**BAB II**

**TINJAUAN UMUM PERUSAHAAN MULTINASIONAL OTOMOTIF TOYOTA**

**A. Sejarah dan Perkembangan Perusahaan Toyota**

PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesaia adalah bagian dari perusahaan besar yaitu Toyota Motor Corporation (TMC), Jepang. Diawali dengan berdirinya PT. Toyota Astra Motor (PT. TAM) yang merupakan perusahaan yang bergerak do bidang industry otomotif. Perusahaan ini diresmikan pada tanggal 12 April 19971 dan mulai beroperasi pada 1 januari 1971 dan mulai beropersi pada 1 Januari 1972.

Peran TAM semula hanya sebagai importer kendaraan Toyota, namun setahun kemudian TAM sudah berfungsi sebagai distributor. Pada tanggal 31 desember 1989, TAM melakukan penggabungan bersama tiga perusahaan, antara lain PT. Multi Astra (parbrik perakitan, didirikan tahun1973), PT. Toyota Mobilondo (pabrik komonen bodi, didirikan tahun 1976). Dan PT. Toyota Engine Indonesia (pabrik mesin, didirikan tahun 1982). Gabungan semuanya diberinama PT. Astra Motor. Penggabungan ini dilakukan guna kerjasama dalam menghadapi tuntutan akan kualitas serta ketatnya persaingan otomotif.

Selama lebih dari 30 tahun, PT. Toyota Astra Motor telah memilki peran penting dalam pembangunan industry otomotif di Indonesia serta membuka lapangan pekerjaan termasuk dalam indutri pendukungnya. Untuk meningkatkan kualitas produk dan kemampuan produksi, pada tahun 1998 diresmikan pabrik di Karawang yang menggunakan teknologi baru di Indonesia. Sejak tanggal 15 Juni 2003, TAM direstrukturasi menjadi dua perusahaan yaitu:

1. PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesa disingkat TMMIN yang perupakan perakit produk Toyota dan ekspotir kendaraan dan suku cadang Toyota. Komposisi kepemilikan saham di perusahaan ini adalah Astra Internasional 5% dan TMC 95%

2. PT. Toyota Astra Motor sebagai agen penjualan, importir dan distributor produk Toyota di [Indonesia](http://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia). Komposisi kepemilikan saham di perusahaan ini adalah Astra International 51% sedangkan TMC 49%.

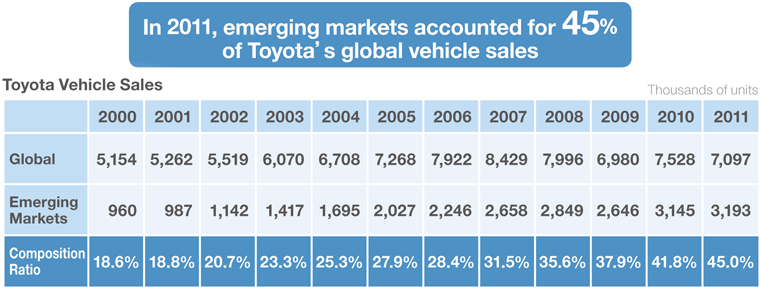
PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) memilki kantor pusat di daerah Sunter II, Jakarta utara. Selain itu TMMIN juga memiliki 3 pabrik (*plant*) yalni di kawasan Sunter II, dan Karawang, Pabrik Karawang (*Karawang plant*) berdiri diaera tanah seluas 1.000.000 m2 dengan luas bangunan 300.000 m2, yang berlokasi di *Karawang International Industrial City* (KIIC), Teluk Jambe, Jawa Barat. Pabrik ini bangun pada 29 Mei 1996 dengan nilai investasi sebesar Rp. 462,2 miliyar. Walau mulai beroperasi pada tahun 1998, namun pabrik Karawang baru diresmikan pada tahun 2000. Pada saat ini pabrik Karawang memilki kapasitas produksi sebesar 100.000 unit mobil pertahun. Proses produksi yang terdapat di pabrik Karawang antara lain proses pengepresan (*stamping*), pengelasan (*welding*), dan pengecetan (*painting*).

Panrik Sunter (*Sunter plant*) merupakan salah satu pabrik otomotif yang dimiliki oleh PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia bersama dengan pabrik Karawang. Pabrik ini dibangun pada bulan April 1973 dan berlokasi di Sunter, Jakarta Utara kawasan ini berdiri di area tanah seluas 310.898 m2 dengan luas bangunan 175.986 m2. Pabrik Sunter adalah pabrik otomotif pertama yang dimiliki oleh PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia. Komponen *part* dan mesin yang ditunjukan untuk pasar domestik dan eksport.[[1]](#footnote-2)

**B.** **Peran Toyota dalam Pembangunan Ekonomi di Negara berkembang**

Muncul rasio penjualan pasar Toyota mencapai 45% pada tahun 2011, meningkat 10% dalam tiga tahun sejak kami mencapai 35% pada tahun 2008. Visi global Toyota pada penjualan pasar berkembang adalah mencapai lebih dari 50% pada tahun 2015, dan berusaha untuk mencapai target ini lebih cepat dari jadwal dengan memperkuat sistem pasokan global di pasar negara berkembang dan meningkatkan lokalisasi, dengan Asia sebagai tempat penting. Selain itu, secara aktif akan merilis kendaraan kompak yang dirancang khusus untuk pasar negara berkembang

**Gambar.2.1.Tingkat Penjualan Toyota di Negara Berkembang 2011**



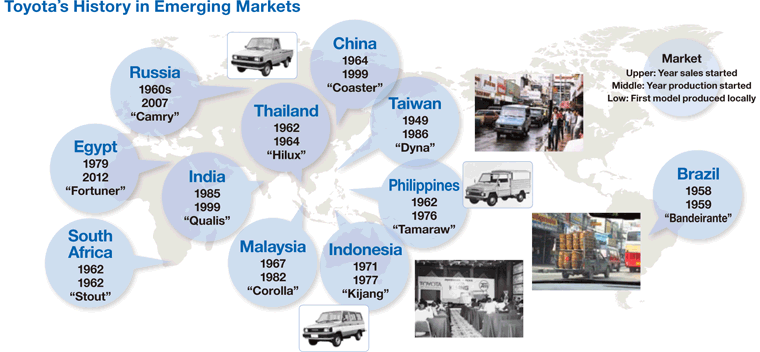
Sumber: [www.Toyota-Global.com](http://www.Toyota-Global.com)

Dasar filosofi Toyota pada operasi di pasar negara berkembang adalah menjadi kontributif untuk pengembangan dan kesejahteraan negara. Filosofi ini mengajak untuk berkontribusi melalui industri otomotif untuk pengembangan ekonomi, ketenagakerjaan, infrastruktur transportasi, dll, dari negara-negara di mana Toyota beroperasi dengan mengolah dan mengembangkan industri pendukung dan terlibat dalam operasi yang berbasis lokal. Ketika Toyota mendirikan operasi di negara, mereka menjadi warga perusahaan disana, dan melalui industri otomotif mereka berkontribusi kepada masyarakat melalui kegiatan yayasan, pelestarian lingkungan, dan pelatihan sumber daya manusia. Mereka menekankan dialog dengan masyarakat lokal untuk pertumbuhan yang berkelanjutan di setiap negara di mana mereka melakukan bisnis.

Toyota memiliki upaya sejarah panjang di pasar negara berkembang, khususnya di negara-negara ASEAN, di mana mereka telah mempromosikan ekspor dan produksi lokal sejak 1960-an.

Periode Yayasan mempersiapkan infrastruktur industri otomotif dan menemukan / pemasok tumbuh dari tahun 1970 sampai 1990 merupakan periode dasar di mana mereka berusaha untuk memberikan kendaraan yang akan menyenangkan konsumen lokal. Toyota memperkenalkan Tamaraw di Filipina pada tahun 1976, dan tahun berikutnya membawa Kijang ke Indonesia. Filipina dan Indonesia adalah tempat di mana keluarga cenderung besar, sehingga perlu untuk menyediakan penggunaan ganda kendaraan yang dapat digunakan untuk bisnis dan transportasi keluarga. Jalan tak beraspal yang umum, sehingga vantype kendaraan multi-tujuan yang disukai. Mereka memilih untuk membuat tubuh dengan menekuk dan lembar pengelasan daripada mengimpor peralatan stamping, sehingga membuat kendaraan lebih murah. mereka membudidayakan staf, pemasok dan mengembangkan produk baru secara lokal. Tujuan meraka adalah untuk mempersiapkan infrastruktur untuk industri otomotif, dan menemukan dan mengembangkan pemasok lokal.

**Gambar 2.2. Sejarah Toyota di Negara Berkembang**

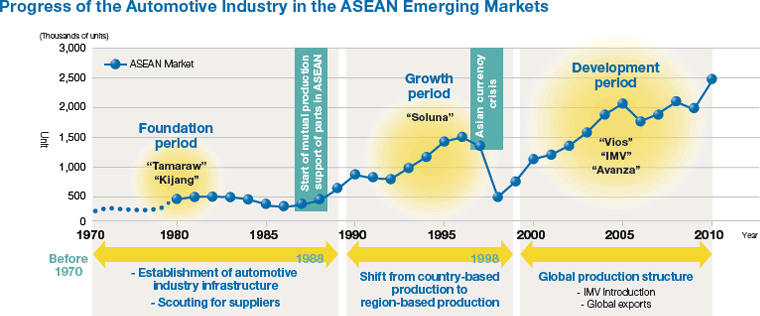


Sumber: www.Toyota-Global.com

Periode Pertumbuhan Tumbuh industri bagian-pasokan melalui saling komplementasi produksi. Selama periode pertumbuhan 1990 hingga tahun 2000, negara-negara ASEAN yang transisi dari produksi berbasis negara produksi regional untuk saling melengkapi, karena perwujudan bertahap dari Perjanjian Perdagangan Bebas ASEAN serta kesulitan dalam mencapai produksi massal dan pengurangan biaya di skala singlecountry-pasar. Nota Kesepahaman tentang Merek-to-Merek Komplementasi di Industri Otomotif dan pembebasan tarif lainnya pada bagian memberikan dorongan untuk masing-masing negara untuk bagian memproduksi massal di wilayahnya keahlian, membuat investasi pabrik yang efisien melalui perluasan skala dan efisiensi volume dan yang mengarah ke pertumbuhan industri bagian-pasokan.

Periode pengembangan mengatasi krisis mata uang dan bergerak menuju produksi global. Krisis mata uang Asia 1997 yang berlangsung di tengah-tengah perkembangan ini merupakan pukulan langsung ke ASEAN dan memiliki dampak yang besar pada pasar mobil, tapi pengalaman yang memberikan landasan bagi perkembangan selanjutnya dari proyek IMV dan kendaraan global lainnya. Volume bagian yang diimpor dari Jepang secara luas dipotong dalam menanggapi runtuhnya mata uang ASEAN, dengan kenaikan bersamaan dalam rasio pengadaan lokal dan pembentukan struktur ekspor yang dieksploitasi mata uang murah. Kualitas juga ditingkatkan untuk meningkatkan ekspor, dan upaya pengurangan biaya dibuat. Kerjasama dan dukungan dari pemerintah daerah dan masyarakat, serta penguatan layanan aftersales dan bagian bisnis, memungkinkan penciptaan struktur menguntungkan tanpa mempengaruhi penjualan. Ini diantar dalam periode pembangunan dari tahun 2000 sampai 2010, di mana dasar dari industri otomotif Asia tumbuh nyata.

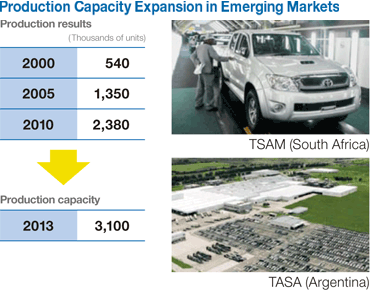
**Gambar 2.3 Progres perkembangan Toyota di ASEAN**



Sumber: [www.Toyota-Global.com](http://www.Toyota-Global.com)

Perubahan untuk Emerging Merket dan Strategi Toyota membuat mobil pada pertemuan nasional dan kebutuhan lokal memperluas produksi di Emerging Markets 3,1 juta kendaran pada 2013.

**Gambar 2.4 Ekspansi Kapasitas Produksi di Negara Berkembang**



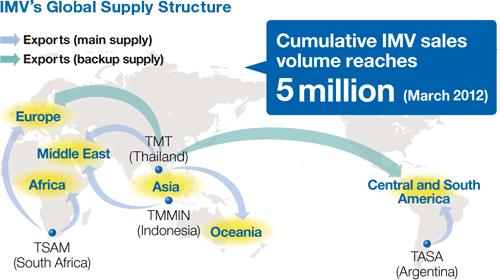
Sumber: [www.Toyota-Global.com](http://www.Toyota-Global.com)

Bisnis Toyota di luar negeri telah berkembang melalui tida tahap, dari membuat di Jepang dan mengekspor, untuk memproduksi di daerah di mana permintaan ada dan kemudian ke tahap saat dimana Toyota memiliki produksi global yang efesien dan pasokan. Pasokan global dan pasokan yang di dukung di pasar negara berkembang, dimana telah meningkatkan investasi sehingga dapat meningkatkan kapasitas produksi. Toyota mulai produksi Fortuna di India pada tahun 2009, diikuti oleh Corolla diesel dan Etios pada tahun 2010, dan diperluas investasi di pabrik-pabrik yang sesuai. Di Brasil, produksi Corolla FFV dimulai pada tahun 2007, dan penjualan telah terus meningkat sejak saat itu. Toyota berencana untuk memulai produksi di pabrik kendaraan kompak baru di Brasil pada paruh kedua 2012.

**Strategi Penjualan di Pasar Berkembang- The IMV Project[[2]](#footnote-3)**

The IMV Project merupakan strategi penjualan penting di pasar negara berkembang. Diluncurkan pada tahun 2004, seri IMV terdiri dari lima truk pickup vehicles̶three, minivan dan SUV̶specially dikembangkan pada tahun 2004 untuk pengenalan di lebih dari 140 negara. Saat ini, seri IMV diproduksi di 11 lokasi, dengan penjualan kendaraan yang diproduksi secara lokal berlangsung di sekitar 170 negara. Toyota menerapkan genchi genbutsu (onsite, pengalaman tangan-on) pendekatan untuk mengamati dan menganalisis jenis kendaraan yang digunakan di berbagai belahan dunia, dan dikembangkan dan diperkenalkan IMVs untuk memenuhi kebutuhan masing-masing daerah. Aftersales menyeluruh program layanan untuk IMVs telah mendapatkan kepercayaan dari pelanggan di seluruh dunia.

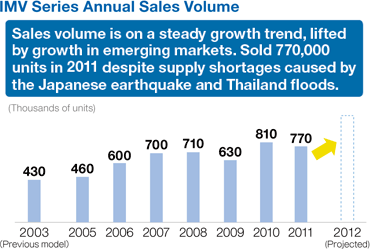
**Gambar 2.5 Struktur IMV Global**



Sumber: [www.Toyota-Global.com](http://www.Toyota-Global.com)

Skala pasar akan terus tumbuh, dan Toyota berencana untuk meningkatkan kapasitas di Thailand, di mana industri pasokan suku cadang mobil terkonsentrasi, sebagai basis pasokan global. Peningkatan investasi baru untuk memperkuat basis pasokan lainnya, termasuk Indonesia, dan basis produksi berurutan, direncanakan.

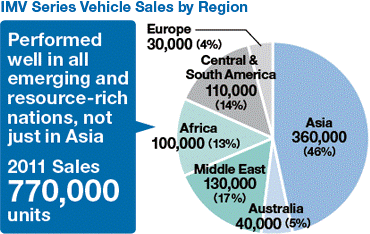
**Gambar 2.6 Volume Peningkatan IMV**



Sumber: www.Toyota-Global.com

Sebagai hasil dari upaya tersebut, kapasitas produksi di pasar negara berkembang diperkirakan mencapai sekitar 3,1 juta kendaraan pada 2013, yang merupakan tingkat yang sama seperti yang di Jepang dan merupakan peningkatan besar atas 540.000 kendaraan keluaran tahun 2000.

**Gambar 2.7 Penjualan Seri IMV per Wilayah**



Sumber: [www.Toyota-Global.com](http://www.Toyota-Global.com)

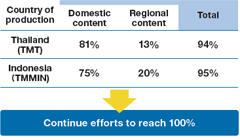
Sikap dasar Toyota terhadap upaya dipasar Negara berkembang dapat simpulkan “Asia adalah basis ibu kedua” Apakah ini berarti dalam hal praktis adalah bahwa akan mengikuti pada dari Proyek IMV dengan memperkuat produksi dan pasokan untuk kendaraan kompak Asia, bergerak kea rah pengadaan lokal menyeluruh, dan memastikan meningkatkan daya saing biaya.

Strategi Barau Kendaraan Compact

Pasar mobil di pasar negara berkembang tumbuh setiap tahun seiring dengan pertumbuhan ekonomi masing-masing negara. Dalam pasar-pasar, telah ada pertumbuhan yang ditandai dalam penjualan kendaraan kompak, sehingga Toyota mempromosikan strategi kendaraan kompak baru yang menekankan lineup kendaraan kompak dan berusaha untuk memenuhi kebutuhan konsumen di pasar negara berkembang.

Upaya kita membuat termasuk peluncuran delapan model kendaraan kompak yang dirancang khusus untuk pasar negara berkembang, dimulai dengan Etios di India pada bulan Desember 2012. Ada rencana untuk memproduksi kendaraan kompak di pasar negara berkembang dan memberikan total lebih dari 1 juta kendaraan per tahun untuk pelanggan di lebih dari 100 negara. Pengiriman Etios sedan kompak dan hatchback Etios Liva model ke Afrika Selatan melalui Toyota Kirloskar Motors (TKM) dari India dimulai pada bulan April 2012.

**Inisiatif Lokalisasi**



Toyota percaya bahwa memastikan daya saing biaya dengan mencapai lokalisasi menyeluruh diperlukan untuk membuat kemajuan lebih lanjut dalam ekspor intra dan extraregional. Karena itu kami memaksimalkan R & D fungsi lokal, dan berusaha untuk mencapai tingkat lokal / regional pengadaan 100% pada tahap awal mungkin.

Upaya masa depan di Emerging Markets 2) Upaya Masa Depan di Setiap Pasar Rusia

Rusia adalah salah satu pasar dengan potensi terbesar, tidak hanya di Eropa, tetapi di dunia. Toyota telah memperoleh pengalaman dan pujian dari pelanggan Rusia untuk model inti kami, seperti Camry dan Land Cruiser Prado, dan kami membuat kemajuan dalam lokalisasi. Kami berencana untuk berkontribusi pada pertumbuhan industri otomotif Rusia dengan meningkatkan produksi Camry dengan Toyota Motors Manufacturing Rusia (TMMR), dan juga dengan memulai perakitan lokal dari Land Cruiser Prado di kota timur jauh Rusia Vladivostok pada akhir tahun ini.

Afrika, di mana ekonomi dan populasi yang terus berkembang, dipandang sebagai pasar yang akan terus tumbuh. Dari basis kami di Republik Afrika Selatan, Toyota melihat ke membangun sistem pasokan kendaraan yang dapat memenuhi karakteristik khusus dari masing-masing negara Afrika. Kami bertujuan untuk membuka dan menembus pasar baru melalui langkah-langkah penjualan berkaitan erat dengan masing-masing daerah. Juga, pada bulan April 2012, kami mulai kontrak perakitan produksi model Fortuna IMV di Mesir.

Pasar mobil India diharapkan untuk mengikuti dengan ekonomi India tumbuh. Toyota akan terus mengembangkan produk-produk yang memenuhi kebutuhan dasar konsumen di kawasan itu tumbuh, seperti yang kita lakukan dengan Etios. Selain itu, TKM mendirikan Toyota Technical Training Institute pada tahun 2007 dengan tujuan memberikan pelatihan teknis khusus untuk pembuatan, dan kami berniat untuk terus terlibat dalam pengembangan sumber daya manusia dan penciptaan lapangan kerja sehingga dapat berkontribusi pada perkembangan ekonomi India.

Definisi Toyota dari "Asia" (untuk tujuan bisnis) tidak termasuk Cina, India, Pakistan, Bangladesh dan Jepang. Pada 2012, pasar ini diharapkan pulih dari dampak banjir Thailand, dengan meningkatnya permintaan atas bahwa dari 2011. Pasar ini diperkirakan akan tumbuh seiring dengan ekspansi ekonomi regional di menengah ke jangka panjang, dan kami bertujuan untuk meningkatkan penjualan dari saat 1.600.000-1.700.000 per tahun menjadi 2 juta di masa depan. Memukul target yang akan membutuhkan ekspansi di fasilitas produksi di Thailand, Indonesia dan di tempat lain.

Kami telah mendirikan pabrik baru di Sorocaba, di negara bagian São Paulo, Brasil, dan dimulai pada semester kedua 2012, kami akan memproduksi dan menjual Etios, model kompak baru. Di masa depan kami akan menawarkan produk-produk yang memenuhi kebutuhan array yang luas dari konsumen. Tujuan kami adalah untuk terus memperluas dan mengembangkan pasar Brasil melalui kegiatan perusahaan berakar di wilayah tersebut, seperti produksi lokal.[[3]](#footnote-4)

**C. Peran PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia di Indonesia**

PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) dalam berinvestasi di tanah air dan menjadikan Indonesia sebagai basis produksi sejumlah model kendaraan pabrikan itu baik di ASEAN maupun global. Melalui pembangunan pabrik mesin ini, PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia tidak hanya akan menambah investasi dan tenaga kerja, namun diharapkan juga akan terus meningkatkan penggunaan dan pendayagunaan produk dan jasa engineering lokal dalam kegiatan produksinya sehingga akan meningkatkan kontribusi manufacturing Indonesia dalam mendukung perekonomian nasional. Selain itu, dengan terus berkembangnya pasar dalam negeri, pembangunan pabrik diharapkan dapat menjadi pendorong bagi para pelaku usaha industri otomotif untuk terus mengembangkan industri komponen guna memperkuat struktur industri otomotif nasional.[[4]](#footnote-5)

Produsen otomotif Jepang yang sudah lebih dari 40 tahun berada di Indonesia itu membangun pabrik mesin mobil pertama di Sunter, Jakarta, pada Desember 1982 dengan memproduksi mesin 5K yang digunakan Toyota Kijang generasi pertama. Mesin 5K merupakan salah satu mesin yang paling banyak diproduksi di dunia dan dikenal kehandalannya. Pabrik tersebut menjadi pabrik mesin pertama di Indonesia yang memiliki fasilitas pengecoran blok mesin. Pada tahun 1991, fasilitas produksi mesin dilengkapi dengan pabrik baru untuk *engine casting*, yakni pembuatan blok mesin, sehingga Toyota menjadi produsen yang telah melakukan *full manufacturing* dii Indonesia dan mampu meningkatkan kandungan komponen lokal. Pada Oktober 2013 lalu, TMMIN melakukan perluasan ekspor mesin TR ke Kazakhstan dengan volume sekitar 275 unit per bulan. Selain TR, TMMIN juga memproduksi mesin ethanol yang dieksor ke Argentina sejak tahun 2011 sebanyak 7.000 unit per tahun. Sejak awal memulai aktivitas ekspor mesin di tahun 1989 hingga kini, TMMIN telah mengekspor lebih dari 1,1 juta unit mesin utuh dalam berbagai tipe ke mancanegara.Sementara itu, Kementerian Perindustrian sejauh ini menyatakan akan  terus mendorong pengembangan industri kendaraan bermotor dalam negeri, yang hingga saat ini mengalami pertumbuhan cukup pesat. Hal tersebut tercermin dari angka penjualan maupun produksi yang semakin meningkat, dimana penjualan kendaraan bermotor roda empat pada tahun 2013 mampu mencapai 1,2 juta unit dibandingkan tahun 2012 sebesar 1,1 juta unit. Angka penjualan ini diharapkan akan terus meningkat sesuai dengan peningkatan ekonomi Indonesia. Industri komponen juga harus menjadi kekuatan industri kendaraan bermotor nasional. Dengan dukungan industri komponen yang kuat, maka daya saing industri otomotif nasional akan semakin tinggi dengan harapan dapat terus meningkatkan peran produk industri otomotif nasional dalam mengisi pasar domestik maupun global terutama di Kawasan Asia.[[5]](#footnote-6)

**1 Ruang lingkup PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia**

**1.1 Pabrik Sunter Planet**

Sunter Plant I adalah salah satu pabrik Toyota Motor Manufacturing Indonesia yng ada di Sunter , Pada tahun 1973 didirikan di Sunter I, Jakarta, dan mulai beropeasi penuh pada tahun 1985. Di Indonesia, SK Menteri Perindustrian tentang keharusan menggunakan komponen buatan dalam negeri disambut Toyota dengan mendirikan PT Toyota Mobilindo pada 1976 untuk membuat komponen bodi untuk kendaraan niaga Pendirian pabrik mesin ini sebagai jawaban dari Deletion Program atau Program Penanggalan yang dikeluarkan pemerintah tentang melokalkan pembuatan komponen mobil yang diimpor dalam bentuk CKD. Bermula sebagai pabrik perakitan mobil pada 1973, kegiatan industri Toyota di Indonesia terus berkembang. Melalui TMMIN, Toyota Indonesia tidak hanya memproduksi mobil dalam bentuk CBU, CKD,tapi juga memproduksi berbagai komponen, termasuk mesin. Secara keseluruhan, Toyota Indonesia mengoperasikan lima pabriknya di Indonesia, empat diantaranya dikelola langsung oleh TMINN.[[6]](#footnote-7)

**1.2 Pabrik Sunter Planet II**

Plant Sunter II Merupakan area produksi TMMIN yang lain berada di Sunter II dan terdiri atas 4 divisi. Hasil produk utamanya adalah press part, stamping tools, serta persiapan packing dan vanning untuk ekspor. Divisi Stamping Production Merupakan divisi yang memproduksi press part untuk kebutuhan produksi domestik dan ekspor melalui Packing Plant. Produk utamanya adalah stamping parts (untuk model Kijang, Dyna, Daihatsu Delta, Hino truck, dan Soluna), manufakturing frame (Kijang dan Dyna), manufakturing fuel tank (Kijang), serta ekspor packing set CKD/CBU Kijang ke Philippine, Taiwan, Malaysia, Vietnam, dan Afrika Selatan. 20 Divisi Stamping Tools Produk utama divisi ini adalah manufakturing dies untuk Inner Panel Corolla dan Daihatsu (1993), manufakturing dies untuk Mitsubishi (1994), manufakturing dies untuk Kijang serta dirintis penggunaan CAD / CAM (1996), dan manufakturing dies untuk AFC (Affordable Family Car) suatu kendaraan yang dipersiapkan menjadi Asean Passenger Car (1997). Divisi Casting Divisi Casting memproduksi Cylinder Block, Crank Cap, Crank Shaft, dan Flywheel. Hasil produk divisi ini akan dikirimkan ke divisi Stamping Production dan Machining. Kapasitas prouksinya cukup tinggi mencapai 1000 ton / bulan yang dikerjakan dalam 2 shift. Divisi Packing and Vanning Merupakan divisi yang khusus melakukan proses ekspor dan vanning. Beberapa pemasok lokal mengirimkan komponen ke Divisi Packing and Vanning dalam satuan pieces maupun lot set. Kemudian komponen-komponen tersebut dimasukkan dalam case dan di-vanning ke container sebelum dikirim melalui pelabuhan Tanjung Priok. 21 d. Technical Merupakan Directorate yang menangani masalah-masalah tehnik yang terdiri dari Divisi Engineering dan Divisi Quality. Engineering Divisi Engineering merupakan salah satu divisi yang ada di PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia di sinilah Development Part dilakukan, yang merupakan lokal development, selain itu di divisi Engineering juga menangani administratif yang menyangkut spesifikasi komponen / material. Semua komponen / material akan diterima dari mother company TMMIN di Jepang, yaitu Toyota Motor Corporation (TMC). Routing parts untuk yang pertama kali diterima, kemudian drawing untuk setiap komponen / material akan diinformasikan kemudian. Divisi Engineering akan membuat suatu prototype atas drawing yang telah diterima, dan dilakukan trial sesudahnya. Hasil trial akan dikonfirmasikan ke TMC, apabila mendapat persetujuan maka divisi ini akan mengeluarkan ECI (Engineering Change Instruction) ke divisi Purchasing untuk mulai dilakukan pembelian ke pemasok. Setelah komponen / material terpasang dalam unit produksi divisi Engineering masih harus mengecek dimensinya agar tidak terjadi kesalahan ukuran. 22 Quality Terdiri atas satu divisi saja yaitu Divisi Quality dengan definisi kerja untuk mengamankan jalannya produksi serta mengontrol semua kualitas bahan baku (raw material), komponen, barang setengah jadi (semi finished goods), barang jadi (finished goods / units), maupun kualitas kendaraan yang telah dijual serta melayani pengaduan konsumen atas produk yang telah dibeli. Divisi ini mempunyai peran penting terhadap kepuasan pelanggan ditinjau dari kualitas produk karena akan mempertaruhkan kelangsungan produk Toyota di masa yang akan datang. e. Plant Administration Plant administration juga terdiri atas satu divisi saja yaitu Divisi Plant Administration yang bertugas untuk menangani semua proses administratif produksi, seperti penyediaan consumable parts (bahan bakar, sarung tangan (gloves), ear plug, safety shoes, helmet, cat, dan sebagainya) serta keamanan dan kenyamanan kerja karyawan di lingkungan perusahaan seperti pengolahan limbah, pengurusan kepersonaliaan, fasilitas toilet, dan sebagainya. e. Production Control and Export Import Production Control and Export Import merupakan satu-satunya divisi yang berwenang untuk mengatur penyediaan komponen untuk kebutuhan produksi, mengatur heijunka produksi, menentukan rencana produksi melalui MRP (Material Requirement Plan), menyuplai komponen ekspor dari warehouse ke line produksi, 23 merencanakan serta mengontrol sistem operasional logistik di seluruh plant, dan sebagainya. Sistem delivery Milk Run yang akan dibahas lebih lanjut dalam tulisan ini pun sepenuhnya dikontrol oleh divisi ini. f. Purchasing Di dalam Direktorat Purchasing hanya terdapat satu divisi saja, yaitu Purchasing Division.

Divisi ini memiliki tugas untuk mencari referensi komponen / material yang akan digunakan untuk proses produksi dengan harga yang murah dan berkualitas tinggi. Apabila harga penawaran telah disepakati, maka divisi Purchasing akan membuat PO (Purchase Order) yang dikirimkan kepada semua pemasok, dan penagihannya oleh pemasok diteruskan langsung ke divisi Finance. g. Finance and ISTD Pada bagian ini terdiri dari 2 divisi yang bertugas menangani masalah keuangan perusahaan dan sistem jaringan informasi internal (Information Technology). Divisi Finance Divisi Finance merupakan divisi yang berfungsi untuk mengatur keuangan perusahaan dan melakukan transaksi atas semua komponen / material yang diperlukan untuk proses produksi. Sistem transaksi perusahaan telah difasilitasi oleh 24 suatu sistem yang terintegrasi dengan nama SAP (Speed, Accuration, Precision). Sistem ini mampu memonitor pergerakan material di semua area untuk menjaga keakurasian asset perusahaan. Divisi Information, System and Technology (ISTD) Divisi ISTD menangani masalah sistem jaringan komputer. Database mengenai part list disediakan oleh divisi ini dan bisa diakses oleh masing-masing user yang telah diberi wewenang untuk mengaksesnya. Selain itu divisi ini juga memiliki workshop untuk menangani masalah kerusakan komputer maupun hardware. h. Human Resources and General Affairs Terdapat 2 divisi dalam Direktorat ini. Secara umum kedua divisi ini bertugas untuk menangani masalah kepersonaliaan serta perawatan asset-asset fisik perusahaan. Divisi Human Resources Divisi ini menangani masalah administratif kepegawaian, seperti proses rekrutmen tenaga kerja, pengangkatan karyawan, pemberhentian kerja karyawan, penentuan jabatan, surat-surat perijinan, pembayaran gaji dan kesejahteraan karyawan lainnya. Selain itu, divisi ini juga memiliki Training Centre yang bertugas untuk membekali keterampilan kerja karyawan untuk mendukung kerja di masing-masing bagian. 25 Divisi General Affairs Divisi General Affairs berfungsi untuk perawatan dan pengadaan asset-asset perusahaan seperti gedung, instalasi listrik / air / telepon, kendaraan pool, fasilitas parkir, keamanan perusahaan (Security), dan sebagainya.[[7]](#footnote-8)

**1.3 Pabrik Karawang 1**

Karawang Plant adalah salah satu pabrik otomotif milik Toyota Motor Manufacturing Indonesia yang berlokasi di Karawang International Industrial City (KIIC), TelukJambe, Jawa Barat.Karawang Plant dibangun pada 29 Mei 1996 dengan nilai investasi sebesar Rp. 462,2 miliar. Walaupun mulai beroperasi pada tahun 1998, namun Karawang Plant baru diresmikan pada tahun 2000. Pada saat ini, Karawang Plant memiliki kapasitas produksi 100.000 unit mobil per tahun.Karawang Plant yang berdiri di area tanah seluas 1.000.000 m2 dengan luas bangunan 300.000 m2 memiliki konsep pabrik otomotif kelas dunia yang memadukan teknologi tinggi, keahlian sumber daya manusia, dan kepedulian terhadap karyawan dan lingkungan.Sedangkan dalam hal produksi, Karawang Plant menitikberatkan pada produksi Innova yang ditujukkan untuk pasar domestic dan internasional. Untuk CBU, tujuan ekspornya adalah ke negara-negara Timur Tengah (Saudi Arabia, Uni Emirat Arab, Kuwait, Bahrain, Qatar, Oman, Yordania, Syria, dan Libanon), Negara-negara kepulauan Pasifik (Fiji dan Solomon), serta ke Negara-negara Asia (Brunei Darussalam dan Thailand). Sedangkan untuk CKD memiliki tujuan ekspor ke Malaysia, Filiphina, dan Vietnam.[[8]](#footnote-9)

**1.4 Pabrik karawang Plant II**

Toyota Karawang Plant 2 adalah pabrik [Toyota](http://www.mobil123.com/toyota/) pertama di Asia Pasifik yang mampu memproduksi kendaraan sliding door dan pintu biasa dalam satu line. Hal ini dibuktikan dengan diproduksinya Sienta di line produksi yang sama dengan Vios.

Pabrik ini tidak hanya memproduksi kendaraan untuk keperluan pasar domestik karena mereka juga memproduksi kendaraan untuk keperluan ekspor.

Bila ada model baru, maka [Karawang Plant 2](https://www.otospirit.com/autos/toyota-karawang-plant-2-lahirkan-400-mobil-per-hari/16094) akan mempersiapkan diri terlebih dahulu. Perlu sedikitnya 6 bulan agar seluruhnya siap mulai dari SDM (sumber daya manusia) hingga perlengkapan yang diperlukan. Dengan demikian saat mobil resmi diluncurkan, pabrik sudah siap memproduksi mobil dengan jumlah besar.

Seluruh karyawan di pabrik ini sangat sibuk menghabiskan waktunya untuk bekerja, namun tetap mengutamakan keselamatan dalam bekerja dengan menggunakan pengaman kepala (helm), sarung tangan, kacamata dan baju khusus.[[9]](#footnote-10)

**2. Organisasi Perusahaan**

**2.1 Nama, Tempat, kedudukan dan tanggal Berdirinya Perseroan**

Naman Perusahaan: PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia

Risalah PT.Toyota Motor Manufacturing Indonesia

|  |  |
| --- | --- |
| **Lokasi Kantor  Pusat** | Jakarta Utara, Indonesia |
| **Pendirian** | April 1971 (berdiri dengan nama PT. Toyota-Astra Motor, berubah menjadi PT  Toyota Motor Manufacturing Indonesia setelah restrukturisasi organisasi pada  tahun 2003) |
| **Presiden  Direktur** | Masahiro Nonami |
| **Pemegang Saham** | Toyota Motor Corporation (95%), PT. Astra International (5%) |
| **Karyawan** | 8.680 orang (per Januari 2014) |
|  |  |

Sumber dokumen: <http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/news-and-update/konsistensi-toyota-indonesia>

**2.2 Jangka Waktu Berdirinya:**

Terhitung sejak 15 Juli 2003, TAM berubah menjadi PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia [TMMIN] dan didirikan PT. Toyota-Astra Motor [TAM] sebagai distributor.[[10]](#footnote-11)

**2.3 Maksud dan Tujuan Serta Kegiatan Usaha**

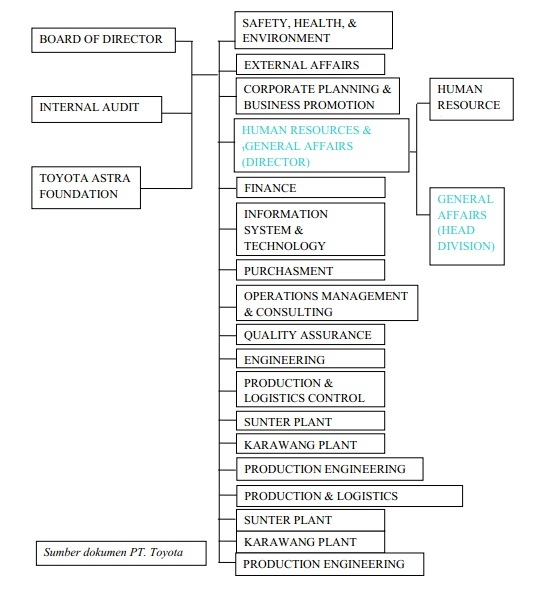
PT. Toyota-Astra Motor telah memainkan peranan penting dalam pengembangan industri otomotif di Indonesia dan telah memiliki pabrik produksi seperti Stamping, Casting, Engine dan Assembly.[[11]](#footnote-12)

**2.4 Komposisi Saham**

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.[[12]](#footnote-13)

**2.5 Struktur Organisasi**

Sruktur organisasi PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia adalah sebagai berikut:



Sember PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia

**BAB III**

**DINAMIKA PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA**

1. **Gambaran Umun Perekonomian Indonesia**
2. **Kebijakan Pembangunan Ekonomi di Indonesia**

Pemerintah Republik IndonesiaI pada tanggal 23 Agustus 2013 telah mengumumkan 4 (empat) paket kebijakan ekonomi baru, yaitu:[[13]](#footnote-14)

* 1. Paket pertama dibuat untuk memperbaiki defisit transaksi berjalan dan nilai tukar rupiah terhadap dolar. Dalam paket ini, pemerintah akan melakukan beberapa langkah yang meliputi: mendorong ekspor dan memberikan keringanan pajak kepada industri yang padat karya, padat modal, dan 30% hasil produksinya berorientasi ekspor; menurunkan impor migas dengan memperbesar biodiesel dalam solar untuk mengurangi konsumsi solar yang berasal dari impor; menetapkan pajak barang mewah yang lebih tinggi untuk mobil CBU dan barang-barang impor bermerek dari rata-rata 75% menjadi 125% hingga 150%; dan memperbaiki ekspor mineral.
  2. Paket kedua dibuat untuk menjaga pertumbuhan ekonomi. Dalam paket ini, pemerintah akan melakukan beberapa langkah yang meliputi:memastikan defisit APBN-2013 tetap sebesar 2,38% dan pembiayaan aman. Memberik insentif kepada industri padat karya, termasuk keringanan pajak.
  3. Paket ketiga dibuat untuk menjaga daya beli. Dalam paket ini, pemerintah akan melakukan beberapa langkah yang meliputi:berkoordinasi dengan BI untuk menjaga gejolak harga dan inflasi;mengubah tata niaga daging sapi dan hortikultura dari impor berdasarkan kuota menjadi mekanisme impor dengan mengandalkan harga.
  4. Paket keempat dibuat untuk mempercepat investasi. Dalam paket ini, pemerintah akan melakukan beberapa langkah yang meliputi:mengefektifkan sistem layanan terpadu satu pintu perijinan investasi;mempercepat revisi peraturan Daftar Negatif Investasi (DNI);mempercepat investasi di sektor yang berorientasi ekspor dengan memberikan insentif; danmempercepat renegosiasi kontrak karya pertambangan.

Dalam satu dekade ke depan, Indonesia memiliki beberapa faktor yang bila disertai kebijakan yang baik bisa menjadi pendorong pertumbuhan yang besar: demografi dengan besarnya tenaga kerja; tren urbanisasi; serta perkembangan ekonomi. Kebijakan ekonomi Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Indonesia menghadapi risiko melambatnya pertumbuhan dalam jangka panjang, karena pertumbuhan akhir-akhir ini didukung lingkungan eksternal yang mendukung, yaitu tingginya harga komoditas pada 2003-2011 disertai dengan suku bunga global yang rendah sejak tahun 2009.
2. Indonesia perlu tumbuh di atas 5 persen untuk menghindari masalah pengangguran yang serius. Dalam jangka panjang, pertumbuhan ekonomi di tas 5 persen diperlukan Indonesia agar naik menjadi negara berpenghasilan tinggi pada tahun 2030.
3. Pertumbuhan masih belum merata. Antara tahun 1999 hingga 2012, tingkat kemiskinan turun separuh dari 24 persen menjadi 12 persen. Tetapi, 65 juta penduduk masih hidup di antara garis kemiskinan nasional ($1,25 per hari) dengan garis kemiskinan global ($2 per hari).
4. Mempercepat pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan produktivitas tenaga kerja sangat penting karena akan membawa nilai lebih bagi tenaga kerja, mengurangi kerentanan pekerja terhadap hilangnya pekerjaan, dan memperkuat daya saing sektor swasta. Indonesia juga perlu lebih banyak menciptakan lapangan kerja di bidang manufaktur dan jasa tingkat atas.
5. Meningkatkan tata kelola mutu belanja pemerintah agar memberikan alokasi dana lebih besar untuk infrastruktur sangat penting. Salah satu pilihan penting pemerintah pusat adalah secara berangsur mengurangi subsidi bahan bakar yang besar untuk menyediakan pembiayaan belanja infrastruktur yang lebih besar. Pemerintah daerah bisa menyedian anggaran lebih besar untuk infrastruktur dengan melakukan realokasi anggaran yang kurang efisien.
6. Menutup kekurangan keterampilan akan memerlukan peningkatkan mutu pendidikan di semua tingkatan, serta memperluas dan meningkatkan mutu pusat-pusat pelatihan. Para lulusan lembaga pendidikan dan tenaga kerja perlu dibekali dengan keterampilan teknis dan perilaku yang tepat (disiplin, kehandalan, kerjasama, dan kepemimpinan).
7. Meningkatkan produktivitas melalui perubahan struktural atau sektor di Indonesia memerlukan perbaikan fungsi tenaga kerja, modal, serta pasar lahan. Perlu strategi industri yang konsisten yang dijalankan melalui kerja sama dengan sektor swasta.
8. Penduduk miskin, rentan, dan beberapa kelas menengah, memerlukan akses layanan umum yang lebih baik. Untuk meningkatkan layanan umum, perlu memperkuat akuntabilitas melalui berbagai tindakan baik di sisi permintaan maupun penyedia.
9. Sistem perlindungan sosial di Indonesia mulai menjalani transformasi besar, dan memiliki beberapa pilihan untuk mendanainya. Reformasi di bidang ini memerlukan kepemimpinan yang kuat karena banyaknya pemangku kepentingan yang terlibat dengan berbagai kepentingan, serta besarnya potensi dampak pada anggaran nasional, pasar tenaga kerja, dan ekonomi makro. Memperkuat program perlindungan sosial yang sudah ada menjadi komponen lain yang juga penting untuk menciptakan perlindungan sosial secara menyeluruh.
10. Indonesia harus terus meningkatkan manajemen risiko dan ketahanan terhadap bencana. Secara khusus, kota-kota Indonesia sangat rentan terhadap bencana alam akibat konstruksi yang pesat dan tidak ketatnya pemberlakuan regulasi gedung dan penetapan zona.[[14]](#footnote-15)
11. **Pertumbuhan Ekonomi Indonesia**

Bank dunia memperkirakan pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2013 akan tetap stabil. Hanya akan mengalami kenaikan tipis dari 5,1 persen di 2014 menjadi sebesar 5,2 persen. “Pertumbuhan eknomi Indonesia diperkirakan akan cenderung stabil dan sedikit meningkat di tahun 2016 menjadi 5,5 persen. Kondisi tersebut mengakibatkan investasi dan ekspor Indonesia menjadi lemah. Lemahnya ekspor berpengaruh pada kecilnya kontribusi terhadap penyempitan defisit neraca berjalan. “Defisit neraca berjalan turun menjadi 6,8 miliiar dolar atau 3,1 persen dari PDB kuartal ketiga 2014 dan lebih rendah sebesar 0,8 poin presentase dari PDB dibanding laju tahun lalu. Penurunan ini secara bertahap akan terus berlangsung,” paparnya. Kondisi yang sama, lanjutnya, juga terjadi pada sektor fiskal dengan pertumbuhan penerimaan tetap yang relatif lemah, sementara belanja modal terkontraksi. Pertumbuhan penerimaan pada periode Januari-Oktober 2014 10,8 persen terus berada di bawah pertumbuhan PDB nominal 11,8 persen pada kuartal 1- sampai kuartal 3 tahun 2014. Sementara pada sisi pengeluaran, laju pencairan anggaran secara keseluruhan di akhir Oktober 2014 mengalami peningkatan dari tahun-tahun sebelumnya karena dorongan peningkatan belanja subsidi energi.Dalam penyesuaian harga BBM bersubsidi akan menyebabkan peningkatan inflasi. Kendati begitu dampak terhadap inflasi diperkirakan hanya akan bersifat sementara. Pada tahun 2015 inflasi akan berada di angka 7,5 persen dan akan mengalami penurunan apabila tidak terjadi gejolak eknomi lainnya. Penyesuaian harga BBM bersubsidi, kata dia, akan memperluas ruang fiskal bagi peningkatan belanja pembangunan di sektor-sektor yang lebih penting, salah satunya di sektor kesehatan. Karena dana belanja kesehatan pemerintah hanya sekitar  1,2 persen dari PDB tahun 2012 atau sekitar 43 dolar AS per kapita relatif lebih rendah di banding negara lain. Dengan adanya penghematan anggaran dari kenaikan harga BBM tersebut Indonesia memiliki kesempatan untuk melakukan perbaikan pelayanan kesehatan.[[15]](#footnote-16)

Ditambahkan oleh Masyita Crystaliin, ekonom Bank Dunia untuk Indonesia lainnya, selain menghadapi tantangan perbaikan layanan kesehatan, pemerintahan baru saat ini juga dihadapkan pada persoalan pendapatan negara yang terus menurun hanya sedikit di atas 11 persen dari PDB. Apabila tidak dilakukan reformasi, total penerimaan PDB diproyeksikan akan semakin menurun menjadi 13,7 persen di tahun 2019. Oleh karena itu, ia menekankan pemerintah kedepan harus mengejar pendapatan negara dengan memaksimalkan pendapatan pajak. Hal itu bisa dilakukan dengan reformasi kebijakan penerimaan untuk memperluas basis pajak, menyederhanakan struktur perpajakan, rasionalisasi jenis pajak, dan secara selektif melakukan revisi sejumlah tarif pajak agar sebanding dengan tarif internasional.[[16]](#footnote-17)

1. **Sumber-sumber Pmbiayaan Pembangunan**
2. **Investasi Asing**

Investasiadalah penanaman modal untuk satu atau lebih aktiva yang dimiliki dan biasanya berjangka waktu lama dengan harapan mendapatkan keuntungan di masa-masa yang akan datang.”  Berdasarkan teori ekonomi, investasi berarti pembelian (dan produksi) dari modal barang yang tidak dikonsumsi tetapi digunakan untuk produksi yang akan datang (barang produksi). Menurut Senduk (2004:24) bahwa produk-produk investasi yang tersedia di pasaran antara lain Tabungan, Deposito, Reksadana, Obligasi, saham, emas dan property.

Pertumbuhan ekonomi pada zaman sekarang ini berdampak pada kehidupan penduduk suatu negara. Semuanya ini berpengaruh pada kesejahteran rakyat banyak. Penguatan peran dan kelembagaan pemerintah sangat penting untuk mendukung keberhasilan kebijakan investasi.Adabeberapa anggapan mengenai manfaat investasi asing terhadap pertumbuhan ekonomi nasional yaitu sebagai berikut:

* 1. investasi asing akan menciptakan perusahaan-perusahaan baru, memperluas  pasar atau merangsang penelitian dan pengembangan teknologi lokal yang baru.
  2. investasi asing akan meningkatkan daya saing industri ekspor, dan merangsang ekonomi lokal melalui pasar kedua (sektor keuangan) dan ketiga (sektor jasa/pelayanan).
  3. investasi asing akan meningkatkan pajak pendapatan dan menambah pendapatan lokal/nasional, serta memperkuat nilai mata uang lokal untuk pembiayaan impor.
  4. pembayaran utang adalah esensial untuk melindungi keberadaan barang-barang finansial di pasar internasional dan mengelola integritas sistem keuangan. Kedua hal ini, sangat krusial uuntuk kelangsungan pembangunan.
  5. sebagian besar negara-negara Dunia Ketia tergantung pada investasi asing untuk menyediakan kebutuhan modal  bagi pembangunan karena sumberdaya-sumberdaya lokal tidak tersedia atau tidak mencukupi.
  6. para penganjur investasi asing berargumen bahwa sekali investasi asing masuk, maka hal itu akan menjadi batu alas bagi masuknya investasi lebih banyak lagi, yang selanjutnya menjadi tiang yang kokoh bagi pembangunan ekonomi keseluruhan.

Perkembangan investasi di Indonesia menunjukkan keadaan yang menggembirakan. Pada tahun 2007, total investasi di Indonesia mencapai Rp 983,9 trilyun (atas dasar harga berlaku). Angka ini hampir tujuh belas kali lipat dibandingkan investasi pada tahun 1990 yang sebesar Rp 58,9 trilyun.Investasi tersebut dilakukan baik oleh pemerintah maupun masyarakat/swasta. Meskipun demikian, peranan investasi pemerintah relatif kecil. Dari total investasi pada tahun 2007, hanya 12,75 persen (Rp 125,4 trilyun) yang merupakan investasi pemerintah, sedangkan sebagian besar lainnya (87,25 persen atau Rp 858,5 trilyun) merupakan investasi masyarakat.

Pengaturan tentang kegiatan penanaman modal di Indonesia diatur dalamUU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Dalam Pasal 3 ayat (1)huruf a, disebutkan bahwa kegiatan penanaman modal diselenggarakanberdasarkan asas kepastian hukum. Sementara itu yang dimaksud dengan“asas kepastian hukum” adalah asas dalam negara hukum yang meletakkanhukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagai dasar dalamsetiap kebijakan dan tindakan dalam bidang penanaman modal.2 Dalamkonteks ini yang dimaksud dengan kepastian hukum adalah adanyakonsistensi peraturan dan penegakan hukum di Indonesia. Konsistensi peraturan ditunjukkan dengan adanya peraturan yang tidak salingbertentangan antara satu peraturan dengan peraturan yang lain, dan dapatdijadikan pedoman untuk suatu jangka waktu yang cukup, sehingga tidak terkesan setiap pergantian pejabat selalu diikuti pergantian peraturan yang bisa saling bertentangan.

1. **Ekspor**

Pengutamaan ekspor bagi Indonesia sudah digalakan sejak tahun 1983. Sejak saat itu, ekspor sudah menjadi perhatian dalam memacu pertumbuhan ekonomi seiring dengan berubahnya strategi industrilisasi-dari penekanan pada industri substitusi impor ke industri promosi ekspor. Ekspor memiliki peran yang penting dalam waktu-waktu mendatang, apalagi dengan digulirkannya perundingan-perundingan WTO menuju perdagangan dunia tanpa hambatan. Konsumen dalam negeri membeli barang impor atau konsumen luar negeri membeli barang domestik, menjadi sesuatau yang sangat lazim. Persaingan semakin tajam antarberbagai produk . Selain harga, kualitas atau mutu barang menjadi penentu daya saing suatu produk.[[17]](#footnote-18)

Ketika krisis terus berkecamuk, sehungga menimbulkan guncangan-guncangan sosial dan politik yang tidak henti-hentinya , salah satu katup penyelamat krisis ekonomi yang berlangsung adalah kinerja ekspor ditengah lesunya permintaan domestik swasta karena penurunan pengeluaran investasi, konsumsi masyarakat karena kurangnya daya beli, dan pengeluaran pemerintah karena harus mengalokasikan dana yang cukup besar untuk subsidi BBM serta membanyar cicilan utang beserta bunganya, depresi rupiah terhadap dolar pernah mencapai hampir 90 persen dengan kurs Rp 17.000 per dolar (dibanting dengan kurs sebelum krisis sekitar Rp 2.100 per dolar AS), dan ditahun 2002 kini berkisar Rp 10.500 per dolar AS, mengakibatkan peningkatan potensi daya saing produk-produk ekspor Indonesia.[[18]](#footnote-19)

PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) mengumumkan laju pertumbuhan ekspor kendaraan bermerek Toyota dalam bentuk utuh (Completely Built-up Unit/CBU) sebesar 30% sepanjang Januari-April 2015. Total ekspor dalam 4 bulan pertama tahun ini sudah mencapai 60.000 unit meningkat dibandingkan periode yang sama pada 2014 sebesar 46.000 unit.

Kontribusi terbesar berasal dari penjualan Fortuner, Vios dan Avanza yang mencapai 45.800 unit atau sekitar 76% dari total ekspor kendaraan bermerek Toyota. Volume ekspor Fortuner tetap bertahan sebagai yang terbesar yaitu sebanyak 17.900 unit meningkat 5% dibandingkan tahun lalu. Volume ekspor terbesar kedua disumbangkan oleh Vios 14.900 unit meningkat 300% sekaligus menjadikan model ini sebagai penyumbang pertumbuhan ekspor terbesar di empat bulan pertama tahun 2015. Volume ekspor terbesar berikutnya disumbangkan oleh Avanza yaitu sebanyak 13.000 unit menigkat 4% dari capaian tahun lalu. Pertumbuhan ekspor yang tinggi juga dicapai oleh Agya yang mencapai 4.200 unit atau naik 54% dibandingkan Januari-April 2014 sebesar 2.700 unit. Volume ekspor Kijang Innova tercatat sebesar 5.400 unit meningkat dibanding tahun lalu sebesar 5.300 unit. Sedangkan ekspor lainnya berasal dari model Town Lite/Town Ace, Rush dan Yaris dengan total mencapai 4.600 unit.[[19]](#footnote-20)

Ekspor ke Timur Tengah  Masih yang Terbesar

Ditinjau dari daerah tujuan untuk volume ekspor kendaraan utuh yang diproduksi dari pabrik TMMIN, permintaan terbesar masih berasal dari kawasan Timur Tengah dengan total pengiriman mencapai 29.200 unit atau 49% dari total ekspor Januari-April 2015. Permintaan dari kawasan ini meningkat tajam, naik 83% dibandingkan periode yang sama pada 2014 sebesar 16.000. Peningkatan itu terutama berasal dari Arab Saudi yang merupakan pasar terbesar dengan volume mencapai 20.800 unit atau sekitar 35% total ekspor kendaraan bermerek Toyota. Untuk mobil produksi TMMIN ke pasar Asia mencapai kisaran 7.000 unit dengan pangsa terbesar berasal dari Fortuner yang mencapai 6.000 unit. Ekspor ke negara Amerika Latin mencapai 1.300 unit, sedangkan untuk kawasan Afrika dan negara lainnya mencapai 600 unit. Selain dalam bentuk kendaraan utuh, TMMIN juga mengekspor produk lainnya dalam bentuk kendaraan terurai (Completely Knock Down/CKD) dengan volume sebesar 13.200 unit. Ekspor mesin tercatat mencapai 16.000 unit, sebagian besar berupa mesin berbahan bakan bensin (gasoline engine) sebesar 12.600 unit dan sisanya mesin berbahan bakar ethanol (ethanol engine) yang mencapai 3.400 unit, sedangkan komponen kendaraan yang berhasil diekspor dalam empat bulan pertama tahun 2015 mencapai lebih dari 20 juta buah.[[20]](#footnote-21)

1. **Bantuan Luar Negeri**

Di masa awal Orde Baru, para penentu kebijakan menghadapi kelangkaan modal dan sumber pembiayaan pembangunan. Tabungan domestik waktu itu begitu rendah dan tidak bisa diharapkan meningkat pada waktu singkat. Jalan keluarnya adalah pembiayaan pembangunan dari sumber-sumber luar negeri, dalam bentuk bantuan LN dan PMA. Tak pelak lagi, mengalirlah bantuan LN, dalam bantuan lunak (loan) dan hibah, dan investasi asing ke Indonesia. Dalam neraca pembayaran, bantuan luar negeri tercatat dalam pemasukan modal pemerintah, sedangkan investasi asing dimasukan sebagai pemasukan modal swasta. Pada umumnya transaksi berjalan selalu defisit, kecuali tahun 1979/1980 dan 1980/1981. Defisit tersebut ditutup dengan pemasukan modal pemerintah dan pemasukan modal swasta (apabila bernilai positif). Bantuan luar negeri juga digunakan untuk menutupi defisit anggaran negara (APBN). Dengan demikian, tersedianya bantuan serta pinjaman luar negeri dan meningkatkan pajak perseroan industri sekaligus untuk membantu menutupi ketiga defisit (kesenjangan) ekonomi Indonesia, yaitu kesenjangan antara defisit neraca pembayaran luar negeri.[[21]](#footnote-22)

Ditinjau dari macamnya, bantuan luar negeri yang masuk ke Indonesia berupa: (a) bantuan program yang terdiri atas bantuan devisa kredit dan bantuan pangan. Penjualan devisa serta komoditas pangan dan nonpangan yang dari bantuan program dipergunakan untuk mencapai sasaran stabilitas ekonomi jangka pendek, baik untuk mengendalikan inflasi maupun stabilitas kurs rupiah. Hasil penjualan tersebut setelah dikurangi biaya pemasaran merupakan penerimaan pemerintah dari bantuan program. (b) Bantuan proyek dengan syarat-syarat pelunasan yang lunak digunakan untuk pembiayaan berbagai proyek prasarana di bidang ekonomi dan sosial. Sebagian dari bantuan proyek ini merupakan jasa konsultan dan tenaga teknisi yang membantu perencanaan dan melaksanakan pembangunan proyek. (c) Pinjaman setengah lunak dan komersial, termasuk di dalamnya kredit masuk ekspor. (d) Pinjaman tunai berupa pinjaman obligasi dan pinjaman dari kelompok bank.[[22]](#footnote-23)

1. **Strategi Pertumbuhan Ekonomi Indonesia**

Potensi ekonomi Indonesia masih tetap didominasi oleh sektor pertanian dan industri manufaktur.  Apakah ada semacam kombinasi yang tepat dari berbagai strategi pembangunan ekonomi seperti yang dikaji Griffin untuk Indonesia?  Menurut pendapat penulis, kebijakan ekonomi seperti yang ‘dipaksakan’ oleh IMF – yang pada prinsipnya bernuansa neoclassic atau monetarist – adalah yang terbaik untuk Indonesia dalam jangka panjang.  Idealnya, campur tangan pemerintah minimal, hilang atau berkurangnya berbagai bentuk distorsi pasar dan *market*-diriven productive activities. Hanya saja, karena perekonomian Indonesia telah dibentuk dalam kondisi terdistorsi selama tiga dekade, maka  kebijakan apapun yang ditempuh tetap akan menimbulkan  berbagai dampak instabilitas jangka pendek.  Dosis instabilitas ini yang perlu ditimbang-timbang agar tidak melebihi kemampuan absorbsi masyarakat dan perekonomian Indonesia agar tidak menimbulkan persoalan baru.   Dengan demikian, dalam jangka pendek memang masih diperlukan intervensi pemerintah dalam usaha menciptakan suatu kondisi yang condusive  agar perekonomian dapat diarahkan untuk pada akhirnya dapat berfungsi melalui kekuatan mekanisme pasar.  Distorsi pasar seperti monopoli dan monopsoni harus segera dihilangkan.  Distor-distorsi seperti kebijakan subsidi BBM, subsidi pupuk, bea masuk gula pasir dan beras harus dihilangkan secara bertahap agar tidak memberatkan kelompok masyarakat berpendapatan rendah dan petani.  Selain itu, restrukrisasi secara bertahap juga memberi kesempatan kepada berbagai berbagai kegiatan produktif yang terkait untuk merencanakan dan mengadakan pengalihan investasi.[[23]](#footnote-24)

Adapun tiga strategi utama dalam mempercepat dan mengembangkan pembangunan ekonomi Indonesia adalah pertumbuhan ekonomi tinggi, menyeluruh dan berkepanjangan yang poin-poinnya sebagai berikut:

1. Mengembangkan koridor pembangunan ekonomi Indonesia dengan cara membangun pusat-pusat perekonomian di setiap pulau. Selain mengembangkan klaster industri berbasis sumber-sumber superior. Baik komoditas maupun sektor otomotif.

Koridor pembangunan ekonomi Indonesia terbagi dalam empat tahap. Mengindentifikasikan pusat-pusat perekonomian, misalnya ibukota provinsi. Menentukan kebutuhan pengubung antara pusat ekonomi tersebut, seperti trafik barang. Kemudian validasi untuk memastikan sejalan dengan pembangunan nasional, yakni pengaturan area tempat tinggal dengan sistem infrastruktur serta fasilitas. Juga menentukan hubungan lokasi sektor fokus, guna menunjang fasilitas. Misal menghubungkan area pertambangan dengan kawasan pemrosesnya.

1. Memperkuat hubungan nasional baik secara lokal maupun internasional. Hal ini bisa mengurangi biaya transaksi, menciptakan sinergi antara pusat-pusat pertumbuhan dan menydari perlunya akses-akses ke sejumlah layanan. Seperti intra dan inter-konektivitas antara pusat pertumbuhan serta pintu perdagangan dan pariwisata internasional.

Integrasi ekonomi merupakan hal terbaik untuk mencapai keuntungan langsung dari konsentrasi produksi. Serta dalam jangka panjang, meningkatkan standar kehidupan. Saat ini, aktivitas ekonomi Indonesia terpusat di kota-kota, khususnya Jawa dan Sumatra. Fasilitas transportasi yang terbasa menyebabkan area industri tak menjangkau pelosok.  
Pada jangka pendek, proyek-proyek yang perlu dibangun di Jawa adalah TransJawa, TransJabodetabek, kereta jalur dua, Tanjung Priok. Pembangunan tersebut diharapkan bisa berdampak langsung mengurangi kemiskinan di Jawa yang melebihi 20 juta jiwa, dua kali populasi miskin Sumatra yang sekitar tujuh juta jiwa. Pembangunan infrastruktur di Jawa bisa mempercepat pertumbuhan ekonomi.

1. Mempercepat kapabilitas teknologi dan ilmu pengetahuan nasional atau Iptek. Selain tiga strategi utama ini, juga ada beberapa strategi pendukung seperti kebijakan investasi, perdagangan dan finansial.[[24]](#footnote-25)
2. Beberapa elemen utama di sektor Iptek adalah meningkatkan kualitas pendidikan termasuk pendidikan kejuruan tinggi serta pelatihannya. Meningkatkan level kompetensi teknologi dan sumber daya ahli. Peningkatan aktivitas riset dan pengembangan, baik pemerintah maupun swasta, dengan memberikan insentif serta menaikkan anggaran.  
   Kemudian mengembangkan sistem inovasi nasional, termasuk pembiayaannya. Saat ini, masalah utama yang dihadapi adalah kemampuan riset dan pengembangan yang digunakan untuk mencari solusi teknologi. Kemampuan pengguna untuk menyerap teknologi yang ada. Serta transaksi antara riset dan pengembangan sebagai pemasok solusi teknologi dengan penggunanya tak terbangun dengan baik.

Selain tiga koridor, terdapat tiga tahap dalam visi ekonomi Indonesia. Pada 2011-2014, persiapan dan pembangunan konsensus untuk mempercepat pembangunan ekonomi. Pada 2015-2025, implementasi program-program percepatan ekonomi. Kemudian 2025-2045, mempertahankan pembangunan yang berdasarkan ekonomi tersebut.

1. **Struktur Ekonomi Indonesia**

Struktur ekonomi dapat diartikan sebagai komposisi peranan masing-masing sektor dalam perekonomian baik menurut lapangan usaha maupun pembagian sektoral ke dalam sektor primer, sekunder dan tersier. Menurut Teori Lewis, perekonomian suatu daerah harus mengalami transformasi struktural dari tradisional ke industri, yang ditunjukkan dengan semakin besarnya kontribusi sektor non pertanian dari waktu ke waktu terhadap total PDRB.Gambaran kondisi struktur ekonomi Indonesia dapat dilihat melalui kontribusi setiap sektor ekonomi terhadap pembentukan PDB (Produk Domestik Bruto). Struktur ekonomi dikatakan berubah apabila kontribusi/pangsa PDB dari sektor ekonomi yang mulanya dominan digantikan oleh sektor ekonomi lain.

Dalam analisis deskriptif ini, kita akan melihat bagaimana kondisi struktur ekonomi Indonesia dari tahun 2007 sampai 2014. Untuk memudahkan analisis, sektor-sektor dalam perekonomian akan dikelompokan menjadi 3 sektor yaitu sektor primer, sekunder dan tersier. Sektor primer merupakan gabungan dari sektor pertanian, peternakan, kehutanan dan perikanan dan sektor pertambangan dan penggalian. Sektor sekunder merupakan gabungan dari sektor industri pengolahan, sektor listrik, gas dan air dan sektor konstruksi. Sedangkan sektor tersier merupakan gabungan dari sektor perdagangan, hotel, restoran, sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor keuangan, real estate dan jasa perusahaan serta sektor jasa-jasa. Pada tahun 2008 hingga 2014 mengalami penurunan dari sektor pertanian peternakan kehutanan perikanan hanya 4,8%, 4,1%, dan 2,9%. Sedangakan tahun 2011 dan 2012 mengalami peningkatan 3,0% dan 3,97%. Pada sektor pertambangan dan penggalian tahun 2008 hanya 0,5% dan meningkat kembali pada tahun 2009 yakni 4,4%. Kemudian menurun kembali pada tahun 2010 dan 2011 dengan nilai 3,5% dan 1,4 %. Sementara tahun 2012 meningkat kembali yakni 1,49%.Pada tahun 2008 dan 2009 mengalami penurunan pada sektor industri pengolahan dari 3,7% dan 2,1%. Sedangkan tahun 2010 dan 2014 meningkat kembali dari 4,5% dan 6,2%. Tahun 2010 menurun kembali menjadi 5,73%. Pada  sektor listrik, gas dan air tahun 2008 dan 2009 mengalami pertumbuhan yang signifikan yakni 10,9% dan 13,8%. Pada tahun 2010 dan 2014 menurun kembali menjadi 5,3% dan 4,8%. Sementara tahun 2012 mengalami peningkatan yakni 6,40%. Pada sektor konstruksi dari tahun 2008 hingga 2011 mengalami penurunan dari 7,3%, 7,1%, 7,0%, dan 6,7. Tapi tahun 2012 meningkat kembali yakni 7,50%.[[25]](#footnote-26)

Pada tahun 2009 sektor perdagangan, hotel, dan restoran, mengalami penurunan drastis hanya 1,1% dari tahun sebelumnya yang 7,2% . Tahun 2010 dan 2011 mengalami peningkatan kembali 8,7% dan 9, 2%. Sementara tahun 2012 menurun kembali menjadi 8,11%. Pada sektor pengangkutan dan komunikasidari tahun 2008 sampai 2012 mengalami penuruan dari tahun ke tahun mulai 16,7%, 15,5%, 13,5%, 10,7%, 9,98%. Pada sektor keuangan real estate dan jasa perusahaan  tahun 2008 mengalami penurunan pada tahun 2009 yakni 8,2% ke 5,0%. Mulai dari tahun 2010 hingga 2012 mengalami peningkatan kembali dari 5,7%, 6,8% dan 7,15%. Pada sektor jasa-jasa tahun 2008 dan 2009 memiliki pertumbuha yang sama yakni 6,4%. Tahun 2010 menurun dari tahun sebelumnya yakni 6,0%. Kemudian meningkat kembali di tahun 2011 dengan 6,7%. Sementara tahun 2012 hanya memperoleh pertumbuhan 5, 24%.Pada tahun 2008 sektor primer mengalami penurunan dibandingkan sektor sekunder dan sektor tersier. Pada tahun 2009 mengalami peningkatan menjadi 4,25% dalam sektor primer tapi sektor sekunder dan tersier masih berada di posisi atas dengan sektor sekunder 7,67% dan sektor tersier 7%.  Hingga tahun 2010 sektor tersier mengalami peningkatan kembali 8,48% dengan sektor sekunder mengalami penurunan hanya 5,6% . Sektor primer sampai 2011 mengalami penurunan dan masih berada di posisi bawah hanya 3, 2% dan 2, 2% kemudian meningkat kembali pada tahun 2012 menjadi 5,46%. Walaupun pada tahun 2012 sektor primer mengalami peningkatan tapi sektor sekunder terus mengalami peningkatan sampai tahun 2012 dengan nilai 5,9% dan 6,9%. Sedangkan sektor tersier mengalami penurunan hingga tahun 2012 dengan nilai 8,35% dan 7,62%.[[26]](#footnote-27)

Jika kita lihat dari hasil analisis deskriptif di atas, maka dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa telah terjadi perubahan struktur ekonomi di Indonesia selama tahun 2008-2012. Sejak tahun 2008, peran sektor primer telah digeser oleh sektor sekunder dan tersier. Pada tahun 2009 sektor sekunder merupakan sektor yang memiliki peran paling besar terhadap PDB, namun pada tahun 2010 kembali digeser oleh sektor tersier. Sampai tahun 2014 peran sektor primer masih berada di bawah sektor tersier dan sekunder. Hal ini menunjukan bahwa proses transformasi struktur ekonomi Indonesia telah menuju ke arah industrialisasi, dimana peran sektor primer mulai digantikan oleh peran sektor lainnya, terutama sektor sekunder yang mengalami peningkatan kontribusi cukup besar dan signifikan hampir di tiap tahun dibanding sektor lainnya.

1. Sejarah Toyota”, dalam <http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/news-and-update/konsistensi-toyota-indonesia>., di akses 20 mei 2017. [↑](#footnote-ref-2)
2. IMV stands for" Innovative International Multipurpose Vehicle". The name is based on our intention to create multipurpose vehicles that will meet the needs of consumers worldwide. [↑](#footnote-ref-3)
3. Toyota Annual Report 2012, “Special Feature:Toyota's Efforts in Emerging Markets” dalam <http://www.toyota-global.com/investors/ir_library/annual/pdf/2012/feature/> diakses 20 Mei 2017. [↑](#footnote-ref-4)
4. Komitmen Investasi Toyota”,dalam <http://beritadaerah.co.id/2014/02/26/komitmen-investasi-toyota-diapresiasi-oleh-menperin/>., Diakses 25 Mei 2017 [↑](#footnote-ref-5)
5. “Peran Toyota pada Industri Indonesia”,dalam <http://www.fti.itb.ac.id/3856.xhtml.,Diakses> 25 Mei 2017. [↑](#footnote-ref-6)
6. “Pabrik Sunter I toyota”<http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/index.php?/fact-and-figure/corporate-fact.,diakses>. 21 juni 2017 [↑](#footnote-ref-7)
7. Pabrik Sunter II <http://toyotaindonesiamanufacturing.co.id/news-and-update/konsiten-toyota-indonesia>. Di akses pada 20 juni 2017 [↑](#footnote-ref-8)
8. <http://toyotaindonesiamanufacturing.co.id/news-and-update-karawang/konsiten-toyota-indonesia>. Di akses pada 20 juni 2017 [↑](#footnote-ref-9)
9. <https://www.otospirit.com/galeri/foto/kunjungi-pabrik-toyota-karawang-plant-2/16177>. Di kases pada 22 juni 2017 [↑](#footnote-ref-10)
10. [http://www.toy.otaindonesiamanufacturing.co.id/?lang=id,. diakses](http://www.toy.otaindonesiamanufacturing.co.id/?lang=id,.%20%20diakses)22 Maret 2017 [↑](#footnote-ref-11)
11. Ibid [↑](#footnote-ref-12)
12. ibid [↑](#footnote-ref-13)
13. “Empat Kebijakan Ekonomi Pemerintah dalam Menanggulangi krisis”, dalam, <https://id-id.facebook.com/notes/ntmc-korlantas-polri/4-empat-kebijakan-ekonomi-pemerintah-republik-indonesia-guna-pencegahan-krisis-e/645813408783968>, diakses 29 Juni 2017. [↑](#footnote-ref-14)
14. “KajianKebijakanPembangunan”.,dalam<http://www.worldbank.org/in/news/feature/2014/06/23/indonesia-2014-development-policy-review.,diakses>01 Juli 2017. [↑](#footnote-ref-15)
15. Ika.,”Predikasi Pertumbuhan Ekonomi”dalam [https://ugm.ac.id/id/berita/9598-bank.dunia.prediksikan.pertumbuhan.ekonomi.indonesia.2015.capai.52.persen .,Diakses](https://ugm.ac.id/id/berita/9598-bank.dunia.prediksikan.pertumbuhan.ekonomi.indonesia.2015.capai.52.persen%20.,Diakses) 02 Juni 2017. [↑](#footnote-ref-16)
16. Ibid., [↑](#footnote-ref-17)
17. Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan Bagi Kebangkitan Indonesia*, ( Jakarta: Erlangga. 2002) hal 291. [↑](#footnote-ref-18)
18. Ibid. [↑](#footnote-ref-19)
19. “Pertumbuhan Ekspor Toyota”,dalam.<http://www.toyotaindonesiamanufacturing.co.id/news-and-update/toyota-indonesia-maintained-30-export-growth>.,diakses 04 juni 2017. [↑](#footnote-ref-20)
20. “IJEPA Bisa Tingkatkan nilai ekspor”,dalam,<http://bisnis.liputan6.com/read/532994/kerjasama-ijepa-belum-bisa-tingkatkan-ekspor-ri-ke-jepang>. ,diakses 04 Juli 2017. [↑](#footnote-ref-21)
21. Tony hartono.,Mekanisme Ekonomi:Dalam Konteks Ekonomi Indonesia (Jakarta:Rosda,2006), hal. 362. [↑](#footnote-ref-22)
22. Ibid [↑](#footnote-ref-23)
23. Mangara Tambunan. Mencari Alternatif Paket Pengembangan Ekonomi Pedesaan, (Jakarta:Bina Rena Pariwara. 1999),hal. 124-139 [↑](#footnote-ref-24)
24. “Tiga Strategi Pembangunan Ekonomi Indonesia”,dalam<http://ekonomi.inilah.com/read/detail/1344352/tiga-strategi-pembangunan-ekonomi>, ,Diakses 06 Juli 2017. [↑](#footnote-ref-25)
25. “Srtuktur Ekonomi Indonesia”,dalam <http://www.bi.go.id/id/perbankan/arsitektur/struktur/Contents/Default.aspx>. Diakeses 06 Juli2017. [↑](#footnote-ref-26)
26. ‘PemerintahDorongKordinasiEkonomi”.dalam,<http://ekbis.sindonews.com/read/1005090/178/bi-pemerintah-koordinasi-dorong-ekonomi-4836>. ,Diakses 06Juli 2017. [↑](#footnote-ref-27)