BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

3.1.1 Hubungan Bilateral Indonesia Jepang

Jepang dan Indonesia pada saat ini telah menjalin persahabatan sangat baik dan sangat erat yang berlandaskan hubungan kerjasama bilateral dean pertukaran diberbagai bidang termasuk ekonomi itu sendiri ada didalamnya, negara Indonesia termasuk negara yang banyak diekspor oleh Jepang dalam bidang otomotif termasuk kendaraan roda empat, Jepang termasuk negara pemasok yang sangat cukup besar dalam bidang otomotif di Indonesia.

Bagi Indonesia, Jepang merupakan negara mitra dagang terbesar dalam hal ekspor-impor Indonesia. Ekspor Indonesia ke Jepang bernilai US$ 23.6 milyar (statistic 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, *pulp*, tekstil dan produk tekstil, mesin, perlengkapan listrik, dll (joint statement on Japan-Indonesia summit meeting, 24 juni 2003 sepertti dalam http://www.mofa.go.jp/english/mf_refiew/361_03.htm, diakses pada 25 Februari 2014 pukul 23:00 WIB).

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.

Jepang memandang Indonesia merupakan negara yang kaya akan sumber daya alam dan sumber daya manusia dan memandan Indonesia cerah bagi pertumbuhan masa depan, Dengan alasan tersebut, Jepang tertarik membantu Indonesia untuk meningkatka kemakmuran, sementara itu Jepang mengambil keuntungan dari tingkat upah yang murah dan sumber daya alam yang besar. Disamping itu Jepang juga sangat berkepentingan menjaga pasokan energi yang stabil dan berkesinambungan.

Jepang merupakan negara yang mempunyai cita-cita untuk bisa menjadi negara pemimpin bangsa diasia secara ekonomi Jepang ingin memenangkan perang diasia timur untuk menjamin tersedianya bahan mentah untuk indusrti dan oprasi militernya. Namun pada kenyataanya, Jepang datang ke Indonesia hanya karena ingin menguasai kekayaan negara Indonesia sehingga Jepang menjajah Indonesia dengan sangat kejam. Jepang menjajah Indonesia selama 3,5 tahun dan mengakibatkan penderitaan terhadap masyarakat Indonesia yang jauh lebih menderita dan sengsara daripada penjajahan oleh Belanda selama 350 tahun. Dalam melakukan penjajahan, Jepang merekrut dan melatih pemuda-pemuda Indonesia untuk berlatih militer dan membentuk kesatuan militer yang beranggotakan para pemuda maupun pemudi Indonesia (Agustina kurniasih "industriotomotif". Melalui www.research.mercubuana.ac.Id/in dustri_otomotif_ Indonesia, diakses 27 Desember 2013).

Tidak hanya itu saja, Jepang menerapkan system ekonomi perang di Indonesia yang bertujuan untuk mengambil semua sumber daya alam dan sumber daya manusia yang ada di Indonesia untuk kepentingan perangnya. Jepang

mengarahkan sumber daya manusia untuk bekerja romusa yaitu system kerja paksa yang dilakukan oleh Jepang terhadap masyarakat Indonesia. Jepang yang telah mempunyai citra buruk dimata Indonesia, akan tetapi Indonesia sadar bahwa penjajahan yang dilakukan oleh Jepang itu memberikan dampak positif terhadap kehidupan bangsa Indonesia terutama secara militer dan mental dalam menghadapi kedatangan tentara sekutu dan tentara Belanda. Pada tahun 1950-an akhirnya kedua negara ini melakukan kerjasama bilateral (“http://politik. kompas iana.com/2012/04/04/hubungan-diplomatik-antara-Indonesia-dan-Jepang-dalam perspektif-teori-multi-track-diplomacy-452468.html”diakses pada tanggal 4 Maret 2014).

Hubungan *diplomatik* antara Indonesia dengan Jepang dimulai sejak bulan April 1958 yaitu dengan adanya penandatanganan perjanjian perdamaian antara Jepang dan Indonesia, serta ditandatanganinya perjanjian perang yang mana ini sebagai bentuk penggantian kerugian yang diakibatkan oleh Jepang di Indonesia pada masa perang dahulu. Kemudian Indonesia membuat kantor perwakilan Indonesia di Tokyo dan dilanjutkan dengan penempatan konsulat jendral sebagai langkah awal untuk mempermudah melakukan perundingan mengenai pemampasan perang tersebut. Tidak hanya itu saja, sejak tahun 1958 kedua negara banyak melakukan penandatanganan atau persetujuan serta pertukaran nota yang isinya adalah mengatur masalah kerjasama dibidang ekonomi, bidang pertanian, bidang kehutanan, peningkatan produksi pangan, bidang sosial, dan budaya. Hubungan yang demikian lama terjalin ini menyebabkan hubungan keduanya menjadi sangat kompleks Pada bulan juli 2003 Indonesia sepakat menjalin

hubungan bilateral dengan Jepang dan kemungkinan berkerjasama dalam bidang ekonomi, Bagi Indonesia, kerjasama internasional ini (bilateral) merupakan pengalaman pertama ikut terjun dalam kancah perundingan perdagangan internasional dalam forum bilateral.

Jepang adalah partner dagang Indonesia yang utama, dimana Jepang saat ini merupakan ranking pertama dari sasaran pasar ekspor Indonesia. Di samping itu Jepang juga negara dengan investasi yang cukup tinggi di Indonesia. Pada tahun 1985 Indonesia dengan Jepang telah memulai hubungan diplomatik dan kerjasama bilateral diberbagai bidang. Dibidang perdagangan, kerjasama kedua negara ini dikokohkan dengan perjanjiann *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) diberlakukan sejak 1 Juli 2008. IJEPA memberikan kesempatan untuk melakukan perdagangan Ekspor Impor Jepang Indonesia dengan tarif rendah. Perjanjian ini diharapkan dapat meningkatkan hubungan perdagangan antara Jepang dan Indonesia.

3.1.1.1 Faktor-faktor Pendukung dan Penghambat Hubungan Bilateral Jepang dan Indonesia

Jepang dan Indonesia sama-sama memiliki kepentingan yang sama. Bagi Indonesia dapat meningkatkan akses pasar barang dan jasa, peningkatan investasi Jepang diIndonesia, serta bantuan luar negri terbesar. Sedangkan bagi Jepang, berkepentingan memperluas akses pasar bagi produknya serta mempererat hubungan kerjasama dan saling ketergantungan.

Sedangkan faktor penghambatnya yaitu pengalaman Indonesia yang pernah menjadi jajahan negara Jepang, namun beberapa usaha Jepang dalam memberikan bantuan kepada Indonesia telah berhasil memperbaiki lagi hubungan Indonesia dengan Jepang. Kehadiran doktrin fukuda yang memperlihatkan betapa Jepang ingin menjadi negara yang bersahabat juga memiliki peran penting dalam hal ini. Hubungan Indonesia dengan Jepang telah memberikan peran yang positif, kerjasama yang yang dilakukan diantaranya telah memberikan sumbangan bagi pembangunan Indonesia, Indonesia berperan sebagai *supplier* bahan mentah bagi Jepang, sementara Jepang yag akan mengolah bahan tersebut untuk dijadikan komoditi yang lebih bernilai, selain itu Jepang juga berperan memberikan bantuan berupa investasi modal, pinjaman luar nrgri dan bantuan lainnya. Selain itu, hubungan yang harmonis dengan Jepang telah membantu terwujudnya stabilitas dan perdamaian ditingkat *regional* yang juga akan menciptakan iklim kondusif untuk melakukan pembangunan dan kerjasama (http://www.slideshare.net/genokgagah/k-30117551hubungan bilateral Indonesia-Jepang diakses pada 20 Januari 2014).

Di sisi investasi, peran Jepang dalam perekonomian Indonesia tidak kalah penting. Walaupun sempat mengalami penurunan kuantitas investasi saat terjadinya krisis ekonomi yang melanda Asia di tahun 1997, Jepang masih menjadi salah satu negara terpenting di antara negara-negara lain yang melakukan investasi di Indonesia. Sejak tahun 1967 hingga 2007, jumlah penanaman modal langsung Jepang di Indonesia menempati peringkat pertama di Indonesia dengan angka 11,5% secara keseluruhan. Banyak perusahaan Jepang yang membuka

cabang dan beroperasi di Indonesia. Saat ini terdapat kurang lebih 1000 perusahaan Jepang yang beroperasi di Indonesia. Hal ini tentu memberikan kontribusi pada pengurangan jumlah pengangguran di Indonesia karena keberadaan perusahaan Jepang di Indonesia tentu membuka kesempatan kerja yang luas bagi sumber daya manusia dalam negeri. Lebih lanjut, berdasarkan kutipan yang didapat dari BPKM, perusahaan-perusahaan Jepang mempekerjakan lebih dari 32 ribu pekerja Indonesia. Ini menjadikan Jepang sebagai negara penyedia lapangan kerja nomor 1 di Indonesia.

Tidak hanya itu, Jepang juga turut memainkan peran penting dalam mendorong pembangunan ekonomi di Indonesia. Sebagai negara yang memiliki kaitan historis dengan Indonesia, Jepang telah banyak memberikan bantuan kepada Indonesia, baik dalam bentuk pinjaman maupun hibah. Jepang mengklaim bahwa Indonesia merupakan negara penerima *ODA/Official Development Assistance* (bantuan pembangunan tingkat pemerintah) terbesar dari Jepang (berdasarkan realisasi netto pembayaran pada tahun 2005 adalah US$1.22 milyar, yaitu + 17% dari seluruh ODA yang diberikan Jepang), berdasarkan data dari Kedutaan Besar Jepang di Indonesia.

Lebih lanjut, mengingat pentingnya peran Jepang dalam perekonomian domestik, memasuki masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, dibentuk forum Investasi bersama tingkat tinggi pemerintah-swasta antara Jepang dan Indonesia. Selain itu, untuk semakin meningkatkan kerjasama ekonomi antara Jepang dan Indonesia, *Economic Partnership Agreement* (EPA) resmi disetujui Presiden SBY dan Mantan Perdana Menteri Jepang, Mr.Abe pada tanggal 20

Agustus 2007. Pemberlakuan EPA yang mulai diimplementasikan pada tanggal 1 Juli 2008 ini, diharapkan semakin meningkatkan peningkatan perdagangan dan investasi antara kedua negara yang tentunya akan menuai banyak manfaat bagi perekonomian Indonesia.

3.1.2 *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA)

3.1.2.1 Latar Belakang Lahirnya IJEPA

Sejarah IJEPA pada mulanya disaat pertemuan APEC pada bulan November presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono dan mitranya Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe sepakat untuk membahas kemungkinan pembentukan *Economic Partnership Agreement* (EPA). Kemudian hasil pembicaraan tersebut ditindaklanjuti antara mentri Perdagangan kedua pihak pada bulan Desember 2004. Sebagai langkah awal adalah diadakannya *Joint Study*, melalui Joint *Study Group meeting* (JSG) sebanyak 3 kali pertemuan informal Desember 2004-Juli 2005). Hasil JSG merekomendasi manfaat perlunya EPA antara kedua negara berupa *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA), yang kemudian diikuti dengan seri perundingan atau negosiasi sebanyak 6 (enam) putaran sejak Juli 2005 sampai dengan November 2006 (http://www.Indonesianembbassy.jp/perdagangan/manfaat/man-faarepa.pdf,- diakses pada 17 Januari 2014).

Pada mulanya Jepang memandang Asia sebagai pasar yang signifikan dan luas dengan prospek cerah bagi pertumbuhan di masa depan. Banyak negara di wilayah tersebut telah berhasil melakukan transisi dari substitusi impor ke

ekonomi berorientasi ekspor, termasuk Indonesia yang mampu mengatasi krisis moneter tahun 1997-1998. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan populasi terbesar ke-4 dunia setelah Cina, India, dan Amerika Serikat.

Kesepakatan perdagangan bebas dalam bingkai kesepakatan kerjasama ekonomi secara bilateral yang pertama kali Indonesia lakukan dengan negara mitra adalah IJEPA (*Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement*). Perjanjian tersebut disusun guna menghasilkan manfaat bagi kedua pihak secara fair, seimbang, dan terukur melalui liberalisasi akses pasar, fasilitasi, dan kerjasama melalui pengembangan kapasitas untuk sektor-sektor industri prioritas. Terdapat 11 bidang yang dicakup dalam kesepakatan IJEPA antara lain perdagangan barang, pengaturan terkait asal barang dan prosedur kepabeanan. Penandatanganan perjanjian tersebut telah dilakukan oleh baik kepala negara Indonesia dan Jepang pada tanggal 20 Agustus 2007 di Jakarta.

IJEPA ditandangani pimpinan kedua negara yaitu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Perdana Menteri Shinzo Abe pada 20 Agusutus 2007 lalu dan disahkan melalui Peraturan Presiden No.26 Tahun 2008 tanggal 19 Mei 2008. Kemudian diikuti *Exchane Diplomatic Notes* IJEPA ada 1 Juni 2008. Dipilihnya Jepang sebagai mitra EPA pertama bagi Indonesia tidak terlepas dari pengalaman hubungan saling menguntungkan yang telah berlangsung lama serta derajat komplementaritas yang tinggi antara ekonomi kedua negara, dan bahwa Jepang merupakan mitra dagang terbesar bagi Indonesia, sumber investasi yang terbesar dan sumber bantuan luar negeri bilateral yang terbesar.

Kesepakatan ini akan merupakan perjanjian perdagangan bebas bilateral pertama yang dilakukan oleh Indonesia, dan merupakan perjanjian yang paling komprehensif. IJEPA adalah sebuah "*Free Trade Agreement New-Age*" (FTA babak baru) yang terdiri dari 13 isu yang komprehensif dan bersifat WTO-plus (melebihi kesepakatan-kesepakatan yang sudah diatur di WTO) peningkatan kapasitas (*capacity building*) sebagai bagian dari "*Partnership Agreement*" (kemitraan). Kebanyakan media di Indonesia hanya mengulas mengenai aspek perdagangan barang dan kemitraannya saja, dan melupakan isu-isu sensitif yang potensial merugikan, yaitu mengenai investasi, sektor jasa-jasa, HAKI, energi, dan belanja pemerintah.

Indonesia mewakili pasar asing yang potensial apabila pertumbuhan ekonomi berkesinambungan dapat terwujud. Dengan alasan tersebut, Jepang tertarik membantu Indonesia untuk meningkatkan kemakmuran, sementara itu Jepang mengambil keuntungan dari tingkat upah yang murah dan sumber daya alam yang besar. Disamping itu Jepang juga sangat berkepentingan menjaga pasokan energi yang stabil dan berkesinambungan (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)

Indonesia saat ini, secara ekonomi termasuk ke dalam negara dunia ketiga atau negara berkembang yang sedang mencoba untuk menyejajarkan diri dengan negara-negara lain yang telah maju, salah satunya dengan menjalin kerjasama

ekonomi dengan beberapa negara, dalam hal ini Indonesia menjalin kerjasama dengan Jepang dalam bentuk IJEPA (*Indonesian Japan Economic Partnership Agreement*). 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.

Negosiasi antara Indonesia dan Jepang kemudian ditindak lanjuti dengan framework Agreement yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia berdasarkan peraturan Presiden Nomor 36 tahun 2008 tentang pengesahan *Agreement Between The Republic of Indonesia and Japan for Economic Partnership* IJEPA.

Sebelum kerjasama bilateral Indonesia dan Jepang dituangkan ke dalam suatu ikatan perjanjian yang diberi nama *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA). Kedua negara ini jauh sebelumnya telah membina hubungan baik. Hal ini ditandai dengan pembayaran perampasan perang oleh Jepang dan beberapa bantuantermasuk *ODA-Official Development Assistance* yang diberikan kepada Indonesia. Hal tersebut merupakan salah satu wujud kepedulian Jepang terhadap negara bekas jajahannya. Selain itu, adanya paradigma liberalisasi yang

intinya keterbukaan menjadikan perdagangan bebas sebagai salah satu jalan berkompetisi mulai merambah negara-negara yang ada di dunia.

Dan pada akhirnya tanggal 20 Agustus 2007 telah ditandatangani kesepakatan kemitraan ekonomi Indonesia Jepang dalam kerangka IJEPA oleh kedua negara, yaitu antara Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe, yang datang secara khusus ke Indonesia, dengan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono. Penandatanganan tersebut menghasilkan beberapa inti dasar dari kerjasama IJEPA yang dilakukan oleh Indonesia-Jepang.

3.1.2.2 Struktur dan Tugas IJEPA

Kesepakatan kedua belah pihak untuk melakukan perundingan IJEPA dalam rangka mewujudkan kerjasama ekonomi secara komprehensif dilandasi oleh tiga pilar yaitu:

1) *Fasilitasi* perdagangan yaitu pengurangan biaya perdagangan dan peningkatan kinerja kerja bea cukai, penanganan di pelabuhan dan jasa -jasa yang terkait dengan perdagangan.
2) *Liberalisasi* yaitu pengurangan atau penghapusan balasan dan hambatan lain perdagangan
3) Kerjasama yaitu fitur yang khusus berkaitan dengan IJEPA dimana kedua pihak menyetujui untuk bekerjasama di berbagai bidang di luar perdagangan dan dimana pihak Jepang berkomitmen melakukan kegiatan untuk membangun kapasitas dan sumber-sumber daya yan



Sumber:Kementrian Perindustrian 2014

Gambar 3.1

Tiga Pilar Utama IJEPA

Berkompotisi dalam perdagangan bebas, Indonesia dan Jepang bukanlah tandingan yang setara. Dari segi kemajuan yang dimiliki kedua negara ini jauh berbeda. Jepang merupakan negara yang lebih unggul dari sektor ekonomi dengan ditunjang oleh kemajuan industrinya, namun terbatas dalam hal sumber daya alam (SDA). Sebaliknya, Indonesia yang negara berkembang masih dalam tahap pembelajaran, namun memiliki SDA yang tidak dimiliki oleh Jepang.

Hingga saat ini, Jepang memiliki ketergantungan energi terhadap Indonesia. Segala keterbatasan dan ketergantungan yang dimiliki oleh kedua negara inilah menjadi landasan terbentuknya kerjasama bilateral IJEPA. Bermula dari negosiasi panjang, menginspirasi Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) membentuk kerjasama baru dengan Jepang pada pertemuan APEC di Chili

(November 2004). Pertemuan ini juga dihadiri Junichiro Koizumi yang waktu itu menjabat sebagai Perdana Menteri (PM) Jepang.

Setelah kedua petinggi negara ini bertemu, pembicaraan kemudian ditindak lanjuti oleh masing-masing Menteri Perdagangan dan membentuk *Joint Study Group* (JSG) guna mengetahui celah dari kelemahan dan kelebihan kedua negara tersebut.Dari kesepakatan perundingan melalui pembicaraan di JSG, kerjasama IJEPA akhirnya ditandatangani tiga tahun kemudian pada tanggal 20 Agustus 2007 oleh Presiden SBY dan Shinzo Abe yang pada waktu itu menggantikan posisi Koizumi sebagai PM Jepang.Setahun kemudian tepatnya pada tahun 2008 IJEPA baru terlaksana.

Dalam Hubungan Bilateral Indonesia dan Jepang ini akan mengalami perubahan sosial, perubahan sosial dapat berlangsung dalam 3 proses, yang masing-masingnya bisa berlaku dalam hal atau ciri yang sebaliknya. intinya ialah proses perubahan dapat berlangsung lambat (*evolusi*) dan dapat pula berlangsung cepat (*revolusi*). Proses perubahan sosial dapat terjadi dengan disadari atau berdasarkan pada kesadaran kelompok masyarakat itu sendiri dan bisa pula terjadi tanpa disadari. (Rudi, 2007: 10)

Inti dasar dari kerjasama IJEPA adalah :

1) Memfasilitasi, mempromosikan, dan meliberalisasi perdagangan barang dan jasa antara Jepang dan Indonesia
2) Meningkatkan kesempatan investasi dan mempromosikan aktivitas investasi melalui penguatan perlindungan untuk *investasi* dan aktivitasnya antara Jepang Indonesia

3) Menjamin proteksi hak-hak intelektual dan mempromosikan kerjasama di bidang-bidang yang sudah disepakati
4) Meningkatkan transparansi rezim pemerintahan kedua negara dan mempromosikan kerjasama yang saling menguntungkan antara Jepang Indonesia
5) Mempromosikan kompetisi
6) Mengembangkan lingkungan bisnis diantara kedua belah pihak
7) Membuat sebuah kerangka kerja untuk meningkatkan kerjasama yang lebih erat didalam bidang- bidang yang telah disepakati
8) Menciptakan prosedur yang efektif untuk *implementasi* dan *aplikasi* kesepakatan ini untuk resolusi resolusi dari pertikaian yang mungkin muncul dikemudian hari (http://ditjenkpi.depdag.go.id/website_ kpi /Umum/IJEPA/Basic%20Agreement %20 %28ID%29.pdf diakses pada Januari 2014).

Dan dalam industri otomotif mobil sendiri IJEPA mengeluarkan kesepakatan bahwa bea masuk industri otomotif mobil Jepang yang masuk keIndonesia akan menurun menjadi 0% dari tahun 2008 sampai tahun 2012, bea masuk mobil yang mengalami perubahan spesifikasi mesin dari 3 liter menjadi 1,5 liter akan mendapat pengurangan tarif impor sebesar 20% sejak Januari 2013. Nyatanya hingga kini, tarif impor masih dipatok sebesar 28,1%. Kondisi inilah yang dianggap merugikan industri otomotif Jepang.

Dalam industri otomotif pemerintah juga mengeluarkan kebijakan, kebijakan pemerintah pertama mengenai industri otomotif adalah Sk-21/KPTS/74 mengenai impor masuk mobil dalam bentuk terurai (*compeletely knock down*). Kemudian tindak lanjut kebijakan ini adalah kebijakan pemerintah dengan Sk-307/M/8/76 untuk mewujudkan industri otomotif Indonesia. Lagi-lagi kebijakan mengenai industri otomotif di Indonesia tidak berjalan efektif pada tahun 1996 Indonesia kembali mengeluarkan kebijakan sesuai dengan intruksi presiden (inpres) no 2 pada tahun 1996 tentang pembangunan industri mobil nasional. Inpres tersebut menyatakan bahwa pembangunan mobil nasional (mobnas) adalah mobil yang menggunakan merek sendiri dan diciptakan oleh sendiri, perusahaan produsennya 100% dimiliki oleh orang Indonesia, dan proses produksinya dilakukan dinegara sendiri yaitu diwilayah Indonesia dan mampu memenuhi persyaratan tentang kandungan lokal sebesar 20 persen pada tahun pertama, 40 persen pada tahun kedua, dan 60 persen pada tahun ketiga (agustinakurniasih "industriotomotif"dalam www.research.mercubuana.ac.id/industri_otomotif _indo nesia, diakses 27 Desember 2014).

Dengan hadirnya inpres 1996 yang mengharapkan lahirnya mobil nasional, pemerintah juga menggalakan industri subsitusi impor guna menarik investasi asing sebagai salah satu bentuk kepentingan ekonomi politik bagi pertumbuhan pembangunan Indonesia. Pentingnya industri otomotif dari segi ekonomi adalah untuk menambah devisa bagi negara, dari segi politik, tidak terlepas dari persaingan perdagangan menguasai pasar baik didalam maupun diluar negri. Banmgkitnya Indonesia untuk memperbaiki industri otomotifnya diharapkan mampu menuju pada perbaikan pertumbuhan industri otomotif yang dilakukan oleh negara Korea selatan Taiwan dan Jepang sendiri.

Pada hakekatnya suatu kerjasama internasional, khususnya perjanjian bilateral seperti pada perjanjian IJEPA ini merupakan perjanjian yang saling menguntungkan antara satu sama lain dan saling melengkapi. Namun dalam perjanjian ini Jepanglah yang merupakan negara yang lebih dominan sehingga Indonesia menjadi pihak yang lebih dirugikan. Walaupun begitu Indonesia tetap mempertahankan perjanjian tersebut. Inilah yang menjadi hal yang menarik perhatian penulis dalam membuat penelitian ini.

IJEPA merupakan kerjasama yang lebih menguntungkan dan memberikan peluang yang lebih besar bagi Indonesia daripada kesepakatan dalam WTO. Hal ini mengakibatkan IJEPA juga dikenal dengan nama WTO-plus. Adapun yang diatur dalam kesepakatan IJEPA secara garis besar adalah:

1) *Trade in goods, tariffs and non-tariff measures, rules of origin trade remedies* (Perdagangan dalam barang: ketentuan tarif, non-tarif, ketentuan asal produk, penyelesaian dispute mengenai mutu barang).

2) *Trade in service* (perdagangan dalam jasa). Kedua pihak akan membuat komitmen dalam berbagai sektor yang mencakup profesional atau bisnis, komunikasi, kontruksi, distribusi, pendidikan, jasa kesehatan, dan sosial, pariwisata dan jasa perjalanan, serta jasa transfortasi.
3) *Customs procedure* (Prosedur bea cukai). Kedua pihak akan memperkenalkan pertukaran informasi dan kerjasama yang bermaksud untuk fasilitasi perdagangan melalui penyederhanaan dan harmonisasi guna memastikan efektifitasnya.
4) *Investment* (Penanama modal). IJEPA akan menyajikan suatu kerangka kerja bagi perluasana dan fasilitasi investasi lintas batas antara kedua negara melalui kesepakatan-kesepakatan mengenai perlakuan nasional.
5) *Movement of natural persons* (Fasilitasi bergeraknya sumber daya manusia). Kedua pihak akan menyajikan suatu kerangka kerja bagi fasilitasi bergeraknya orang-orang dalam berbagai kategori termasuk kunjungan jangka pendek, perpindahan intra perusahaan, dan kunjungan orang-orang biasa terlibat dalam jasa-jasa profesional.
6) *Energy and mineral resources* (Sumber daya energi dan mineral). Signifikansi sumber daya energi dan mineral bagi pertumbuhan ekonomi berkesinambungan di kawasan.
7) *Intelectual property right* (Hak cipta). Kedua pihak akan memastikan perlindungan efektif atas hak cipta, mempromosikan efisiensi dan transparansi dalam sistem administrasi perlindungan hak cipta,

pemalsuan dan pembajakan. IJEPA akan menyediakan dasar bagi kedua pihak untuk kerjasama dalam bidang-bidang rincian hak cipta yang saling menguntungkan.

8) *Government procurement* (Prosedur pembelian oleh pemerintah). IJEPA akan menyusun suatu kerangka bagi pertukaran informasi dan mekanisme untuk dialog dengan partisipasi kedua pemerintah, sektor swasta dan organisasi-organisasi relevan lainnya.
9) *Competition* (Persaingan). Kedua pihak akan mempromosikan persaingan dengan menangani kegiatan-kegiatan anti persaingan dan bekerjasama dalam memperkuat kebijakan persaingan serta implementasi hukum persaingan, sesuai dengan hukum dan peraturan masing-masing.
10) *Improvement of business environment and Promotion of business confidence* (Perbaikan dalam lingkungan bisnis dan promosi kepercayaan bisnis). IJEPA akan menyediakan suatu mekanisme bagi perbaikan lingkungan promosi kepercayaan bisnis, dengan partisipasi kedua pemerintahan, sektor-sektor swasta yang bersangkutan dan organisasi-organisasi yang relevan.
11) *Cooperation* (Kerjasama). kedua pihak akan mempromosikan kerjasama bilateral bagi pengembangan kapasitas dalam berbagai bidang, seperti industri dan manufaktur, pertanian, kehutanan dan perikanan, promosi perdagangan dan industri pengembangan sumber daya manusia, pariwisata, teknologi informasi dan komunikasi, jasa

> keuangan, pembelian oleh pemerintah, lingkungan hidup, dengan maksud meningkatkan kemitraan ekonomi antara kedua pihak. Kedua pihak dapat juga mempertimbangkan kerjasama dalam bidang-bidang lain yang disetujui bersama di waktu yang akan datang (Kementrian Perindustrian. Melalui http://www.kemenprin.go.id/IND /publikasi /Ij- epa/struktur.pdf, diakses 31 Januari 2014 kementrian perindustrian).

Perkembangan IJEPA diawali sejak Oktober tahun 2004 dimana secara nasional, Indonesia dan Jepang ingin meningkatkan hubungan bilateral diantara kedua negara, termasuk perluasan kerjasama di bidang ekonomi. Melalui expert group (EG) yang dibentuk oleh kedua negara (Kemenakertrans bertindak sebagai chairman), telah disepakati 11 bidang fokus pengembangan ekonomi, diantaranya adalah bidang ketenagakerjaan. Dalam berita kementrian perindustrian Skema kerja sama *Manufacturing Industrial Development Center* (MIDEC) antara Indonesia dengan Jepang yang merupakan bagian dari perjanjian kerjasama Indonesia Jepang yang disebut *Indonesia-Japan Eonomic Partnership Agreement* (IJEPA) dalam lima tahun terakhir ini hanya menunjukkan kemajuan pada lima sektor industri.

Makanya pemerintah akan mengevaluasi kerja sama ini sebelum memutuskan untuk melanjutkan atau menghentikan kerjasama tersebut pada akhir tahun ini. sebenarnya kerjasama ini berfokus pada 11 sektor industri. Namun, hanya beberapa sektor industri yang menunjukkan kemajuan. Bidang otomotif sendiri termasuk menunjukan kemajuan dalam IJEPA ini, Salah satu kerjasama

yang berhasil mencapai target adalah sektor otomotif. Dalam lima tahun, volume produksi mobil yang dipatok 1 juta unit per tahun dan produksi sepeda motor sebesar 8 juta unit per tahun berhasil dicapai. Hiroshi Aimoto, Director Trade Policy Buerau, *Ministry of Economy, Trade, and Industry* (METI) Jepang mengakui perjanjian ini memberikan keuntungan bagi industri di negara mereka. Kerjasama ini mempermudah pengusaha Jepang pengatur rencana bisnis dan meningkatkan rasa aman dalam berinvestasi di Indonesia (Kerjasama IJEPA berhasil di 5 Sktor. Melalui http//www.kemenprin.go.id/artikel/6575/Kerjasama-IJEPA-Hanya-Berhasil-di-5-Sektor" diakses pada Desember 2013).

3.1.3 Gambaran Umum Industri Otomotif mobil Jepang di Indonesia

Pada dasarnya Industri otomotif di Indonesia telah dikembangkan selama lebih dari 30 tahun dan telah turut memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap perekonomian nasional. Pengembangan industri kendaraan bermotor perlu untuk terus dilakukan karena industri kendaraan bermotor memiliki keterkaitan yang luas dengan sektor ekonomi lainnya dan juga memiliki potensi pasar dalam negeri yang cukup besar.

Sejarah industri otomotif Indonesia dimulai tahun 1920 di Tanjung Priok perusahaan General Motors (GM) membangun pabrik perakitan Chevrolet. Kemudian di tahun 1955, ada jalan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk mendatangkan mobil dari luar negeri dalam rangka memfasilitasi pelaksanaan Konferensi Asia-Afrika di Gedung Merdeka, Bandung, Jawa Barat.

Mobil-mobil itu keluaran dari Industri mobilasal Amerika dan Eropa diantaranya Plymouth Belvedere, Opel Kapitan, dan Opel Kadett (Luhulima:2012)

Kedatangan jip beratap kanvas pada tahun 1961 merupakan kemunculan mobil pertama produksi Toyota Jepang yang masuk ke Indonesia. Mobil jip kanvas itu nama aslinya *Toyota Land Cruiser* Dominasi industri otomotif Jepang terus melebarkan sayapnya di Indonesia juga terlihat ketika Toyota Kijang bak terbuka pada tahun 1975. Toyota Kijang generasi pertama diluncurkan tahun 1977, kemudian empat tahun berikutnya yakni tahun 1981, lahir pula Toyota Kijang generasi kedua, dan pada tahun 1986 lahir Toyota Kijang generasi ketiga, sedangkan Toyota Kijang generasi keempat muncul tahun 1996. Tahun 2002, Toyota meluncurkan Toyota Kijang, *facelift* generasi keempat yang merupakan serie Toyota Kijang terakhir. Pada tahun 2004, Toyota Kijang digantikan oleh Toyota Kijang Innova.

Produk mobil Kijang dari Toyota telah berkiprah selama kurang lebih 35 tahun diIndonesia dengan imejnya sebagai mobil keluarga Indonesia. Iklan Toyota Kijang pada tahun1980-an menggambarkan bahwa mobil ini dikonsepkan sebagai mobil keluarga yang memuat banyak orang di dalamnya. kepopularan suatu komoditas seperti mobil kijang di masyarakat, tidak terlepas dari pengaruh iklan (Goldman:1987)

Dalam rangka pengembangan industri kendaraan bermotor, telah disusun roadmap. Dalam roadmap Industri Kendaraan Bermotor yang disusun oleh Kementerian Perindustrian disebutkan bahwa pengembangan industri otomotif ke depan akan diarahkan pada pengembangan kendaraan sedan kecil, kendaraan

niaga, sepeda motor, dan komponen kendaraan bermotor dengan penekanan pada kendaraan ramah lingkungan dan hemat energi. Dalam rangka mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan maka strategi yang akan dilakukan adalah memperkuat basis produksi kendaraan niaga, kendaraan penumpang kecil, dan sepeda motor serta meningkatkan kemampuan teknologi produk dan manufaktur industri komponen kendaraan bermotor (kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif 2014 Melalui ”2013:kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif” diakses pada tanggal 17 Maret 2014).

Dalam jangka menengah, Kementerian Perindustrian menargetkan produksi kendaraan bermotor roda empat mencapai 1.250.000 unit. Jumlah produksi tersebut diperoleh jika diasumsikan pertumbuhan rata-rata per tahun adalah 10%. Berdasarkan data dari ASEAN Automotive Federation (AAF), sampai dengan akhir 2012, produksi kendaraan bermotor roda empat di Indonesia telah mencapai 1,065 juta unit. Produksi tahun 2012 tersebut mengalami peningkatan 27% jika dibandingkan dengan produksi tahun 2011 yang sebesar 837 ribu unit. Jika dibandingkan dengan target produksi yang ditetapkan oleh Kementerian Perindustrian sebagaimana terlihat pada tabel di bawah, maka produksi tahun 2012 jauh melampaui target yang ditetapkan. Target produksi selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini. (kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif 2014 Melalui ”2013:kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif” diakses pada tanggal 17 Maret 2014).

Tabel 3.1
Target Sasaran Kuantitatif Industri Kendaraan Bermotor Roda 4
Jangka Menengah

	2010	2011	2012	2013	2014
Produksi	**540.000**	**675.000**	**840.000**	**1.000.000**	**1.250.000**
Penjualan	**542.000**	**675.000**	**846.000**	**1.057.000**	**1.350.000**
Ekspor	**108.000**	**140.000**	**180.000**	**220.000**	**260.000**

Sumber Data: Kementrian Perindustrian 2014

Dan menurut menurut tabel diatas ekspor kendaraan roda empat yang paling mendominasi adalah produk dari negara Jepang seperti merk honda. Sampai dengan akhir 2012, produksi kendaraan bermotor roda empat di Indonesia telah melebihi target yang ditetapkan banyak sekali sekarang warga negara Indonesia memilih membeli kendaran roda empat dibandingkan beroda dua. Namun pencapaian target produksi haruslah diimbangi dengan pendalaman struktur industri.

Selain sasaran kuantitatif, Kementerian Perindustrian juga membuat sasaran kualitatif. Sasaran kualitatif yaitu sasaran yang berfokus pada tahapan pengembangan industri. Sasaran kualitatif dibuat berdasarkan pengelompokkan jenis kendaraan, kandungan lokal, dan penguasaan teknologi. Pada jangka menengah, diharapkan Indonesia sudah mulai membuat sendiri desain kendaraan bermotor roda empat jenis MPV dan truk kecil yang diproduksinya serta mampu memproduksi komponen utama seperti transmisi. Selama ini riset dan desain kendaraan bermotor yang dijual Indonesia khususnya merek Jepang masih

dilakukan di Thailand Dan Jepang termasuk negara yang salah satunya pengekspor terbesar ke Indonesia dalam kendaraan beroda empat, Jepang juga termasuk negara yang mendominasi merek-merek yang dipakai oleh warga negara Indonesia

Perkembangan industri otomotif di Indonesia didorong oleh kebijakan Pemerintah yang mengatur sektor tersebut, kemajuan teknologi dan situasi ekonomi. Industri otomotif di Indonesia mulai berkembang pada tahun 1970, ketika itu Pemerintah Indonesia mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mendukung industri otomotif di Indonesia seperti SK Menteri Perindustrian No.307/M/SK/8/76, SK Menteri Perindustrian No.231/M/SK/11/78 dan SK Menteri Perindustrian No.168/M/SK/9/79. Selain itu Pemerintah juga mengeluarkan serangkaian peraturan yang dikenal dengan sebutan Program Penanggalan. Kebijakan ini menerapkan bea masuk yang tinggi terhadap kendaraan-kendaraan yang tidak menggunakan stamping parts yang diproduksi dalam negeri. Pada masa itu pemerintah lebih memfokuskan pada kendaraan-kendaraan minibus dan komersial salah satunya dengan pemberian keringanan pajak dan memberikan pajak yang tinggi terhadap kendaraan-kendaraan seperti sedan (kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif 2014 Melalui ”2013:kajian pkpn insentif fiskal industri otomotif diakses pada tanggal 17 Maret 2014).

Memasuki era 1980-an perkembangan industri otomotif mengalami pasang surut karena dikarenakan beberapa kendala seperti adanya devaluasi Rupiah pada tahun 1983 (27,5%) dan pada tahun 1986 (31,0%). Selain itu juga ditambah dengan adanya kebijakan uang ketat pada tahun 1987. Penjualan

kendaraan bermotor yang pada akhir tahun 1981 berada di kisaran 208.000 unit, menurun antara 150.000 dan 170.000 unit pada tahun-tahun berikutnya. Pada era 1990-an Pemerintah mengganti Program Penanggalan dengan Program Insentif yang dikenal dengan Paket Kebijakan Otomotif 1993. Produsen mobil diperbolehkan memilih sendiri komponen mana yang akan menggunakan produk lokal dan akan mendapatkan potongan bea masuk, atau bahkan dibebaskan dari bea masuk, jika berhasil mencapai tingkat kandungan lokal tertentu. Program ini telah dijalankan oleh Toyota dengan Kijang generasi ketiganya (1986-1996) dimana kandungan lokalnya sudah mencapai 47%. Begitu juga yang dilakukan oleh Indomobil yang mengeluarkan mobil Mazda MR (Mobil Rakyat).

Di tahun 1996 Pemerintah memutuskan untuk mempercepat Program Insentif dan memperkenalkan Program Mobil Nasional dengan mengatur bahwa untuk mendapatkan pembebasan bea masuk, perusahaan harus mencapai tingkat kandungan lokal sebesar 20 persen, 40 persen dan 60 persen di tahun pertama, kedua dan ketiga. Surat Instruksi Presiden (Inpres) No.2/1996 tentang Program Mobil Nasional, dikeluarkan untuk memperbaiki sistem deregulasi untuk menyambut adanya pasar bebas tahun 2003. PT. Timor Putra Nasional (TPN) yang bermitra dengan KIA Motors dari Korea Selatan adalah perusahaan pertama yang mendapatkan pembebasan bea masuk barang mewah melalui program ini. TPN dipercaya untuk memproduksi mobil nasional yang bernama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Pada bulan Juni 1996, Pemerintah kembali mengeluarkan Keputusan Presiden (Keppres) No.42 yang berisi tentang diizinkannya TPN mengimpor mobil utuh dari Korea Selatan asalkan mobil Timor

dikerjakan tenaga kerja asal Indonesia di pabrik Kia di Korea Selatan, serta dalam waktu 3 tahun, TPN harus bisa memenuhi kandungan lokal pada mobil Timor-nya sebanyak 60%. Perusahaan-perusahaan otomotif lain (Jepang, Amerika Serikat dan Eropa) yang tidak mendapatkan insentif pajak yang sama, melakukan protes ke World Trade Organization(WTO). Jepang dan Indonesia. Melalui (*joint statement on japan-Indonesia summit meeting*, 24 juni 2003 sepertti dalam http://www.mofa.go.jp/english/mf_ refiew/361_03.htm, diakses pada 25 Februari 2014 pukul 23:00 WIB).

Sebenarnya Inpres itu juga mengatur, siapapun bisa mendapatkan predikat mobil nasional yaitu bila komponen lokalnyasudah mencapai 60% dengan memakai merek nasional dan dilakukan oleh perusahaan swasta nasional, bukan kepanjangan tangan dari prinsipal. Pembebasan pajak barang mewah, selain bea masuk, untuk kendaraan yang memiliki kandungan lokal 60 persen mendorong produsen untuk menanamkan modal dalam pabrik-pabrik baru seperti pabrik mesin dan casting, yang menghasilkan barang setengah jadi. Selain Timor, berkembang juga merek-merek nasional lain seperti Sena, Morina (Bakrie), Maleo, Perkasa, Kancil dan Astra. Namun sayangnya keberadaan mereka tak semulus Timor yang dipimpin oleh Tommy Soeharto. Timor digugat Jepang dan Amerika Serikat di WTO dan akhirnya TPN kalah. Proyek Timor semakin suram ketika krisis ekonomi tahun 1997 datang dan pada puncaknya ketika rezim Presiden Soeharto jatuh pada bulan Mei 1998. Angka penjualan mobil juga ikut menurun menjadi 58.000 unit di tahun 1998, jauh berbeda jika dibandingkan dengan tahun 1997 yang mencatat angka sebesar 392.000 unit.

Memasuki era tahun 2000, Pemerintah mengeluarkan Paket Kebijakan Otomotif 1999 yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. Keran untuk mengimpor kendaraan secara utuh (CBU) dibuka lagi, tidak seperti tahun-tahun sebelumnya dimana sangat sulit sekali untuk mengimpor kendaraan CBU.

Adapun tujuannya dibukanya keran impor kendaraan CBU selain karena saat ini sudah masuk ke era pasar bebas, juga diharapkan agar mobil rakitan lokal (CKD) termotivasi untuk meningkatkan kualitas kendaraannya guna menghadapi serbuan kendaraan CBU. Para pemain lokal tidak hanya berlomba-lomba meningkatkan kualitas tetapi juga menekan harga dengan cara memperbanyak jumlah komponen lokal yang terkandung di dalam kendaraan tersebut. Didalam perusahaan industri otomotif mobil diIndonesia Jepang masih merupakan negara yang paling besar investasinya di Indonesia. Sepanjang 2013 ini, Realisasi investasi di Indonesia dari para investor Jepang menempati urutan teratas pada tahun lalu. Tahun 2013 investor Jepang cukup gencar menanamkan uangnya di sektor otomotif. Adanya kebijakan mobil LCGC *(Low Cost Green Car)* di Indonesia membuat banyak pabrikan khususnya asal Jepang seperti Honda, Toyota dan lainnya menambah kapasitas produksi.

Globalisasi dapat dipandang sebagai suatu tantangan, dalam konteks globalisasi cara pandang yang optimis, beberapa tantangan yang mungkin timbul dalam pasar otomotif di Indonesia dalam menghadapi era perdagangan bebas yaitu :

1) Infrastruktur yang masih kurang memadai
2) Pasokan energy yang tidak tersedia dengan cukup
3) Sumber daya manusia yang masih kurang
4) Bahan baku dan komponen yang sebagian masih tergantung impor

Permasalahan permasalahan tersebut yang mungkin harus dicari solusinya untuk menghadapi persaingan otomotif dengan Negara Thailand dan Malaysia. Disamping beberapa hal tersebut masih ada beberapa hal yang pelu di cermati terkait dengan perkembangan otomotif di negeri ini, yaitu Masalah BBM, Listrik, Tingkat inflasi dalam negeri dan Lingkungan Hidup, harga minyak dunia tidak dapat di prediksi dan negara Negara maju telah mulai menggunahan mobil hybrid untuk menghemat energi Pasokam listrik untuk industri yang tidak boleh ada pemadaman selama industry juga harus dicermati termasuk dampak lingkungan terhadap proses produksi tersebut. Walaupun teknologi yang kita gunakan sudah ramah lingkungan. Untuk menjawab tantangan tersebut perlu adanya komunikasi dengan beberapa organisasi otomotif dan pemerintah agar industri otomotif dapat berkembang dan dapat mengikuti pasar globalisasi.

Perusahaan otomotif Jepang, *Toyota Motor Corporation* (TMC), merealisasikan investasi pembangunan pabrik perakitan kendaraan *(complete knock-down/CKD)* di Karawang, Jawa Barat. Pabrik kedua yang akan beroperasi di bawah *PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia* (TMMIN) tersebut menyerap investasi sebesar Rp 3,3 triliun, 25% dari total komitmen investasi Toyota Motor Corp di Indonesia.

PT. Toyota-Astra Motor yang didirikan pada tahun 1971 merupakan perusahaan *joint venture* antara PT. Astra International Tbk (saham 51%) dengan *Toyota Motor Corporation* (saham 49%), Jepang. Selama 30 tahun, PT. Toyota-Astra Motor telah memainkan peranan penting dalam pengembangan industri otomotif di Indonesia serta membuka lapangan pekerjaan termasuk dalam industri pendukungnya. Saat ini, PT. Toyota-Astra Motor telah memiliki pabrik produksi seperti *Stamping, Casting, Engine dan Assembly* di area industri Sunter, Jakarta. Perusahaan asal Jepang ini telah banyak berinvestasi diIndonesia dengan banyak memasarkan produk-produk mobil yang berkualitas dan harga terjangkau, pada dasarnya masyarakat Indonesia sendiri telah percaya kepada merk Jepang seperti Honda dan Toyota itu sendiri karena selain bahan bakarnya murah kualitasnya juga bagus dan cocok dengan masyarakat Indonesia. (Industri otomotif ketergantu ngan komponen impor. Melalui http://www.Kemenperin.go.id/artikel/4239/Indus tri-Otomotif-Ketergantungan Komponen-Impor, diakses pada bulan Januari 2014).

Untuk meningkatkan kualitas produk dan kemampuan produksi, Pabrik Karawang, yang menggunakan teknologi terbaru di Indonesia, telah selesai dibangun pada tahun 1998 berikut sistem manajemen kualitas dan lingkungan. TAM juga telah mencatat keberhasilan dalam membangun jaringan penjualan dan purna jual di seluruh Indonesia. Terdiri dari 5 Main Dealer dan 75 Dealer yang mengoperasikan 142 outlet penjualan dan 101 outlet purna jual. Dengan jaringan yang sangat luas ini, TAM berhasil meraih sukses meraih penjualan terbanyak dalam industri otomotif dalam beberapa tahun terakhir ini. Sebagai contoh, pada

tahun 2000, TAM berhasil menjual 90.148 unit mobil, dengan peningkatan market share dari 28.8% menjadi 30.2% dibanding tahun sebelumnya. Pada saat ini industri otomotif mobil di Indonesia sangat meningkat karena masyarakat Indonesia pada saat ini lebih mementingkan kebutuhan tersiernya dengan membeli mobil, dibandingkan dengan motor, bahkan pada saat ini dengan Indonesia mengeluarkan kebijakan mobil murah (LCGC) semakin bertambah meningkat angka penjualan mobil. Peningkatan industri otomotif mobil di Indonesia dari tahun ke tahun sangat meningkat (“http://kemenperin.go.id/artikel/5831/Perusahaan-Otomotif-Jepang-Realisasikan-Investasi” diakses pada tahun 2014).

Industri otomotif dalam negeri masih mengalami masalah yang cukup serius. Dari segi bahan baku, impor komponen otomotif saat ini masih cukup tinggi yaitu sebesar 80%. Oleh untuk itu, Kementerian Perindustrian terus memacu investasi asing untuk membangun industri komponen di IndonesiaImpor komponen saat ini masih sebesar 80%, apabila ada ada bayak pembangunan pabrik komponen di Indonesia dalam 5 tahun bisa menekan impor komponen menjadi 30%. kebutuhan komponen otomotif meningkat, menyusul tingginya pertumbuhan penjualan motor dan mobil di Indonesia. Hal ini memacu investasi industri komponen, yang diperkirakan mencapai US$ 5 miliar hingga 2014. menggeliatnya industri otomotif nasional menyebabkan impor komponen ikut naik, khusus bahan baku dan penolong barang modal (mesin) pada Juni lalu. Impor melonjak karena masih banyak komponen otomotif yang belum bisa

diproduksi di dalam negeri, kondisi ini menunjukkan industri otomotif nasional masih besar ketergantungannya kepada impor (Gaikindo:2014).

Pemerintah diminta segera menyediakan kebijakan untuk mengurangi impor dan meningkatkan penggunaan komponen dalam negeri untuk produk-produk otomotif. Di satu sisi, perkembangan ini dinilai positif karena bisa menggerakkan perekonomian nasional dan menciptakan lapangan kerja baru. Tetapi, bila tidak dijaga keseimbangannya, akan mengancam *devisit devisa* negara. Pasalnya, ekspor Indonesia turun, khusus ke Eropa yang mengalami krisis. Industri otomotif ketergantungan komponen impor (Melalui http://www. Kemen perin.go.id/artikel/4239/Industri-Otomotif-KetergantunganKomponen-Impor, diak ses pada bulan Januari 2014).

3.2 Metode Penelitian

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif, dengan metode penulisan deskriptif analis. Metode penelitian ini adalah deskriptif analitis yaitu peneliti mendeskripsikan penemuan-penemuan dilapangan kemudian diklasifikasi untuk selanjutnya dilakukan analisis dan disimpulkan dengan cara menguraikan dan menggabarkan fenomena berdasarkan hasil pengamatan data yang diperoleh. Dalam penelitian ini penulis berusaha untuk menggambarkan fenomena hubungan kerjasama bilateral ekonomi Jepang-Indonesia.

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif analitik yakni suatu penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran tentang realitas pada obyek yang

diteliti secara obyektif. Penelitian ini menekankan pada satu variabel yakni pengembangan model pendidikan berbasis kompetensi.

Di mana pengertian penelitian deskriptif menurut Sugiyono (2008:5) adalah sebagai berikut:

> "Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain."

3.2.1 Desain Penelitian

Dalam rangka memberikan pemahaman mengenai isi secara menyeluruh maka penulis telah membagi berdasarkan sistematika penulisan menjadi 5 bab yang terdiri dari bab dan sub bab yang saling berkaitan satu sama lain. Penulis dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yaitu melalui studi pustaka dengan mengumpulkan teori dan konsep yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini seperti buku-buku, literatur-literatur, artikel baik koran maupun internet dan sumber lain yang dianggap relevan.

Penelitian deskriptif yang akan dipergunakan, kemudian akan tertuju pada pemecahan masalah yang ada pada masa sekarang dengan pelaksanaan metode deskriptif tidak terbatas, hanya sampai pada pengumpulan dan penyusunan data saja. Melalui studi yang *verifikatif* dengan mengukur suatu dimensi lewat berbagai bentuk studi kuantitatif yaitu angket, tes, wawancara dan lain sebagainya atau dengan melakukan klarifikasi penilaian, pembentukan standar yang normatif, penetapan hubungan dan status kedudukan antar berbagai unsur-unsur dalam

berbagai cakupan akan dilaksanakan dalam penelitan berdasarkan data-data serta informasi terutama oleh kerjasasama Jepang Indonesia dalam IJEPA dan mengenai kebijakan mobil murah (LCGC) yang sedang marak diperbincangkan.

3.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan cara peneliti mencari data-data diperpustakaan selanjutnya turun kelapangan melakukan observasi setelah itu peneliti mengklasifikkasikan penemuan dari hasil studi diperpustakaan dan observasi lapangan lalu menganalisis satu persatu penemuan yang kemudian disimpulkan dan menjadi sebuah penelitian yang utuh.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini akan dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*). Teknik ini mengasumsikan bahwa setiap kumpulan informasi tertulis dapat digunakan sebagai indikator sikap, nilai, dan maksud politik dengan cara menelaah secara sistematis menurut kriteria penafsiran kata dan pesan tertentu. Dengan demikian data-data yang digunakan adalah data-data sekunder yang berasal dari dokumentasi dan publikasi. Bentuk data-data tersebut dapat ditemui pada buku referensi, jurnal, majalah atau laporan dari instansi terkait, di samping pemanfaatan sumber-sumber tulisan lainnya seperti fasilitas dan jasa internet untuk mendapatkan data tertulis yang telah didokumentasikan.

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling penting dalampenelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data(Sugiyono, 2008:62). Dalam usaha pengumpulan data serta keterangan

yangdiperlukan, penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data sebagaiberikut :

1. Observasi

   Menugumpulkan data mengenai kerjasama IJEPA dan Industri Otomotif Indonesia dengan memperoleh data dari dinas perindustrian dan perdagangan serta badan pengelola statistik (BPS). Observasi menurut Raco (2010:112) adalah bagian dalam pengumpulan data. Observasi berarti mengumpulkan data langsung dari lapangan.

2. Wawancara

   Penelitian ini memperoleh data dengan cara wawancara kepada pihak terkait mengenaih kerjasama *Indonesia japan economic partnership agreemen* (IJEPA) seperti staff-staff kementrian perdagangan dan perindustrian Menurut Moleong (2007:186) mendeskripsikan wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan.

3.2.2.1 Studi Pustaka

Studi pustaka adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan berbagai referensi dari buku-buku yang menunjang pada penelitian yang dilakukan penulis.

Studi kepustakaan atau studi dokumen adalah teknik pengumulan data sekunder yang meliputi pengkutipan, dan data, pengkajian teori dari informasi dari berbagai media seperti buku, internet, dokumen dan media cetak.

3.2.3 Teknik Penentuan Informan

Menurut Sugiyono (2009:221), penentuan sampel atau informan dalam penelitian kualitatif berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum, karena itu obyek yang dijadikan sampel atau informan sebaiknya yang memenuhi kriteria. Dan dalam penelitian ini subyek/obyek yang menjadi sumber adalah peneliti dalam memperoleh data tapi datanya berupa dokument seperti berita, program acara, atau iklan dapat disebut dengan obyek.

Teknik penentuan informan yang dilakukan peneliti berupa purposive. Yaitu dengan cara menentukan pihak-pihak yang terkait tentang tujuan, masalah dan variabel dari penelitian yang sedang dikaji. Metode yang dipergunakan akan semakin difokuskan lewat metode wawancara sesuai dengan masalah yang akan dikaji secara mendalam.

3.2.4 Teknik analisa data

Observasi adalah penelitian yang dilakukan dengan cara meninjau dan mengamati objek yang diteliti secara langsung sehingga mendapatkan data yang objektif dan akurat. Salah satu bentuk analisis adalah merangkum sejumlah data besar data yang masih mentah menjadi informasi yang dapat diinterpretasikan. Kategorisasi atau pemisahan dari komponen-komponen atau bagian-bagian yang relevan dari seperangkat data juga merupakan bentuk analisis untuk membuat data-data tersebut mudah diatur. Semua bentuk analisis berusaha menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan cara yang singkat dan penuh arti.

Pengertian analis menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Dan analisa data menurut Platto (1980:268), adalah proses mengatur data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, ketegori dan satuan uraian dasar dan analisis data adalah proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan *hipotesis* (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis.

3.2.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.2.5.1 Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis memperoleh data dan informasi dan bersumber dari berbagai tempat, diantaranya:.

a. Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, Jalan Gatot Subroto, Kav. 52-53, Jakarta Selatan
b. Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, Jalan M.I.Ridwan Rais No.5, Central Jakarta, Jakarta Pusat
c. Perpustakaan Universitas Komputer Indonesia, Jalan Dipati Ukur, No.112, Bandung
d. Pepustakaan Universitas Padjajaran, Jalan raya Bandung Sumedang km, 21 Jatinangor, Jatinangor.
e. Perpustakaan Universitas Parahyangan, Jalan Cimbuleuit No. 94, Bandung.

3.2.5.2 Waktu Penelitian

Lamanya waktu penelitian yang dilakukan dalam rangka pengumpulan data-data dan melihat fenomena kerjasama ekonomi Jepang dan Indonesia yang terbentuk dalam kesepakatan *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) yang ada dibulan Mei 2013 yang bisa diakses melalui media internet hingga penyusunan laporan. Dan perincian selengkapnya dituangkan ke dalam bentuk table berikut:

Tabel 3.2

Tabel Rencana Kegiatan Penelitian

Kegiatan	2013		2014							
	Mei	Jun-Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags
Pengajuan Judul										
Pembuatan Usulan Penelitian										
Seminar Usulan Penelitian										
Bimbingan Skripsi										
Pengumpulan Data & Analisis										
Sidang										