

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Dalam kajian Hubungan Internasional kontemporer, interaksi antar entitas negara merupakan sebuah keniscayaan struktural yang lahir dari masifnya arus globalisasi dan tingginya tingkat interdependensi (saling ketergantungan) antar bangsa. Tidak ada satupun negara di era modern yang memiliki kapasitas absolut untuk berdiri sendiri secara otarki dalam memenuhi berbagai kebutuhan domestiknya yang semakin kompleks dan multidimensional. Kondisi ini melahirkan sebuah keharusan bagi negara-negara untuk merumuskan dan menjalankan kerja sama internasional. Kerja sama internasional ini secara konseptual terbentuk pada saat titik-titik kepentingan nasional (*national interest*) dari berbagai negara dapat dipertemukan untuk mewujudkan tujuan-tujuan strategis bersama, yang pada hakikatnya tidak akan dapat dicapai secara optimal apabila masing-masing negara tersebut beroperasi secara unilateral atau individu. Dalam sistem anarki internasional, kerja sama ini bertindak sebagai instrumen resolusi yang meredam konflik, serta menjadi cerminan dari beragam bentuk interaksi diplomasi antar aktor negara yang rasional. Upaya dari kolaboratif internasional ini adalah terdapat formulasi kebijakan yang sejauh mana memiliki manfaat bersama (*mutual benefit*) agar mampu berkontribusi secara nyata dalam mendukung pemenuhan kepentingan nasional masing-masing negara partisipan, sekaligus mereduksi aksi-aksi sepihak yang bersifat kompetitif murni. Seiring dengan pergeseran paradigma politik global pasca Perang Dingin, arsitektur Hubungan

Internasional mengalami reorientasi dari yang sebelumnya sangat terpaku pada isu-isu *high politics* (seperti pertahanan dan keamanan militer) bergerak menuju perluasan pada area *low politics* (kesejahteraan dan ketahanan ekonomi). Ketahanan ekonomi kini dipandang sebagai pilar utama kedaulatan sebuah negara. Oleh karena itu, kerja sama di sektor ekonomi menjadi aspek krusial yang tidak dapat dihindarkan dalam interaksi lintas batas. Bagi Indonesia sendiri, diplomasi ekonomi melalui instrumen kerja sama bilateral merupakan tulang punggung dan cara utama dari kebijakan luar negerinya untuk dioperasikan demi mengamankan kedaulatan serta kepentingan nasional di tengah ketatnya persaingan geo-ekonomi global (Avivi & Siagian, 2020). Terdapat berbagai urgensi fundamental yang melatarbelakangi langkah agresif Indonesia untuk mengejar diplomasi ekonomi ini, di mana fokus utamanya adalah untuk mengamankan aliran *Foreign Direct Investment* (FDI) atau investasi langsung asing, memperluas jangkauan pasar ekspor, menstimulasi penerimaan devisa negara, serta mengadopsi kemajuan ilmu pengetahuan dari negara-negara maju (Avivi & Siagian, 2020).

Dalam menjalankan manuver diplomasi ekonomi tersebut, salah satu aktor hegemonik dan mitra strategis historis yang paling vital bagi Indonesia adalah negara Jepang. Hubungan diplomatik dan ekonomi antara Indonesia dan Jepang telah terbangun selama puluhan tahun, diwarnai oleh komplementaritas (saling melengkapi) sumber daya alam dan teknologi. Manifestasi paling komprehensif dan modern dari eratnya hubungan bilateral kedua negara ini secara resmi disahkan melalui kesepakatan *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJEPA). IJEPA bukan sekadar perjanjian perdagangan bebas (*Free Trade Agreement*) konvensional yang hanya berorientasi pada pemangkasan tarif bea masuk atau

kuota impor. Lebih jauh dari itu, IJEPA merupakan sebuah payung kemitraan ekonomi komprehensif yang memuat dimensi pembangunan kapasitas (*capacity building*), fasilitasi pergerakan sumber daya manusia, perlindungan investasi, dan komitmen alih teknologi yang pelaksanaannya berpusat di wilayah yurisdiksi ekosistem industri kedua negara (Avivi & Siagian, 2020; Junusi, 2021). Melalui kerangka ini, kedua negara berharap dapat mengakselerasi pertumbuhan ekonomi domestiknya masing-masing secara berkesinambungan (Gibran, 2022).

Meskipun instrumen IJEPA dirancang untuk memfasilitasi integrasi di berbagai sektor perekonomian, namun terdapat satu bidang manufaktur yang diletakkan sebagai fokus utama dan prioritas tertinggi dalam proses negosiasi kedua negara, yakni industri otomotif, khususnya pada sub-sektor kendaraan roda empat atau mobil (Fritscilia & Rifai, 2025; Gibran, 2022). Alasan mendasar mengapa industri otomotif menjadi episentrum kerja sama ini adalah karena posisinya yang sangat kritikal bagi struktur tulang punggung perekonomian nasional kedua belah pihak. Di satu sisi, Jepang merupakan salah satu raksasa dan pionir industri otomotif terbesar di dunia yang menguasai rantai pasok global (Gibran, 2022). Terdapat Data yang jelas, menunjukkan dominasi beberapa negara kunci dalam industri otomotif dunia. Seperti negara raksasa Asia Tiongkok, Jepang, dan Korea Selatan secara konsisten menempati posisi teratas, didorong oleh inovasi teknologi, efisiensi produksi, dan rantai pasok yang kuat. Jerman dan Amerika Serikat juga mempertahankan posisi mereka sebagai produsen utama, masing-masing dengan keunggulan tersendiri dalam kendaraan premium dan pasar domestik yang besar. Posisi kuat Jepang dalam data ini, sebagai salah satu produsen otomotif terkemuka di dunia, menjadi dasar argumen mengapa sektor ini, khususnya kendaraan roda

empat, diletakkan sebagai fokus utama dan prioritas tertinggi dalam proses negosiasi IJEPA. Signifikansi industri otomotif bagi perekonomian nasional kedua belah pihak, seperti yang terlihat dalam data produksi global ini, menempatkannya sebagai episentrum kerja sama strategis antara Indonesia dan Jepang. Berikut lampiran data terkait berbagi Negara Produsen Otomotif secara Global.

Gambar 1.1 Negara-negara Produsen Mobil Terbesar di Dunia Tahun 2024



Sumber: *International Organization of Motor Vehicle Manufactures*, diolah oleh

Wartaekonomi.co.id, 2024.

Untuk mempertahankan hegemoninya, Jepang sangat berkepentingan untuk mengamankan basis produksi dengan biaya operasional yang kompetitif, sekaligus berekspansi lebih jauh ke dalam ceruk pasar Asia Tenggara yang sedang bertumbuh pesat (Gibran, 2022). Di sisi ekuilibrium yang lain, Indonesia memiliki keunggulan komparatif alamiah berupa bonus demografi yang menyediakan basis konsumen kelas menengah yang masif, serta ketersediaan tenaga kerja yang melimpah (Khalidazzia, 2024). Bagi Indonesia, sektor otomotif memiliki peran sentral sebagai motor penggerak industrialisasi, penyerap tenaga kerja dalam jumlah besar, dan telah diakui sebagai salah satu dari sepuluh komoditas ekspor manufaktur unggulan nasional (Gibran, 2022).

Momentum untuk mengoptimalkan pengembangan industri melalui kemitraan IJEPA ini semakin didorong kuat dan menemukan urgensinya pada era administrasi pemerintahan Presiden Ir. H. Joko Widodo. Arah kebijakan strategis nasional saat ini secara eksplisit menitikberatkan pada agenda hilirisasi, pendalaman struktur industri manufaktur dalam negeri, serta peningkatan angka ekspor yang bernilai tambah tinggi (Fritscilia & Rifai, 2025). Di tengah tantangan arus globalisasi yang kian turbulen dan masifnya kompetisi industri otomotif regional, Indonesia dituntut harus mampu melakukan lompatan kualitatif: dari yang sebelumnya hanya berstatus sebagai "negara perakitan" (*assembler*) yang padat karya, menjadi "negara produsen mandiri" yang padat teknologi dan inovasi (Fritscilia & Rifai, 2025). Oleh karenanya, kolaborasi industri dengan korporasi Jepang lewat kerangka IJEPA ditargetkan untuk mampu mendongkrak keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) dan mentransformasi lanskap industri otomotif nasional

agar memiliki daya saing yang tangguh di tingkat global (Fritscilia & Rifai, 2025; Khalidazzia, 2024).

Untuk mencapai tingkat keunggulan komparatif dan kompetitif tersebut, IJEPA merumuskan landasan operasional melalui beberapa mekanisme taktis. Salah satu instrumen utama dalam upaya pengembangan industri adalah peluncuran program peningkatan kapasitas yang tergabung dalam *Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC) (Khalidazzia, 2024). Program MIDEC ini secara konseptual dirancang sebagai wadah transfer pengetahuan teknis (*know-how*), fasilitasi alih teknologi, dan pematangan keahlian tenaga kerja lokal. Selain itu, terdapat pula skema *User Specific Duty-Free Scheme* (USDFS), yakni fasilitas penurunan atau pembebasan tarif bea masuk yang diberikan khusus kepada manufaktur lokal untuk mengimpor bahan baku dan barang modal dari Jepang yang belum bisa diproduksi di Indonesia (Gibran, 2022; Khalidazzia, 2024). Skema-skema bilateral ini juga disinergikan secara vertikal dengan regulasi protektif dari pemerintah Indonesia, seperti insentif untuk pengembangan mobil murah ramah lingkungan atau *Low-Cost Green Car* (LCGC), yang mensyaratkan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) tertentu guna memantik pertumbuhan sentra produksi pemasok komponen lokal (Khalidazzia, 2024). Meskipun pemerintah Indonesia berupaya menstimulasi kemandirian melalui program *Low-Cost Green Car* (LCGC) yang mensyaratkan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) yang tinggi, angka lokalisasi ini terindikasi bersifat semu (*pseudo-localization*). Komponen-komponen tersebut memang diproduksi di dalam negeri, namun ekosistem rantai pasoknya (vendor tier 1 dan tier 2) mayoritas masih dikuasai oleh anak perusahaan atau entitas yang berafiliasi langsung dengan prinsipal korporasi

Jepang. Hal ini menyebabkan nilai tambah ekonomi dan penguasaan teknologi tetap tersentralisasi pada aktor asing

Dengan hal tersebut maka, fondasi filosofis dari keberhasilan sebuah kerja sama bilateral mensyaratkan adanya prinsip resiprositas (timbal balik) di mana interaksi yang terjadi harus bersifat saling menguntungkan (*mutually beneficial*) secara proporsional (Gibran, 2022). Di titik inilah, kajian akademis menemukan sebuah anomali dan kesenjangan (*gap*) penelitian yang signifikan. Pada realitas empiris di lapangan, niat strategis untuk mengembangkan kemandirian industri otomotif lokal melalui kemitraan IJEPA menemui hambatan struktural yang sangat tajam. Evaluasi terhadap implementasi program-program IJEPA menunjukkan indikasi kuat bahwa kerja sama ini belum sepenuhnya merefleksikan upaya pengembangan kapasitas nasional secara komprehensif, dan justru memunculkan pola hubungan asimetris yang merugikan postur industri Indonesia (Gibran, 2022). Kegagalan akselerasi pengembangan ini ditengarai kuat bersumber dari sikap korporasi dan institusi Jepang yang ternyata masih mempertahankan kecenderungan proteksionis. Terdapat kritik mendasar bahwa pihak Jepang dinilai setengah hati dan tidak transparan (*lack of transparency*) terhadap proses alih rancang bangun mesin inti (*core technology*) kepada mitra lokalnya di Indonesia (Gibran, 2022). Alih-alih mendapatkan transfer pengetahuan mutakhir untuk memproduksi komponen krusial seperti sistem transmisi atau *engine block* secara mandiri, skema MIDEK terindikasi berjalan lamban (Khalidazzia, 2024). Dampaknya, eskalasi keahlian dan pemberdayaan sumber daya manusia Indonesia kerap kali tertahan hanya pada ranah perakitan (*assembling*), pengecatan, atau pembuatan komponen komplementer semata (Gibran, 2022).

Kesenjangan dalam transformasi pengetahuan ini berakibat sangat fatal bagi arsitektur industri nasional. Alih-alih membangun fundamental industri dalam negeri yang kokoh sesuai dengan cita-cita IJEPA, implementasi kerja sama ini justru memicu terbentuknya situasi ketergantungan (*dependency*) yang akut dari ekosistem otomotif Indonesia terhadap entitas industri Jepang (Gibran, 2022). Ketergantungan ini semakin nyata dan dapat divalidasi dari meluasnya cengkeraman produk-produk manufaktur Jepang. Merek-merek raksasa seperti grup Toyota, Honda, dan Daihatsu mendominasi secara mutlak dan merajai persentase pangsa pasar (*market share*) di Indonesia tanpa ada pergeseran dominasi yang berarti dari tahun ke tahun (Gibran, 2022). Hegemoni ini secara tidak langsung menutup ruang gerak bagi tumbuhnya industri otomotif dan permesinan lokal yang independen.

Lebih jauh lagi, fasilitas pembebasan tarif (USDFS) yang awalnya ditujukan untuk mempermudah proses produksi, pada praktiknya justru menjadi celah pelancar bagi masuknya gelombang impor suku cadang dan komponen otomotif dari Jepang ke Indonesia (Gibran, 2022; Junusi, 2021). Volume impor bahan baku penolong (*raw materials*) dari Jepang terus mengalami grafik peningkatan yang tajam guna menyuplai kebutuhan perakitan domestik (Gibran, 2022). Fenomena struktural ini secara jelas mengisyaratkan bahwa dalam pelaksanaan kemitraan IJEPA selama ini, Indonesia lebih diposisikan sebagai target perluasan pasar yang sangat menguntungkan (*captive market*) sekaligus basis perakitan massal yang efisien bagi korporasi Jepang, dibandingkan sebagai mitra strategis yang ekosistem industrinya harus benar-benar diakselerasi dan dikembangkan agar setara (Gibran, 2022).

Berangkat dari konstelasi permasalahan yang kompleks ini—yakni adanya paradoks antara visi besar IJEPA untuk pengembangan industri otomotif dengan realitas di lapangan yang justru menumbuhkan ketergantungan teknologi dan dominasi pasar asing—maka evaluasi akademis yang mendalam terhadap diplomasi ekonomi ini bersifat sangat mendesak. Atas dasar pemikiran teoretis dan urgensi persoalan empiris tersebut, peneliti merasa tertarik dan memandang penting untuk membongkar secara komprehensif problematika ini ke dalam sebuah karya tulis ilmiah skripsi yang berjudul: "Kerjasama Industri Jepang dalam Pengembangan Industri Otomotif di Indonesia melalui kerjasama Indonesian-Japan Economic Partnership (IJEPA)".

1.2. Perumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang dan identifikasi masalah yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka peneliti merumuskan masalah penelitian sebagai berikut **“Bagaimana Implementasi Kerjasama Industri Jepang melalui Kerangka *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement (IJEPA)* dalam upaya pengembangan industry otomotif di Indonesia, dan mengapa Kerjasama tersebut cenderung melahirkan ketergantungan struktural?”**

Untuk mempermudah dan memfokuskan proses analisis dalam menjawab pertanyaan utama di atas, maka proses pertanyaan spesifik (Minor) dapat disajikan sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana realitas pelaksanaan program pengembangan kapasitas dan alih teknologi (seperti MIDEK & USDFS) dalam kerangka IJEPA bagi industri otomotif di Indonesia?

- 1.2.2 Bagaimana dominasi korporasi multinasional Jepang dalam struktur rantai pasok (*supply chain*) otomotif domestik memengaruhi efektivitas lokalisasi komponen atau Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN)?
- 1.2.3 Apa saja implikasi dari hambatan transfer teknologi dan fenomena lokalisasi semu (*pseudo-localization*) tersebut terhadap upaya mewujudkan kemandirian industri otomotif nasional?

1.3. Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang sudah penulis paparkan, maka penulis perlu membatasi masalah dengan indikator sebagai berikut:

- 1.3.1 **Batasan Objek:** Penelitian ini hanya difokuskan pada implementasi Kerjasama bilateral *Indonesia-Jepang Economic Partnership* (IJEPA) di sektor industri manufaktur otomotif, secara spesifik pada sub-sektor kendaraan roda empat (mobil).
- 1.3.2 **Batasan Aspek:** Analisis difokuskan pada dinamika pengembangan kapasitas industri, yang mencakup program alih teknologi (*Manufacturing Industry Development Center* (MIDEC), kebijakan tarif bahan baku (*User Specific Duty-Free Scheme* (USDFS), serta struktur rantai pasok korporasi Jepang kaitannya dengan pemenuhan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN).
- 1.3.3 **Batasan Waktu (Ruang Lingkup):** Penelitian ini dibatasi pada kurun waktu implementasi IJEPA dari tahun 2021 hingga 2024.

1.4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.4.1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan secara mendalam realitas implementasi program pengembangan kapasitas industri dan alih teknologi IJEPA di sektor otomotif Indonesia.
- b. Untuk membongkar dan menganalisis dampak dominasi korporasi Jepang dalam rantai pasok domestik terhadap fenomena lokalisasi semu di Indonesia.
- c. Untuk mengevaluasi implikasi struktural dari terhambatnya proses transfer teknologi tersebut terhadap target kemandirian dan pengembangan industri otomotif nasional.

1.4.2. Kegunaan Penelitian

- a. Kegunaan Akademis: Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya diskursus dan khazanah literatur dalam studi Hubungan Internasional, khususnya pada peminatan Ekonomi Politik Internasional (*International Political Economy*), terkait interaksi antara diplomasi ekonomi negara (G-to-G) dengan strategi bisnis korporasi multinasional (MNCs). Menawarkan rujukan analitis mengenai fenomena "Ketergantungan Struktural" dan "Lokalisasi Semu" di dalam kerangka kerja sama kemitraan ekonomi komprehensif.
- b. Kegunaan Praktis: Sebagai bahan masukan strategis dan evaluasi bagi instansi pemerintah terkait (Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Luar Negeri RI) dalam

merumuskan postur renegotiasi (*general review*) IJEPA, agar klausul alih teknologi dapat lebih mengikat dan memberdayakan industri permesinan lokal. Memberikan wawasan bagi para pemangku kepentingan (*stakeholders*) industri otomotif nasional dalam menyikapi dominasi rantai pasok asing dan menyusun strategi kemandirian produksi yang lebih presisi.

- c. Sebagai Prasyarat kelulusan mata kuliah skripsi dalam program studi Ilmu Hubungan Internasional, fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pasundan.