BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara yang dikenal memiliki sumber daya alam yang berlimpah. Sumber daya alam tersebut antara lain di sektor industri, pertanian, kehutanan, perikanan dan kelautan, dan pertambangan. Kekayaan alam tersebut merupakan sektor yang mampu memberikan sumbangan bagi pertumbuhan *Product Domestic Bruto* (PDB), sektor industri merupakan salah satu sektor yang memberikan kontribusi paling besar termasuk sektor indusrti otomotif mobil. *Survey Central Data Mediatama Indonesia* (CDMI) mencatat peningkatan produksi mobil di Indonesia pada tahun 2012 menembus angka satu juta unit, sedangkan penjualan mobil baru di Indonesia hinga November 2012 mencapai 1.026.602 unit (Industri otomotif ketergantungan komponen impor. Melalui http://www. kemenperin.go.id/artikel/4239/Industri-Otomotif-Ketergantungan Komponen-Impor, diakses pada bulan Januari 2014).

Kemajuan tersebut tidak terlepas dari potensi pasar otomotif, tenaga kerja dan posisi Indonesia yang strategis dalam menggarap pasar lebih luas di Asia Tenggara, hal tersebut senada dengan apa yang disampaikan Wakil Presiden Boediono yang menyatakan bahwa *"Indonesia mempunyai pasar otomotif dalam negeri yang besar dan tumbuh cepat"*. Peluang pasar yang tinggi tersebut berhasil menarik minat para pelaku industry mobil termasuk Jepang. Jepang merupakan mitra terpenting Indonesia dalam hubungan ekonomi.

Selain sebagai negara donor utama dan mitra dagang, Jepang pun merupakan investor terbesar dalam penanaman modal asing (PMA) di Indonesia. Konsentrasi PMA Jepang adalah di bidang industri manufaktur. Oleh karena itu, peranan Jepang cukup menonjol dalam proses industrialisasi di Indonesia. Hubungan kerjasama di bidang ekonomi antara Jepang dan Indonesia telah terjalin lebih dari setengah abad. Selama itu pula, Jepang telah turut berperan dalam mendorong pembangunan ekonomi Indonesia. Peran Jepang dalam perekonomian Indonesia dapat ditinjau dari tiga aspek, meliputi sektor perdagangan, investasi, dan kerjasama ekonomi.

Di bidang perdagangan internasional (ekspor-impor), Jepang adalah mitra dagang terbesar Indonesia. Begitu pula halnya dengan bidang investasi, investor-investor Jepang memainkan peran terbesar dalam penanaman modal langsung *(foreign direct investment)*. Kemudian, Jepang juga memberikan bantuan dalam jumlah yang besar dalam skema kerjasama ekonomi sebagai upaya mendukung pembangunan di Indonesia (Kerjasama bilateral Jepang Dan Indones ia. Melalui http://www.id.emb-japan.go.-jp/birelEco_id.html diakses pada bulan Januari 2014).

Jepang dan Indonesia telah menjalin hubungan ekonomi yamg erat dalam berbagai bidang. Di bidang perdagangan barang, Jepang adalah mitra dagang terbesar dalam ekspor dan impor untuk Indonesia Sebelum krisis ekonomi tahun 1998, Indonesia merupakan lokasi investasi yang cukup menarik bagi investor Jepang. Indonesia menduduki urutan ketiga di dunia. Setelah krisis, posisi Indonesia turut satu peringkat hingga tahun 2002. Namun, setelah itu terus

menerus merosot hingga ke urutan kesembilan pada tahun 2006. Pada tahun 2007 sampai dengan 2008 ini, posisi Indonesia membaik satu peringkat ke urutan delapan.

Kemerosotan daya saing Indonesia di mata investor Jepang sejalan dengan kinerja industri manufaktur Indonesia yang melemah pasca krisis. Pertumbuhan sektor industri manufaktur merosot, bahkan dalam beberapa tahun terakhir pertumbuhan sektor ini selalu lebih rendah daripada pertumbuhan *produk domestik bruto* (PDB). Lebih jauh, terjadi gejala dini deindustrialiasi sebagaimana tercermin dari pangsa industri manufaktur di dalam PDB yang sudah mengalami penurunan sebelum mencapai titik optimalnya. Pengalaman banyak negara menunjukkan bahwa peranan industri manufaktur baru akan mulai turun ketika telah mencapai sekitar 35 persen dari PDB (Achdiyat Atmawinata, Drajat Irianto, dkk, Kedalaman Struktur Industri yang Mempunyai Daya Saing di Pasar Global, "*Kajian Capacity Building Industri Manufaktur Melalui Implementasi* MIDEC IJEPA".melalui http://www.kemenperin.go.id/IND/publikasi/Ijepa/struktur.pdf, diakses 2 Januari 2014).

Ada pun di Indonesia penurunan porsi manufaktur sudah terjadi ketika pangsanya di dalam PDB baru mencapai sekitar 27 persen. 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. Industri otomotif ini sebenarnya telah diproteksi

selama lebih dari 25 tahun, namun tidak ada peningkatan efisiensi yang berarti dan tidak terjadi pendalaman struktur industri. Oleh karena itu pemerintah mengeluarkan kebijakan yang dituangkan dalam Inpres No.2 tahun 1996 mengenai program mobil nasional. Program ini sebagai terobosan di sektor otomotif Indonesia yang bertujuan untuk mempercepat kemajuan dan kemandirian bangsa Indonesia dalam perkembangan industri otomotif.

Melihat domonasi Jepang yang sangat kuat terhadap industri otomotif mobil Indonesia maka penulis tertarik untuk mengkaji dampak kerjasama Jepang Indonesia terhadap industri otomotif mobil Jepang di Indonesia. Bagi Indonesia, Jepang merupakan negara mitra dagang terbesar dalam hal ekspor-impor Indonesia. Ekspor Indonesia ke Jepang bernilai US$ 23.6 milyar (statistik Pemerintah RI), sedangkan impor Indonesia dari Jepang adalah US$ 6.5 milyar sehingga bagi Jepang mengalami surplus besar impor dari Indonesia (tahun 2007) Komoditi penting yang diimpor Jepang dari Indonesia adalah minyak, gas alam cair, batubara, hasil tambang, udang, tekstil dan produk tekstil, mesin, perlengkapan listrik, dan lain-lain. Di lain pihak, barang-barang yang diekspor Jepang ke Indonesia meliputi mesin-mesin dan suku-cadang, produk plastik dan kimia, baja, perlengkapan listrik, suku-cadang elektronik, mesin alat transportasi dan suku-cadang mobil (Achdiyat Atmawinata, Drajat Irianto, dkk, Kedalaman Struktur Industri yang Mempunyai Daya Saing di Pasar Global, "Kajian Capacity Building Industri Manufaktur Melalui Implementasi MIDEC IJEPA". Melalui http://www. kemenperin.go.id/IND/publikasi/Ijepa/struktur.pdf, diakses 2 Januari 2014).

Industri otomotif di Jepang adalah salah satu industri paling terkenal di dunia. Jepang adalah negara produsen mobil terbesar di dunia pada tahun 2008 tapi kemudian dikalahkan oleh China pada tahun 2009 meskipun dari standar kualitas mobil buatan Jepang masih lebih baik. Jepang mempunyai banyak perusahaan yang memproduksi mobil, kendaraan konstruksi, ATV, mesin, dan sebagainya.

Pembeli barang selalu mengharapkan bisa membeli barang murah dan bagus. Artinya mengeluarkan uang sedikit, tetapi mendapatkan barang yang nilainya lebih besar dari nilai uang yang dikeluarkan. Jadi nilai taksiran oranglah yang menjadi acuannya, sesuai dengan nilai nilai estetik, kualitas dan pemahaman teknis yang dimiliki orang tersebut. Bila sekarang pemerintah memunculkan program mobil murah, sasarannya tentu ada harga mobil yang lebih murah dari rata rata yang ada saat ini untuk spesifikasi dan kualitas yang sama dengan mobil yang ada di pasar saat ini dan yang paling pas adalah mobil yang hasil murah dan kualitas bagus serta irit BBM adalah mobil dengan merk dari Jepang sendiri. Mungkin pemerintah ingin memperbesar volume penjualan mobil di Indonesia. Pemerintah ingin membela konsumen agar mobil bisa didapat dengan uang yang lebih sedikit. Sehingga konsumen akan lebih mampu beli mobil, volume penjualan membesar (Produksi LCGC bertentangan dengan paket ekonomi. Melalui ”http:ekonomi.inilah.com/read/detail/2031414 diakses 20 september 2013).

Dari segi komposisi nilai devisa yang tinggi dalam ongkos pembuatan mobil, tentu penaikan volume ini menguntungkan pihak luar, baik negara asing

maupun perusahaan asing yang menguasai industri mobil nasional dan salah satunya dari perusahan Jepang yang berinvestasi di Indonesia. Keuntungan bagi pihak dalam negeri didapat tidak sebesar yang diperoleh oleh pihak asing, karena kenyataan saat ini dalam struktur ongkos mobil porsi nilai asing lebih besar dari pertambahan nilai yang dibuat di dalam negeri.

Bila kebijakan mobil murah ini bisa diikuti dengan kebijakan mendorong usaha mempertinggi nilai tambah nasional, itu baru kita bisa acungkan jempol buat pemerintah saat ini. Bila tidak, artinya pemerintah belum punya akal yang cerdik untuk mendorong usaha peningkatan nilai tambah dalam negeri. Bila kebijakan mobil murah pemerintah dimaksudkan untuk berpihak kepada industri otomotif, ingin memajukan industri otomotif dalam negeri, maka kebijakan ini tidak merubah apa apa dari segi tata hubungan industri yang ada tanpa adanya kepemimpinan yang berani merubah tatanan industri otomotif yang sudah dikuasai asing.

Bila dengan kebijakan ini diharapkan industri komponen bisa lebih berkembang, maka keinginan ini cuma *wishful thinking* yang tidak ada dasarnya. infrastruktur industri komponen dalam negeri sudah hampir seluruhnya dikuasai oleh pemilikan asing. Industri pribumi lokal tidak bisa berkembang karena tidak mampu masuk ke standard kerja yang ditetapkan pembeli OEM yang nota bene adalah milik merk asing seluruhnya. Industri dalam negeri didorong untuk masuk ke *supplier* lapisan kedua *(second tier supplier).*

Dalam *second tier supplier* nilai tambah dari *engineering* sangat rendah, sehingga yang bisa dijual hanya *cost* dan *profit* yang sudah sangat jelas dan tidak

mungkin bisa besar. Kalau harga jual mereka meningkat, pembeli langsung lari ke orang lain karena teknologi mereka relatif rendah dan siapapun bisa masuk dan mengerjakan proses yang mereka miliki. Industri seperti ini seperti industri yang numpang hidup kepada pembelinya kepada *supplier* pertama dan pada akhirnya *supplier* pertamalah yang akan mendapat keuntungan (kebijakan mobil murah. Melalui http://bkm-pii.blogspot. com/2013/03/analisis-kebijakan-mobil-murah-lcgc-di.html diakses pada bulan Maret 2014).

Pada sampai tahun 2014 ini Indonesia sedang mengalami peningkatan dalam bidang otomotif mobil dengan mengeluarkan kebijakan mobil LCGC, Indonesia pernah mengeluarkan mobnas (mobil nasional) untuk menciptakan citra bahwa Indonesia bisa memproduksi mobil sendiri, tetapi kenyataannya tetap saja sebagian besar suku cadangnya dari negara Jepang itu artinya Indonesia masih tidak bisa memproduksi yang benar-benar hasil produksi masyarakat Indonesia selain daya saing manufactur Indonesia masih lemah, serta pertukaran pengetahuan dan tekhnologi Indonesia masih kurang dibandingkan dengan negara Jepang, bahkan sekarang ini Jepang ingin menambah investasi perusahaannya. Perusahaan Jepang di Indonesia yang tergabung dalam *The Jakarta Japan Club* bertamu ke Kementerian Perindustrian.

Delegasi industri Jepang yang mendatangi Kemenperin diwakili Honda, Mitsubishi, Toyota, dan *JFE Steel Corporation*. Pemimpin delegasi adalah Duta Besar Jepang untuk Indonesia Yoshinori Kator. Pertemuan itu membahas kemungkinan bagi masuknya industri komponen otomotif asal Negeri Matahari Terbit itu ke Tanah Air. Delegasi Jepang tengah melobi pemerintah untuk

mengizinkan tambahan 50 perusahaan komponen membuka pabriknya di Indonesia. Toyota dan Daihatsu melalui Astra Internasional ingin menambah industri komponen lebih dari 35 perusahaan. Sementara Nissan memasukkan 10 mitra. Honda juga akan melakukan langkah serupa, meski jumlahnya belum ditentukan (Jepang Berambisi Kuasai pasar Otomotif. Melalui http://www.merdeka.com/uang/Jepang-berambisi-kuasai-industri-komponen-otomotif-diIndonesia.html" diakses pada bulan Januari 2014).

Pada saat ini industri otomotif mobil diIndonesia sangat meningkat pesat dengan adannya mobil-mobil murah yang dijual dipasaran LCGC *(low cost green car)* dimana permintaan pasar otomotif mobil semakin meningkat dan banyak produsen-produsen mobil tertarik berinvestasi diIndonesia khususnya Jepang sendiri karena sekarang masyarakat Indonesia lebih memilih membeli kendaraan roda empat (mobil) karena harganya buat sebagian orang sangat terjangkau, dengan adanya LCGC ini banyakn investor-investor luar yang ingin menanamkan investasinya diIndonesia karena Indonesia memiliki peluang yang sangat besar dalam bidang industri otomotif mobil. Sejak awal digulirkan, program mobil murah dan ramah lingkungan *(low cost and green car/LCGC)* terus menuai protes. Program yang sejatinya bertujuan membangun kemandirian industri otomotif nasional tersebut justru dinilai banyak kalangan menjadi kontra produktif dengan situasi kemacetan di sejumlah kota besar di Indonesia. Konsumen kelas menengah ke bawah yang awalnya sangat antusias menyambut kehadiran mobil murah tersebut kini kembali berpikir dua kali mewujudkan mimpi memiliki mobil idaman tersebut (Kebijakan Mobil Murah. Melalui http://bkm-pii.blogspot.Com

/2013/03/analisis-kebijakan-mobil-murah-lcgc-di.html diakses pada bulan Maret 2014).

Maraknya mobil mobil murah yang hadir dipasaran otomotif Indonesia merupakan bukti tumbuh dan berkembangnya Industri otomotif Indonesia. Mobil murah ramah lingkungan (LCGC) seperti Daihatsu Ayla. Toyota Agya, Honda Brio, Karimun Wagon yang sebagian besar berasal dari investasi perusahaan Jepang membuktikan bahwa industri otomotif di Indonesia sedang bangkit. Bukan itu saja lolosnya uji emisi mobil Esemka buatan anak anak sekolah negeri ini beberapa waktu lalu akan menambah warna pasaran otomotif di Indonesia. Apalagi ekspor Toyota Vios perdana ke kawasan timur tengah seperti Bahrain, Kuwait, Oman, Arab Saudi, Qatar, Uni Emirat Arab, Yordania, Lebanon, dan Yaman telah di mulai bulan ini. Di harapkan sektor otomotif akan menjadi salah satu penggerak utama ekspor dan pertumbuhan perekonomian Indonesia.

Dalam tiga tahun terakhir memang industri otomotif Indonesia mengalami kemajuan yang sangat pesat, walaupun merek-merek lokal yang pernah menghiasai pasaran otomotif di negeri ini seperti Fin Komodo, GEA, Mobil Tawon, Timor mobil dan yang terakhir Esemka kurang memperlihatkan geliatnya dipasaran otomotif negeri ini, tetapi merek-merek Jepang yang diproduksi di Indonesia memperlihatkan perkembangan yang sangat bagus terbukti adanya ekspor perdana Toyota Vios. Potensi pasar otomotif di Indonesia mendorong beberapa prinsipal otomotif menambah kapasitasnya produksinya seperti Daihatsu, Suzuki, Honda, Isuzu, Kia, Mazda, General motor, Volkswagen, dan Tata motor dari India.

Di harapkan produk produk tersebut tidak hanya meramaikan pasar dalam negeri saja, tetapi juga dapat meningkatkan komoditi ekspor non migas Indonesia. Pada tahun 2013 total ekspor produk otomotif di Indonesia mencapai USD 4,45 miliar, dan pada tahun 2014-2015 di targetkan meningkat senilai 3,5%-4,5% dengan target nilai sebesar USD 4,5-4,6 miliar. Untuk peningkatan nilai tersebut bukan hal yang mudah mengingat pesaing industri otomotif di negara ASEAN sangatlah ketat, negara yang menjadi pesaing otomotif dengan negara kita adalah negara pagoda, Thailand dan Indonesia di prediksi masih akan terus bersaing sengit sesuai dengan pertumbuhan ekonomi dan kondisi Negara secara makro (‘Produksi LCGC bertentangan dengan paket ekonomi”. Melalui http:eko nomi.inilah.com/read/detail/2031414 diakses 20 September 2013).

Setelah mulainya pemerintahan Yudhoyono, telah dibentuk forum investasi bersama tingkat tinggi pemerintah-swasta antara Jepang dan Indonesia. Berdasarkan saran dan dialog yang sejak dulu diadakan antara Japan Club dan pemerintah Indonesia, pada bulan Juni 2005 pada kesempatan kunjungan Presiden Yudhoyono ke Jepang, telah berhasil disetujui siap, yaitu rencana strategis investasi yang meliputi 5 pokok, yaitu masalah bea, customs, tenaga kerja, infrastruktur dan daya saing. Perundingan resmi *Economic Partnersip Agreement* antara Indonesia dan Jepang (EPA*)* disetujui oleh pemerintah Indonesia dan Jepang pada waktu Presiden SBY berkunjung ke Jepang dengan resmi pada bulan Juni 2005, setelah itu Presiden SBY dan Mantan Perdana Menteri Jepang, Mr.Abe menandatangani surat persetujuan EPA pada tgl 20 Agustus 2007. Melalui *EPA* yang telah berlaku efektif dan mulai diimplementasikan pada tanggal 1 Juli 2008

ini, diharapkan perdagangan dan investasi antara kedua negara dapat meningkat dan semakin berkembang. (Produksi LCGC bertentangan dengan paket ekonomi". Melalui http:ekonomi.inilah.com/read/detail/2031414 diakses pada 20 september 2013).

Sejak produsen otomotif ramai-ramai meluncurkan mobil murah dan ramah lingkungan *(Low Cost Green Car)* muncul pro dan kontra dari berbagai kalangan, salah satu dampak negatif yang ditimbulkan adalah kemacetan. Sedangkan sisi positifnya, mobil murah akan mendorong produktivitas masyarakat dalam beraktifitas yang pada akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat Indonesia sendiri, untuk memfasilitasi agar mobil murah tidak berdampak buruk bagi masyarakat Indonesia.

Maka pemerintah mewacanakan beberapa konsep untuk pencegahan supaya Negara Indonesia tidak menjadi negara yang komsumtif, karena pada saat ini masyarakat Indonesia lebih memilih kendaraan roda empat dibandingkan dengan kendaraan roda dua sehingga pasar otomotif roda empat semakin gentar memasarkan produk mereka dengan berbagai keunggulan masing-masing, Indonesia akan mengalami perubahan dengan dipasarkannya produk mobil murah sebagai salah satunya perubahan ekonomi Indonesia dari sisi positifnya Indonesia akan lebih maju dalam pasar otomotif, mobil murah berimbas positif bagi pertumbuhan ekonomi (Hubungan bilateral Indonesia-Jepang. Melalui http:// krjogja.com /read/187343, diakses 20 Desember 2013).

Hingga tahun 2013 hubungan diplomatik antara Indonesia dan Jepang sudah terjalin selama 55 tahun. Hubungan diplomatik ini berbentuk bantuan dan

kerjasama termasuk partnership. *Partnership* atau kemitraan merupakan jalinan kerjasama yang dilakukan oleh individu, kelompok, atau perusahaan, atau negara sebagai aktor. Kemitraan ini berwujud bantuan berupa materi dan non materi, termasuk juga bantuan melalui *Official Development Assistance* (ODA). Selanjutnya, salah satu kemitraan baru yang dijalankan Indonesia dan Jepang adalah *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA).

Kehadiran IJEPA semakin menguatkan hubungan diplomatik antara Indonesia dan Jepang yang telah disepakati sejak tahun 1958. Kemitraan ini dilakukan dalam sebuah perjanjian kerjasama yang ditandatangani Presiden ke-6 Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe pada tahun 2007 (hubungan bilateral Jepang dan Indonesia. Melalui http://www.id.emb-japan.go.jp/birelEco_id.html" diakses pada tahun 2014).

Dari berbagai pertemuan antara Jepang dan Indonesia ketika membahas poin-poin rencana kerjasama IJEPA, pemerintah Indonesia tertarik pada kemitraan tersebut karena salah satu poin pembahasan IJEPA adalah kerjasama di bidang industri otomotif. Sebelumnya, Indonesia telah memiliki industri otomotif, namun berbagai kendala yang dihadapi termasuk disebabkan oleh perubahan politik dari Orde Lama ke Orde Baru yang mempengaruhi ketidakkonsistenan kebijakan industri otomotif. Oleh karena itu, kedua negara melakukan negosiasi dengan mengharapkan hasil kerjasama yang berdampak positif bagi keduanya khususnya Indonesia, hasil kesepakatan antara Indonesia dengan Jepang yaitu mengenai bea masuk (BM) Jepang ke Indonesia turun hingga 0%. Kerja sama adalah wujud dari

keterbatasan pemenuhan kebutuhan sehingga diadakan hubungan kerjasama dengan harapan keterbatasan tersebut bisa teratasi. Indonesia sebagai Negara berkembang tentunya memiliki beberapa keterbatasan, sehingga melakukan kerjasama dalam hal ini Indonesia bekerjasama dengan Jepang.

Secara prinsip ada tiga hal yang bisa memeberikan keuntungan bagi kerjasama Indonesia-Jepang, yaitu, peningkatan ekspor, pemulihan investasi, peningkatan kualitas sumber daya manusia. Selain ketiga hal tersebut, Negara yang terlibat kerjasama akan mendapatkan akses pasar dan menghilangkan hambatan perdagangan, mengembangkan kerjasama perdagangan internasional melalui negosiasi perdagangan di fora multilateral, regional, bilateral dan lembaga-lembaga perdagangan internasional, merumuskan dan mengembangkan standar, norma, prosedur serta pemantauan dan evaluasi di bidang kerjasama perdagangan internasional, serta meningkatkan profesionalisme Sumber Daya Manusia aparatur dan mengembangkan administrasi guna mendukung terwujudnya *good governance* (Kerjasama bilateral Jepang Dan Indonesia. Melalui http://www.id.emb-japan.go.- jp/birelEco_id.html diakses pada bulan Januari 2014).

Sejak pemerintahan Indonesia mulai Orde Lama hingga pemerintahan Era Repormasi Susilo Bambang Yudhoyono, kebijakan mengenai industri otomotif dalam negeri Indonesia mengalami ke tidak konsistenan. Bahkan Industri otomotif Indonesia pernah mengalami proteksi akibat pelaporan Amerika Serikat, Eropa, dan Jepang yang menganggap Indonesia kurang terbuka dengan Negara lain. Setelah pergantian pemerintahan Orde Lama ke Orde Baru, industi dalam negeri

mulai terbuka. Namun kebijakan mengenai industri otomotif masih saja belum konsisten.

Perubahan dalam tatanan perdagangan internasional menuntut adanya liberalisasi dan mengharuskan setiap negara memiliki kemampuan bernegosiasi dalam perundingan. Adanya paradigma pembangunan dari tradisional ke modern dan ketidakseimbangan posisi tawar sering kali berpihak pada negara maju. Untuk mengantisipasi posisi tawar yang tidak berpihak pada negara berkembang disiasati dengan *partnership*. Inilah yang dilakukan antara Indonesia dan Jepang melalui IJEPA (struktur IJEPA. Melalui http://www.kemenperin.go.id/IND/ publikasi/ Ijepa/struktur.pdf,diakses 31 Desember 2014)

Dari pembahasan ini, peneliti tertarik lebih jauh untuk mengkajinya dengan memilih judul **"Kerjasama Indonesia-Jepang pada Industri otomotif mobil Jepang di Indonesia melalui *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA)"**

Ketertarikan peneliti terhadap penelitian ini didukung oleh beberapa matakuliah pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia, antara lain :

1. Pengantar Hubungan Internasional

   mata kuliah ini membantu dalam memberikan gambaran mengenai dinamika hubungan internasional, konsep-konsep dasar dan umum mengenai Ilmu Hubungan Internasional.

2. Ekonomi Politik Internasional

   Mata kuliah ini menjelaskan bagaimana sektor Ekonomi berkaitan

dengan sektor politik diterima secara sosial serta mempelajari tentang interaksi ekonomiantar negara dalam berbagai sektor.

3. Politik Luar Negeri

   Mata kuliah ini menjelaskan bagaimana politik luar negeri dilakukan dengan aturan-aturan antara dua negara dan hubungan bilateral suatu negara

1.2 Rumusan Masalah

Berangkat dari latar belakang masalah yang seperti diuraikan dimuka, maka peneliti mengajukan pertanyaan pokok sebagai rumusan masalah, yaitu: ***Bagaimana Kerjasama Indonesia Japan Economic Partneship Agrement (IJEPA) berdampak pada Industri Otomotif Mobil Jepang di Indonesia?***

Rumusan Masalah Minor :

1. Apa saja kesepakatan yang dilakukan oleh Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA dalam bidang Otomotif mobil?
2. Bagaimana Pertumbuhan Industri Mobil Jepang di Indonesia pasca disepakatinya aturan IJEPA?
3. Apa saja keuntungan dan kerugian terhadap perekonomian Indonesia pasca disepakatinya aturan IJEPA?
4. Bagaimana Prospek kelanjutan kesepakatan IJEPA dimasa mendatang?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini yaitu untuk memperjelas kasus ini sampai sejauh mana Dampak Kerjasama Jepang-Indonesia terhadap pertumbuhan industri mobil Jepang diIndonesia karena sampai pada saat ini Indonesia masih tergantung pada industri otomotif mobil dari Jepang karena masih banyak juga masyarakat Indonesia yang memakai atau mempercayai mobil Jepang untuk kebutuhan tersiernya dan juga untuk mengetahui dampak dari maraknya industri otomotif mobil Jepang di Indonesia sehingga menimbulkan pasar produksi mobil produksi Jepang menjadi tinggi dan produsen-produsen mobil Jepang semakin meluaskan pasar mobil sehingga akan menimbulkan perubahan ekonomi bagi Indonesia.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui Apa saja kesepakatan yang dilakukan oleh Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA Dibidang Otomotif
2. Untuk Mengetahui Bagaimana Pertumbuhan Industri Mobil Jepang Di Indonesia pasca disepakati aturan IJEPA
3. Untuk Mengetahui keuntungan dan kerugian bagi perekonomian Indonesia terhadap dampak industri otomotif mobil Jepang di Indonesia Paska dilakukannya aturan IJEPA

4. Untuk mengetahui Prospek kelanjutan kesepakatan IJEPA dimasa mendatang apakah perlu dilanjutkan ataun tidak.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan, pengalaman, wawasan serta bahan dalam penerapan ilmu metode penelitian, khususnya bagi keilmuan hubungan internasional yang akan melakukan penelitian mengenai gambaran tentang kerjasama ekonomi Jepang dan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya penelitian ini juga diharapkan bisa menambah pengetahuan untuk orang-orang yang berada dalam bidang perindustrian khususnya dalam bidang perindustrian otomotif mobil Jepang di Indonesia.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu,usulan, sumbangan dan rekomondasi bagi orang-orang yang ada dalam bidang ekonomi, seperti Dinas Perdagangan, Badan Penelitian Statistik, Dinas Perindustrian dan pelaku ekonomi-ekonomi lainnya guna untuk memajukan kesejahteraan ekonomi di Indonesia dan menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat dan mempersempit kita untuk terpengaruh oleh barang-barang yang diekspor oleh negara lain sehingga menjadi lupa akan hasil negara sendiri.