# BAB II

# TINJAUAN PUSTAKA

## Literatur Review

Pada penelitian ini, penulis menggunakan literatur *review* yang berkaitan dengan variabel bebas, variabel terikat dan korelasi antar kedua variabel tersebut. Dengan adanya literatur *review,* akan memudahkan penulisan karya ilmiah (skripsi). Disamping itu, hal tersebut juga dapat menghindari tindakan plagiarisme.

Pertama, skripsi karya Harry Bahtiar, program studi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pasundan Bandung tahun 2016 yang berjudul “Kerjasama Ekonomi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dan Implikasinya terhadap Pertumbuhan Industri di Indonesia”. Skripsi ini membahas tentang kerjasama ekonomi Indonesia-Jepang melalui IJEPA dan lebih menitikberatkan pada implementasi IJEPA di bidang perindustrian sesuai dengan kepentingan kedua belah pihak. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa IJEPA membuat Indonesia mempunyai kedudukan yang setara dengan negara lain yang sudah terlebih dahulu menjalin kerjasama bilateral dengan Jepang dimana Indonesia menambah akses pasar barang dan jasa sedangkan Jepang memperluas produknya. Disamping itu, pertumbuhan industri di Indonesia telah didominasi

oleh merek-merek yang berasal dari Jepang. Salah satu contohnya adalah kehadiran perusahaan industri otomotif Jepang di Indonesia.[[1]](#footnote-1)

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Kaoru Natsuda, Kozo Otsuka, dan John Thoburn dalam *Ritsumeikan Center for Asia Pacific Studies (RCAPS) Working Paper Series* tahun 2014 dengan judul “*Dawn of Industrialisation? The Indonesian Automotive Industry*” yang membahas mengenai industrialisasi di Indonesia melalui industri otomotif dimana terdapat kebijakan industri yang berkaitan dengan *global value change* atau jaringan produksi global. Hasil penelitian menyatakan bahwa tahun 1990-an industri di Indonesia mengalami perlambatan yang disebabkan oleh permasalahan politik. Namun setelah adanya liberalisasi, industri otomotif di Indonesia berkembang pesat ditandai dengan bertambahnya investasi asing di Indonesia termasuk Jepang. Hal tersebut terjadi karena Indonesia merupakan suatu pasar bagi investor dan memiliki populasi terbesar di Asia Tenggara. Terlepas dari semua itu, jika dikaitkan dengan *global value change* pada industri otomotif, Indonesia masih dikontrol oleh perusahaan multinasional Jepang karena industri komponen pendukung Indonesia masih rendah.[[2]](#footnote-2)

Ketiga, skripsi karya Wismo Wicaksana, program studi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pasundan Bandung tahun 2016 yang berjudul “Pengaruh Implementasi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia terhadap Industri Otomotif”. Skripsi ini membahas tentang kerjasama ekonomi Indonesia-Jepang melalui IJEPA dan lebih menitikberatkan pada implementasi IJEPA dan pengaruhnya terhadap industri otomotif di Indonesia. Adapun periodesasi penelitian yang hanya meneliti pada tahun 2014. Disamping itu meneliti industri otomotif secara keseluruhan yakni mobil dan motor. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa kerjasama yang dilakukan Indonesia dan Jepang melalui IJEPA dalam bidang otomotif memberikan kontribusi positif bagi kedua negara. Hal tersebut dapat terlihat pada dampak investasi Jepang di Indonesia yang semakin meningkat khususnya pada pendirian pabrik mobil dan motor, dealer, servis, dan suku cadang. Selain itu, dari adanya investasi Jepang juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan penyerapan tenaga kerja di Indonesia.[[3]](#footnote-3)

Terakhir, penelitian yang dilakukan oleh Sulfitri Hs Mudrieq dalam Jurnal Ilmu Hubungan Internasional FISIP Universitas Tadulako dengan judul “Implementasi *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia dalam Bidang Otomotif (Kasus: Toyota di Indonesia)” yang membahas mengenai keterkaitan kebijakan pemerintah dengan implementasi IJEPA melalui *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC) dalam bidang otomotif dengan mengambil kasus Toyota di Indonesia. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat tiga kendala dalam implementasi IJEPA meliputi *bargaining position*, ketidakonsistenan kebijakan pemerintah, dan sarana infrastruktur. Akan tetapi IJEPA masih dilanjutkan karena adanya pertimbangan ekonomi dan politik. Terlebih lagi dengan hadirnya Toyota yang membantu kemandirian industri otomotif Indonesia melalui transefer teknologi yang diberikan.[[4]](#footnote-4)

Jika dihubungkan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis dengan judul “Kerjasama Indonesia-Jepang dalam Pengembangan Industri Otomotif di Indonesia: Studi Kasus Toyota”, maka literatur *review* berupa skripsi dan jurnal yang telah dipaparkan sebelumnya tentu memiliki perbedaan. Hal tersebut teruat dalam tabel perbandingan sebagai berikut:

Tabel 2.1

Perbandingan Penelitian

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| No. | Judul Penelitian | Isi Penelitian | Perbandingan dengan Penelitian Penulis |
| 1 | Kerjasama Ekonomi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dan Implikasinya terhadap Pertumbuhan Industri di Indonesia | Kerjasama ekonomi Indonesia-Jepang melalui IJEPA dan lebih menitikberatkan pada implementasi IJEPA di bidang perindustrian sesuai dengan kepentingan kedua belah pihak | Menguraikan strategi diplomasi ekonomi Indonesia-Jepang berupa kerjasama ekonomi melalui IJEPA serta implementasinya berupa program USDFS-MIDEC dalam rangka pengembangan industri otomotif di Indonesia |
| 2 | *Dawn of Industrialisation? The Indonesian Automotive Industry* | Industrialisasi di Indonesia melalui industri otomotif dimana terdapat kebijakan industri yang berkaitan dengan *global value change* atau jaringan produksi global. | Mengidentifikasi kondisi industri otomotif di Indonesia melalui perkembangannya beserta kebijakan-kebijakan terkait industri tersebut. |
| 3 | Pengaruh Implemen-tasi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia terhadap Industri Otomotif | Implementasi IJEPA dan pengaruhnya terhadap industri otomotif meliputi mobil dan motor di Indonesia dengan periodesasi penelitian tahun 2014 | Lebih menitikberatkan pada implementasi IJEPA melalui program UDSFS-MIDEC terhadap pengembangan industri otomotif yang hanya meliputi mobil jenis CBU dan CKD tahun 2012-2017. Selain itu memakai studi kasus salah satu MNC Jepang yaitu Toyota |
| 4 | Implementasi *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia dalam Bidang Otomotif (Kasus: Toyota di Indonesia) | Keterkaitan kebijakan pemerintah dengan implementasi IJEPA melalui *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC) dalam bidang otomotif dengan mengambil kasus Toyota di Indonesia | Menganalisa implementasi secara keseluruhan melalui USDFS dan MIDEC sehingga tidak hanya berfokus pada proses transfer teknologi saja |

Dengan merujuk pada tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa ketiga penelitian yang berupa skripsi dan jurnal tersebut memiliki perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Pada skripsi yang berjudul “Kerjasama Ekonomi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dan Implikasinya terhadap Pertumbuhan Industri di Indonesia” lebih menitikberatkan IJEPA terhadap sektor perindustrian secara keseluruhan, sedangkan penulis lebih menitikberatkan IJEPA sebagai bentuk strategi diplomasi ekonomi dalam pengembangan industri otomotif. Kemudian *working paper* “*Dawn of Industrialisation? The Indonesian Automotive Industry*” memfokuskan pada industrialisasi Indonesia di bidang otomotif dan kaitannya dengan *global value change*, sedangakan penulis terfokus pada kondisi atau bagaimana perkembangan industri otomotif di Indonesia beserta kebijakan-kebijakan apa saja yang berkaitan dengan industri tersebut.

Selanjutnya skripsi yang berjudul “Pengaruh Implementasi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia terhadap Industri Otomotif” meneliti dampak implementasi IJEPA terhadap industri otomotif secara keseluruhan meliputi mobil dan motor di tahun 2014. Berbeda halnya dengan penulis yang menekankan dampak implementasi IJEPA pada industri otomotif khususnya industri mobil yang hanya meliputi *Completely Build Up* (CBU) dan *Completely Knock Down* (CKD)terhadap volume perdagangan, investasi dan ketenagakerjaan di Indonesia tahun 2012-2017 dengan studi kasus Toyota di Indonesia. Terakhir penelitian yang berjudul “Implementasi *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia dalam Bidang Otomotif (Kasus: Toyota di Indonesia)” lebih menitikberatkan pada implementasi IJEPA melalui program MIDEC. Sedangkan penulis meneliti implementasi IJEPA melalui USDFS dan MIDEC sehingga cakupannya lebih luas dan tidak hanya berbicara mengenai transfer teknologi saja melainkan menambah bidang lain seperti perdagangan, investasi dan ketenagakerjaan.

## Kerangka Teoritis

Dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis, tentunya memiliki beberapa kajian atau tinjauan pustaka berupa teori dan konsep pemikiran yang berkaitan dengan variabel bebas dan variabel terikat dalam penelitian tersebut. Pada penelitian ini, kerjasama ekonomi Indonesia-Jepang melalui kerangka *Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) merupakan variabel bebas. Sedangkan segala hal terkait industri otomotif di Indonesia merupakan variabel terikat. Kemudian implementasi IJEPA melalui USDFS dan MIDEC dalam peningkatan industri manufaktur dijadikan sebagai korelasi antara variabel bebas dan variabel terikat.

Terjalinnya hubungan suatu negara dengan negara lainnya tidak akan terlepas dari konteks hubungan internasional. Dinamika hubungan internasional menghasilkan pergeseran paradigma dimana sebelumnya dunia ini diwarnai konflik dan peperangan hingga masa sekarang yang didominasi oleh kerjasama. J.C. Johari berpendapat bahwa hubungan internasional merupakan hubungan atau interaksi antar aktor-aktor, baik negara maupun non-negara, yang bisa berbentuk hubungan politik, ekonomi, sosial, dan budaya, yang memiliki konsekuensi penting bagi aktor lain di luar yurisdiksi unit politiknya.[[5]](#footnote-5) Sedangkan menurut K.J Holsti,

**“Hubungan Internasional akan berkaitan erat dengan segala bentuk interaksi diantara masyarakat negara-negara, baik yang dilakukan pemerintah maupun warga negaranya. Pengkajian hubungan internasional yang meliputi segala segi hubungan diantara berbagai negara di dunia meliputi kajian terhadap lembaga perdagangan internasional, komunikasi serta pengembangan nilai-nilai dan etika internasional.”[[6]](#footnote-6)**

Pada dasarnya, hubungan internasional memiliki aktor-aktor yang terlibat didalamnya. Aktor-aktor tersebut berupa negara (*state actor*) dan non-negara (*non-state actor*) seperti organisasi internasional, *Multinational Corporations* (MNCs)/*Transnational Corporations* (TNCs), *Non-Governmental Organization* (NGO), privat, dan lain sebagainya. Dalam melakukan interaksi atau aktivitas internasional, mereka akan cenderung saling ketergantungan satu sama lain karena tidak ada yang dapat memenuhi kepentingannya sendiri sehingga melakukan hubungan internasional merupakan suatu keharusan seperti halnya yang dikemukakan oleh Anak Agung Banyu Perwita & Yanyan Mochamad Yani sebagai berikut:

**”Hubungan Internasional merupakan bentuk interaksi antara aktor atau anggota masyarakat yang satu dengan aktor atau anggota masyarakat lain yang melintasi batas-batas negara. Terjadinya hubungan internasional merupakan suatu keharusan sebagai akibat adanya saling ketergantungan dan bertambah kompleksnya kehidupan manusia dalam masyarakat internasional sehingga interdependensi tidak memungkinkan adanya suatu negara yang menutup diri terhadap dunia luar.”[[7]](#footnote-7)**

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hubungan internasional merupakan interaksi antar negara yang melampaui batas wilayah. Terdapat berbagai aspek dalam hubungan internasional seperti ekonomi, politik, militer, sosial, budaya, lingkungan dan lain-lain. Namun, pada intinya hubungan internasional lebih menitikberatkan terhadap perilaku aktor yang menciptakan interaksi berupa kerjasama atau konflik karena setiap aktor tersebut memiliki kepentingan nasional (*national interest*) nya masing-masing.

Hubungan internasional memiliki bentuk yang beragam. Salah bentuk dari hubungan internasional adalah hubungan bilateral, contohnya Indonesia dan Jepang saat ini. Adapun konsep hubungan bilateral yang dikemukakan oleh Juwondono, yaitu:

**“Bahwasanya hubungan bilateral merupakan hubungan interaksi antara dua negara yang dikembangkan dan dimajukan dengan menghormati hak-hak kedua negara untuk melakukan berbagai kerjasama pada aspek-aspek kehidupan berbangsa dan bernegara tanpa mengabaikan dan mengucilkan keberadaan negara tersebut serta mewujudkan perdamaian memberikan nilai tambah yang menguntungkan dari hubungan bilateral ini.”[[8]](#footnote-8)**

Kekuatan, kemampuan dan kapabilitas setiap negara di dunia pasti berbeda-beda. Hubungan bilateral dilakukan suatu negara dengan negara lainnya atas dasar saling membutuhkan satu sama lain demi pencapaian kepentingan nasional biasanya melalui kerangka kerjasama kedua belah pihak.

*Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) adalah salah satu kerjasama internasional yang dilakukan Indonesia dan Jepang. Sama halnya seperti konsep hubungan bilateral, kerjasama internasional terwujud karena ketergantungan antara negara yang satu dengan yang lain. Hal tersebut selaras dengan yang dikemukakan oleh K. J. Holsti yang menyatakan bahwa:

**“Kerjasama Internasional merupakan sebagian transaksi dan interaksi antar Negara dalam sistem internasional sekarang bersifat rutin dan hampir bebas dari konflik. Berbagai jenis masalah nasional, regional dan global bermunculan dan memerlukan perhatian dari berbagai Negara. Dalam kebanyakan kasus yang terjadi, pemerintah saling berhubungan dengan mengajukan alternative pemecahan, perundingan atau pembicaraan mengenai masalah yang dihadapi, mengemukakan berbagai bukti teknis untuk menopang pemecahan masalah tertentu dan mengakhiri perundingan dengan membentuk beberapa perjanjian atau saling pengertian yang memuaskan bagi semua pihak.”[[9]](#footnote-9)**

Kemudian Holsti kembali menegaskan akan pentingnya kerjasama internasional dalam buku Koesnadi Kartasasmita yang berjudul Organisasi dan Administrasi Internasional yaitu:

**“Kerja sama dalam masyarakat internasional merupakan sebuah keharusan sebagai akibat terdapatnya hubungan interdepedensia dan bertambah kompleksnya kehidupan manusia dalam bermasyarakat internasional. Kerjasama internasional tejadi karena *national understanding* dimana mempunyai; corak dan tujuan yang sama keinginan yang didukung utnuk kondisi internasional yang saling membutuhkan, kerjasama itu didasari oleh kepentingan bersama dianatara negara-negara namun kepentingan itu tidak identik.”[[10]](#footnote-10)**

Hubungan bilateral Indonesia-Jepang dengan melakukan suatu kerjasama internasional melalui IJEPA diwarnai dengan konsep ekonomi politik internasional dimana kedua pihak menggabungkan unsur ekonomi dan unsur politiknya demi mencapai kepentingan nasional masing-masing.

**“Secara umum ekonomi politik internasional merupakan studi yang mempelajari saling keterhubungan antara ekonomi internasional dan politik internasional, yang muncul akibat berkembangnya masalah-masalah yang terjadi dalam sistem internasional. Pengkajian ekonomi-politik internasional membutuhkan integrasi teori-teori dari disiplin ekonomi dan politik, misalnya masalah-masalah dalam isu perdagangan internasional, moneter, dan pembangunan ekonomi.”[[11]](#footnote-11)**

**“Ekonomi-politik internasional secara sederhana dapat diartikan sebagai interaksi global antara politik dan ekonomi. Robert Gilpin mendefinisikan konsep ekonomi-politik sebagai dinamika interaksi global antara pengejaran kekuasaan (politik) dan pengejaran kekayaan (ekonomi). Dalam definisi ini terdapat hubungan timbal balik antara politik dan ekonomi.”[[12]](#footnote-12)**

Dalam bukunya Ekonomi-Politik Internasional dan Pembangunan, Mochtar Mas’oed mendefinisikan ekonomi politik internasional sebagai berikut:

**“…tentang saling-kaitan dan interaksi antara fonemena politik dengan ekonomi, antar “negara” dan “pasar”, antar lingkungan domestis dengan internasional dan antara pemerintah dengan masyarakat… ekonomi didefinisikan sebagai sistem produksi, distribusi dan konsumsi kekayaan; sedang politik sebagai sehimpunan lembaga dan aturan yang mengatur berbagai interaksi sosial dan ekonomi.”[[13]](#footnote-13)**

IJEPA termasuk ruang lingkup ekonomi politik internasional yang didalamnya terdapat isu perdagangan internasional. Adapun definisi perdagangan internasional yaitu:

**“Perdagangan Internasional adalah kegiatan perekonomian dan perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa:**

1. **Antar perorangan (indivdu dengan individu)**
2. **Antar individu dengan pemerintah suatu negara**
3. **Pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain.”[[14]](#footnote-14)**

Berdasarkan pernyataan di atas, IJEPA termasuk perdagangan internasional yang dilakukan pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain yaitu antara Indonesia dengan Jepang.

Seiring perkembangan waktu, ekonomi politik internasional berkembang diikuti oleh adanya globalisasi. Globalisasi adalah meluas dan meningkatnya hubungan ekonomi, sosial, dan budaya yang melewati batas-batas internasional.[[15]](#footnote-15) Makin meningkatnya derajat saling keterkaitan ekonomi antara dua perekonomian nasional, sebagai contoh dalam bentuk perdagangan atau investasi asing yang lebih eksternal, merupakan salah satu aspek globalisasi ekonomi.[[16]](#footnote-16) Hal tersebut merujuk terjadinya liberalisasi perdagangan atau perdagangan bebas sebagaimana yang tercantum dalam pilar IJEPA. Teuku May Rudy mengungkapkan mengenai perdagangan bebas sebagai berikut:

**“Perdagangan bebas (*free trade*) atau liberalisasi perdagangan (*trade liberalization*) adalah konsep ekonomi yang mengacu kepada berlangsungnya penjualan produk antar negara dengan tanpa dikenai pajak ekspor-impor atau hambatan perdagangan lainnya.[[17]](#footnote-17) Perdagangan bebas dapat juga didefinisikan sebagai tidak adanya hambatan buatan (hambatan atas dasar regulasi yang diterapkan dalam satu negara) dalam perdagangan antar individual dan antar perusahaan yang berada di negara yang berbeda.”[[18]](#footnote-18)**

Dari adanya liberalisasi perdagangan akan merujuk pada aktivitas ekspor-impor suatu negara dengan negara yang bersangkutan. Begitu juga dengan IJEPA. Pada penelitian ini lebih menekankan pada aktivitas ekspor-impor terhadap industri manufaktur Jepang di Indonesia. Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.[[19]](#footnote-19)

Dalam kegiatan ekspor-impor juga memiliki serangkaian tarif. Tarif adalah klasifikasi barang dan pembeban dan bea masuk atau bea keluar.[[20]](#footnote-20) Nopirin dalam bukunya yang berjudul Ekonomi Internasional mengemukakan bahwa:

**“Tarif adalah pembebanan pajak atau *custom duties* terhadap barang-barang yang melewati batas suatu negara. Tarif digolongkan menjadi,**

1. **Bea ekspor (*export duties*) adalah pajak/bea yang dikenakan terhadap barang yang diangkut menuju ke negara lain. Jadi pajak untuk barang-barang yang keluar dari *custom area* suatu negara yang memungut pajak. *Custom area* adalah daerah dimana barang-barang bebas bergerak dengan tidak dikenai bea pabean. Batas *custom area* ini biasanya sama dengan batas wilayah suatu negara, tetapi kesamaan ini bukanlah merupakan keharusan, misalnya adanya *custom union* merupakan *custom area* yang daerahnya meliputi lebih dari satu wilayah negara. *Custom area* di sini lebih luas dari suatu wilayah negara. Tetapi dengan adanya *free trade area* maka *custom area* lebih sempit daripada batas wilayah suatu negara.**
2. **Bea transito (*transit duties*). Adalah pajak/bea yang dikenakan terhadap barang-barang yang melalui wilayah suatu negara dengan ketentuan bahwa barang-barang tersebut sebagai tujuan akhirnya adalah negara lain.**
3. **Bea impor (*import duties*). Adalah pajak/bea yang dikenakan terhadap barang-barang yang masuk dalam *custom area* suatu negara dengan ketentuan bahwa negara tersebut sebagai tujuan terakhir.”[[21]](#footnote-21)**

Globalisasi ekonomi juga mendorong suatu negara dalam penentuan arah kebijakan luar negeri melalui bentuk diplomasi. Sir Ernest Satow sejak tahun 1922 telah mendefinisikan diplomasi sebagai aplikasi intelejen dan taktik untuk menjalankan hubugan resmi antara pemerintah yang berdaulat, yang kadangkala diperluas dengan hubungan negara-negara jajahannya.[[22]](#footnote-22) Kemudian R.P Barston mengemukakan bahwa:

**“…diplomasi sebagai manajemen hubungan antar negara dengan aktor-aktor hubungan internasional lainnya. Negara, melalui perwakilan resmi dan aktor-aktor lain berusaha menyampaikan, mengkoordinasikan dan mengamankan kepentingan nasional khusus atau yang lebih luas, yang dilakukan melalui korespondensi, pembicaraan tidak resmi, saling menyampaikan cara pandang, *lobby*, kunjungan, dan aktivitas lainnya yang terkait.”[[23]](#footnote-23)**

Menurut Budiono Kusumohamidjojo dalam bukunya yang berjudul Hubungan Internasional Kerangka Studi Analisis, mengemukakan bahwa:

**…, diplomasi pada satu sisi merupakan instrumen dalam menyelenggarakan politik luar negeri, dan pada sisi lain merupakan seni untuk menghadapi pihak lain yang memiliki kepentingan serupa tetapi tidak sama. Sebagai instrumen, diplomasi pada dasarnya mengemban tugas-tugas politik:**

1. **Meniadakan suatu keadaan yang merugikan kepentingan nasional (misalnya usaha Indonesia untuk menghalangi masuknya persoalan TimorTimur ke dalam agenda Sidang Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa);**
2. **Mempertahankan keadaan yang menguntungkan kepentingan nasional (seperti nampak dari usaha Indonesia dalam kerangka ASEAN, Konferensi Asia-Afrika, atau perdagangan dengan Jepang);**
3. **Menegakkan keadaan yang diperlukan demi kepentingan nasional (misalnya lewat usaha Indonesia untuk memberi bentuk nyata pada kerjasama antarnegara di kawasan Asia-Pasifik).[[24]](#footnote-24)**

Dengan demikian memiliki hubungan perdagangan dengan Jepang terlebih lagi mengintensifkannya dalam suatu kerangka kerjasama IJEPA, berarti Indonesia melakukan suatu diplomasi untuk mempertahankan keadaan yang menguntungkan kepentingan nasional. Globalisasi telah mendorong isu-isu baru dalam dunia diplomasi. Salah satunya yaitu diplomasi ekonomi. Adapun pengertian dari diplomasi ekonomi, yaitu:

**“Diplomasi ekonomi dapat diartikan sebagai komunikasi antar dua negara atau lebih dengan tujuan untuk mencapai tujuan ekonomi nasional negara yang bersangkutan. Dalam perkembangannya diplomasi ekonomi menjadi sangat penting bagi sebuah negara dalam mewujudkan ketahanan ekonomi nasionalnya. Tidak terkecuali dengan Indonesia sebagai sebuah negara yang ikut serta dalam percaturan ekonomi global.”[[25]](#footnote-25)**

Diplomasi ekonomi merupakan suatu hal yang cukup penting. Hal tersebut menunjang penentuan arah dan kebijakan luar negeri suatu negara dalam isu-isu ekonomi. Sehubungan dengan itu, Sukawarsini Djelantik dalam bukunya yang berjudul Diplomasi antara Teori dan Praktik, menegaskan bahwa:

**“Diplomasi ekonomi akan menumbuhkan kesejahteraan tidak saja bagi negara pengirim tetapi juga negara penerima. Kontak-kontak dagang yang telah disepakati, jika diaplikasikan dapat menumbuhkan dan mengembangkan aktivitas ekonomi, sehingga meningkatkan kesejahteraan bagi pihak-pihak yang terlibat. Pentingnya kemampuan melihat celah-celah ekonomi dan kemampuan dalam menjalin kontak dengan pihak-pihak lain menyebabkan beberapa negara menyatukan fungsi antara departemen luar negeri dengan departemen perdagangan. Dalam kenyataannya, pada perkembangan dunia saat ini, fungsi keduanya saling terkait bahkan tidak terpisahkan satu sama lain.”[[26]](#footnote-26)**

Terlepas dari semua itu, dengan adanya IJEPA khususnya di bidang industri manufaktur akan mendorong Indonesia terhadap proses industrialisasi. Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014. Industri didefinisikan sebagai berikut:

**“Industri adalah seluruh bentuk kegiatan ekonomi yang mengolah bahan baku dan/ memanfaatkan sumber daya industri sehingga menghasilkan barang yang mempunyai nilai tambah atau manfaat lebih tinggi termasuk jasa industri.”[[27]](#footnote-27)**

Dari didirikannya industri di suatu negara diharapkan dapat memajukan pembangunan nasional. Hal tersebut dapat ditempuh melalui serangkaian proses industrialisasi. Industrialisasi merupakan tahap penting dalam usaha negara-negara berkembang meningkatkan kemakmurannya, termasuk juga mengatasi masalah-masalah pengangguran serta meningkatkan produktivitas kerja sebagai salah satu penyebab rendahnya pendapatan. Pada umumnya negara-negara berusaha mengembangkan industri yang dapat menghasilkan dalam waktu relatif pendek serta dapat menghemat devisa.[[28]](#footnote-28)

Dalam buku yang berjudul Modal Sosial dan Ekonomi Industri Kecil Sebuah Studi Kualitatif karya Rahel Widiawati Kimbal terdapat klasifikasi industri berdasarkan tingkatan skala usahanya dalam Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 590 Tahun 1999 yakni sebagai berikut:

**“… yaitu industri berskala besar, sedang dan kecil dengan melihat besarnya investasi, mesin, atau peralatan yang ditanamkan pada perusahaannya dengan klasifikasi sebagai berikut:**

1. **Industri besar: di atas Rp. 5.000.000.000,00.**
2. **Industri sedang: Rp. 200.000.000,00. sampai Rp. 5.000.000.000,00.**
3. **Industri kecil: di bawah Rp. 200.000.000,00.”[[29]](#footnote-29)**

Pada penelitian ini penulis lebih menekankan pada industri besar dimana industri otomotif termasuk kedalamnya. Kemudian adapun pengertian dari industri manufaktur itu sendiri. Manufaktur adalah konversi desain, menjadi produk jadi, dan produksi memiliki arti lebih sempit, yaitu tindakan fisik membuat produk.[[30]](#footnote-30) Untuk lebih lanjut, berikut ini beberapa pengertian mengenai industri manufaktur:

**“Pada tahun 1983 CIRP (Konferensi Internasional Penelitian Produksi) mendefinisikan manufaktur sebagai ‘serangkaian kegiatan yang saling terkait dan operasi yang melibatkan desain, pemilihan material, perencanaan, produksi manufaktur, jaringan mutu, mengelola dan pemasaran produk, industri manufaktur. Manufaktur harus diakui sebagai: perencanaan, desain, pengadaan, produksi, persediaan, pemasaran, distribusi, penjualan, manajemen.”[[31]](#footnote-31)**

**“Definisi BPS (2009) tentang Industri Manfaktur adalah kegiatan ekonomi yang melakukan kegiatan mengubah suatu barang dasar secara mekanis, kimia, atau dengan tangan sendiri menjadi barang jadi atau setengah jadi, dan atau barang yang kurang nilainya menjadi lebih tinggi nilainya dan lebih dekat dengan pemakai akhir.”[[32]](#footnote-32)**

Dengan demikian dapat disimpukan bahawa industri manufaktur merupakan suatu industri yang mengolah suatu barang mentah menjadi barang jadi atau setengah jadi. Disamping itu juga dapat menjadikan suatu barang memiliki nilai yang dianggap tinggi. Dalam pelaksanaannya terdapat berbagai macam kegiatan mulai dari perencanaan hingga penjualan. Pada dasarnya industri otomotif adalah salah satu industri yang tergolong dalam industri manufaktur sehingga industri otomotif merupakan suatu industri yang memiliki aktivitas mulai dari mengolah, memproduksi, memasarkan hingga menjual kendaraan bermotor.

Industri otomotif di Indonesia sudah ada sejak zaman pendudukan Belanda atau lebih tepatnya tahun 1930-an. Seiring perkembangan waktu, industri tersebut terus berkembang. Telah banyak MNCs yang mendirikan pabriknya di Indonesia. Dalam pelaksanannya dimulai dari perancangan hingga penjualan. Untuk itu terdapat pabrik perakitan hingga *dealer* penjualan. Adapun industri lain yang mendukung industri otomotif seperti industri mesin, industri komponen otomotif, industri ban, industri aksesoris kendaraan dan lain sebagainya.

Praktik industri otomotif di Indonesia diwarnai dengan keterlibatan *Multinational Corporations* (MNCs). Prof. Perlmutter mengemukakan bahwa MNCs adalah sekelompok perusahaan yang mempunyai kendali operasi langsung di berbagai negara yang berbeda yang mempunyai kecendrungan dan mengarah kepeda pandangan global akan penguasaan perusahaan secara geosentris.[[33]](#footnote-33) Kemudian menurut Vernon, MNCs adalah sekelompok perusahaan dari berbagai negara yamg tergabung menjadi satu oleh ikatan kepemilikan bersama dan tanggap terhadap satu strategi manajemen bersama. Disisi lain W. F. Schoel mendefinisikan MNCs adalah sebuah perusahaan yang berbasis di satu negara (disebut negara induk) dan memiliki kegiatan produksi dan pemasaran di satu atau lebih negara asing (negara tuan rumah).[[34]](#footnote-34) Dapat disimpulkan bahwa MNCs merupakan perusahaan yang memiliki beberapa cabang di negara lainnya dengan berbasis di suatu negara dan menjalankan menejemen secara global untuk memasarkan produknya. Maka dari itu, perusahaan Jepang yang beroperasi dalam industri manufaktur di Indonesia juga dapat dikatakan MNCs.

Dalam konteks IJEPA, industri otomotif bukanlah bidang satu-satunya yang dijalankan. IJEPA merupakan suatu penguatan kerjasama antara Indonesia dengan Jepang di berbagai bidang yang dilatarbelakangi oleh *Economic Partnership Agreement* (EPA). Pada dasarnya EPA berbeda dengan *Free Trade Agreement* (FTA). FTA adalah perjanjian internasional bagi penghapusan tarif yang dibebankan antara negara atau kawasan dan untuk menghapus peraturan dalam bidang penanaman modal asing pada bidang jasa perdagangan. Sedangkan EPA adalah perjanjian internasional untuk menderegulasi peraturan-peraturan bagi penanaman modal dan pengendalian imigrasi sebagai tambahan dari isi kesepakatan.[[35]](#footnote-35)

Terlihat sangat jelas bahwa FTA berfokus pada penghapusan atau penurunan tarif dengan tujuan mengurangi beban biaya impor pada barang atau liberalisasi perdagangan jasa antar pihak yang bersangkutan dalam perjanjian. Berbeda halnya dengan EPA, dimana cakupan di dalamnya lebih luas dengan meliputi fasilitas pembebasan barang dan modal, pergerakan Sumber Daya Manusia (SDM), kerjasama di berbagai bidang, serta adanya aturan-aturan mengenai investasi, hak kekayaan intelektual, kebijaksanaan persaingan pihak-pihak bersangkutan, dan lain sebagainya. Selain itu, di dalam kerangka EPA pasti terdapat ketentuan FTA. Dengan dimikian, EPA lebih kompleks dibandingkan dengan FTA karena di dalamnya tidak hanya menekankan pada penurunan atau penghapusan tarif saja, melainkan memasukkan bidang-bidang lainnya guna mempekuat kerjasama ekonomi tersebut.

Manfaat yang dapat dirasakan oleh pihak terlibat dalam perjanjian yang didasari oleh EPA yaitu tarif impor suatu negara menjadi lebih rendah jika dibandingkan dengan tarif *Most Favored Nation* (MFN) yang terdapat dalam aturan dasar *World Trade Organization* (WTO). Maka dari itu, negara-negara yang membentuk EPA akan memiliki keuntungan tersendiri sehingga tarif impor yang berlaku setelah menjalin perjanjian melalui kerangka EPA akan menjadi ringan seperti yang dilakukan oleh Indonesia dan Jepang.

Terlepas dari semua itu, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya bahwa IJEPA memiliki cakupan yang sangat luas. Namun, dalam penelitian ini penulis lebih menekankan pada *trade in goods* (perdagangan barang) dan *investment* (investasi) dalam sektor industri otomotif dimana kedua hal tersebut saling berkaitan dan melengkapi sebagaimana yang termuat pada *Summary of Discussions* dalam *IJEPA Joint Study Group Report* yang berkaitan dengan perluasan akses pasar melalui penurunan atau pengahapusan tarif, yakni:

**“Both sides emphasized that one of the main purposes of the Japan-Indonesia EPA is to pursue expansion of investment from Japan to Indonesia through the improvement of investment climate in Indonesia. The Japanese side stated that the improvement of market access should be discussed together with improvement of investment climate in Indonesia. The Japanese side stated that the improvement of market access should be discussed together with improvement of investment climate in Indonesia…The Japanese side also expressed its particular interest in the elimination of tariffs on goods such as auto and auto-parts, electrical and electronics, steels, and textilles, where the Indonesian side maintains relatively tariffs.”[[36]](#footnote-36)**

Kedua belah pihak juga mengharapkan suatu kerjasama yang saling menguntungkan. Salah satunya dengan adanya penguatan industri nasional dan mempererat bisnis dengan Jepang melalui *Multinational Corporations* (MNCs) Jepang yang beroperasi di Indonesia. Hal tersebut terlihat dalam *IJEPA Joint Study Group Report* sebagai berikut:

**“Both sides emphasized that, with a view to building win-win relationship between the two countries, it is important to promote Indonesian supporting industries and also to strengthen their business partnership with Japanese enterprises operating in Indonesia…”[[37]](#footnote-37)**

Keterkaitan antara perdagangan dan investasi dalam kerangka IJEPA dimuat oleh Tim Pengkaji Puska KPI, BP2KP, Kementerian Perdagangan dalam Laporan Akhir *Analisis Review Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dalam Perdagangan Barang, yakni:

**“Indonesia dan Jepang memiliki kemampuan untuk memproduksi otomotif. Keterkaitan investasi Jepang untuk pengembangan sektor otomotif Indonesia sangat kuat (Natsuda et al 2014). Produsen otomotif Indonesia melalui kebijakan lokalisasi industri otomotif sebagai upaya membangun industri substitusi impor memperkuat kehadiran investasi otomotif Jepang di Indonesia (Natsuda et al 2014, Inoue 1990).”[[38]](#footnote-38)**

Pada ruang lingkup perdagangan barang, skema penurunan atau penghapusan tarif dalam IJEPA merupakan suatu hal yang merujuk pada penciptaan iklim investasi Jepang di Indonesia khususnya di sektor industri otomotif. Hal tersebut juga ditekankan dalam *IJEPA Joint Study Group Report*, yang menyatakan bahwa:

**“The Japanese auto and auto-parts industries stated that immediate tariff elimination in principle is necessary in order to strengthen its cooperation with Indonesia’s local partners through business partnership in a form of investment as well as complemented division of labor system on auto-parts….”[[39]](#footnote-39)**

Kemudian, dilihat dari segi investasi dalam rangka IJEPA, investasi merupakan hal yang dirasa sangat penting dalam suatu *partnership*. Pada pelaksanaannya melibatkan MNC yang beroperasi secara bebas dan adil melalui kerangka IJEPA tersebut guna pencapaian pembangunan nasional. Hal ini ditekankan dalam *IJEPA Joint Study Group Report,* bahwa:

**“The Japanese side stressed that it places the greatest importance on the field of investment/trade in services under the bilateral EPA, and that it would be very important to improve business environment where foreign companies can continue to stably operate under free and fair competition with the principle of non-discrimination between domestic and foreign capital, particularly in order for Indonesia to realize economic development by encouraging foreign investment.”[[40]](#footnote-40)**

Disamping itu, usaha Jepang terhadap Indonesia dalam memberikan suatu kerangka kerjasama sebagai pilar IJEPA melalui MIDEC untuk pengembangan industri nasional termuat dalam *IJEPA Joint Study Group Report* yang menekankan ketertarikan Jepang terhadap beberapa sektor. salah satu dari sektor tersebut adalah industri manufaktur (didalamnya terdapat industri otomotif) yang telah memberikan kontribusi dalam perekonomian Indonesia. Berikut ini penjelasan yang terdapat pada *IJEPA Joint Study Group Report*:

**“The Japanese side expressed its interest in liberalization of service sectors including manufacturing-related services, contruction services, information and communications services, transportation and tourism services, distribution servicse, financial services, and legal services. The Japanese side expressed that Japanese construction services could contribute to the improvement of infrastructure in Indonesia, and that manufacturing-related services are essential to manufacturing industries in which Japanese investors are among the largest contributors to Indonesian economy…”[[41]](#footnote-41)**

Berdasarkan kerangka teoritis sebagaimana yang telah dipaparkan sebelumnya dalam kerjasama ekonomi Indonesia-Jepang dalam pengembangan industri otomotif di Indonesia dengan studi kasus Toyota, maka penulis membuat beberapa asumsi-asumsi sebagai berikut:

1. Kerjasama IJEPA terbentuk karena adanya usaha diplomasi ekonomi Indonesia dan Jepang berdasarkan kepentingan nasional masing-masing.
2. IJEPA dapat menguntungkan kedua belah pihak dimana Indonesia dapat memiliki transfer teknologi yang diberikan Jepang dalam sektor industri manufaktur khususnya industri otomotif. Sedangkan Jepang dapat menjadikan Indonesia sebagai pasarnya.
3. Guna meningkatkan industri otomotif di Indonesia tentu dibutuhkan MNCs dalam rangka penanaman modal asing sebagaimana investasi Jepang di Indonesia.
4. Skema penurunan tarif yang termuat dalam *User Spesific Duty Free Scheme* (USDFS) dengan atau tanpa hambatan eksternal akan berpengaruh terhadap volume perdagangan Indonesia-Jepang
5. Adanya program MIDEC menciptakan suatu pengembangan kapasitas (*capacity building*) dan memungkinkan terjadinya transfer teknologi Jepang terhadap Indonesia

## Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan kerangka pemikiran yang telah dipaparkan oleh penulis sebelumnya, maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut:

**“Dengan adanya pengembangan industri otomotif melalui kerjasama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA dengan program *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS) dan *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC), maka transfer teknologi industri otomotif di Indonesia mengalami peningkatan sehingga memiliki dampak di bidang perdagangan, investasi, dan ketenagakerjaan”**

## Operasionalisasi Variabel dan Indikator

Tabel 2.2

Operasionalisasi Variabel dan Indikator

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Variabel  (Teoritik) | Indikator  (Empirik) | Verifikasi  (Analisis) |
| Variabel Bebas:  Dengan adanya pengem-bangan industri otomotif melalui kerjasama Indonesia-Jepang dalam kerangka IJEPA dengan program *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS) dan *Manufactur-ing Industry Development Center* (MIDEC) | 1. Strategi Diplomasi Ekonomi Indonesia-Jepang | Inisiatif menyepakati EPA dengan Jepang merupakan perwujudan diplomasi ekonomi dalam beradaptasi dengan tantangan eksternal yang dihadapi khususnya dalam konteks ekonomi di persaingan kawasan.  (perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file.../diplomasi%20...pdf) |
| 1. Penerapan Program *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS) | Berdasarkan data di Departemen Perindustrian sejak diberlakukannya USDFS tanggal 1 Juli 2008 sampai akhir Januari 2009 telah ada 56 perusahaan yang mengajukan permohonan verifikasi, yang terdiri dari 50 perusahaan atau 89,2% sektor industri kendaraan bermotor, 3 perusahaan atau 5,4% sektor industri alat besar, dan 3 perusahaan atau 5,4% *steel service center* (SSC).  (<http://www.kemenperin.go.id/download/8159/Telaahan-Penguatan-Struktur-Industri-2008-KAJIAN-CAPACITY-BUILDING-INDUSTRI-MANUFAKTUR-MELALUI>) |
| 1. Penerapan Program *Manufactur-ing Industry Develop-ment Center* (MIDEC) | Menurut catatan Kementerian Perindustrian, aktivitas 13 sektor MIDEC tersebut dalam bentuk training, training for trainers, pengiriman expert, kunjungan kerja ke industri-industri, basic study, dan workshop/ seminar hingga 4 tahun implementasi IJEPA berjumlah 84 kegiatan.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/6538/ghs>) |
| Variabel Terikat:  Maka, transfer industri otomotif di Indonesia mengalami peningkatan sehingga memiliki dampak di bidang perdagang-an, investasi, dan ketenaga-kerjaan | 1. Adanya transfer teknologi Jepang terhadap Indonesia | Direktur PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) I Made Dana Tangkas yang dihubungi Investor Daily mengatakan, alih teknologi dari prinsipal sudah berjalan, terutama terkait proses produksi dan sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/10625/Menperin:-Jepang-Harus-Transfer-Teknologi>) |
| 1. Investasi Jepang di Indonesia dalam industri otomotif meningkat | Sektor manufaktur Jepang yang cukup aktif berinvestasi di Indonesia, antara lain industri otomotif, logam, mesin dan elektronika.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/18289/Jelang-60-Tahun-RI-Jepang,-Menperin-Tingkatkan-Kolaborasi-Industri>)  BKPM mencatat selama kurun waktu 2010 – 2015, investasi asing di bidang otomotif mencapai USD 10,6 miliar. Investasi di sektor ini mayoritas berasal dari Jepang dengan total penyerapan tenaga kerja 340.000.  (<http://www.bkpm.go.id/images/uploads/file_siaran_pers/Siaran_Pers_BKPM_260116_Investor_Jepang_Rambah_Bisnis_Properti.pdf>)  Dalam kurun waktu lima tahun, sejak 2015 hingga 2019, total rencana investasi Toyota sebesar Rp 20 triliun. Sedangkan hingga 2014, prinsipal asal Negeri Sakura itu telah merealisasikan penanaman modal di Indonesia sebesar Rp 40 triliun.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/14488/Menperin:-Toyota-Siap-Investasi-Rp5,4-Triliun-di-2016>) |
| 1. Adanya peningkat-an volume ekspor Indonesia terhadap sektor industri otomotif | Menteri Perindustrian Airlangga Hartarto melaporkan, saat ini produksi nasional untuk kendaraan roda empat mencapai 1,1 juta unit per tahun dengan jumlah ekspor sebanyak 200 ribu unit per tahun.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/17466/Industri-Otomotif-Berkontribusi-Besar-Bagi-Ekonomi-Nasional>) |
| 1. Peningkat-an tenaga kerja di sektor industri otomotif | Menteri Perindustrian, Airlangga Hartanto menyatakan bahwa industri otomotif telah menyerap tenaga sebanyak tiga juta orang di Indonesia.  (<http://www.kemenperin.go.id/artikel/17466/Industri-Otomotif-Berkontribusi-Besar-Bagi-Ekonomi-Nasional>) |

## Skema Kerangka Teoritis

Indonesia

Jepang

Strategi Diplomasi Ekonomi

Strategi Diplomasi Ekonomi

Kerjasama Ekonomi

*Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA)

*Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC)

*User Specific Duty Free Scheme* (USDFS)

Pengembangan Industri Otomotif di Indonesia

Perdagangan

Investasi

Ketenagakerjaan

1. Harry Bahtiar, “Kerjasama Ekonomi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dan Implikasinya terhadap Pertumbuhan Industri di Indonesia”, Skripsi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pasundan tidak diterbitkan, 2016. [↑](#footnote-ref-1)
2. Kaoru Natsuda et al, “*Dawn of Industrialization? the Indonesian Automotive Industry*”, dalam *RCAPS Working Papers Series*, 2014. [↑](#footnote-ref-2)
3. Wismo Wicaksana, “Pengaruh Implementasi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia terhadap Industri Otomotif”, Skripsi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pasundan tidak diterbitkan, 2016. [↑](#footnote-ref-3)
4. Sulfitri Hs Mudrieq, ““Implementasi *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) di Indonesia dalam Bidang Otomotif (Kasus: Toyota di Indonesia)”, dalam *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional Fisip Universitas Tadulako*. [↑](#footnote-ref-4)
5. J.C Johari 1985 dalam Teuku May Rudy, *Administrasi dan Organisasi Internasional* (Bandung: PT Refika Aditama, 2005), hal 71. [↑](#footnote-ref-5)
6. K. J. Holsti, *Politik Internasional* (Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1988), hal 21-22. [↑](#footnote-ref-6)
7. Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Moochamad Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* (Bandung: PT. REMAJA ROSDAKARYA, 2011), hal 3-4. [↑](#footnote-ref-7)
8. Juwondono, Hubungan Bilateral: Defenisi dan Teori (Jakarta: Rajawali Press, 1991), hal 21. [↑](#footnote-ref-8)
9. K. J. Holsti, *Politik Internasional: Suatu Kerangka Analisis* (Terjemahan Wawan Juanda, 1992, Bandung: Binacipta), hlm. 22. [↑](#footnote-ref-9)
10. Koesnadi Kartasasmita, *Organisasi dan Administrasi Internasional*, (Jakarta: Pustaka Remaja, 1987), hal 28. [↑](#footnote-ref-10)
11. Claude dalam Clive Archer 1983, International Organization dalam Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Moochamad Yani, PT. REMAJA ROSDAKARYA 2011 hal 75-76. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ibid, Duverger dalam Clive Archer 1983, International Organization [↑](#footnote-ref-12)
13. Mochtar Mas’oed, *Ekonomi-Politik internasional dan Pembangunan* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003), hal 4. [↑](#footnote-ref-13)
14. Andri Feriyanto, *Perdagangan Internasional “Kupas Tuntas Prosedur Ekspor Impor"* (Yogyakarta: MEDIATERA, 2015), hal 10. [↑](#footnote-ref-14)
15. Robert Jackson & George Sorensen, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* (Terjemahan Dadan Suryadipura) (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009), hal 266. [↑](#footnote-ref-15)
16. Ibid, hal 267. [↑](#footnote-ref-16)
17. Hambatan Perdagangan terdiri dari hambatan bea masuk (tariff barriers) dan hambatan non-tarif (*non-tariff barriers*), antara lain pembatasan kuota, subsidi terhadap produk dalam negeri agar lebih murah daripada produk impor, syarat-syarat khusus dan sebagainya. [↑](#footnote-ref-17)
18. Teuku May Rudy, *Ekonomi Politik Internasional: Peran Domestik hingga Ancaman Globalisasi* (Bandung: NUANSA, 2007), hal 116. [↑](#footnote-ref-18)
19. Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2006 Pasal 1 tentang Kepabeanan, hal 4. [↑](#footnote-ref-19)
20. Ibid, hal 5. [↑](#footnote-ref-20)
21. Nopirin, *Ekonomi Internasional* (Yogyakarta: BPFE, 1997), hal 51-52. [↑](#footnote-ref-21)
22. Sir Ernest Satow dalam Sukawarsini Djelantik, *Diplomasi antara Teori dan Praktik* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hal 3-4. [↑](#footnote-ref-22)
23. R.P. Barston, ibid, hal. 4. [↑](#footnote-ref-23)
24. Budiono Kusumohamidjojo, *Hubungan Internasional Kerangka Studi Analisis* (Bandung: Binacipta, 1987), hal 58. [↑](#footnote-ref-24)
25. # “Diplomasi Ekonomi Sebagai Salah Satu Instrumen PentingDalam Politik Luar Negeri”, *Tabloid Diplomasi (online)*, Februari 2016, dalam <http://www.tabloiddiplomasi.org/index.php/2017/03/29/diplomasi-ekonomi-sebagai-salah-satu-instrumen-pentingdalam-politik-luar-negeri/>, diakses pada 9 Januari 2018.

    [↑](#footnote-ref-25)
26. Sukawarsini Djelantik, op.cit, hal 242. [↑](#footnote-ref-26)
27. Undang- Undang RI No. 3 Tahun 2014 Pasal 1 tentang Perindustrian, hal 2. [↑](#footnote-ref-27)
28. Vivin Retno Damayanthi, “Proses Industrialisasi di Indonesia dalam Prespektif Ekonomi Politik”, dalam *Journal of Indonesian Applied Economics* Vol. 2, No.1, ( Mei 2008), hal 68. [↑](#footnote-ref-28)
29. Rahel Widiawati Kimbal, *Modal Sosial dan Ekonomi Industri Kecil Sebuah Studi Kualitatif*  (Yogyakarta: Deepublish, 2015), hal 39-40. [↑](#footnote-ref-29)
30. Young dan Mayer dalam Rusdi Nur dan Muhammad Arsyad Suyuti, *Pengantar Sistem Manufaktur* (Yogyakarta: Deepublish, 2017), hal 2. [↑](#footnote-ref-30)
31. Ibid, hal 3. [↑](#footnote-ref-31)
32. Maddaremmeng. A. Panennungi, *Transformasi Perekonomian Indonesia, Seri 2* (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017), hal 46. [↑](#footnote-ref-32)
33. Howard V. Perlmutter, *Multinational Organization Development* dalam Pandji Anoraga, *Manajemen Bisnis* (Jakarta: Rineka Cipta, 2009), hal 85. [↑](#footnote-ref-33)
34. W. F. Schoel et. al., dalam Sawaldjo Puspopranoto, *Manajemen Bisnis Konsep, Teori dan Aplikasi* (Jakarta: PPM, 2006), hal 66. [↑](#footnote-ref-34)
35. Brosur EPA versi IND 2009, Japan External Trade Organizaton dalam <https://www.jetro.go.jp/ext_images/indonesia/jiepa/index.html/BrosurEPAind2009.pdf>, diakses pada 10 Februari 2018, hal 1. [↑](#footnote-ref-35)
36. “Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement Joint Study Group Report”, *Ministry of Foreign Affair of Indonesia* dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/indonesia/summit0506/joint-3-2.pdf>, Mei 2005, diakses pada 10 Januari 2018. [↑](#footnote-ref-36)
37. Ibid, hal 6. [↑](#footnote-ref-37)
38. Kementerian Perdagangan, Laporan Akhir *Analisis Review Indonesia Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA) dalam Perdagangan Barang (Jakarta: Puska KPI, BP2KP, Kementerian Perdagangan, 2015), hal 17. [↑](#footnote-ref-38)
39. “Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement Joint Study Group Report”, op. cit. [↑](#footnote-ref-39)
40. Ibid, hal 12. [↑](#footnote-ref-40)
41. Ibid, hal 13. [↑](#footnote-ref-41)