981, kebijakan pemerintah India yang berideologi sosialis bersifat sangat mandiri dan tertutup. Pemerintah India pada waktu itu sangat memproteksi industri dalam negeri dengan tidak banyak memberikan peluang pada perusahaan asing untuk masuk ke India. Namun pada periode 1981–1988, secara hati-hati dan bertahap, pemerintah India mulai menerapkan kebijakan liberalisasi dan sejak tahun 1989 secara eksplisit menerapkan kebijakan ekonomi liberal. Sejak itu, karena pasar India yang sangat besar, banyak perusahaan asing yang berinvestasi di India (Panagariya, 2008).

sahaan perakit berbagai jenis kendaraan dan produsen komponen otomotif. Ini semua didukung oleh jaringan 350 perusahaan menengah besar yang terorganisasi dan sekitar 6.000 perusahaan kecil yang sebagian besar tidak terorganisasi.

Dengan kondisi industri mobil seperti ini, pada era keterbukaan ekonomi pada tahun 1990-an, perusahaan domestik bergabung dalam *joint venture* dengan perusahaan asing yang masuk ke India. Pengalaman *joint venture* ini telah meningkatkan kemampuan teknologi perusahaan domestik yang pada gilirannya mampu menjadi produsen mobil yang diperhitungkan dalam pasar global.<sup>6</sup>

## 2. Pembelajaran dari China

Sejarah industri otomotif di China dimulai pada tahun 1950 ketika pada bulan Januari, Mao Zedong dan Zhou Enlai bertemu dengan pemimpin Uni Soviet yang merupakan sekutu utama China untuk meminta dukungan dalam membangun sejumlah proyek industri penting, termasuk di dalamnya pabrik pembuatan truk. Pada bulan Maret 1950, Pemerintah China dan Uni Soviet membentuk sebuah tim yang bertanggung jawab memformulasikan secara detail kebijakan dan strategi pengembangan industri mobil di China. Detail kebijakan dan strategi pengembangan industri mobil dibicarakan dalam sebuah konferensi industri mobil yang menghasilkan keputusan bahwa China akan membuat kendaraan truk barang dan para ahli dari Uni Soviet akan merancang pabriknya beserta dengan kebutuhan teknologinya.

Pada bulan Maret 1951, Komite Ekonomi dan Finansial Pusat menyetujui proyek pembangunan pabrik mobil pertama di Changchun dan menjadikannya sebagai salah satu dari 156 Proyek Kunci dalam Repelita pertama. Mao Zedong menaruh perhatian besar pada proyek ini dan mengeluarkan instruksi pada bulan Juni 1953:

---

<sup>6</sup> Bagaimana proses pembelajaran teknologi terjadi dalam skema *joint venture* telah banyak dibahas dalam literatur. Secara umum, proses pembelajaran menuntut ketersediaan sumber daya manusia terampil dan strategi perusahaan yang tepat yang didukung oleh kebijakan pemerintah. Lihat Irawati (2012)



*“Instruction of the Central Committee of the Communist Party of China Concerning the Efforts of Completing the Construction of the Changchun Automobile Works in Three Years”*. Menteri Perindustrian merumuskan *master plan* pembangunan pabrik dan mengajukannya pada Komite Pusat. Kemudian Komite Pusat Partai Komunis mengarahkan pemerintah lokal dan departemen terkait untuk memobilisasi semua sumber daya yang diperlukan bagi perwujudan pabrik mobil pertama. *Master plan* yang dibuat terutama terkait dengan rencana produksi mobil dan pengembangan sumber daya manusia yang diperlukan. Konstruksi pabrik dimulai pada tanggal 15 Juli 1953 dan selesai pada tanggal 13 Juli 1956 dan truk barang buatan China tipe CA10 berkapasitas 4 ton untuk pertama kalinya berhasil diluncurkan. Hal ini menandai dimulainya industri mobil China yang independen.

Pada tahun 1958, pabrik di Changchun ini berhasil memproduksi mobil sedan CA72 dengan merek Dongfang yang dibuat terutama bagi para pemimpin partai komunis. Sejak itu, pabrik Changchun ini telah berhasil merancang dan memproduksi mobil barang *off-road* dengan tiga as, mobil sedan, dan mobil truk barang lainnya.

Pada tahun 1969, China berhasil membangun pabrik mobil kedua di Kota Shiyan, Provinsi Hubei, yang juga memproduksi mobil truk. Setelah kedua pabrik ini, Pemerintah China membangun pabrik mobil di berbagai tempat, yaitu di Nanjing, Shanghai, Beijing, dan Ji’nan. Sejak akhir tahun 1950-an sampai dengan awal tahun 1960-an, semua pabrik mobil di China telah berhasil merancang dan memproduksi sedan dengan mengimitasi model dari negara lain. Berbagai merek kemudian bermunculan, seperti Jing Gang Shan, Beijing; Dong Fang Hong, Beijing; Shanghai dan Phoenix, Shanghai. Pada pertengahan tahun 1960-an, total kapasitas seluruh pabrik di China mencapai 60.000 unit kendaraan yang mencakup sembilan tipe dari jenis mobil barang, *off-road*, dan sedan. Di samping itu, China juga telah membangun beberapa pabrik komponen untuk mendukung pabrik mobil, dan juga beberapa pembuatan rangka mobil bus.

Pada akhir tahun 1970-an, sebagai dampak dari kebijakan “*to bring the central and local initiatives into play*” dan “*to construct the local industrial system*”, di seluruh China terdapat sekitar 100 pabrik mobil tersebar di seluruh provinsi dan wilayah-wilayah otonom.

Dengan perjalanan sejarah seperti diuraikan di atas maka sebelum reformasi tahun 1978, industri mobil di China dicirikan dengan kepemilikan sepenuhnya oleh negara; sumber pendanaan, rencana produksi, distribusi produk dan kegiatan penelitian pengembangan sepenuhnya dikontrol oleh pemerintah. Oleh karena itu, pemimpin perusahaan tidak memiliki wewenang untuk mengambil keputusan dan tidak ada dorongan untuk berinovasi. Jenis mobil yang diproduksi tidak banyak mengalami perubahan; semuanya adalah imitasi dari produk generasi pertama. Demikian pula dalam hal skala ekonomi. Sebagian besar pabrik beroperasi tidak dalam skala ekonomi yang menguntungkan. Tingkat efisiensi dan efektivitas produksi juga rendah. Meskipun demikian, perkembangan industri mobil China dari nol sampai menjadi 100 pabrik dalam waktu relatif singkat, menjadi bekal bagi China untuk mengembangkan industri mobil yang modern melalui program reformasi ekonomi yang diluncurkan oleh Deng Xiao Ping pada tahun 1978. Melalui program reformasi yang membuka pasar China pada dunia, dengan diarahkan oleh Pemerintah China, perusahaan mobil domestik bergabung dalam *joint venture* dengan produsen mobil asing dari Eropa dan Jepang. *Joint venture* ini menjadi ajang pembelajaran teknologi bagi perusahaan domestik untuk meningkatkan kemampuan teknologi mereka. Saat ini, sejarah mencatat bahwa produsen mobil China mulai diperhitungkan dalam industri mobil global.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Menurut Asosiasi Mobil Penumpang China, pada tahun 2014 China telah memproduksi 19.706.827 mobil yang diproduksi oleh tidak kurang dari 50 merek. Sebagian besar adalah mobil sedan. Sementara itu, beberapa merek, seperti Cherry Auto, BYD Auto, CAG Changfeng, dan Dongfeng Honda telah memperluas pasarnya sampai ke Afrika, Amerika Latin, Eropa, dan Amerika. (lihat [www.chinaautoweb.com](http://www.chinaautoweb.com))

### 3. Pembelajaran yang Diperoleh

Industri mobil domestik baik di China maupun India, sebelum mereka bekerja sama dengan perusahaan asing melalui *joint venture*, telah memiliki pengalaman produksi yang cukup panjang. Pengalaman ini menjadi modal mereka dalam bekerja sama dan berupaya melakukan pembelajaran teknologi dari rekan bisnis asing untuk mengejar ketertinggalan teknologi mereka (*technological catch-up*). Hal ini jelas membedakan industri mobil domestik China dan India dengan industri mobil domestik Indonesia yang sama sekali belum memiliki pengalaman produksi yang memadai.

Penelitian Irawati (2012) menunjukkan bahwa karena industri otomotif dan komponen lokal merupakan bagian dari jaringan *keiretsu* dari Toyota dan Honda maka ketergantungan teknologi pada Toyota dan Honda masih sangat besar dan hal ini mempersulit industri lokal untuk berkembang lebih jauh. Sebagian besar industri lokal adalah industri pemasok komponen pada perusahaan asing. Perlu dicatat bahwa jenis komponen yang dipasok perusahaan lokal merupakan komponen bernilai rendah. Menurut Abbot (2003), kandungan lokal jika dilihat dari jumlah komponen kurang lebih 80%. Namun, jika dilihat dari nilai komponen maka hanya mencapai 20%. Irawati (2012) juga melaporkan hal yang sama tentang kandungan lokal. Menurut Irawati, kandungan lokal untuk produk jenis minibus dan *pick-up* telah mencapai 40% dan produk truk mencapai 30%. Namun, untuk produk sedan kandungan lokal rata-rata hanya mencapai 10%. Jadi dapat dikatakan bahwa komponen yang dipasok oleh perusahaan domestik adalah komponen yang bernilai rendah. Keadaan ini menimbulkan pertanyaan bagaimana industri domestik dapat bergabung dengan perusahaan asing melalui *joint venture* yang memungkinkan terjadinya pembelajaran teknologi?

Dari perspektif MLP, apa yang terjadi di China dan India menunjukkan bahwa tahapan ceruk-inovasi sudah dimulai lama sebelum datangnya perusahaan asing. Produk domestik pada tahapan ceruk-inovasi ini didukung dan didorong oleh rezim kebijakan

sehingga dapat melalui tahapan kedua dan ketiga. Sampai akhirnya, melalui pengalaman *joint venture* dengan perusahaan asing, mereka mampu masuk ke dalam tahap keempat dari proses transisi sistem. Dalam perjalanan sepanjang tahap ini, rezim kebijakan dan regulasi secara sadar dan terencana memupuk dan mendorong ceruk-inovasi untuk terus tumbuh.

Kutipan berikut ini cukup untuk menunjukkan betapa pentingnya peran pemerintah dalam pengembangan industri mobil lokal sebagaimana ditunjukkan oleh pengalaman India dan China.

*I found that the Indian government and its well-sequenced industrial policies since the mid-1980s have played an important role in creating the institutional conditions that lead to industrial transformations and learning, and thereby promoting industrial development. (Oyada, 2009: 113)*

*The Chinese state effectively forced the world's leading automakers to transfer massive amounts of investment capital and advanced technologies to subsidiaries in China and the capabilities to produce complete cars, including the higher value added components. (Chin, 2010: 224)*

*Even though the broader macroeconomic thrust of the 1990s was economic decentralization, deregulation of state economic controls, and liberalization of the foreign trade and investment regimes, in the auto sector ... Chinese authorities chose to intervene directly, and coordinate between central and local levels, to force desired developmental outcomes. (Chin, 2010: 226)*

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Abbott, J. P. (2003). *Developmentalism and dependency in Southeast Asia: The case of the automotive industry*. London: Routledge Curzon.
- Amir, S. (2012). *The technological state in Indonesia: The co-constitution of high technology and authoritarian politics*. London, New York: Routledge.

- Bloomfield, G. (1978). *World automotive industry (Problems in modern geography)*. Newton Abbot, Devon: David & Charles.
- Chin, G. T. (2010). *China's automotive modernization: The party-state and multinational corporations*. Chippenham and Eastborne: Palgrave MacMillan.
- Geels, F. W. (2005). Process and patterns in transitions and system innovations: refining the co-evolutionary multi-level perspective. *Technological forecasting and social change* 72(6): 681–696.
- \_\_\_\_\_. (2006). Major system change through stepwise reconfiguration: A multi-level analysis of the transformation of american factory production (1850–1930). *Technology in society* 28(4): 445–476.
- \_\_\_\_\_. (2010). Ontologies, socio-technical transitions (to sustainability), and the multi-level perspective. *Research policy* 39(4): 495–510.
- Irawati, D. (2012). *Knowledge transfer in the automobile industry: Global-local production networks*. London, New York: Routledge
- Lall, S. (1987). *Learning to industrialize: The acquisition of technological capability by India*. London: MacMillan and New York: St. Martin's Press.
- Okada, A., & Siddharthan, N. S. (2008). Automobile clusters in India: Evidence from chennai and the national capital region. In A. Kuchiki & M. Tsuji (Eds.), *The flowchart approach to industrial cluster policy*, pp. 109–144. London: Palgrave MacMillan.
- Okada, A. (2009). Institutional change and industrial development: The experience of the Indian automobile industry. In R. Kumar & M. Patibandla (Eds.), *Institutional dynamics and the evolution of the Indian economy*, pp. 83–118. New York: Palgrave MacMillan.
- Panagariya, A. (2008). *India: The emerging giant*. New York, NY: Oxford University Press.
- Richet, X., & Ruet, J. (2008). The Chinese and Indian automobile industry in perspective: Technology appropriation, catching-up and development. *Transit stud rev* 15(2008): 447–465.

## **Bab 7**

# **Mobil Nasional dalam Peta Industri Nasional: Suatu Refleksi**

*Galuh Syabbana Indraprahasta*

### **A. MOBIL NASIONAL DAN NAIK-TURUNNYA INDUSTRI NASIONAL**

Berbicara mobil nasional, tidak dapat dilepaskan dari perkembangan industri nasional yang selalu menarik untuk dibahas dari waktu ke waktu. Teori ekonomi mengenai kaitan antara tingkat kemajuan ekonomi suatu negara dan kualitas industri manufaktur seakan memberikan fondasi bagi kebijakan pengembangan sektor ini yang lebih baik. Dalam bukunya mengenai sejarah ekonomi berjudul “*How Rich Countries Got Rich and Why Poor Countries Stay Poor*”, Erik S. Reinert (2007) seakan menegaskan pandangan bagaimana pentingnya industri manufaktur bagi pembangunan ekonomi suatu negara. Ada pesan yang kuat bahwa kebijakan industri menjadi prioritas yang lebih dikedepankan sebelum diterapkannya kebijakan pasar bebas. Negara-negara (Barat) yang saat ini berkategori negara maju membangun ekonominya melalui kebijakan industri yang menitikberatkan pada intervensi pemerintah, proteksi, dan beragam investasi strategis. Pola seperti ini tampaknya juga diikuti oleh negara-negara (*East Asian Miracle*) (terutama Jepang, Korea Selatan, dan Taiwan) yang menurut Chalmers Johnson (1987) dalam artikelnya “*Political Institutions and Economic Performance*” menganut sistem ‘*(the capitalist) developmental state*’ (Lihat juga Johnson, 1982,

1999). Pada periode belakangan, kemajuan ekonomi negara China (Tiongkok) pun tidak dilepaskan dari keberadaan sistem pemerintah ini (cf. Beeson, 2009). Sistem ini, dalam batasan tertentu, bersifat *top-down* dengan melakukan beragam intervensi dalam ekonomi. Setelah mencapai kematangan ekonomi dan industri, barulah negara-negara Asia Timur tersebut membuka keran pasar bebas secara lebih luas. Ada dua makna yang dapat ditangkap dari bahasan di atas, terutama bagaimana industri manufaktur memegang peranan kunci dalam pembangunan ekonomi suatu negara dan bagaimana intervensi pemerintah sangat diperlukan. Terlepas dari masa suram otoriterisme pra-Reformasi 1998 Indonesia, intervensi kuat pemerintah yang dimaksudkan adalah yang berlandaskan politik bersih dan ditujukan bagi kepentingan bersama.

Sebelum krisis ekonomi 1997–1998, Indonesia sempat dimasukkan dalam kelompok 4 Macan Asia bersama dengan Korea Selatan, Taiwan, Hong Kong, dan Singapura, di mana sektor industri manufaktur memegang peranan penting (Thee, 2000. Lihat juga Aswicahyono dkk., 2010a). Meskipun demikian, kekuatan sektor ini lebih didorong oleh keberadaan industri dengan *skill* tenaga kerja rendah dan padat karya yang kurang kompetitif di tingkat global. Selain itu, sebelum krisis ekonomi terjadi, sebenarnya industri manufaktur Indonesia telah mengalami kemunduran secara perlahan dengan penurunan ekspor di subsektor kayu (lapis), tekstil, garmen, dan alas kaki yang semuanya menjadi produk utama ekspor Indonesia selain produk elektronik (Thee, 2000). Saat krisis menghantam dan transformasi industri manufaktur (menuju produk yang lebih rumit dengan tenaga kerja berkualitas tinggi dan teknologi lebih matang) tidak berjalan, industri manufaktur (kecuali industri makanan-minuman dan kimia-pertanian) dan ekonomi Indonesia terhantam hebat (cf. Aswicahyono dkk., 2010a). Setelah krisis, transformasi ini belum berjalan dengan sempurna. Beberapa indikasi (seperti yang telah diuraikan dalam Bab 5) penurunan peran industri manufaktur dalam pembentukan PDB semakin terlihat (cf. Nehru, 2013), meskipun pada tataran global industri manufaktur memang meng-

alami pergeseran peran (World Economic Forum, 2013). Dinamika industri manufaktur Indonesia pasca-krisis tampak mengulang era di masa lalu dengan masih terfokusnya pemain nasional di industri berbasis sumber daya alam (yang berkategori non-padat modal) dan tenaga kerja rendah. Subsektor industri dengan padat modal yang *footloose* (di mana industri komponen dan aksesoris otomotif masuk di dalamnya) serta mengandung teknologi tinggi (seperti elektronik) dan fundamental (seperti mesin) lebih banyak dikuasai pemodal asing (Aswicahyono dkk., 2010a). Bahkan performa subsektor "asing" ini berkategori baik pasca-krisis dalam ranah ekspor.

Di tengah dinamika umum industri manufaktur seperti uraian singkat di atas, industri otomotif di Indonesia dianggap sebagai subsektor yang "sebenarnya" mendapat perhatian ekstra dari pemerintah, termasuk di dalamnya proteksi yang ketat dan menjadi aktivitas *rent-seeking* (melalui kolusi antara pebisnis dengan pejabat negara dan militer) (Aswicahyono dkk., 2010b; Chalmers, 1996). Sayangnya, ambisi tinggi yang diiringi dengan ekonomi kroni tidak menghasilkan struktur industri otomotif yang efisien (termasuk kegagalan pengembangan mobil nasional) (Aswicahyono dkk., 2010b).

## **B. SEBUAH PERSPEKTIF DALAM *MULTI-LAYER***

Pengembangan mobil nasional ke depan tidak akan lepas dari beragam tantangan. Hal ini terkait dengan bagaimana beragam merek mobil asing sudah mendominasi pasar Indonesia, di mana tiga pabrikan Jepang menduduki tiga peringkat teratas *market share*, yaitu Toyota (36,7%), Daihatsu (15,5%), dan Mitsubishi (13,9%) (Business Motor International, 2011). Dari kacamata budaya pasar, masyarakat Indonesia sudah terbiasa dengan beragam merek ini, terutama dalam persepsi akan kualitas, kenyamanan, dan variabel lainnya dalam memilih dan menggunakan mobil. Oleh karena itu, perubahan budaya (preferensi penggunaan produk barang mewah) menuntut intervensi yang besar dan berlangsung dalam jangka panjang. Di sinilah kemudian *Multi-Level Perspective* (MLP) dapat mem-



berikan pilihan sudut pandang dalam menganalisis pengembangan mobil nasional. MLP mencoba menempatkan pengembangan suatu produk baru<sup>1</sup> (dengan beragam teknologi dan kebaruan yang melekat di dalamnya) dalam suatu proses hierarkis yang berurutan dan bertautan atau sistem yang relatif kompleks. Makna yang terkandung di dalamnya adalah mencoba menelaah bagaimana potensi suatu produk baru akan menjalani suatu proses panjang secara *multi-layer*. Ada tahapan-tahapan berjenjang yang pada akhirnya harus dilewati supaya produk baru itu diterima oleh pasar yang lebih luas. Di sinilah pendekatan MLP melihat suatu proses inovasi ditempatkan pada inovasi sistem itu sendiri, di mana produk dan proses dalam pengembangan kebaruan dalam produk merupakan subbagian dari sistem tersebut.

Dalam kacamata MLP, prospek pengembangan mobil nasional ke depan di Indonesia akan menghadapi beragam level tantangan, yaitu ceruk, rezim, maupun lanskap. Pembahasan ketiga level beserta alur interaksi antarlevel inilah yang kemudian ditelaah satu per satu dalam empat bab terakhir (Bab 3, Bab 4, Bab 5, dan Bab 6) buku ini. Paragraf di bawah ini berusaha untuk menyoroti makna yang terkandung di beragam bab tersebut.

Pada level ceruk, produsen mobil nasional (yaitu mobil dengan merek lokal) mempunyai skala usaha kecil dengan target pasar yang spesifik. Meskipun berjalan dengan usahanya masing-masing, kekuatan produsen swasta ini (kecuali mobil Esemka) adalah adanya Asia Nusa sebagai wadah untuk saling berinteraksi. Pada beberapa produsen, interaksi dengan kalangan akademisi dan litbang sudah terjalin sehingga membuat proses pembelajaran dapat berlangsung lebih baik. Untuk dapat menembus ke pasar yang lebih luas, tampaknya produsen harus berjuang keras karena rezim yang ada tidak mempunyai skenario utuh untuk mengembangkan mobil dengan merek

---

<sup>1</sup> Definisi baru sangat tergantung konteks masyarakat, wilayah, dan negara. Tidak semua produk maupun teknologi yang dianggap lama di negara maju dianggap lama di negara yang lain. Kebaruan akan sangat terkait dengan fungsinya dalam memberikan manfaat yang positif bagi lingkungan di dalamnya.

lokal. Rezim saat ini cenderung menganut ketentuan perdagangan bebas di mana kategorisasi industri lokal dan asing (khususnya dalam industri otomotif) kurang diperhatikan. Fokus yang diambil dari rezim ini adalah lebih pada pengembangan komponen untuk dipasok kepada para *principal*. Begitu pun dengan rezim teknologi mobil yang cenderung tidak kontinu (dalam pengembangan skala teknologi). Adapun di level lanskap tidak ada tekanan yang mampu membuat rezim untuk mengangkat mobil nasional menjadi bagian dari industri otomotif nasional. Tren ekonomi dan tenaga kerja Indonesia yang tidak cukup konstruktif bagi pengembangan industri manufaktur, kecenderungan untuk bersaing di pasar bebas, dan kelas menengah yang kurang produktif menjadi kondisi lanskap yang membuat rezim tetap bermain di trajektori *status quo*.

Ada kesan yang kuat bahwa potensi untuk mengembangkan mobil nasional seperti menaburkan garam di lautan. Kurangnya dukungan kepada para produsen mobil dengan merek lokal dari sisi rezim dan lanskap membuat tekanan menjadi lebih besar. Tentu pilihan kebijakan menjadi kunci akan pemanfaatan potensi beberapa anak bangsa yang belum tergali secara optimal daripada terpaksa memilih untuk menjadi buruh di negeri sendiri.

### **C. PERLUKAH SUATU MOBIL NASIONAL**

Pertanyaan menarik ke depannya adalah apakah memang Indonesia membutuhkan suatu mobil nasional? Apakah relevan untuk membicarakan potensi suatu industri tertentu dengan nasionalisme di zaman tempat Thomas Friedman menyebutnya sebagai "dunia yang datar" (*The World is Flat*) (Friedman, 2007)? Saat ini kita berada pada zaman di mana, dalam batasan tertentu, Indonesia harus menelan segala macam ketentuan perdagangan bebas yang diikutinya, dalam putaran kesepakatan seperti tertuang dalam WTO (*World Trade Organization*) dan beragam komunitas yang diikutinya, seperti AFTA (*ASEAN Free Trade Area*), dan ACFTA (*ASEAN China Free Trade Area*). Memang, sebagai negara demokrasi terbuka yang

terkoneksi dengan dunia global, Indonesia mau dan tidak mau harus tertaut dengan perdagangan (bebas). Meskipun secara filosofi bisa sangat bermanfaat, namun sejarah implementasi merkantilisme<sup>2</sup> telah mendorong terjadinya beragam bentuk imperialisme. Suatu teori ekonomi baru (terkait dengan perdagangan bebas antarnegara), atau merkantilisme baru, kemudian digagas oleh Adam Smith dalam bukunya "*The Wealth of Nations*". Tampak bahwa perdagangan bebas sudah lama mengakar dan diciptakan untuk memperkuat ekonomi negara industri maju (pada saat itu).

*"We trust with perfect security that the freedom of trade, without any attention of government, will always supply us with the wine which we have occasion for: and we may trust with equal security that it will always supply us with all the gold and silver which we can afford to purchase or to employ, either in circulating our commodities, or in other uses."* (Smith, 1776: 566)

Perdagangan bebas sangat penting untuk mendorong ekspor beragam produk luar negeri ke Indonesia, termasuk di sektor otomotif. Tiga negara produsen dunia mobil, yaitu AS, Jepang, dan Jerman sangat mengandalkan industri otomotifnya dalam pembangunan ekonomi. Sebagai ilustrasi, menurut laporan World Economic Forum tentang "*Manufacturing for Growth*" (2013), kaitan antara pertumbuhan produksi mobil dan pertumbuhan ekonomi berkorelasi sangat tinggi. Hal ini tentu berimplikasi terhadap upaya-upaya yang terus dilakukan untuk memperluas pasarnya di banyak negara, termasuk Indonesia, melalui pendirian pabrik (perakitan), pelayanan purnajual, penyediaan komponen, dan sebagainya.

---

<sup>2</sup> Merkantilisme berbicara mengenai kesejahteraan suatu negara yang didukung oleh aset internal dan eksternal. Aset internal adalah banyaknya aset dan modal yang dikuasai oleh negara. Adapun aset eksternal diperoleh dari perdagangan dengan negara lain, yang bertujuan untuk memperbesar aset negara tersebut. Banyak pendapat mengatakan bahwa lahirnya kapitalisme berasal dari pemahaman merkantilisme ini.

Kembali ke pertanyaan semula mengenai perlu tidaknya mobil nasional dan kutub-kutub (nasionalisme dan perdagangan bebas) yang menyelimutinya tetap akan menghasilkan jawaban yang tidak mudah. Jika boleh memberikan alternatif jawaban, ada dua skenario yang mungkin dapat dipilih dalam pengembangan mobil nasional di Indonesia, yaitu skenario pesimistis dan skenario optimistis. Skenario pesimistis, yaitu tidak menempatkan mobil nasional sebagai bagian dari industri strategis/prioritas nasional. Artinya adalah pengembangan mobil nasional dianggap tidak prospektif sehingga untuk otomotif, Indonesia lebih baik memperkuat pada industri komponen seperti yang telah digariskan oleh kebijakan yang ada saat ini. Oleh karena itu, dalam perspektif ini, Indonesia lebih baik menempatkan dirinya sebagai pemasok komponen otomotif semata.

Adapun skenario optimistis, yaitu mengenai bagaimana membuat transisi mobil nasional untuk dapat menjadi bagian dari pengembangan industri otomotif nasional. Untuk memenuhi saran kedua ini, ada tiga langkah kunci yang perlu diambil, yaitu:

1. Pengalaman negara berkembang yang berhasil mengembangkan industri mobil menunjukkan bahwa peran pemerintah sangatlah penting. Oleh karena itu, Indonesia perlu mengubah paradigma rezim yang cenderung neo-liberalis menjadi lebih rasionalis-nasionalis. Rezim ini adalah rezim yang pro terhadap upaya peningkatan aktivitas ekonomi dan industri nasional yang mampu mendorong pembangunan dari sisi produktif daripada konsumtif.
2. Belajar dari tahapan yang telah dilakukan oleh China dan India dalam pengembangan mobil nasional mereka, khususnya dari tahapan yang ditelaah dengan pendekatan MLP, pemerintah perlu memainkan peran penting secara terencana mengarahkan dan mendorong pertumbuhan industri mobil nasional.
3. Pada level ceruk, produsen harus fokus pada suatu segmen produk dan pasar yang sangat spesifik sehingga tidak bersaing secara langsung (*head-to-head*) dengan rezim mobil asing. Arahan

Presiden RI pada saat itu, Susilo Bambang Yudhoyono, mengenai angkutan perdesaan serta pengembangan mobil berbahan bakar alternatif dan pengembangan angkutan massal dapat menjadi produk alternatif yang dapat diprioritaskan.

Setidaknya, mimpi mengenai mobil nasional perlu diturunkan kepada level yang lebih realistis dengan harapan bahwa potensi anak bangsa dapat dimanfaatkan dengan baik oleh bangsa sendiri. Penguatan pada kemampuan teknologi dan kemudahan akses beragam komponen penting (baik dari impor maupun pembelian dari produsen lokal) akan menjadi kunci bagi penguatan produsen lokal. Hal yang terpenting adalah bagaimana menciptakan ceruk pasar tersendiri bagi produk mobil nasional sehingga lanskap pasar bebas yang telah menempatkan beragam merek mobil internasional tetap tidak dibenturkan secara langsung. Nasionalisme tetap memegang peranan penting bagi pengembangan mobil nasional, sekecil apa pun skala pengembangannya (Woo-Cumings, 1999). Seperti telah diuraikan di atas, intervensi pemerintah yang kuat dan proporsional dalam industri nasional merupakan suatu prasyarat dan juga representasi dari keberadaan nasionalisme yang positif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aswicahyono, H., Hill, H., & Narjoko, D. (2010a). Industrialisation after a deep economic crisis: Indonesia. *Journal of development studies*. 46(6): 1084–1108.
- Aswicahyono, H., Basri, M. C., & Hill, H. (2010b). How not to industrialise? Indonesia's automotive industry. *Bulletin of Indonesia economic studies* 36(1): 209–241.
- Beeson, M. (1999). Developmental state in East Asia: A comparison of the Japanese and Chinese experiences. *Asian perspective* 33(2): 5–39.
- Business Motor International. (2011). *Indonesia autos report Q4 2011*. London: Business Motor International.
- Chalmers, I. (1996). *Konglomerasi: Negara dan modal dalam industri otomotif Indonesia, 1950–1985*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

- Friedman, T. L. (2007). *The world is flat: A brief history of the twenty-first century*. New York, NY: Picador.
- Johnson, C. (1982). *MITI and the Japanese miracle: The growth of industrial policy, 1925–1975*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- \_\_\_\_\_. (1987). Political institutions and economic performance: The government-business relationship in Japan, South Korea, and Taiwan. In Fredric Deyo (Ed.), *The political economy of the new Asian industrialism*, pp. 136–164. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- \_\_\_\_\_. (1999). The developmental state: Odyssey of a Concept. In Meredith Woo-Cumings (Ed.), *The developmental state*, pp. 32–60. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Nehru, V. (2013). Manufacturing in India and Indonesia: Performance and policies. *Bulletin of Indonesian economic studies* 49(1): 35–60.
- Reinert, E. S. (2007). *How rich countries got rich and why poor countries stay poor*. London: Constable.
- Smith, A. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Edited with an introduction, notes, marginal summary, and index by Edwin Cannan; new preface by George J. Stigler. ElecBook Classics.
- Thee, K. W. (2000). The impact of the economic crisis on Indonesia's manufacturing sector. *The developing economies* 38(4): 420–453.
- World Economic Forum. (2013). *Manufacturing for growth. Strategies for driving growth and employment*. Volume 3: Manufacturing Value Chains Driving Growth. Geneva: World Economic Forum.
- Woo-Cumings, M. (1999). Introduction: Chalmers Johnson and the politics of nationalism and development. In Meredith Woo-Cumings (Ed.), *The developmental state*, pp. 1–31. Ithaca, NY: Cornell University Press.



## INDEKS

- Agen Tunggal Pemegang Merek, 1, 68, 69
- Asia Nusa, 1, 18, 73, 76, 80, 83, 124, 140
- Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi (BPPT), 54
- Berkhout, F., 26
- Ceruk/relung (*niche-innovation*), 24
- Chalmers, I 12, 86, 144
- China, 5, 8, 11, 32, 68, 91, 98, 108, 119, 120, 124, 126, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 141, 143
- Completely built-up* (CBU), 66, 126
- Completely knocked-down* (CKD), 126
- Deindustrialisasi, 91, 92, 102, 105, 107, 117, 118
- Fin Komodo, ix, xiii, 3, 18, 20, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 78, 122, 125
- GEA, ix, xiii, 3, 18, 20, 25, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 53, 55, 68, 70, 75, 78, 122, 124, 125
- Geels, ix, 12, 23, 26, 57, 58, 59, 77, 79, 85, 86, 87, 120, 123, 136
- India, 6, 8, 9, 11, 13, 18, 91, 98, 108, 109, 119, 120, 124, 126, 128, 129, 130, 131, 134, 135, 136, 143, 145
- Industri manufaktur, xiii, xiv, 47, 90, 92, 96, 107, 108, 137, 138, 139, 141
- Industri otomotif, xi, xiii, xiv, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 12, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 29, 58, 59, 60, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 84, 85, 86, 87, 89, 96, 99, 101, 120, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 134, 139, 141, 143, 144
- INKA ix, 3, 18, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 70, 75, 76, 78, 101



- Inovasi sistem (*system innovation*), 22, 23
- Institut Teknologi Sepuluh Noverber (ITS), 27, 30
- Interrelasi kebijakan dan aksi (*Policy and action relationship*), 60
- Jepang, xi, 2, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 18, 19, 21, 29, 54, 67, 68, 71, 74, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 96, 98, 127, 130, 133, 137, 139, 142
- Joint venture*, 29, 30, 120, 121, 128, 129, 131, 133, 134, 135
- Joko Widodo, 15, 39, 101
- Kandungan lokal, 27, 74, 134
- Kebijakan industri, 4, 16, 20, 21, 59, 60, 65, 66, 69, 71, 74, 76, 77, 79, 80, 82, 85, 86, 87, 130, 137
- Kementerian BUMN, 37, 46, 47, 76
- Kementerian Perindustrian, 21, 36, 37, 47, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87
- Kern, F., 27, 56, 86
- Kiat Esemka, xiii, 3, 15, 16, 17, 18
- Komponen, 1, 2, 9, 16, 17, 19, 20, 22, 27, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 40, 46, 50, 51, 53, 65, 66, 72, 74, 78, 79, 84, 126, 127, 128, 131, 132, 134, 139, 141, 142, 143, 144
- Korea, 4, 7, 8, 11, 12, 29, 68, 84, 98, 117, 137, 138, 145
- Kota Cimahi, 31, 70
- Kota Madiun, 34, 70
- Kota Solo, xiii, 3, 15, 39, 40, 42, 46, 47, 101, 125
- Lanskap sosio-teknikal (*socio-technical landscape*), 119
- Lock-in*, 57, 70, 77
- Low cost green car* (LCGC), 75
- Makassar, 51, 53
- Malaysia, 2, 6, 7, 8, 13, 18, 31, 55, 76, 99, 115, 117, 126
- Mazhab, 22
- Menteri BUMN, 16, 37, 75, 76
- Menteri Perindustrian, 9, 13, 17, 71, 75, 87, 132
- Merek lokal, xi, xiv, 1, 10, 11, 18, 20, 22, 25, 29, 70, 73, 74, 75, 78, 84, 140, 141
- Mobil nasional, xi, xiii, xiv, 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 34, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75, 76, 78, 81, 86, 89, 116, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 137, 139, 140, 141, 143, 144
- Multi-level perspective* (MLP), 23, 57
- Orde Baru, 9, 22, 60, 65, 66, 96
- Otomotif nasional, xiii, xiv, 2, 3, 9, 15, 19, 21, 22, 24, 25, 27, 58, 60, 66, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 80, 84, 85, 87, 101, 128, 141, 143
- Pasca-Reformasi, 1998 3, 10, 15, 60, 68, 97
- Path-dependence*, 57, 70

Pemasok, 32, 35, 46, 50, 134, 143  
 Produksi, 2, 3, 4, 16, 17, 19, 21, 31,  
 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42,  
 43, 44, 45, 46, 47, 54, 55, 65,  
 72, 92, 98, 99, 121, 125, 128,  
 129, 132, 133, 134, 142, 152  
 Proses pembelajaran, 4, 24, 39, 40,  
 41, 42, 45, 53, 72, 121, 122,  
 125, 131, 140  
 Proton, 2, 13, 18, 76, 88  
  
 Rezim sosio-teknikal (*socio-technical  
 regime*), 119  
  
 Sistem tekno-sosial, 23  
 Smith, A. 27, 87, 145  
 Surabaya, 27, 51, 52, 87  
  
 Tahapan transisi, 122  
 Tata Motors, 129, 130  
*Technological catch-up*, 134  
 Thailand, 6, 7, 8, 12, 74, 99, 117,  
 126  
  
 Universitas Hasanuddin (Unhas),  
 30, 53  
 Universitas Sebelas Maret (UNS),  
 30, 52  
  
 Verbong, G. P. J., 26  
  
 Whitmarsh, L., 27  
*Windows of opportunity*, 24, 121



## BIODATA PENULIS



**Galuh Syahbana Indraprahasta** lahir di Jepara, 23 Mei 1983. menetap di Kota Bogor bersama istri dan kedua anaknya. Menyelesaikan pendidikan sarjana di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK), Institut Teknologi Bandung pada tahun 2006. Adapun gelar magister diperoleh pada tahun 2009 dari Program Studi Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan (PWD), Institut Pertanian Bogor. Saat ini sedang menempuh pendidikan doktoral Geografi Sosial-Ekonomi di Universiteit Gent, Belgia. Saat ini bekerja sebagai peneliti pada Pusat

Penelitian dan Perkembangan Iptek (Pappiptek) Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) dan Indonesian Regional Science Association (IRSA) adalah dua organisasi profesi yang diikutinya. Spesialisasi yang digeluti adalah studi pembangunan dan kewilayahan dengan minat pada topik pembangunan daerah, lingkungan hidup, dan inovasi. Penulis dapat dihubungi melalui surel: [gsyahbana@yahoo.com](mailto:gsyahbana@yahoo.com).



**Anugerah Yuka Asmara** lahir di Probolinggo, 1 Januari 1987. Saat ini pendidikan terakhirnya ialah Sarjana Administrasi Publik dari Universitas Brawijaya Malang dengan konsentrasi pada bidang kebijakan publik. Gelar sarjana diperoleh pada tahun 2009 dengan predikat *cumlaude*. Telah bergabung di Pusat Penelitian Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia pada akhir 2009. Saat ini berprofesi sebagai peneliti pertama di bidang kebijakan iptek dan inovasi dengan fokus pada tiga perhatian yaitu, 1) tata kelola kelem-

bagaan iptek dan inovasi, 2) pemanfaatan riset sebagai rekomendasi kebijakan, dan 3) pemberdayaan usaha kecil masyarakat berbasis iptek dan inovasi. Korespondensi dapat dilakukan melalui surel: [a.yuka.asmara@gmail.com](mailto:a.yuka.asmara@gmail.com).



**Kusnandar** lahir di Garut, 23 Juli 1979. Menyelesaikan pendidikan S1 dari tahun 1998–2003 di Program Studi Teknik Pertanian, Fakultas Pertanian, Universitas Padjadjaran. Melanjutkan pendidikan S2 di Program Magister Teknik dan Manajemen Industri, Institut Teknologi Bandung dari tahun 2008–2010. Pada tahun 2003–2010 aktif di Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Padjadjaran, kemudian pada tahun 2010 bergabung dengan Pusat Penelitian Perkembangan Iptek, LIPI. Bidang peminatannya

saat ini adalah sistem produksi dan manajemen rantai pasok dengan pendekatan pemodelan sistem.



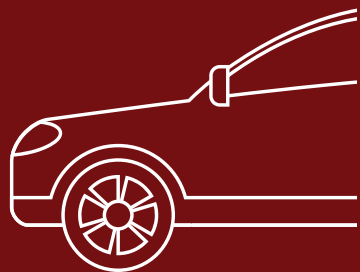
**Dudi Hidayat** lahir di Sumedang, 20 Oktober 1967. Merupakan kandidat Doktor dalam Ilmu Administrasi dan Kebijakan Publik di Universitas Indonesia. Memperoleh gelar M.Sc. di bidang Fisika Terapan dari Delft Institute of Technology (Belanda) dan bidang S&T Policy dari Science Policy Research Unit (SPRU) of Sussex University (Inggris). Sejak tahun 1995 bergabung dengan Pusat Penelitian Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (PAPPIPTEK) LIPI sebagai peneliti pada bidang pengembangan indi-

kator iptek dan Analisis Kebijakan Iptek dan Inovasi. Pada tahun 1999–2001 menjadi Manajer Proyek dari Program Pengembangan Teknologi Industri yang bertujuan memperkuat sistem manajemen LIPI sebagai penyedia riset untuk melayani sektor industri. Pernah juga menjadi Ahli dalam S&T indicators dalam Proyek ASEAN-ROK untuk ASEAN Technology Competitiveness Indicators (2002–2004).

# Pengembangan Mobil Nasional

(Bermerek Lokal) di Indonesia:

## Mungkinkah?



Fenomena mobil nasional yang kembali digulirkan oleh Wali Kota Solo saat itu, Joko Widodo, ternyata tidak mendapat respons positif dari sebagian pihak di tanah air. Mereka menilai bahwa teknologi yang digunakan pada mobil nasional belum dapat bersaing dengan mobil yang sudah lebih dulu ada di Indonesia, seperti mobil dari Amerika Serikat, Jepang, atau Eropa. Di sisi yang lain, pembelajaran pengembangan teknologi mobil ini bisa menggerakkan peningkatan kualitas SDM dan multiplikasi dampak terhadap ekonomi.

Tampaknya, tidak hanya karena faktor teknologi, faktor ekonomi dan politik turut pula menggerus keinginan masyarakat untuk memiliki mobil nasional. Untuk itu, di dalam bunga rampai ini juga dibahas alternatif masukan terkait persoalan apa saja yang dapat dilakukan oleh beragam pihak agar mobil nasional bisa bersaing dengan mobil-mobil buatan luar negeri sehingga harapan untuk memiliki mobil nasional dapat terwujud.



**Distributor:**  
Yayasan Obor Indonesia  
Jl. Plaju No.10 Jakarta 10230  
Telp. (021) 319 26978, 3920114  
Faks. (021) 319 24488  
E-mail: [yayasan\\_obor@cbn.net.id](mailto:yayasan_obor@cbn.net.id)

LIPI Press

ISBN 978-979-799-831-8



9 789797 998318 >