BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Paparan dalam penelitian ini berkaitan dengan kerjasama antara Indonesia dengan Jepang yang terbentuk dalam *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) yang dikokohkan pada tahun 2008, selanjutnya dalam penilitian ini akan membahas dampak dari kerjasama IJEPA tersebut pada Industri Otomotif Mobil Jepang yang ada di Indonesia. di bagian ini juga akan dipaparan tentang kerjasama Indonesia dengan Jepang dalam bidang perekonomian, lalu selanjutnya berfocus pada dampaknya IJEPA tersebut dalam bidang industri otomotif mobil Jepang yang ada 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.

Dalam perdagangan internasional, Jepang merupakan negara mitra dagang terbesar dalam hal ekspor-impor Indonesia. Pada periode 2006-2010, ekspor Indonesia memiliki tren yang meningkat, sementara impor Indonesia dari Jepang

juga meningkat di tingkat yang lebih tinggi. Neraca perdagangan Indonesia-Jepang juga terus mengalami surplus walaupun trennya cenderung menurun akibat peningkatan impor lebih besar dari peningkatan ekspor. Komoditas yang diperdagangkan antara kedua negara juga beragam, sesuai dengan keunggulan komparatif dan daya saing kedua negara. Jepang mengimpor komoditas, seperti minyak bumi, gas alam cair, batubara, hasil tambang, udang, tekstil dan produk tekstil, mesin, perlengkapan listrik, dan lain-lain. Sedangkan, Indonesia sendiri mengimpor mesin-mesin dan suku cadang (*spare parts*), produk plastik dan kimia, baja, perlengkapan listrik, suku cadang elektronik, mesin alat transportasi, dan suku cadang mobil (kementrian perdagangan:2014).

Indonesia dan Jepang merupakan dua negara yang satu sama lain saling membutuhkan, kerjasama ekonomi Indonesia dan Jepangsudah terjadi sangat lama sekali sekitar 55 tahun, Walau sejarah mencatat kisah suram penjajahan Jepang di Indonesia, saat ini kedua negara telah membina hubungan persahabatan yang sangat erat yang berlandaskan hubungan kerjasama dan pertukaran di berbagai bidang seperti politik, ekonomi, kebudayaan dan sebagainya. Hubungan persahabatan seperti ini, bukanlah sesuatu yang dapat dibangun dalam sehari saja. Di Indonesia ada sekitar 11.000 orang Jepang, sebaliknya di Jepang terdapat lebih 24.000 orang Indonesia.

Perusahaan-perusahaan Jepang yang beroperasi di Indonesia berjumlah lebih dari 1000 perusahaan, di mana bekerja 300.000 orang Indonesia. Sementara itu, di Indonesia terdapat lebih dari 85.000 orang yang belajar Bahasa Jepang, jumlah ini terbesar di Asia Tenggara dan menempati kedudukan ke-6 di

dunia.Kerjasama Indonesia dan Jepang sangat menguntungkan bagi kedua belah pihak karena antara dua negara ini saling membutuhkan dibidang ekonomi(Rusmiyati, Heni. 2014. Interview of " IJEPA" Kementrian Perdagangan Republik Indonesia, Jl. M.I. Ridwan Rais No.5, Jakarta Pusat).

4.1 Kesepakatan IJEPA Mengenai Industri Otomotif

Melalui *Framework Agreement* ini telah menyepakati dua macam skema penurunan tarif bea masuk dalam rangka IJEPA, antara lain: (1) skema tarif prefensi umum, skema ini telah menyepakati sekitar 35 persen pos tarif bea masuk Indonesia akan diturunkan menjadi 0% (nol persen), sedangkan Jepang menurunkan sekitar 80 persen pos tarifnya. (2) *Skema Tarif User Spesific Duty Freee Scheme* (USDFS). USDFS adalah skema pemberian penetapan tarif bea masuk 0% (nol persen) atas impor bahan baku dari Jepang yang digunakan dalam kegiatan proses produksi oleh industri-industri tertentu yang telah disepakati termasuk yang bergerak di bidang kendaraan angkut bermotor dan komponen-komponennya. Sebagai kompensasi dari kemitraan yang terbuka ini, Jepang memberikan bantuan dalam kerjasama ekonomi jangka panjang yang terangkum dalam skema *Manufacturing Industri Development Center*-MIDEC. (Badan Kebijakan Fiskal-Departemen Keuangan.Pres Release Penerbitan PMK-PMK Tentang Penetapan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka Implementasi Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi. (Jakarta:2008) diakses pada 12 juni pukul 18.00 WIB).

4.1.1 Skema Tarif Prefensi Umum IJEPA

Skema ini telah menyepakati sekitar 35 persen pos tarif bea masuk Indonesia akan diturunkan menjadi 0% (nol persen), sedangkan Jepang menurunkan sekitar 80 persen pos tarifnya.Dalam sektor perdagangan barang IJEPA, Indonesia dan Jepang sama-sama menyepakati adanya konsesi khusus yang diberikan. Konsesi tersebut berupa penghapusan atau penurunan tarif bea masuk dalam tiga klasifikasi*fast-track, normal track,* dan pengecualian, dengan memasang rambu-rambu tindakan pengamanan (*emergency and safeguard measures*) untuk mencegah kemungkinan dampak negatifnya terhadap industri domestik. Di samping konsesi tarif tersebut, diatur pula suatu skema konsesi tarif khusus bagi sektor-sektor industri tertentu dan kompensasinya melalui fasilitasi pusat pengembangan industri manufaktur.

Perjanjian kemitraan IJEPA menyepakati pemberian keistimewaan tarif oleh kedua pihak. Dari pihak Indonesia, keistimewaan yang diberikan kepada Jepang adalah dengan memberikan perlakuan khusus tarif di 93% dari jumlah pos tarif tahun 2006 yang sebanyak 11.163 pos tarif. Ekspor Jepang ke Indonesia dalam pos-pos tarif khusus tersebut telah mencakup 93% dari nilai ekspor Jepang ke Indonesia. Untuk produk klasifikasi *fast-track*, sekitar 35% dari pos tarif akan diturunkan hingga 0% pada saat berlakunya IJEPA. Untuk produk klasifikasi *normal track*, sekitar 58% dari pos tarif secara bertahap akan diturunkan menjadi 0% (nil persen) dalam masa tiga hingga 15 tahun sejak berlakunya IJEPA. Sisanya yang 7% merupakan produk yang dikecualikan dari pos tarif IJEPA (Kementrian Keuangan:2012).

a. Skema Jalur Cepat (*Fast Track*)

Dalam skema ini persentase tertentu dari total pos tarif akan diturunkan ke 0% pada saat berlakunya IJEPA atau pada tanggal di Implementasikan karena skema ini termasuk kedalam skema jalur cepat.

b. Skema Bertahap (*Normal Track*)

Dalam skema ini tarif diturunkan menjadi 0% (nol persen) pada jangka waktu tertentu yang bervariasi dari minimal tiga tahun hingga maksimal 10 tahun (bagi Jepang) atau 15 tahun (bagi Indonesia) sejak berlakunya IJEPA bagi persentase tertentu dari total pos tarif.

c. Skema Pengecualian (*Exlusive*)

Skema ini termasuk ke dalam konsesi tarif khusus bagi sektor-sektor industri tertentu dan kompensasinya melalui fasilitasi pusat pengembangan industri manufaktur dan pada tarif Bea Masuk ini diturunkan dengan pengecualian berlaku tarif MFN.

Berikut ini tabel Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk IndonesiaJepang dengan skema fast-track, Normal-track, dan pengecualian.

Penetapan/penurunan tarif bea masuk :

1. Jalur Cepat (*Fast Track*) (Kategori A)
2. Bertahap (*Normal Track*) (Kategori B dan P dengan catatan), dan
3. Pengecualian (*Exlusive*) (Kategori X)

Tabel 4.1

Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk IndonesiaJepang

Kategori	Jadwal Penurunan Tarif Bea Masuk
A	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% pada tanggal Implementasi
B3	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% dalam 4 tahap dengan tingkat Penurunan yang sama tiap tahun, penurunan tahap pertama dimulai pada tanggal Implementasi.
B5	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% dalam 6 tahap dengan tingkat Penurunan yang sama tiap tahun, penurunan tahap pertama dimulai pada tanggal Implementasi.
B7	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% dalam 8 tahap dengan tingkat Penurunan yang sama tiap tahun, penurunan tahap pertama dimulai pada tanggal Implementasi.
B10	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% dalam 11 tahap dengan tingkat Penurunan yang sama tiap tahun, penurunan tahap pertama dimulai pada tanggal Implementasi.
B15	Tarif Bea Masuk diturunkan menjadi 0% dalam 16 tahap dengan tingkat Penurunan yang sama tiap tahun, penurunan tahap pertama dimulai pada tanggal Implementasi.
X	Dikecualikan dari penurunan tarif Bea Masuk,berlaku tarif MFN.
P	Tarif Bea Masuk diturunkan dengan mengikuti catatan-catatan.

Sumber:Departemen Keuangan Republik Indonesia, Badan Kebijakan Fiskal PKPN, 2014

Dari kategori-kategori yang diatas bisa dilihat bahwa penurunan tarif bea masuk IndonesiaJepang disesuaikan dengan kategori-kategori yang ditetapkan pada saat tanggal Inplementasi dan semuanya sudah ditetapkan oleh Departemen Keuangan Republik Indonesia. Dan dibawah ini merupakan tabel catatan-catatan dari kategori modalitas penurunan tarif Bea Masauk IndonesiaJepang.

Tabel 4.2

Catatan-Catatan Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk IndonesiaJepang

Catatan	Jadwal Penurunan Tarif Bea Masuk
1	Terhadap barang dengan tarif bea masuk 5% diturunkan menjadi 0% secara bertahap dengan tingkat penurunan yang sama, dengan ketentuan: a) Penurunan pada tahun pertama berlaku pada tanggal implementasi. b) Penurunan tahunan berikutnya diterapkan setiap tanggal 1 Januari. c) Menjadi 0% pada tanggal 1 Januari 2010.
2	Diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan tersendiri tentang skema User Specific Duty Free Scheme (USDFS).
3	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 15% pada tanggal implementasi. b) 12% pada tanggal 1 Januari 2016.
4	Terhadap barang dengan tarif bea masuk 5% diturunkan menjadi 0% secara bertahap dengan tingkat penurunan yang sama, dengan ketentuan: a) Penurunan pada tahun pertama berlaku pada tanggal implementasi. b) Penurunan tahunan berikutnya diterapkan setiap tanggal 1 Januari. c) Menjadi 0% pada tanggal 1 Januari 2009.
5	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 20% pada tanggal implementasi. b) 16% pada tanggal 1 Januari 2016.
6	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 10% pada tanggal implementasi. b) 5%; Jika sejak tanggal 1 Januari 2016, tarif Bea Masuk AKFTA < IJ-EPA, maka Tarif Bea Masuk yang berlaku adalah tingkat tarif Bea Masuk yang lebih rendah.

7	Terhadap barang dengan tarif bea masuk 10% diturunkan menjadi 0% secara bertahap dengan tingkat penurunan yang sama, dengan ketentuan: a) Penurunan pada tahun pertama berlaku pada tanggal implementasi. b) Penurunan tahunan berikutnya berlaku setiap tanggal 1 Januari. c) Menjadi 0% pada tanggal 1 Januari 2010.
8	Tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 10% pada tanggal implementasi b) 8% pada tanggal 1 Januari 2009 c) 6% pada tanggal 1 Januari 2010. d) 4% pada tanggal 1 Januari 2011 e) 0% pada tanggal 1 Januari 2012
9	Terhadap barang dengan tarif bea masuk 15% diturunkan menjadi 0% secara bertahap dengan tingkat penurunan yang sama, dengan ketentuan: a) Penurunan pada tahun pertama berlaku pada tanggal implementasi. b) Penurunan tahunan berikutnya berlaku setiap tanggal 1 Januari c) Menjadi 0% pada tanggal 1 Januari 2011.
10	Terhadap barang dengan tarif bea masuk 8% diturunkan menjadi 0% secara bertahap dengan tingkat penurunan yang sama, dengan ketentuan: a) Penurunan pada tahun pertama berlaku pada tanggal implementasi. b) Penurunan tahunan berikutnya berlaku setiap tanggal 1 Januari c) Menjadi 0% pada tanggal 1 Januari 2009.
11	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 8% pada tanggal implementasi. b) 5%; Jika sejak tanggal 1 Januari 2016, tarif Bea Masuk AKFTA < IJ-EPA, maka Tarif Bea Masuk yang berlaku adalah tingkat tarif Bea Masuk yang lebih rendah.

12	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 8% pada tanggal implementasi. b) 6,4% pada tanggal 1 Januari 2016.
13	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 60% pada tanggal implementasi. b) 20% pada tanggal 1 Januari 2012. c) 5%; Jika sejak tanggal 1 Januari 2016, tarif Bea Masuk AKFTA < IJ-EPA, maka Tarif Bea Masuk yang berlaku adalah tingkat tarif Bea Masuk yang lebih rendah.
14	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 45% pada tanggal implementasi. b) 20% pada tanggal 1 Januari 2012. c) 5%; Jika sejak tanggal 1 Januari 2016, tarif Bea Masuk AKFTA < IJ-EPA, maka Tarif Bea Masuk yang berlaku adalah tingkat tarif Bea Masuk yang lebih rendah.
15	Tingkat tarif Bea Masuk diturunkan dengan ketentuan menjadi: a) 40% pada tanggal implementasi. b) 20% pada tanggal 1 Januari 2012. c) 5%; Jika sejak tanggal 1 Januari 2016, tarif Bea Masuk AKFTA < IJ-EPA, maka Tarif Bea Masuk yang berlaku adalah tingkat tarif Bea Masuk yang lebih rendah.

Sumber:Departemen Keuangan Republik Indonesia, Badan Kebijakan Fiskal PKPN, 2014

Catatan-catatan diatas merupakan hal terpenting bagi para pengguna industri yang masuk kedalam perjanjian Bea Masuk IJEPA, sehingga para pengguna Bea Masuk dalam IJEPA bisa mengetahui berapa persen penurunan Bea Masuk yang ditetapkannya sesuai dengan kategori barangnya.

Tabel 4.3

Kesepakatan Pengurangan dan Penghapusan Tarif Bea Masuk dalam IJEPA

Konsesi Jepang	Konsesi Indonesia
• Lebih 90% dari pos tarif (99% dari nilai ekspor Indonesia ke Jepang) masuk ke dalam IJ-EPA • Sekitar 80% dari pos tarif akan = 0 pada saatberlakunya IJEPA (*fast-track*) • Sekitar 10% dari pos tarif secara bertahap akan =0(3-10 tahun sejak berlakunya IJEPA) • Sekitar 10% dari pos tarif (886) tidak masuk dalamIJEPA (*Exclusion List*) ---------- • Jumlah seluruh pos tarif Jepang 9275. Nilai eksporIndonesia ke Jepang tahun 2006 US$ 21 Milyar	• Sekitar 93% dari pos tarif (92% dari nilai eksporJepang ke Indonesia) masuk dalam IJEPA • Sekitar 35% dari pos tarif akan =0 pada saatberlakunya IJEPA (*fast-track*) • Sekitar 58% dari pos tarif secara bertahap akan =0(3-15 tahun sejak berlakunya IJEPA) • Sekitar 7% dari seluruh pos tarif (834) tidak masukIJEPA (*Exclusion List*) ---------- • Jumlah pos tarif Indonesia 11163 tahun 2006.Nilai ekspor Jepang ke Indonesia 2006 US$ 5,5Milyar

Sumber:Kementrian Perdagangan RI 2014

Tabel diatas merupakan perjanjian Pengurangan dan Penghapusan Tarif Bea Masuk dalam IJEPA yang telah disepakati oleh Indonesia dan Jepang dalam kerangka *Indonesian Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) yang telah diberlakukan pada tahun 2008.

Dalam perjanjian IJEPA juga disepakati bahwa Pemerintah Indonesia harus menurunkan bea masuk (BM) mobil secara utuh atau *completely built up* (CBU) dari Jepang yang berkapasitas mesin di atas 3.000 cc. Penurunan bertahap menjadi 0% (nol persen) pada 2012. Tahun ini, pemangkasan berlangsung untuk kedua kalinya, berada di level 6%, setelah sebelumnya 8 persen. Sementara itu,

keuntungan buat Pemerintah Indonesia, pihak Jepang diminta mengembangkan kinerja industri manufaktur nasional melalui kegiatan *Manufacturing Industrial Development Cente*r (Midec). Nyatanya, upaya transfer teknologi dan peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) dari Negeri Sakura tidak berjalan dengan baik.Sedangkan Mobil dalam bentuk terurai *(compeletely knock down)* yang di impor bahan bakunya dari Jepang turun hingga 0% yang mobil berkapasitas dibawah 3000cc.

Bagi Indonesia, terbukanya akses pasar ke Jepang atas 90% pos tarif yang bernilai 99% darinilai ekspor Indonesia ke Jepang, diharapkan dapat meningkatkan volume dannilai ekspor lndonesia ke Jepang dan meningkatkan penerimaan devisa negara. Dalamnegosiasi akses pasar ini, Indonesia telah mengajukan permintaan pembukaan lebih besarpadaJepang untuk produk-produk unggulan Indonesia, yang terdiri dari delapan kelompok diluar migas yang berdasaikan statistik perdagangan tahun 2007, nilai ekspornya adalahsebesar 5,8 milyar USD. Dangar ini, nilai ekspor Indonesia atas produk-produk ini diharapkan bisa mencapai dua kali lipat pada tahun 2010 dan terus meningkat pada tahun-tahun berikutnya. Dalam negosiasi akses pasar ini sekaligus terkandung tujuan untuk melakukan diversikasi ekspor terhadap produk dengan nilai tambah tinggi dan lebih bervariasi (Badan Kebijakan FISKAL Kementrian Keuangan:2008).

Sebagai implementasi perjanjian tersebut Menteri Keuangan menetapkan Tarif Bea Masuk berdasarkan perjanjian atau kesepakatan internasional dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) berdasarkan Pasal 13 ayal (2) Undang-

Undang Nomor l0 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor l7 Tahun 2006. Adapun PMK-PMK yang telah diterbitkan pada tanggal 30 Juni 2008, sebagai berikut:

1. PMK No. 94iPMK.011/2008 tentang Modalitas Penurunan Tarif Bea Masuk Dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi.
2. PMK No. 95/PMK.0|1/2008 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk dalam Rangka Persetujuan Antara Republik Indonesia Dan Jepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi PMK ini akan diberlakukan untuk lima tahun sekaligus Dengan ketentuan bahwa untuk tahun 2008 akan berlaku pada tanggal 1 Juli 2008, sedangkan pada tahun berikutnya sampai dengan tahun 2012 akan berlaku setiap tanggal I Januari s.d.3l Desember. Hal ini akan lebih memberikan kepastian usaha karena dapat memprediksi tarif BM impor barang impor asal Jepang dalam kurun waktu lima tahun ke depan.
3. PMK No. 96/PMK.01l/2008 tentang Penetapan tarif Bea Masuk Dalam Rangka *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS) dalam Persetujuan Antara Republik Indonesia danJepang Mengenai Suatu Kemitraan Ekonomi (Badan Kebijakan fiskal Kementrian Keuangan:2008).

4.1.2 Skema Peraturan Fasilitas Pembebasan Bea Masuk IJEPA (USDFS)

Dalam fasilitas *Indonesian Japan Economic Partership Agreement* terdapat peraturan-peraturan yang harus dilalui oleh setiap *User* yang ingin mendapat fasilitas pembebasan bea masuk atau *User Sfesiufic Duty Free Scheme* (USDFS), Dalam fasilitas IJEPA ini User adalah Industri yang melakukan impor bahan baku dalam rangka keperluan produksi dalam lingkup kerjasama antara Indonesia dengan Jepang melalui fasilitas pembebasan bea masuk yang telah mendapatkan Surat Keterangan Verifikasi Industri USDFS (SKVI-USDFS) yang diterbitkan oleh *surveyor* yang ditunjuk oleh mentri (PT.Surveyor Indonesia, berdasarkan Peraturan Mentri Perindustrian No.44/M/IND/PER/7/2008), fasilitas USDFS sendiri adalah penetapan tarif bea masuk untuk produk-produk yang belum dapat diproduksi didalam negri sesuai dengan lampiran Peraturan Mentri Keuangan Nomor 96/PMK/011/2008 untuk keperluan Industri bagi setiap pengguna. (Kementrian Perindustrian melalui KADIN-126-3253-0312200 diakses pada 12 juni 2014 pukul 18.30 wib)

MIDEC merupakan kompensasi atas pembukaan akses pasar yang termasuk di dalamnya pemberian pembebasan bea masuk melalui suatu skema khusus yang dikenal dengan *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS). Dengan demikian, MIDEC dan USDFS merupakan dua isu di dalam kesepakatan IJEPA yang tidak dapat dipisahkan.

Untuk mendapatkan Fasilitas USDFS *user* harus menjalani proses pengajuan USDFS dimana pertama-tama setiap Industri pengguna (*User*) harus mengisi Aplikasi ke Departemen Perindustrian, lalu setelah itu Departemen

Perindustrian melakukan verifikasi terhadap pengguna industri atau User apabila terjadi perselisihan dalam pelaksanaan verifikasi fasilitas USDFS yang tidak dapat terselesaikan antara *Surveyor* dengan calon Industri Pengguna atau Industri Pengguna penyelesaiannya mengacu kepada dokumen-dokumen perjanjian IJEPA, dengan keputusan penyelesaian ditetapkan oleh Menteri Perindustrian u.p Direktorat Jendral dan biaya Verifikasi Industri yang memanfaatkan fasilitas USDFS dan Industri yang menyatakan mampu memproduksi bahan baku dibebankan kepada perusahaan, untuk memperoleh hasil setuju atau tidak setujunya, untuk hasilnya disetujui langsung mendapatkan Proses Tanda Sah Departemen Perindustrian sedangkan kalau aplikasinya tidak disetujui maka Departemen Perindustrian akan mengeluarkan Surat Penolakan dengan alasan, untuk hasil yang disetujui yang mendapatkan Proses Tanda Sah Departemen Perindustrian kemudian Industri Pengguna atau User akan mendapatkan Surat Pernyataan sebagai *User*USDFS&SKVI yang akan diberikan kepada Departemen Keuangan bagian Ditjen Bea Cukai kemudian Ditjen Bea Cukai mengeluarkan Surat Keterangan Dirjen Bea Cukan buat Industri Pengguna atau *User,* setelah itu Industri Pengguna atau *User* memberikan copy Surat Keterangan Bea Cukai kepada bagian Kantor Pabean di Departemen Keuangan dan pada akhinya Industri Pengguan atau *User* akan mendapat *Invoice, Packing List,* L/C, dan SKA.

Dalam hal ini kelompok Industri Manufactur yang dapat memanfaatkan fasilitas Bea Masuk atas Impor Bahan Baku USDFS diantaranya Industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih, Industri karoseri kendaraan bermotor roda empat atau lebih, Industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor

roda empat atau lebih, Industri kendaraan bermotor roda dua dan tiga, Industri komponen dan perlengkapan kendaraan bermotor roda dua dan tiga, Industri peralatan listrik yang tidak diklasifikasikan ditempat lain dan yang terakhir adalah industri penggilingan baja (*Steel Rolling*) (Kementrian Perindustrian melalui KADIN-126-3253-0312200 diakses pada 12 juni 2014 pukul 18.30 wib).

Tabel 4.4

Kelompok Industri Kendaraan Bermotor dan Komponennya

No	Kode KBLI	Uraian
1	34100 Industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan atau perakitan kendaraan penumpang atau barang, seperti sedan, jeep, truck, pick up, bus station wagon, termasuk pembuatan kendaraan untuk keperluan khusus seperti, mobil pemadam kebakaran, mobil toko, mobil ambulance dan sejenisnya.
2	34200 Industri komponen dan perlengkapan kendaraan bermotor roda dua dan tiga	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan bagian-bagian mobil seperti, bak truk, bodi bus, dan bodi untuk kendaraan penumpang.
3	34300 Industri perlengkapan dan komponen kendaraan bermotor roda empat atau lebih	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan komponen dan suku cadang kendaraan bermotor roda empat atau lebih antara lain, motor pembakaran dalam, shock absorber, radiator, fuel tank dan muffler
4	35911 Industri kendaraan bermotor roda dua dan tiga	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan atau perakitan secara lengkap dari macam-macam kendaraan bermotor roda dua dan tiga, seperti, scuter, bemo, a side-car dan sejenisnya. Termasuk sepeda yang dilengkapi motor.
5	35912 Industri komponen dan perlengkapan kendaraan bermotor roda dua dan tiga	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan komponen dan suku cadang kendaraan bermotor roda dua dan tiga, antara lain seperti motor pembakaran dalam, suspensi dan knalpot.
6	31900 Industri peralatan listrik	Kelompok ini mencakup usaha pembuatan dinamo lampu sepeda, dinamo magnetik,

	yang tidak diklasifikasikan ditempat lain	busi, lampu-lampu untuk motor dan mobil (lampu rem, lampu tanda berbelok, lampu interior, dan sebagainya), alat-alat peringatan suara (sirene, klakson, alarm bel, dan sebagainya) dan seterusnya. Termasuk usaha pembuatan komponen dan perlengkapannya.
7	27102 industri penggilingan baja (Steel Rolling)	Kelompokinimencakupusahapenggilingan baja,baikpenggilinganpanasmaupun dingin,yangmembuatproduk-produk gilinganbatangkawat baja.

Sumber Data:Kementrian Perindustrian dalam KADIN-126-3253-0312200

4.2Pertumbuhan Industri Otomotif Mobil Jepang Di Indonesia Pasca disepakati IJEPA

4.2.1 Pertumbuhan Mobil Jepang Di Indonesia

Saat ini, Indonesia merupakan negara tujuan investasi terpenting ketiga bagi Jepang dalam sektor manufaktur. Kerja sama kedua negara dikuatkan oleh perjanjian kesepakatan IJEPA. Mobil-mobil di Indonesia terbanyak saat ini adalah buatan Jepang. Saat ini pasar otomotif di Indonesia masih didominasi mobil-mobil seperti Toyota, Daihatsu, Suzuki, maupun Honda. Indonesia sebagai salah satu negara berkembang di Asia Tenggara disebut dapat bertahan ditengah gejolak krisis pasar perdagangan di dunia. Indonesia mampu mempertahankan pertumbuhan ekonominya dan tidak banyak berpengaruh pada krisis dalam negeri. Indonesia dalam hal perkembangan industri otomotif sedang gencarnya melaksanakan kerjasama bilateral seperti Jepang yang diperkuat dengan perjanjian kesepakatan IJEPA.

Mobil merupakan salah satu komoditas transnasional yang dilayangkan oleh industri-industri mobil kenamaan dunia. Kemunculan industri tadi sekaligus

menandai proses reproduksimasyarakat kapitalis untuk memantapkan kepentingannya dalam rangka meneruskan danmenambah pundi-pundi akumulasi modalnya. Paradigma sebuahindustri sekalipun industri mobil, yaitu ingin menjadi industri global yang menjadikan produk keluaran transnasional sehingga bisa diekspor ke negara-negara lain sebagai pangsa pasar. Sebagaimana kita ketahui bahwa industri-industri mobil terbesar dunia berasal dari negara diAmerika Utara, Eropa Barat dan Asia seperti Jepang salah satunya. Produsen mobil dituntut harusmampu berinovasi untuk meningkatkan peran kompetisi diantara produsen-produsen mobil lain (Paterson, 2000: 253-270).

Investasi asing yang diperlukan Indonesia, tidak hanya yang mampu menyerap tenaga kerja, tapi juga mampu memberdayakan SDM di dalam negeri, transfer teknologi, dan akrab lingkungan. Dengan cara itu, investasi asing akan memberi manfaat lebih besar bagi negeri ini, karena pembangunan kemampuan SDM yang handal dan tambahan pengetahuan serta alih teknologi. Salah satu negara yang banyak menginvestasikan modal melalui perusahaan negerinya adalah Jepang, yang sejak dasawarsa '70-an masuk ke Indonesia di berbagai bidang, terutama sektor industri, di antaranya otomotif dan elektronik selain ritel, media, dan produk barang konsumsi lain (Wawancara Rusmiyati Heni, kepala seksi Asia Timur, Kementrian Perdagangan Republik Indonesia).

Namun di kedua sektor pertama itulah (otomotif dan elektronik), berbagai merek mobil dan barang elektronik Jepang tertanam di benak konsumen Indonesia, karena mereka tidak hanya memasarkan produknya, tapi juga membangun basis produksi. Banyak orang melihat investasi Jepang di

Indonesiahanya untuk mencari untung, padahal banyak manfaat yang telah dan bisa diambil Indonesia dari keberadaan perusahaan Jepang itu, antara lain pengembangan kemampuan dan pengetahuan SDM serta penyerapan dan peningkatan teknologi.

Saat ini terdapat 560 perusahaan besar Jepang di Indonesia dan sekitar 3.500 usaha pribadi yang beroperasi di Jakarta. Pada 2013, investasi Jepang di negeri ini mencapai 4,7 miliar dolar Amerika Serikat, naik 90 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Dengan angka sebesar itu Jepang memberi kontribusi sebesar 17 persen total investasi asing di Indonesia (Saat investasi Jepang bukan sekedar cari untung. Melalui.http://www.ant aranews.com/berita /440361/saat-investasi-jepang-bukan-sekedar-cari-untung, ade marboen diakses pada 20 juni 2014 pukul 20.00 WIB.)

Dengan adanya *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) impor bahan baku dari Jepang ke Indonesia menjadi sangat mudah sekali dan harga bea masuknya menjadi turun karena ada dalam kesepakatan IJEPA, dengan adanya kesepakatan ini Jepang mempunyai peluang untuk menambah investasinya di Indonesia, selain itu mobil-mobil Jepang yang ada di Indonesia juga sangat diminati oleh masyarakat Indonesia, mobil Jepang dikenal dengan Perawatannya murah dan harga jual stabil. Apalagi mesinnya bertenaga dan tahan lama, seperti para pegulat sumo di negeri asalnya. Incaran utama ada di kelas 1.500 cc atau lebih kecil, walau yang bermesin 1.600 cc ke atas juga masih ada. Merek sepertiToyota, Honda, Mitsubishi, Suzuki, Daihatsu, Mazda, Nissan, tentu sudah akrab di telinga masyarakat Indonesia, apalagi Toyota.

Dari kerjasama yang terjalin ini diharapkan dapat membantu bertambahnya investasi bagi Indonesia. Dimana PMA seperti Toyota di Indonesia menanamkan investasinya melalui pengembangan industri otomotif, yang kemudian produksi mobil dari tahun ketahun terus bertambah dan inilah yang terjadi di Indonesia, Partnership Toyota ini dimulai dengan join venture perusahaan. Dengan awal perbandingan kepemilikan saham sebanyak 51 persen dipegang oleh Toyota Astra Motor (TAM) dan 49 persen oleh *Toyota Motor Corporation* (TMC) asal Jepang. Kepemilikan saham ini kemudian berubah setelah kesuksesan yang dialami menjadi 95 persen dipegang TMC dan 5 persennya lagi dipegang oleh Astra Motor khususnya dalam manufacturing. Kemudian dari marger kedua perusahaan ini terbentuklah TMMIN (*Toyota Motor Manufacturing Indonesia)* yang berpusat di Jakarta, dengan membawahi masing-masing bidang termasuk *casting, maching, stamping, assembly* di daerah yang berbeda di Indonesia.

Seiring perkembangan Toyota, Indonesia juga mengalami perubahan dari yang hanya sebatas importir dan distributor merek Toyota kini menjadi dealer penjualan. Perubahan ini tentu didukung oleh kondisi pasar di Indonesia yang memberi peluang terhadap berkembangnya perusahaan tersebut. Tidak tanggung-tanggung Toyota yang mengalami perubahan pesat mampu mendirikan lima dealer di area yang berbeda di Indonesia. Kelima dealer yang dimiliki Toyota adalah Auto 2000, PT New Ratna Motor, NV Hadji Kalla, PT Hasrat Abadi, dan PT Agung Automall. Ke lima dealer ini tersebar ke beberapa daerah yang ada di Indonesia.

Tingkat produksi mobil Jepang pasca IJEPA pastinya akan semakin meningkat karena para pelaku industri otomotif akan saling memproduksi mobil Jepang dengan adanya IJEPA bea masuk impor dari Jepang ke Indonesia semakin menurun dan perusahan-perusahan otomotif di Indonesia semakin dipermudah dalam proses impor mobil (*completely built up/CBU*) yang tarif bea masuknya menurun hingga 0 persen dari Jepang ke Indonesia. Fasilitas ini akan semakin bermanfaat bagi produsen mobil. Kepemilikan mobil ditemukan mengalami peningkatan cepat pada negara-negara berkembang dibandingkan dengan negara yang dapat dikatakan telah lebih dulu maju. Tidak terkecuali di Indonesia sendiri, telah banyak berdiri perusahaan mobil multinasional yang secarakompetitif mengeluarkan produk-produk mobil terbaru sesuai kebutuhan dengan cakupan hargayang bisa dijangkau masyarakat.

Ekspor Kelompok Hasil Industri Otomotif Negara Jepang di Indonesia dari tahun 2007 sampai dengan 2011 mengalami turun naik, bahkan pada tahun 2009 ekspor Indonesia ke Jepang mengalami penurunan hingga 771.227.895 dalam US$ mungkin ini disebabkan karena pada masa itu antara Indonesia dengan Jepang belum merasakan hasil dari IJEPA.

Tabel 4.5

EksporKelompokHasilIndustri – OtomotifNegara Jepang

(Dalam US$)

Tahun	Kelompok Hasil Industri Besi Baja, Mesin-mesin dan Otomotif
2007	939.985.334
2008	1.105.644.039
2009	771.227.895
2010	1.050.594.825
2011	1.254.650.293
Trend	5,41%

Sumber:Kementrian Perindustrian 2014 keterangan rincian dilampirkan

Tabel 4.6

ImporKelompokHasilIndustri – OtomotifNegara Jepang

(Dalam US$)

Tahun	Kelompok Hasil Industri Besi Baja, Mesin-mesin dan Otomotif
2007	4.518.057.903
2008	9.831.015.498
2009	6.084.115.011
2010	11.540.648.581
2011	13.417.495.645
Trend	26,33%

Sumber:Kementrian Perindustrian 2014 keterangan rincian dilampirkan

Kalau kita lihat dalam Impor hasil industri otomotif Jepang di Indonesia dati tahun ke tahun mengalami peningkatan, bahkan pada tahun 2011 mencapai hingga 13.417.495.645 dalam US$, ini sebagian karena adanya kesepakatan perjanjian dalam IJEPA, sehingga Industri Otomotif mobil Jepang di Indonesia mengalami peningkatan.

Bila kita cermati, kendaraan apa saja yang beredar di jalanan. Ada berbagai merek. Merek dari Jepang yang paling mendominasi. Honda, Yamaha, Suzuki, Toyota, Daihatsu, Nissan, Mazda, Mitsubishi adalah beberapa contoh.

Merek-merek lain yang non Jepang jumlahnya lebih sedikit, seperti, Mercedes, BMW, Hyundai, dan KIA. Dari masing-masing merek tersebut berderet tipe/model kendaraan. Bila kita menyebut Honda, yang muncul di benak kita pertama kali mungkin motor. Karena ada puluhan tipe motor Honda yang beredar. Belum Yamaha. Ditambah lagi Suzuki dan Kawasaki. Tidak heran jumlah motor yang beredar di Jakarta mencapai jutaan. Hingga akhir bulan September 2012 data AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia) menunjukkan penjualan mencapai 5,31 juta unit. Diperkirakan akhir tahun 2012 penjualan mencapai 7 juta unit. Ini baru sepeda motor saja. Jumlah penjualan mobil juga demikian. Gaikindo menyebutkan hingga akhir 2012 penjualan mobil akan tembus 1 juta unit.

Jepang sangat berkepentingan dengan pasar otomotif Indonesia. Dengan jumlah penduduk ratusan juta (kurang lebih 259 juta), mereka bisa menjual beragam produk otomotif dan turunannya. Semua tergantung keberanian pemerintah kita, untuk berani membatasi atau mengurangi produk otomotif. Atau mempercepat dan mensukseskan proyek angkutan massal yang cepat dan nyaman. Dengan sendirinya bila proyek itu terwujud masyarakat akan beralih.

Menurut data Kementerian Perindustrian, sampai akhir 2011 volume kapasitas produksi mobil di Indonesia hanya 900.000 unit per tahun. Pada tahun yang sama, jumlah produksi yang sudah dimanfaatkan mencapai 837.948 unit atau 93,1 persen dari total kapasitas yang ada. Dengan situasi ini, maka sejumlah prinsipal langsung memastikan komitmen investasi, membangun pabrik baru.

Toyota Motor Corporation menggelontorkan dana Rp4,81 triliun untuk membangun pabrik berkapasitas 120.000 unit per tahun. *Nissan Motor*

*Company*juga memastikan pembangunan pabrik baru 80.000 unit sehingga total kapasitas di Indonesia mencapai 180.000 unit di Cikampek, Jawa Barat.Mitsubishi Motor Corp mengaku menyiapkan dana Rp250 miliar untuk membangun pabrik baru guna merakit *Outlander* (SUV kompak) dengan kapasitas 1.000 unit per bulan. Total kapasitas produksi Mitsubishi akan meningkat jadi 162.000 unit per tahun. Terakhir, *Honda Motor Company* baru saja mengumumkan pembangunan pabrik baru di Karawang, Jawa Barat berkapasitas 120.000 unit dengan dana Rp3,1 triliun, Seluruh investasi ini baru efektif tahun depan dan 2014. Ini sebuah hal positif dan membuka jalan Indonesia menuju pasar 1 juta unit pada 2013.

Tingkat investasi perusahaan Jepang di Indonesia tidak diragukan lagi sumbangsihnya bagi perekonomian Tanah Air. Namun, ketertarikan perusahaan-perusahaan Negeri Sakura tersebut pernah mengisahkan sebuah cerita unik.Ketua *Asosiasi Emiten Indonesia* (AEI) Airlangga Hartarto mengungkapkan bahwa dalam sebuah kunjungan ke kantor parlemen Jepang, dia mendapat keluhan dari seorang anggota parlemen Jepang tentang parahnya kemacetan di Jakarta.

Kepemilikan mobil memang mengalami pertumbuhan cepat di negara-negara berkembangdibandingkan dengan negara-negara industri yang maju. Seperti yang telah disebutkan di atas, pemerintah Cina gencar mengundang produsen-produsen mobil kenamaan dunia untuk berpartisipasi dalam mengenalkan mobil kepada masyarakatnya. Hal ini juga dapat kita temukandi Indonesia, yakni pemerintah di negeri ini telah menjalin kerjasama industri dengan negara produsen mobil, salah satunya adalah Jepang. Jepang merupakan salah satu mitra Indonesiadalam rangka kerjasama internasional yang terjalin

dalam beraneka ragam mulai dari politik,ekonomi, sosial budaya hingga industri. Penemuan-penemuan dalam berbagai sektor kehidupantelah membawa Jepang sebagai negara yang maju dalam industrinya.

Untuk itu, kerjasama ini bertujuan mengajak industri Jepang menanamkan investasinya melalui pembangunan pabrik-pabrik otomotif di Indonesia.Bukti konkret kerjasama industri ini, sejumlah *brand*otomotif kenamaan asal NegeriSakura seperti Toyota, Mitsubishi, Honda dan brand ternama internasional lainnya telah berkiprah banyak dalam mengembangkan usaha industri di dalam negeri. Konsensus yang adasekarang bahwa inovasi teknologi merupakan determinan utama kemajuan suatu bangsa, dan jalur masuk utama masuknya teknologi baru dalam kehidupan sehari-hari adalah melalui investasi peran kiprah dari industri otomotif Jepang di Indonesia merupakan usaha pengembangan inovasi teknologi oleh dunia usaha yang kemudian menghasilkan produk untuk dijual dan dikenalkan kepada masyarakat suatu negara sebagai pangsa pasarnya.

Indonesiamerupakan target pasar yang paling potensial bagi produk Jepang. Negara yang luas dengan jumlah penduduk yang besar serta masih akan terus bertambah merupakan bagian dari pertimbangan-pertimbangan para produsen mobil dari negara lain untuk mengenalkan produknyadi Indonesia (Pernyataan Wakil Presiden Indonesia, Boediono dalam Konvensi Inovasi Indonesia-Jepang atauIndonesia Japan Innovation Convention (IJIC) 2012digelar di Sasana Budaya Ganesha (Sabuga),Bandung, dalam rangka memperingati 55 tahun hubungan bilateral Indonesia-Jepang, Majalah Media Industri No. 1, 2013, hlm. 27 , Publikasi Kementrian Perindustrian Indonesia).

Perlu kita ketahui bahwa sampai saat ini Toyota masih memimpin pasar penjualan mobiluntuk kategori mobil keluarga di Indonesia. Konsep *family car* atau mobil berpenumpang banyak sangat diminati oleh konsumen di Indonesia. Tidak jarang kemudian, banyak mobil berkonsepmobil keluarga dengan model-model terbaru muncul, sehingga hal ini sekaligus menjadikan persaingan industri sangat ketat di era pasar bebas.

Menurutlaporan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) pada tahun 2009lalu, angka permintaan mobil pribadi sangat mengagumkan sekali karena berhasil melengkapi permintaan mobil di atas 700.000 unit. Ini tentu meningkat karena pada tahun sebelumnya 2008angka penjualan mobil sebanyak 600.000 unit. Pada tahun 2012 lalu, angka penjualan mobilmenunjukan angka fantastis yakni mencapai 1.116.230 unit. Melihat pertumbuhan itu, pemerintah optimis kalau pasar mobil nasional tahun 2013 diperkirakan akan menembus hingga 1,2 juta unit (Pernyataan Jongky D. Sugiarto, Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia Gaikindo. Angka tersebut belum termasuk mobil *low cost and green car* LCGC. Dimuat dalam Majalah Media Industri, Publikasi Kementrian Perindustrian Indonesia).

Adapun segmen mobil yang terlihat menunjukkan pertumbuhan tertinggi padatahun 2012 lalu adalah mobil MPV (*Multi Purpose Vehicle*) dan permintaan terhadap mobil setipe family *car* atau *passenger car* di tahun 2013 akan mengalami kenaikan sebesar 7,6 persen dibandingkan tahun 2012 menjadi 840.000 unit. Peningkatan penjualan terjadi pada hampir semua merek mobil, terutama mobil asal Jepang. Penjualan terbanyak tetap dikontribusi Toyota,diikuti

Daihatsu dan Suzuki. Penjualan untuk mencapai angka tersebut bisa saja terealisasi bilaregulasi mobil LCGC (*Los Cost and Green Car*) secepatnya dikeluarkan pemerintah. Apabila haltersebut memang terjadi, boleh dikatakan bahwa hal tersebut merupakan suatu dampak positif terhadap pasar otomotif nasional

Pemerintah Indonesia saat ini memang tengah berusaha untuk menghadirkan model mobildengan mengarah pada konsep mobil terjangkau dan ramah lingkungan seperti LCGC. Pemberlakuan menuju regulasi tersebut besar harapannya akan terealisasi. Maka dengandemikian, mungkin sekali menjadikan Indonesia telah berhasil menyalip negara tetangganya Thailand sebagai tempat pemasaran terbesar otomotif di ASEAN. Hal ini sejalan denganterbukanya pasar baru yang memungkinkan Indonesia menjadi negara berkembang sebagai targetekspor mobil LCGC. Pertumbuhan penjualan mobil di Indonesia selain dipengaruhi olehkegairahan konsumen untuk membeli, juga didorong oleh tingginya pertumbuhan domestik,investasi disertai maraknya pembangunan infrastruktur dan peningkatan kapasitas produksiindustri otomotif.

Berdasarkan laporan Gaikindo di atas bahwa tingkat ketertarikan masyarakat untuk menggunakan mobil keluarga akan terus meningkat. Hal ini seiring dengan banyaknya keberadaan industri-industri mobil yang kerap berkompetisi untuk menghadirkan produk-produk unggulan baru, model-model sesuai kebutuhan masyarakat dengan harga terjangkau. Disamping itu juga terdapat kemudahan dalam hal ini pemerintah dan juga turut berkontribusidalam memberikan kredit untuk otomotif dari bank umum (Pernyataan Jongky D.

Sugiarto, Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia Gaikindo. Angka tersebut belum termasuk mobil *low cost and green car* LCGC. Dimuat dalam Majalah Media Industri, Publikasi Kementrian Perindustrian Indonesia).

Tingkat konsumsi yang terus meningkat pada masyarakat Indonesia terhadap mobilmenunjukkan tingkat budaya konsumennya, proses konsumsi itudilihat sebagai perilaku manusia yang mengubah benda-benda untuk tujuan-tujuan merekasendiri. Tujuan tersebut bisa terlihat dari bagaimana keputusan masyarakat dalam mengkonsumsi mobil itu sebagai bagian dari teknologi dalam etikanya sebagai instrumen manusia untuk bermobilisasi ataukah dalam rangka mengkonstruksi gaya hidupnya sendiri. Proporsi seseorang ketika memakai barang, tidak hanya ditujukan untuk kebutuhan penggunaannya saja, tetapi juga turut menampilkan tanda atau simbol kepada orang lain atas apa yang dimiliki, karena kepemilikan dan penampakan barangyang dimiliki itu dalam rangka menetapkan dan membangun identitas diri (Celia:1998: 57).

Fenomena maraknya permintaan dan pembelian mobil keluarga setiap tahunnya diIndonesia berarti juga memperlihatkan bagaimana keberadaan budaya konsumsi masyarakat.Seperti yang telah disebutkan di atas, bahwa aktivitas konsumsi terhadap suatu komoditas dengannilai yang dimilikinya bisa datang berdasarkan dorongan-dorongan sosial. Memang benar halnya, kalau tujuan orang menggunakan mobil keluarga ini adalah untuk memenuhi dan mempermudahkebutuhan bermobilisasi. Bahwa aktivitas konsumsidikonstruksi secara sosial, karena bahwasannya individu memiliki kebutuhan untuk menjalankan fungsinya. Tetapi lebih daripada itu, saya juga berpandangan kalau

kontestasimasyarakat melalui pemilihan mobil keluarga selain sekadar untuk kebutuhan bermobilisasi jugadikonstruksi karena adanya tren sosial (Huat:2003: 12).

4.2.2 Manfaat IJEPA bagi Pertumbuhan Industri Otomotif Mobil Jepang di Indonesia

Bagi Indonesia dengan adanya *IndonesiaJepang Ecoomic Partnership Agreement* (IJEPA) ini dapat banyak meningkatkan pertumbuhan ekonomi Indonesia, dengan adanya kesepakatan ini Indonesia akan lebih menjadi maju untuk pertumbuhan ekonomi itu sendiri karena negara Jepang merupakan salah satu negara yang perekonomiannya bagus dan sangat meningkat selain itu, dapat meningkatkan akses pasar barang, peningkatan akses pasar jasa, peningkatan investasi Jepang di Indonesia, meningkatkan daya saing, dan peningkatkan daya beli masyarakat Indonesia.Indonesia akan diuntungkan aliran investasi langsung Jepang, tidak hanya membantu memperluas modal ekonomi dan meningkatkan kapasitas produksi, teknologi, dan keahlian, tapi juga mendorong pengembangan sektor sekunder dan tersier di Indonesia

Beberapa manfaat konkrit yang sudah mulai dirasakan secara umum oleh Indonesia di luar akses pasar dengan tarif yang nol, adalah bahwa IJ-EPA membuka peluang bagi 400 juru rawat (*nurses*) dan 600 perawat lansia (*caregivers*) untuk bekerja di Jepang dalam kurun waktu 2 tahun ke depan. Indonesia merupakan negara pertama yang memperoleh preferensi tersebut dan pada saat ini sudah ada sekitar 300 jururawat dan perawat lansia yang telah

diseleksi dan akan mengikuti latihan dan program sertifikasi di Jepang, dan diharapkan berangkat akhir Juli atau awal Agustus (Rusmiyati, Heni. 2014. Interview of " IJEPA" Kementrian Perdagangan Republik Indonesia, Jl. M.I. Ridwan Rais No.5, Jakarta Pusat).

Manfaat yang lain adalah program pembangunan kapasitas di bidang industri (*Manufacturing Industry Development Center and Food and Beverage Center of Excellence*) yang diharapkan dapat meningkatkan kapasitas kita dan juga peningkatan ketrampilan SDM kita di bidang *metal working, mold and die, welding*, dan meningkatkan standar maupun mutu untuk sektor industri pendukung maupun sektor otomotif, elektronik, besi baja, tekstil, petrokimia, logam dan makanan dan minuman. Berbagai kerjasama juga akan dilaksanakan di bidang pertanian, perikanan, kehutanan dan energi. Fokus dan prioritas utama adalah terhadap UKM dan peningkatan kapasitas SDM kita.

Kerjasama ini diharapkan akan saling menguntungkan. Bagi Indonesia, daya saing industri lokal diharapkan meningkat sehingga mereka mampu berperan lebih besar di pasar domestik dan internasional. Sementara itu industri Jepang yang beroperasi di Indonesia akan mendapatkan pasokan bahan baku yang dibutuhkan dari produksi lokal yang sudah mampu bersaing (Siaran Pers Kementrian Perdagangan:2008)

Kembalinya industri otomitif Indonesia dari proteksi oleh Amerika, Eropa, dan Jepang pada saat ini telah memiliki prospek yang lebih baik dari sebelumnya. Dapat dilihat dari adanya kesempatan bagi Indonesia yang tidak lagi hanya sebatas distributor. Harapan menjadikan industri otomotif sebagai salah satu

dalam memperbaiki perekonomian bangsa, haruslah didukung oleh kebjakan industri otomotif yang tidak terlepas dari kepentingan ekonomi dan politik. Kedua kepentingan ini harus sejalan dengan kebijakan pemerintah yang ada, guna melindungi industri dalam negeri. Termasuk pengutamaan komponen lokal Indonesia bagi industri otomotif.

Dengan adanya kesepakatan IJEPA pertumbuhan Industri otomotif mobil di Indonesia semakin meningkat, danbantuan investasi negara Jepangke Indonesia semakin pesat serta bahan baku dari Jepang yang masuk ke Indonesiayang diproduksi di Indonesia semakin banyak sehingga Industri Otomotif mobil di Indonesiaperkembangannya sangat cepat, Indonesia bisa memproduksi mobil sendiri meskipun bahan bakunya dari Jepang dan brandnya masih brand Jepang. Salah satu contoh mobil brand Jepang yang di produksi di Indonesia adalah Toyoto peningkatan produksi pasa toyotasangat berkembang pesat, Diterapkannya penggunaan komponen lokal oleh Toyota semakin memberi peluang bagi industri tersebut. Indonesia juga kembali belajar menumbuhkan industri otomotif dengan menerapkan transfer teknologi yang dimiliki Toyota.

Transfer teknologi ini dikenal dengan nama Toyota production system atau lean production system atau system produksi *just in time*. Sistem ini memproduksi mobil berdasarkan pesasan produsen, dengan proses yang cepat dan fleksibel, memberikan apa yang diinginkan pelanggan tepat waktu dengan mengurangi resiko pemborosan waktu, dengan kualitas tertinggi dan biaya yang terjangkau. Maka wajar saja jika Jepang yang telah berhasil menjadi tempat pembelajaran bagi Indonesia (Lekker, 2005: 32).

4.2.3 Keuntungan dan Kerugian IJEPA Terhadap Perekonomian Indonesia

Kehadiran IJEPA memberikan keuntungan yang sangat besar bagi Indonesa dalam segala hal, mulai dari perdagangan hingga investasi. Namun bukan berarti IJEPA tidak memiliki kekurangan, kita perlu menyadari adanya ancaman dari program kerjasama ini. Pemerintah kita harus mewaspadai terjadinya kesenjangan sosial yang potensial meledak.Program ini hendaknya bisa mencakup berbagai kalangan masyarakat agar manfaatnya dapat terasa hingga kelas bawah. Jangan sampai pemerintah kita terlalu memanjakan para investor Jepang dan kalangan eksportir namun melupakan bahkan justru merugikan rakyat kecil. Alangkah baiknya jika pemerintah kita mampu mengail tiga ikan hanya dengan satu umpan.

Sambil menikmati keuntungan ekonomi dari IJEPA, kita juga ikut mendorong kemampuan ekonomi rakyat Indonesia agar dapat bersaing dan memanfaatkan segala peluang yang ada didalam IJEPA. Percuma saja jika ekspor Indonesia ke Jepang sangat besar tetapi impor dari Jepang tak kalah besarnya. Tanpa adanya kekuatan ekonomi rakyat yang kuat dan kompetitif, Indonesia justru akan semakin tergerus oleh produk impor dari Jepang.

Industri dalam negeri mulai belajar bagaimana proses produksi yang baik. Walau masih terlihat ada perbedaan antara Indonesia dan Jepang yang masing-masing memiliki orientasi pasar. Hal lain bahwa masuknya Toyota memberi arti penting tersendiri bagi industri dalam negeri dimana terjadi proses transfer teknologi walaupun belum sepenuhnya dilakukan oleh pihak Jepang.Toyota

dengan target yang mengarah kepadamarket oriented juga menjadi tolok ukur bagi industri otomotif dalam negeri untuk terus berkiprah.

Dengan target Toyota tersebut diharapkan adanya hasil industri otomotif yang lebih baik, ditunjang dengan perekonomian yang mendukung, dan pelaksanaan kebijakan yang konsisten. Kemudian diadopsikan dalam industri otomotif Indonesia. Tambahnya lagi, Indonesia sebagai *host country*melalui pemerintah yang ada memiliki hak untuk mengatur dan menentukan langakah-langkah terhadap perusahaan luar negeri termasuk perusahaan Jepang. Target Toyota tidak hanya sebatas market *orientad* tetapi mempromosikan tempat didirikannyaindustri otomotif oleh perusahaan Toyota di Indonesia. Sehingga Indonesia memiliki arti penting dalam perdagangan internasional Masih dalam kerangka pengaruh positif *partnership* Toyota terhadap industri dalam negeri. Industri otomotif Indonesia mendapat respon masyarakat.

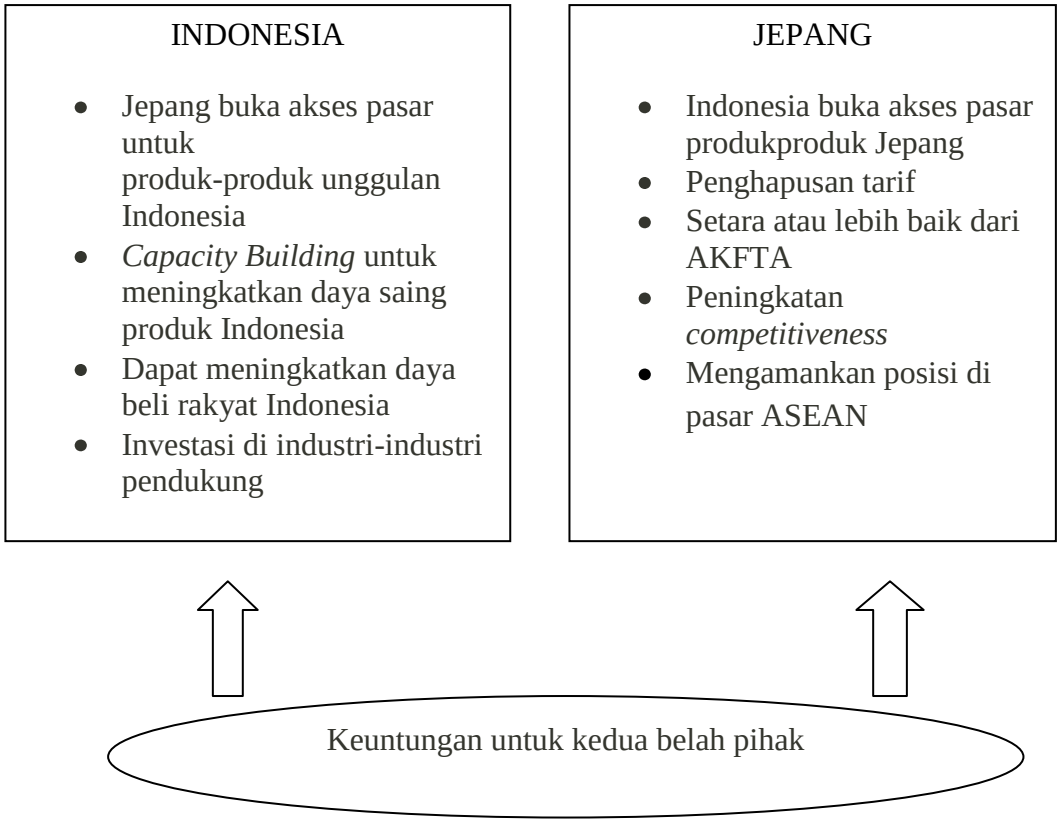
Pada level masyarakat, harapan kedepannya tidak terlepas dari kebijakan pemerintah. yang mengatur mengenai industri otomotif diharapkan lebih fleksibel. Namun tidak terlepas untuk tetap memperhatikan kepentingan dalam negeri. Tidak bisa dipungkiri bahwa terkadang jelas terlihat kebijakan pemerintah lebih berpihak pada PMA dalam menguasai pasar. Dengan kata lain, siapa yang mampu melihat peluang pasar melalui inovasi secara berkesinambungan akan menguasai pasar baik domestik maupun internasiona

Respon ini dapat dilihat dari berbagai riset yang dilakukan beberapa Universitas dan kerjasama dari asosiasi industri otomotif termasuk Asia Nusa. Riset yang dijalankan tersebut tidak lain untuk mengembangkan hingga

mewujudkan kendaraan yang diproduksi sendiri, mulai dari perencanaan, desain, bahan dasar, hingga membentuk kendaraan layak pakai terus dilakukan.Semoga kehadiran IJEPA dapat menjadi pemantik semangat kita dari ketertinggalan dalam segala hal dan mengubah rakyat kita menjadi bangsa yang lebih produktif, bukan bangsa yang justru merasa dimanjakan oleh produk Jepang dan menjadi semakin konsumtif (Novia D. Rulistia, RI, *Japan ready to implement* EPA deals, Jakarta Post, 1 Juli 2008).

Manfaat IJEPA bagi Indonesia adalah sebagai peningkatan akses pasar barang, peningkatan akses barang jasa, peningkatan investasi Jepang di Indonesia, meningkatkan daya saing, dan peningkatan daya beli masyrakat Indonesia. Dipilihnya Jepang sebagai mitra EPA pertama bagi Indonesia tidak terlepas dari pengalaman hubunga saling menguntungkan yang telah berlangsung lama serta derajat yang tinggi antara ekonomi kedua negara, dan bawa Jepang merupakan mitra dagang terbesar bagi Indonesia, sumber investasi yang terbesar dan sumber bantuan luar negri bilateral terbesar.

Keuntungan dengan adanya IJEPA ini tidak hanya akan dirasakan kalangan elit pemerintah. Namun, kerjasama komprehensif ini akan meningkatkan "tetesan ekonomi" yang dapat dirasakan masyarakat seluruh lapisan. Penggerak roda ekonomi sebagian besar ditopang dari sektor UKM. Dengan adanya perjanjian IJEPA akan menjadi batu loncatan bagi para UKM di Indonesia dalam meningkatkan produktivitasnya.



Sumber:Kementrian Perindustrian 2014

Gambar 4.1

***Ekspektasi* IJEPA**

Namun secara sederhana IJEPA Masih merupakan tidak lebih dari mekanisme pengaturan tarif bea dagang dimana kedua negara menyepakati penurunan tarif Bea Masuk (BM) atas impor dagang masing-masing kedua negara, yang hal ini belum dapat secara spontan dapat meningkatkan volume ekspor karena masih banyaknya hambatan non tarif yang tidak bisa diabaikan selain juga karena komoditi non migas Indonesia menghadapi saingan kuat dari komoditi yang dihasilkan negara-negara lain. Jadi intinya tujuan IJEPA untuk

meningkatkan perdagangan dan investasi dan hal ini masih membutuhkan proses waktu yang tidak sebentar (Wawancara Rusmiyati Heni, kepala seksi Asia Timur, Kementrian Perdagangan Republik Indonesia).

Selain keuntungannya adapun kerugiannya kerjasama antara Indonesia dengan Jepang dibidang tekhnologi, industri mobil Jepang di Indonesia belum dapat dikatakan telah memberikan alih tekhnologi secara utuh, dampaknya industri otomotif di Indonesia tetap bergantung pada prinsipalnya. Sementara penguatan kapasitas industri komponen yang semestinya mampu diisi oleh pengusaha nasional berjalan lambat dan Indonesia masih saja bergantung pada bahan baku luar seperti Jepang karena buruknya prasarana dan infrastruktur serta fasilitas dukungan modal.

Kerjasama *Indonesia-Jepang Economic Partnership Agreement* (IJEPA) yang menelurkan *Manufacturing Industrial Development Center* (Midec), tidak berjalan semestinya. Sebab, Indonesia sejauh ini belum merasakan manfaat besar, termasuk transfer teknologi dan pengetahuan yang disepakati. Nilai tambah dari kerja sama itu belum ada, tetapi sebaliknya, Jepang telah merasakan manfaat dengan bea ekspor impor 0%, Jepang bisa memperoleh manfaat dari kerjasama bilateral tersebut dengan nilai triliunan Rupiah setiap tahunnya. Sementara masyarakat otomotif Indonesia belum secara langsung merasakan manfaat kerjasama itu.Pemerintah harus memberi dukungan penuh pada industri sektor otomotif untuk meraih manfaat kerjasama tersebut. Sebab, Indonesia dinilai sangat berpeluang untuk berhasil dalam mengembangkan industri otomotif seperti China di kawasan Asia, seperti China awalnya tidak memiliki teknologi untuk

mengembangkan otomotif, tetapi dukungan kebijakan pemerintah untuk menjadikan negara tersebut sebagai basis industri otomotif sangat kuat, Dukungan pemerintahnya kencang, otomatis pendidikan yang mendukung industri tersebut juga akan naik

Walaupun IJEPA merupakan kemitraan ekonomi, namun diharapkan kerjasama ini akan menguntungkan kedua belah pihak secara berimbang. Kerjasama ini diharapkan dapat meningkatkan pembangunan ekonomi di dua Negara. IJEPA merupakan komplementer untuk kerjasama regional lebih luas seperti ASEAN. Sehingga diharapkan kedua Negara mampu menyinergikan kepentingan kedua Negara didalam kerangka IJEPA (Edi miranto. 2011. Kepentingan Indonesia dalam *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA). Melalui. Indonesia-dalam-Indonesia-japaneconomic-partnership-agree ment-ij-epa/diakses pada 1 juli 2014 pukul 23.00 WIB).

Berikut dibawah ini merupakan tabel neraca perdagangan Indonesia dengan Jepang Perode 2009-2014, perdagangan antara Indonesia dengan Jepang merupakan hasil kerjasama antara kesepakatan kerjasama IJEPA dimana akan meningkatnya pertumbuhan ekspor&investasi, terbukanya lapangan kerja, berkembangnya industri pendukung ekonomi akan meningkatkan daya beli masyarakat. Berdasarkan tabel dibawah ini neraca perdagangan antara Indonesia dengan Jepang naik turun bahkan pada tahun 2011 perdagangan ekspor antara Indonesia Jepang sangat meningkat drastis hingga mencapai 33.714.696.141 US$ sedangkan impor Indonesia dengan Jepang mencapai 19.436.612.243 US$ sehingga pada tahun 2011 Indonesia denganm Jepang mengalami peningkatan.

4.2.4 Prospek Kelanjutan Kesepakatan IJEPA dimasa Mendatang

Pada saai ini kesepakatan penurunan Bea Masuk IJEPA masih diberlakukan di Indonesia dengan berbagai pendapat yang berbeda mengenai apakah kerjasama IJEPA ini bermanfaat atau tidak untuk perekonomian Indonesia umumnya dan khususnya untuk perindustrian otomotif di Indonesia, karena hingga saat ini menurut berbagai sumber Kerjasama ekonomi bilateral *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) perlu dikaji ulang menyusul tidak adanya kesetaraan dalam kerjasama tersebut. Sejak berlaku 2008, dalam pelaksanaannya masih ada plus minus, minimal ada keseimbangan.

Saat ini neraca perdagangan Indonesia ke Jepang masih defisit US$825 juta. Nilai ekspor Jepang ke Indonesia mencapai US$2.207 juta, dan impor Jepang dari Indonesia US$1.38 juta.Secara bilateral, Jepang diuntungkan karena mendapat kemudahan bea masuk sampai 0% (nol persen), namun implementasi dalam negeri perlu menjadi perhatian pemerintah seperti bidang otomotif yang perlu kesetaraan (*equal*) antara importir produsen dan importir umum.

Produk sektor otomotif yang diimpor Jepang oleh importir Indonesia mendapat fasilitas pajak bea masuk sampai 0% (nol persen). Sedangkan otomotif yang sama diimpor oleh importir umum dikenakan bea masuk sampai 40 persen.Perjanjian bilateral perdagangan ini seharusnya tidak ada perbedaan, dan pelaku usaha dapat memanfaatkan IJEPA bersama-sama tanpa ada perbedaan.

Tidak hanya itu saja menurut kementrian perindustrian republik Indonesia kerjasama IJEPA ditargetkan pada 11 sektor industri. Namun, hanya lima sektor

industri yakni *molding and dies*, otomotif, pengelasan, elektronika, dan konservasi energi yang menunjukkan kemajuan signifikan.

Lima tahun terakhir, bentuk kerjasama yang sukses memenuhi target terjadi di sektor otomotif. Pada 2012, target kapasitas produksi mobil pada angka 1 juta unit per tahun dan produksi sepeda motor 8 juta unit per tahun berhasil terpenuhi. Sayangnya keberhasilan serupa tak tercapai untuk target produksi alat berat. Target 10.000 unit per tahun belum tercapai. Pada 2012, produksi alat berat hanya mencapai 7.946 unit. Melihat fakta ini, pemerintah akan melihat efektivitas kerjasama ini sebelum memutuskan untuk melanjutkan atau menghentikan kerjasama tersebut pada akhir tahun ini (Kementrian Perindustrian:2013).