

BAB I

PENDAHULUAN

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Pada *Road Map for ASEAN Automotive Integration 2010*, Indonesia bersama-sama Thailand telah disetujui dan ditunjuk sebagai *leader* dalam pengembangan industri otomotif dan industri komponen suku cadangnya di ASEAN. (Deperindag-ASEAN AFTA 2010). Hal ini tentunya dengan berbagai macam pertimbangan, antara lain bahwa perkembangan industri otomotif dan industri komponen suku cadang di Indonesia telah berlangsung lebih kurang 38 tahun jika dihitung sejak tahun 1970 sampai dengan tahun 2008 ini. Akan tetapi yang menjadi kenyataan sekarang ini ternyata sektor otomotif dan industri komponen suku cadangnya di Indonesia ini tertinggal jauh dibandingkan Thailand.

Lalu apa yang sebenarnya terjadi di sektor industri otomotif Indonesia?. Upaya apa yang harus dilakukan di sektor publik dan swasta dalam rangka memperkuat basis sektor industri otomotif di Indonesia, khususnya industri komponen suku cadang kendaraan sepeda motor?. Kesiapan Pemerintah Indonesia di dalam memberikan kemudahan dan fasilitas kepada calon investor komponen suku cadang kendaraan sepeda motor, dan kerja sama yang erat dengan pihak industriawan, terutama para pemegang merek-merek Jepang, seperti Honda, Yamaha, Suzuki menjadi sangat penting.

Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia, pemegang merk dan para pelaku industri komponen suku cadang sepeda motor sebagai *stakeholder* harus memanfaatkan momentum kesempatan ini sebagai bagian dari strategi baru kebijakan industri nasional dengan mengembangkan sektor industri komponen suku cadang sepeda motor. Dengan demikian akan tercipta sinergi dan aliansi global dengan industri komponen suku cadang sepeda motor Jepang agar tidak tertinggal dalam kancah persaingan, terlebih-lebih di kawasan ASEAN dengan diberlakukannya AFTA pada tahun 2010. Dengan kondisi ini di tingkat ASEAN,

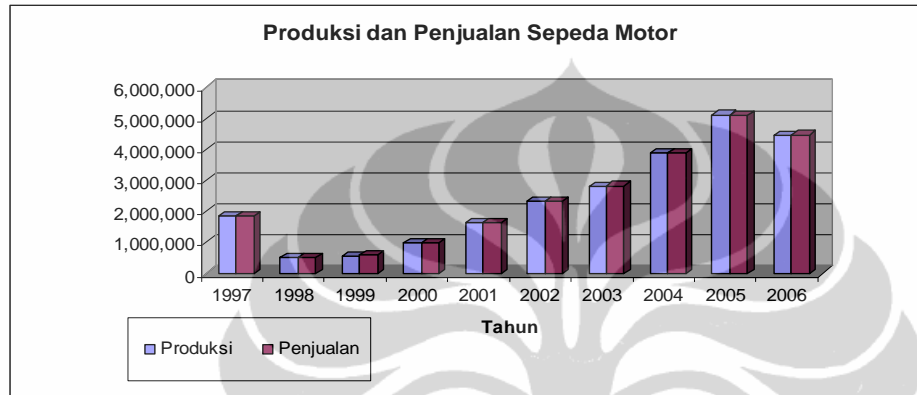
Indonesia tidak akan lagi diposisikan sebagai pasar, Indonesia justru akan menjadi salah satu pemain atau bahkan salah satu basis produksi industri komponen sepeda motor dari pemilik merek.

Sebenarnya menurut Kennichi Ohmae, dalam bukunya *Dunia Tanpa Batas* (1991), selama kondisi perekonomian dan iklim bisnis kondusif, *volume* pasar bertumbuh secara konstan dan signifikan, selama itu pula peluang lahirnya industri komponen nasional yang kuat akan tetap ada. Pihak pemegang merek akan meminta kepada mitra bisnisnya yaitu para pemasok komponen suku cadang sepeda motor untuk meningkatkan kapasitas produksi dan sebagai konsekuensi dari keputusan ini adalah dilaksanakannya penanaman investasi baru di bidang komponen industri suku cadang sepeda motor. Jika mengikuti pendapat Kennichi Ohmae di atas, maka kondisi ekonomi yang kondusif ini akan memberikan keuntungan bagi Indonesia, karena adanya peluang investasi asing yang langsung masuk ke sektor industri komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia. Artinya para pemegang merek akan mengajak serta para pemasok tingkat pertama dan pemasok tingkat ke dua untuk turut berpartisipasi dalam investasi pada pabrik komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia.

Gambaran yang paling nyata dapat dilihat dari melonjaknya permintaan terhadap merek-merek tertentu di tahun 2007. Tetapi permintaan yang tinggi ini tidak diimbangi oleh kemampuan memasok sepeda motor tersebut, sehingga terjadi ketidakseimbangan antara jumlah pembeli dan produsen dalam memenuhi permintaan tersebut. Meskipun dalam keadaan normal, tingginya penjualan sepeda motor tersebut telah masuk dalam kalkulasi perencanaan produksi, tetapi pihak industri komponen suku cadang sepeda motor tetap saja tidak mampu mengantisipasi pertumbuhan penjualan yang secepat itu. Untuk mengantisipasi daftar tunggu agar tidak semakin panjang, pihak pabrikan harus menambah lini produksinya supaya kapasitas meningkat. Kenaikan ini juga akan memaksa pemilik merek dan mitra bisnisnya menambah investasinya.

Pada Tabel 1-1 ditunjukkan adanya pemulihan daya beli dan peningkatan penjualan sepeda motor yang lebih cepat, di mana angka penjualan telah kembali normal sebesar 1.650.777 unit pada tahun 2001, dan hampir sama dengan penjualan tahun 1997 (sebelum krisis moneter tahun 1998).

Tabel 1-1.
Produksi dan Penjualan Sepeda Motor



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Produksi	1,861,111	519,404	571,953	982,380	1,645,133	2,318,238	2,814,054	3,897,250	5,113,487	4,458,052
Penjualan	1,852,906	517,914	587,422	979,422	1,650,770	2,317,991	2,823,702	3,900,518	5,089,425	4,470,878

Sumber: Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), 2006

Jika dibandingkan dengan kesiapan dalam konteks faktor kompetisi menyambut *Road Map for ASEAN Automotive Integration 2010*, maka Pemerintah Thailand telah melakukan banyak hal yang dirasakan sangat mendukung perkembangan industri otomotif, terutama untuk para investor komponen suku cadang otomotif dari Jepang. Thailand bukan hanya mengandalkan pasar dalam negeri sebagai pasar utama penjualan kendaraan bermotor roda 2 dan roda 4-nya, tetapi juga telah ditetapkan oleh para prinsipal sebagai basis ekspor bagi industri otomotif dan komponen suku cadang di Asia, selain Jepang dan ke seluruh negara-negara di dunia. (*Federasi Automobile ASEAN*, 2006)

Integrasi otomotif ASEAN 2010 dirumuskan pada hasil pertemuan AEM yang diselenggarakan pada tanggal 12-13 Juli 2003 di Jakarta, Indonesia. Para Menteri Ekonomi ASEAN yang hadir dalam pertemuan tersebut menyimpulkan bahwa walaupun telah terdapat beberapa perjanjian yang dinilai cukup baik dalam mengakomodir integrasi perdagangan di ASEAN dalam dekade terakhir ini, ternyata implementasinya masih relatif lamban. Situasi ini juga berlaku untuk sektor otomotif, walaupun sektor ini merupakan sektor yang paling aktif dalam perdagangan antar negara anggota ASEAN. Untuk Indonesia sendiri, adanya integrasi otomotif ASEAN 2010 akan memberikan efek positif karena terbukanya pasar yang lebih luas di negara-negara ASEAN.

Berangkat dari penjelasan di atas, diasumsikan perlu tindak lanjut kebijakan untuk mengatasi keterlambatan perkembangan integrasi sektor otomotif tersebut. Kebijakan ini harus didasarkan kepada komitmen dari negara-negara ASEAN untuk segera mengambil langkah dalam mengintegrasikan industri ke dalam suatu wadah yang kohesif untuk meningkatkan persaingan industri otomotif wilayah regional.

Menurut Kennichi Ohmae, dalam bukunya *Dunia Tanpa Batas* (1991), kenaikan jumlah produksi sepeda motor akan menyebabkan perubahan dalam semua fungsi-fungsi produksi suatu pabrik. Perencanaan serta penambahan bahan baku, pemilihan bahan baku, pemilihan pemasok, penambahan mesin, perluasan gudang maupun sampai dengan penambahan jumlah waktu kerja maupun penambahan tenaga kerja merupakan hal-hal yang harus dilakukan oleh pabrik komponen suku cadang sepeda motor.

1.2 Perkembangan Industri Komponen Suku Cadang Sepeda Motor

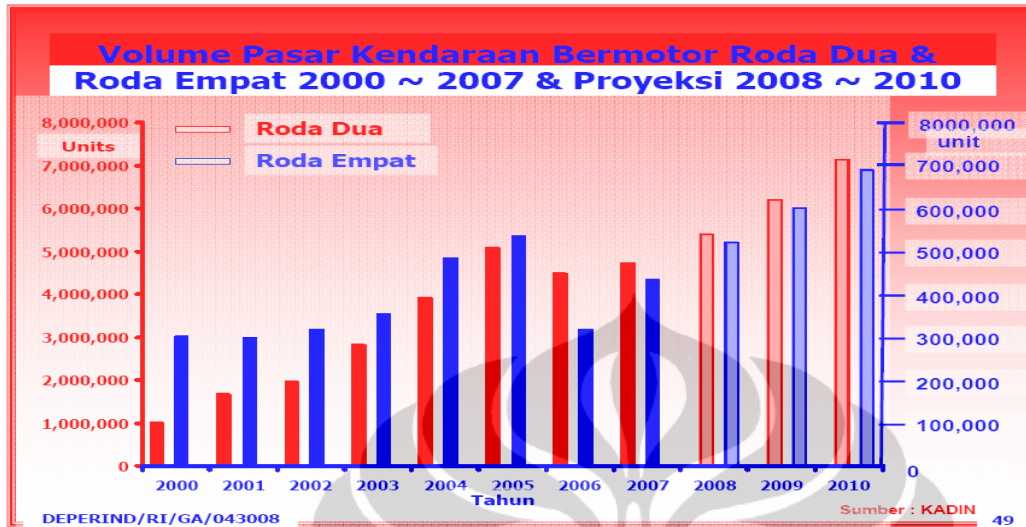
Menurut hasil wawancara dengan Direktur PT Trix Indonesia pada Desember 2007, dengan adanya peningkatan produksi sepeda motor di Indonesia, sisi positif yang bisa diperoleh dari kondisi bisnis di Indonesia adalah meningkatnya produksi komponen suku cadang sepeda motor. Dengan

demikian, keuntungan yang bisa dipetik tidak hanya berhubungan dengan produsen sepeda motor, tetapi juga berhubungan dengan sektor komponen suku cadang sepeda motor yang memiliki kaitan dengan sektor produksi tersebut. Sektor industri komponen suku cadang sepeda motor diasumsikan juga akan mengalami peningkatan permintaan (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia, AISI, 2007). Tidak ketinggalan juga sektor penyediaan bahan baku dan perusahaan jasa distribusi. Ini berarti, Indonesia masih memiliki kesempatan untuk mengembangkan sektor industri otomotif terutama disektor komponen suku cadang sepeda motor.

Seperti terlihat pada Tabel 1-2, volume pasar kendaraan sepeda motor roda dua di Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun. Proyeksi sampai dengan tahun 2010, jumlah penjualan sepeda motor akan mencapai 7.000.000 unit dibandingkan tahun 2008 sebanyak 5.000.000 unit. Peningkatan penjualan sepeda motor ini diasumsikan akan meningkatkan permintaan potensial produksi komponen suku cadang sepeda motor. Peningkatan penjualan menjadi 7.000.000 unit di tahun 2010 bukan hal yang mustahil untuk dicapai oleh para produsen sepeda motor. Hal ini menurut penulis akan memberikan efek peningkatan produksi komponen suku cadang sepeda motor yang akan di produksi di lokal Indonesia.

Menurut hasil pembicaraan dan diskusi penulis dengan Wakil Presiden Direktur PT Astra Honda Motor (Siswanto P) pada Desember 2007, Indonesia sebaiknya memutuskan berkembang di industri tertentu saja. Selama industri itu dijalankan dengan konsisten dan fokus pada produksi yang wilayah *DNA*-nya tetap terpelihara dengan baik, diharapkan industri komponen suku cadang sepeda motor nasional dapat berkembang dengan baik. Manajemen PT Astra Honda Motor (AHM) telah merasakan hal itu. Paling tidak saat ini AHM boleh dikatakan telah menjadi salah satu industri otomotif sepeda motor utama di dunia setelah China dan India. Saat ini AHM memproduksi kurang lebih 1,6 juta sampai dengan 2,5 juta motor setahun dan menguasai 50% lebih pangsa pasarnya, dan melalui anak perusahaannya, yaitu PT Astra Oto Part (AOP), telah memproduksi dan menjual komponen suku cadang sepeda motor baik ke pasar dalam negeri maupun ke pasar luar negeri. (PT Astra Oto Part, 2007)

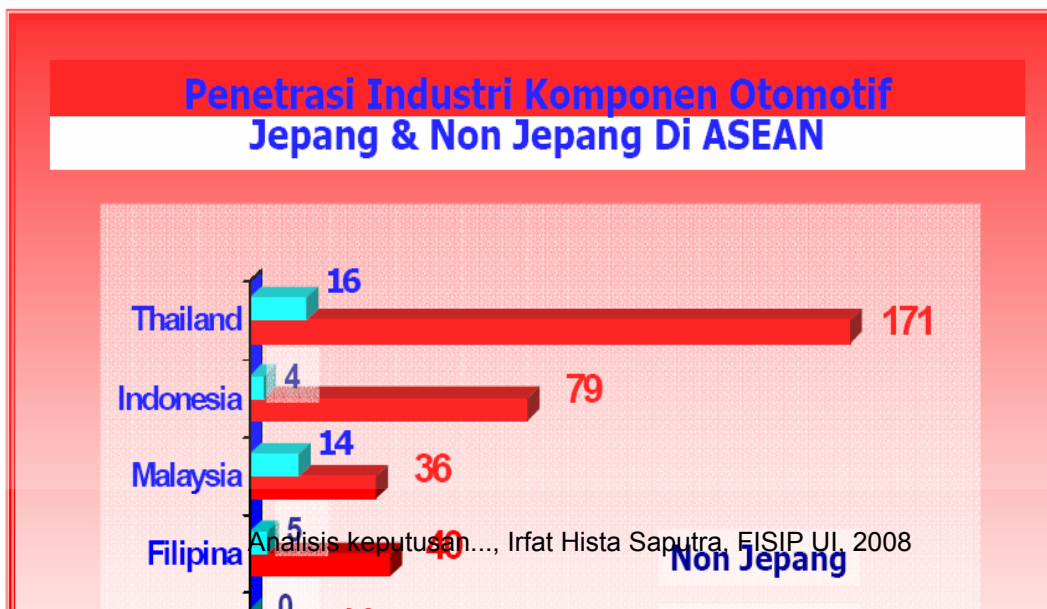
Tabel 1-2
Volume Pasar Kendaraan Bermotor Roda Dua



Sumber: Kadin dan Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesi (AISI), 2007

Tabel 1-3 menunjukkan jumlah industri komponen di Indonesia dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya. Thailand menduduki peringkat pertama, baik untuk investor dari Jepang dengan jumlah investasi sebanyak 171 perusahaan maupun non Jepang dengan jumlah 16 perusahaan. Indonesia di peringkat ke dua dengan jumlah investasi Jepang sebanyak 79 perusahaan, dan non Jepang 4 perusahaan.

Tabel 1-3
Industri Komponen Suku Cadang Otomotif di Indonesia



Sumber: PERC 2001/Kompas, Bahan presentasi AISI – Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), April 2008

Tabel 1-4 dan Tabel 1-5 memperlihatkan data anggota dan daftar nama perusahaan komponen suku cadang sepeda motor yang menjadi anggota Gabungan Industri Alat-Alat Mobil dan Motor (GIAMM) Indonesia, yang sekarang ini memasok komponen suku cadang sepeda motor ke produsen sepeda motor antara lain Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Dari daftar perusahaan ini, diindikasikan bahwa peluang untuk mengajak dan mendorong para pengusaha Jepang untuk berinvestasi di Indonesia masih terbuka lebar, seiring dengan peningkatan produksi dan penjualan sepeda motor Indonesia di Asia dan di ASEAN. (Lihat juga Gambar 1-1 dan Tabel 1-6)

Tabel 1- 4

Data Anggota Gabungan Industri Alat Mobil dan Motor (GIAMM)

Data Anggota GIAMM			
I t e m	PMA	PMDN	Total
Total GIAMM Members	75	59	134
(Joint Venture with Japan)	(61)		
Special component 2-wheeler	10	4	14
Component 4-wheeler/2-wheeler	20	10	30
Total make 2-wheeler	30	14	44
Engine Component	30	18	48
Engine Manufacturing	7	1	8
Spesial Engine 2-wheeler	3	1	4
Filter	2	6	8
Battery	3	3	6
Gasket	4	2	6
Alternator/ Starter Motor	5	0	5
Plastik Parts	3	5	8
Radiator	2	2	4

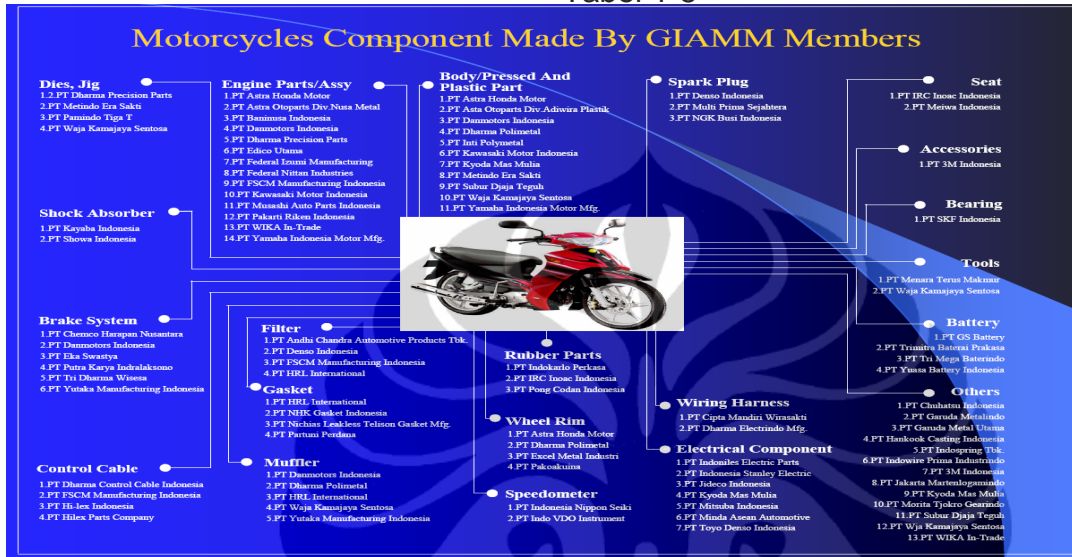
Source : GIAMM
PMA : Foreign Investment PMDN : Domestic Investment

Analisis keputusan..., Irfat Hista Saputra, FISIP UI, 2008

Daftar Perusahaan Industri Komponen Sepeda Motor di Indonesia

Sumber: Gabungan Industri Alat- Alat Mobil dan Motor (GIAMM), 2007

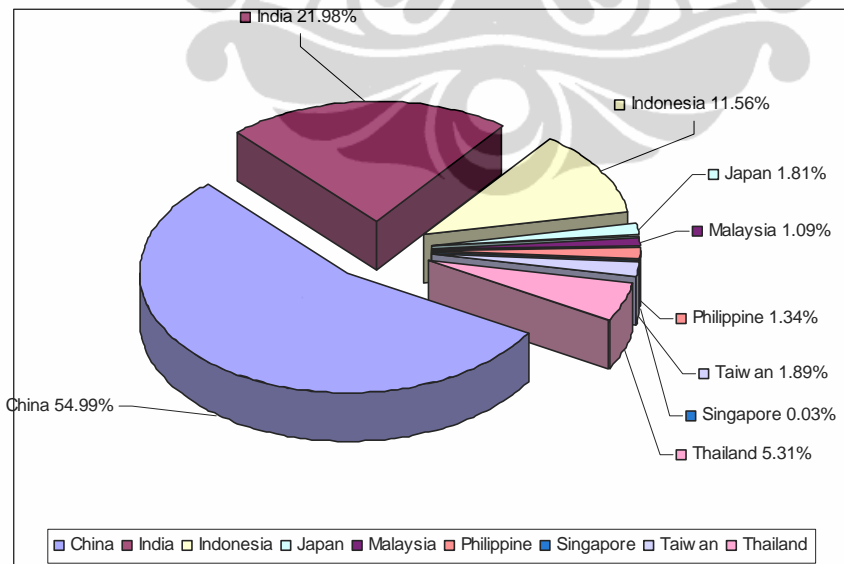
Tabel 1-5



Sumber: Gabungan Industri Alat- Alat Mobil dan Motor (GIAMM), 2007

Gambar 1-1

Penjualan Sepeda Motor di beberapa Negara Asia pada tahun 2006



Sumber: Bahan presentasi AISI ke KADIN, Dr. Gunadi S.

(Ketua Umum AISI), 2007

Tabel 1-6

Posisi Ranking Penjualan Sepeda Motor di Beberapa Negara Asia pada tahun 2006

Countries	Sales	Ranking No.
China	21,266,700	1
India	8,500,000	2
Indonesia	4,470,722	3
Japan	700,986	6
Malaysia	422,606	8
Philippine	518,191	7
Singapore	11,528	9
Taiwan	731,560	5
Thailand	2,054,588	4

Sumber: Bahan presentasi AISI ke KADIN, Dr. Gunadi S, 2007

Gambar 1-1 dan Tabel 1-6 di atas juga menunjukkan bahwa penjualan sepeda motor di Indonesia pada tahun 2006 menduduki posisi ke 3 di antara negara-negara di Asia, yang berarti Indonesia mempunyai pangsa pasar yang cukup besar di Asia, setelah China dan India.

Pada Tabel 1-7, posisi Indonesia paling tinggi jika dibandingkan negara-negara lain di ASEAN. Hal ini jugalah yang memberikan keyakinan kepada para pengusaha Jepang untuk menanamkan investasinya di sektor komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia (*Japan Economic Trade Organization, JETRO– Japan, 2006*)

Tabel 1-7

Volume Pasar Kendaraan Bermotor Roda Dua



Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Skala ekonomi yang besar di sektor produksi kendaraan sepeda motor ini, mendorong pemilik merek untuk terus mengembangkan investasinya di Indonesia. Salah satu langkah mendesak dan harus terus konsisten dilaksanakan oleh manajemen PT.Astra Honda Motor (AHM) adalah meningkatkan kandungan lokal. Kebijakan ini ditempuh agar sepeda motor Honda produksi PT. Astar Honda Motor (AHM) menjadi efisien dan memiliki harga jual yang kompetitif dibandingkan para pesaingnya. Saat ini kandungan lokal sepeda motor Honda di Indonesia sudah mencapai 85% dan akan ditingkatkan menjadi 90%. Kenaikan kandungan 5% ini tidak bisa dianggap remeh, karena dengan kenaikan yang sebesar itu sudah akan melahirkan 60 produsen komponen baru. (Wakil Presiden Direktur PT AHM)

Tabel 1-8

Tingkat Kandungan Lokal Sepeda Motor di Indonesia

Tingkat Kandungan Lokal Kendaraan Bermotor Produksi Indonesia	
Kategori	Kandungan Lokal
Kategori I	> 60 %

Analisis Keputusan..., Irfat Hilda Saputra, FISIP UI, 2008

Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Tabel 1-8 menunjukkan bahwa dari semua kategori kendaraan bermotor di industri otomotif di Indonesia, yang paling banyak (90%) menggunakan kandungan lokal komponen suku cadang adalah sepeda motor. Ini berarti, dari satu sepeda motor, 90% suku cadangnya adalah hasil produksi lokal di Indonesia.

Dari penjelasan pada Tabel 1-1 sampai dengan Tabel 1-8 disimpulkan bahwa peluang terbesar Indonesia adalah di sektor industri komponen suku cadang sepeda motor. Pada Tabel 1-9 juga disajikan perbedaan tahapan karakteristik riset dan pengembangan antara industri sepeda motor dan mobil, di mana terlihat bahwa untuk industri komponen sepeda motor terbuka peluang untuk dipasok dari perusahaan lokal (*possible to supplied by Domestic sourcing*)

Tabel 1-9

Tahapan Karakteristik Riset dan Pengembangan Sepeda Motor dan Mobil

INDUSTRY CHARACTERISTIC COMPARISON				
There are different characteristic to oversee the 2 wheeler & 4 wheeler industry				
	2 Wheeler		4 Wheeler	
Main Component	Mature Technology	Still Developing Technology		
Global Parts Purchase	Secure Policy (For cost saving)	Still Developing Technology (for main Components)		
	Possible to supplied by	Global/Regional/Local		

Sumber: PT AOP dan Gabungan Industri Alat Mobil dan Motor (GIAMM)

Ir. Hadi S. (Ketua Umum GIAMM), April, 2008

1.3 Kebijakan Pemerintah Indonesia di sektor industri komponen suku cadang sepeda motor

Pada Tabel 1-14 ditunjukkan tahapan kebijakan pengembangan industri otomotif di Indonesia yang di mulai sejak tahun 1970. Pemerintah Indonesia sebenarnya sejak tahun 1970 telah memulai era industrialisasi di sektor otomotif dengan memberikan kesempatan para perusahaan untuk mengimpor dalam bentuk *CKD (Completely Knock Down)* dan melakukan perakitan di dalam negeri, dengan tetap mendorong para pelaku usaha untuk mengembangkan kemampuan rekayasa mesin di dalam negeri. Baru pada tahun 1977 dilakukan perubahan dengan mengharuskan impor *semi CKD* dengan kewajiban untuk menambahkan komponen dalam negeri sampai dengan tahun 1990. Pada tahun 1993 para pengusaha otomotif mulai melakukan program lokalisasi sukarela dengan diberikannya program-program insentif oleh Pemerintah Indonesia dengan tujuan agar para pengusaha dari luar negeri mau menanamkan modalnya di Indonesia dalam bentuk PMA (Penanaman Modal Asing). Upaya ini tampaknya berhasil sangat baik sampai kemudian terjadi krisis ekonomi di tahun 1998, yang membuat semua para pelaku sektor industri otomotif kembali lagi ke titik yang paling rendah dan sebagian besar menutup perusahaannya.

Tabel 1-10

Kebijakan Pengembangan Industri Otomotif Indonesia

Kebijakan Pengembangan Industri Otomotif				
Tahun	1970 - 1976	1977 - 1986	1987 - 1990	1993 - 1997
		CKD - Minus Dengan		Lokalisasi

Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Selain kebijakan pengembangan industri komponen suku cadang sepeda motor, kebijakan Pemerintah Indonesia di sektor ekonomi makro juga menjadi pertimbangan para investor dalam mengambil keputusan untuk berinvestasi di Indonesia. Beberapa indikasi pertumbuhan ekonomi dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2008 antara lain: sebagian besar masyarakat telah dapat menerima kenaikan harga bahan bakar minyak di tahun 2005 dan 2008, nilai tukar rupiah cenderung stabil dan menguat terhadap mata uang asing, tingkat inflasi yang dapat dikendalikan dibawah 7% di tahun 2007. Akan tetapi, selain indikasi pertumbuhan ekonomi, Pemerintah Indonesia juga menghadapi masalah-masalah dalam mempertahankan pertumbuhannya antara lain dengan memburuknya infrastruktur fisik seperti jalan raya yang disebabkan oleh bencana alam, seperti contohnya rusaknya sarana jalan menuju ke pelabuhan dan kawasan industri, belum teralisasinya rencana investasi di bidang infrastruktur seperti jalan tol, pembangunan pembangkit daya listrik untuk mencukupi sektor industri khususnya industri komponen suku cadang sepeda motor, serta masalah penyelundupan barang-barang import dan kepastian hukum.

Dengan berlakunya Undang-Undang Penanaman Modal (UUPM) nomor 25 tahun 2007, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan kebijakan untuk memberikan kemudahan dan fasilitas kepada para investor asing untuk berinvestasi di Indonesia. Meski demikian, pada saat ini pelaksanaan di

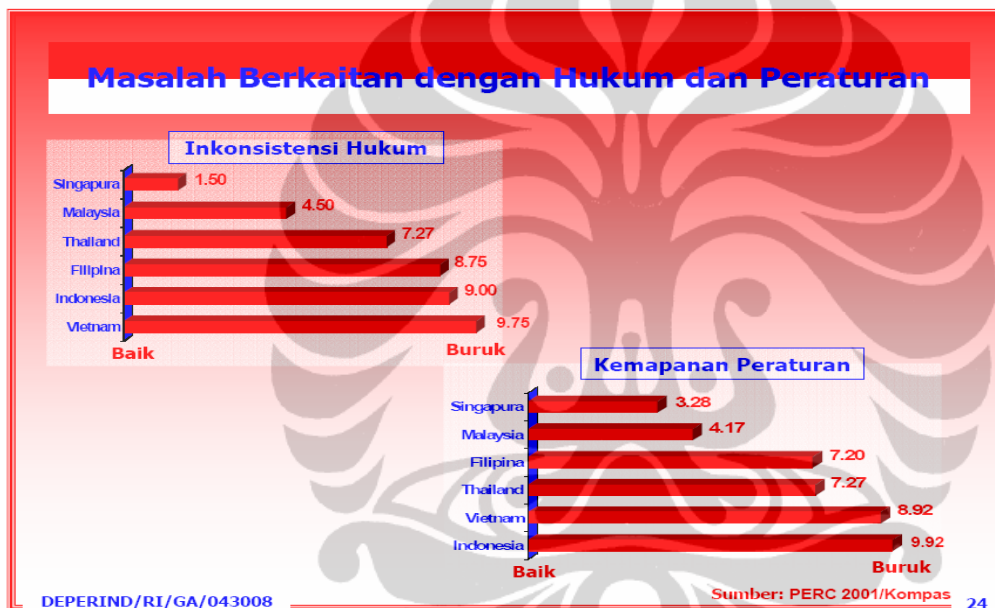
lapangan masih terdapat keluhan dari para investor asing mengenai lemahnya koordinasi peraturan pelaksanaan karena masih tumpang tindih kewenangan dan kebijakan antara para pemangku kepentingan di setiap departemen yang merugikan operasional dari perusahaan tersebut. Salah satu contoh, tidak terlaksana dengan baik kebijakan pemerintah Indonesia dalam hal ini, Departemen Keuangan RI menerapkan bea masuk impor bahan baku plat baja untuk produksi komponen suku cadang sepeda motor yang dikenakan tarif bea masuk 15% sampai dengan 20%, sementara Departemen Perindustrian sudah mengusulkan kepada Departemen Keuangan untuk menurunkan tarif bea masuk import menjadi hanya 5% (Japan Economic Trade Organization, JETRO-2006). Kebutuhan permintaan bahan baku plat baja untuk pembuatan komponen suku cadang sepeda motor terus meningkat dari tahun ke tahun. Dengan masih dikenakannya tarif tertinggi impor bea masuk di ASEAN, hal ini membuat harga jual produk jadi komponen suku cadang sepeda motor Indonesia menjadi tinggi dan tidak kompetitif jika dilakukan ekspor ke negara-negara ASEAN lainnya, karena negara-negara ASEAN, seperti Thailand hanya mengenakan tarif bea masuk impor bahan baku plat baja hanya 5% saja. (Bea Cukai, *HS System*, 2005).

2. Perumusan Masalah

Ketertinggalan Indonesia dibandingkan dengan Thailand dalam pengembangan industri kendaraan bermotor roda 2 dan komponen suku cadangnya diduga kuat akibat dari berbagai masalah yang telah berlangsung beberapa lama sejak dimulainya krisis ekonomi yang melanda Asia Tenggara, dan berimbas ke Indonesia (seperti: ketidakstabilan politik, hukum, keamanan, kurs tukar mata uang yang tidak stabil, suku bunga perbankan yang tinggi dan lain sebagainya). Sehingga, Indonesia tidak lagi menarik bagi para Industriawan Otomotif Jepang, Eropa dan Amerika sebagai basis pengembangan model sektor domestik dan ekspor.

Seperti terlihat pada Tabel 1-11 ini, salah satu faktor yang berpengaruh terhadap investasi di kawasan ASEAN adalah berkaitan dengan faktor kepastian Hukum dan Peraturan. Indonesia sampai saat ini menurut data menempati peringkat terbawah di antara negara-negara di ASEAN. Setiap investor yang akan berinvestasi di Indonesia tentunya mengharapkan kepastian Hukum dan Peraturan yang berlaku agar nilai pengembalian investasinya dapat diperoleh sesuai dengan yang diinginkan. Pada Tabel 1-9 ditunjukkan hasil survei mengenai kepastian Hukum di Indonesia.

Tabel 1-11
Survei Kepastian Hukum di ASEAN



Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Saat ini Industri otomotif dilihat hanya merupakan bagian kecil dalam pengembangan sektor industri di Indonesia, dan bukan sebagai faktor stimulus atau penggerak roda perekonomian. Padahal di Thailand sendiri, sektor otomotif merupakan sektor yang paling penting setelah sektor pertanian dan sektor pariwisata. Seperti dugaan penulis di atas, dan berdasarkan pada Tabel 1-11, Tabel 1-12 dan Tabel 1-13. (hasil survei yang telah dilakukan oleh beberapa lembaga dunia), ditunjukkan bahwa peringkat daya saing serta risiko

menjalankan usaha di Indonesia sangat jauh tertinggal jika dibandingkan dengan negara-negara lain di dunia.

Tabel 1-12
Survei Risiko Menjalankan Usaha 150 Negara di Dunia

150 Negara	Peringkat (E = Risiko Tinggi)	Nilai (100 = Sangat Berrisiko)
Singapore	A	10
Hong Kong	B	16
Malaysia	B	34
China	C	45
Brasilia	C	47
India	C	50
Mexico	C	42
Bangladesh	C	50
Filipina	C	52
Thailand	C	53
Vietnam	C	53
Indonesia	C	56
Kambodia	C	60
Laos	D	63
Myanmar	D	78
Irak	E	88

DEPERIND/RI/GA/043008 Sumber: Economist Intelligence Unit, 2007 26

Sumber: *Economist Intelligent Unit, 2007*

Data pada Tabel 1-12 menunjukkan bahwa berdasarkan risiko menjalankan usaha, Indonesia berada di peringkat ke 56 dari 150 negara di dunia menurut survei yang dilakukan oleh *Economist Intelligent Unit, Tahun 2007*. Artinya, sebagai tujuan investasi Indonesia memiliki tingkat risiko investasi lebih tinggi dibandingkan dengan Thailand. Pada Tabel 1-13 ditunjukkan bahwa berdasarkan prospek investasi di Dunia, peringkat Indonesia pun berada pada

peringkat 36 di tahun 2007 sampai dengan tahun 2011, sementara Thailand berada pada peringkat ke 27. Hal ini kembali menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah Indonesia di sektor penanaman modal asing masih banyak yang harus diperbaiki agar dapat mendukung iklim investasi di Indonesia.

Tabel 1-13
Prospek Investasi di Dunia

Prospek Investasi Tahun 2007 ~ 2011

Negara	Milyar US\$	Ranking
China	86.8	3
Hong Kong	48.0	8
Russia	31.4	13
Brazil	27.5	14
Singapore	27.1	15
Mexico	22.7	17
India	20.4	18
Turkey	20.0	20
Thailand	8.9	27
South Korea	7.2	31
Taiwan	7.1	32
Malaysia	6.8	34
Indonesia	6.6	36
Vietnam	6.5	38
Philippines	2.4	55
Kenya (bottom)	0.1	82

Sumber: Economist Intelligence Unit (2007),
World Investment Prospects to 2011.

DEPERIND/RI/GA/043008 30

Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Lalu mengapa Thailand dianggap lebih menarik bagi industriawan komponen kendaraan sepeda motor Jepang sebagai tempat investasi dibandingkan Indonesia?. Tabel 1-14 menunjukkan peningkatan penjualan komponen suku cadang otomotif anggota Gabungan Industri Alat Mobil dan Motor (GIAMM) dari tahun 2005 ke 2006. Hal ini menunjukkan bahwa prospek industri komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia sangat baik. Ada beberapa pertanyaan dan permasalahan yang sampai sekarang masih belum dapat dicarikan jalan keluarnya, baik oleh Pemerintah Indonesia maupun para

pelaku industri otomotif agar para investor komponen suku cadang sepeda motor tersebut mau menanamkan investasi barunya di Indonesia, antara lain:

(1) apakah pangsa pasar penjualan sepeda motor secara kuantitatif di Indonesia lebih menarik dibandingkan di Thailand dalam perkembangan 5 tahun terakhir ini? (2) apakah skala ekonomis berproduksi dapat dicapai sesuai target dan standar yang telah ditetapkan oleh Perusahaan Induk di Jepang? (3) apakah tersedia bahan baku dan sumber daya manusia yang memadai serta *manufacturing cost* yang kompetitif untuk menjamin kelangsungan produksi untuk kurun waktu jangka panjang? (4) kapan waktu yang tepat untuk masuk dan berinvestasi di Indonesia jika semua faktor perekonomian, kepastian hukum dan, infrastruktur transportasi telah dianggap memadai?.

Tabel 1-14
Total Sales Anggota GIAMM 2005-2006

No.	Item	Total 2005 (Billion Rp.)	% thd total	Total 2006 (Billion Rp.)	% thd total	Growth
1	Top 10 Turn over vehicle component	23,652.1	51.2	19,977.4	48.7	(15.5)
2	Top 20 Turnover vehicle component	30,796.6	66.6	26,866.4	65.5	(12.8)
Total Sales of GIAMM Members		46,210.3		41,009.6		(11.3)

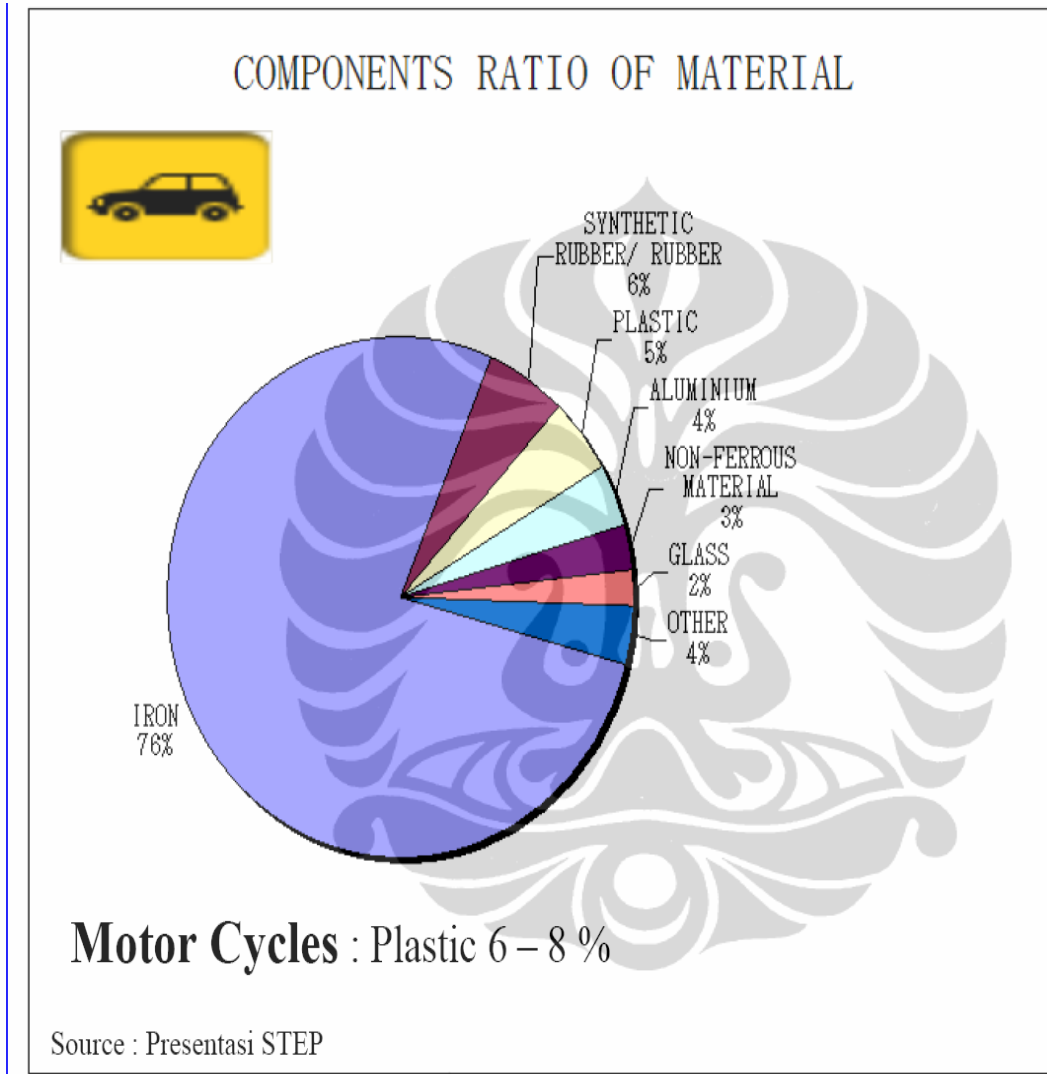
Source : GIAMM

Sumber: Gabungan Industri Alat Mobil dan Motor, 2008

Tabel 1-15 menunjukkan bahwa untuk memproduksi sepeda motor dibutuhkan beberapa komponen material dengan jumlah presentase tertentu. Dalam proses pembuatan sepeda motor, komponen suku cadang besi/*iron* memiliki prosentasi kandungan yang paling utama, yaitu sebanyak 76%, lalu diikuti oleh plastik dan karet sebesar 6%, *aluminium* 4%, *non-ferrous metal* 4%, kaca 4% dan lainnya 4%.

Tabel 1-15

Rasio Material Komponen Produksi Sepeda Motor



Sumber: Bahan presentasi GIAMM, Ir. Hadi S. (Ketua Umum GIAMM), 2008

Di sisi lain, terdapat banyak *multiplier effect* ekonomi yang diperoleh dari sektor otomotif untuk dapat menggerakkan perekonomian suatu negara/nasional, seperti penyediaan lapangan kerja, penyerapan material dan bahan baku yang berasal dari dalam negeri dan arus dana investasi yang akan masuk misalnya di sektor komponen suku cadang dari material besi, karet dan plastik yang dapat memberikan efek peningkatan kegiatan perekonomian di Indonesia.

Untuk memberikan efek peningkatan kegiatan perekonomian, menurut Porter (1990), pemerintah dapat bertindak sebagai "*catalyst and challenger*" di dalam pembentukan industrial *cluster* dan mendorong para pelaku industri untuk mencapai tingkat persaingan yang lebih tinggi, sehingga Indonesia akan semakin *competitive* dibandingkan negara- negara lain yang memiliki industri sejenis. Industri komponen suku cadang sepeda motor adalah salah satu tipe industri yang dapat dikategorikan sebagai industrial *cluster*, di mana banyak perusahaan di industri sejenis yang mempunyai kegiatan memasok komponen suku cadang sepeda motor secara bersama-sama. Dalam konteks ini, Indonesia memiliki kesempatan untuk memperkuat industri komponen suku cadang sepeda motornya jika mampu memperbaiki iklim investasi.

Proses pembuatan mobil atau motor baru memerlukan berbagai macam tahapan yang dimulai dari *Research & Development*, Tahap Prototipe, Tahap Uji Coba, Tahap penentuan posisi *marketing*, dan terakhir keputusan untuk memproduksi secara massal. Untuk satu buah mobil diperkirakan dibutuhkan 25.000 jenis komponen suku cadang yang harus disediakan agar mobil tersebut dapat dirakit pada lini produksi yang sesuai dengan bentuk model yang dikehendaki. Demikian halnya dengan sepeda motor. Paling tidak dibutuhkan 5.000 komponen suku cadang untuk menunjang terwujud menjadi sepeda motor jadi. (PT Trix Indonesia, 2007)

Gambar 1-2

Struktur Industri Sepeda Motor



Sumber: Bahan presentasi AISI, Dr. Gunadi S. (Ketua Umum AISI), 2008

Dari model Gambar *pyramid* pada Gambar 1-2, terlihat beberapa *Industrial multiplier effect* yang dapat diperoleh dari struktur industri sepeda motor. Pada bagian tengah Pyramid (Gambar 1-2), ditunjukkan ada 236 perusahaan dan jenis industri suku cadang komponen sepeda motornya yang menjadi pemasok bagi industri sepeda motor di Indonesia. Pada *tier* 1 hanya ada 11 perusahaan dan diikuti 225 perusahaan di *tier* 2-nya. Dengan demikian masih terbuka kesempatan untuk mengundang para investor pada *tier* 1 untuk menanamkan investasinya di Indonesia karena baru 11 perusahaan saja yang berinvestasi di Indonesia. Disamping itu, pada Tabel 1-15, diindikasikan bahwa sektor industri komponen suku cadang dari besi, yang memiliki kontribusi 76% dari perakitan sepeda motor, sampai saat ini baru diwakili oleh 11 perusahaan saja di Indonesia. Berdasarkan struktur industri sepeda motor ini, masih terdapat

kesempatan bagi para investor asing untuk menanamkan modalnya di Indonesia karena besarnya potensi kesempatan untuk memasok suku cadang otomotif ke dalam industri sepeda motor, dan masih kurangnya jumlah perusahaan di sektor *tier 1*.

Pada saat ini, peluang potensial dari penjualan komponen suku cadang sepeda motor ini lebih banyak diisi oleh para pengusaha perdagangan (*Trading Company*) dengan mengimpor komponen suku cadang dari luar negeri, baik Thailand maupun Jepang. Peluang untuk menggantikan para pengusaha perdagangan (*Trading Company*) dengan berinvestasi langsung di sektor *manufacturing* dan meningkatnya investasi komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia dapat mempengaruhi akselerasi proses pengambilan keputusan oleh para investor asing, khususnya dari Jepang untuk menanamkan modalnya pada sektor komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia.

Disamping itu, kerja sama yang kuat antara pemegang *brand* dengan para *vendor* atau *supplier* dibutuhkan agar *synergy* antara *manufacturing maker* dengan para *vendor* tetap berlangsung secara berkesinambungan. Meminjam istilah bahasa Jepang, *JAPANESE@KEIRETSU* atau *JAPANESE KEIYUU*, kehadiran para *vendor* di lingkaran pertama dan lingkaran ke dua di sekeliling *manufacturing maker* mutlak diperlukan agar basis produksi massal sepeda motor dapat dipertahankan sesuai dengan jumlah kuantitas dan kualitas yang diinginkan.

Oleh karena itu, berdasarkan perumusan masalah di atas, penulis tertarik melakukan penelitian ini dengan merumuskan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah keputusan PT Trix Indonesia berinvestasi pada suku cadang sepeda motor di Indonesia sudah tepat?

2. Bagaimana peran kebijakan pemerintah Indonesia untuk menunjang keputusan manajemen perusahaan berinvestasi pada industri komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia?

3. Tujuan dan Signifikansi Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan- pertanyaan penelitian di atas, penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Menggambarkan proses serta struktur pengambilan keputusan *PT Trix Indonesia* dalam mengambil keputusan berinvestasi di Indonesia melalui *value chain*, kerangka *five factors* serta analisis *AHP*
2. Menjelaskan apakah kebijakan pemerintah di sektor penanaman modal dapat menunjang keputusan manajemen perusahaan untuk berinvestasi di industri komponen suku cadang sepeda motor di Indonesia.

2. Signifikansi Penelitian:

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Dalam prespektif akademis.
Penelitian ini dapat menjadi sumber referensi penelitian di sektor otomotif dan komponen suku cadang di Indonesia
2. Dalam perpektif praktis;
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi penentu kebijakan di pemerintahan khususnya sektor otomotif dan komponen suku cadangnya.
3. Dalam prespektif pelaku bisnis khususnya investor dari Jepang.

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai pedoman penambah keyakinan untuk berinvestasi di Indonesia.

3. Sistematika Penulisan Penelitian

Untuk memudahkan para pembaca mengikuti alur berpikir peneliti, maka penelitian dipaparkan secara garis besar dan di bagi dalam 5 bab yaitu :

BAB I. PENDAHULUAN

Menjelaskan secara singkat mengenai gambaran tentang penelitian yang dilakukan yaitu yang terdiri dari uraian mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian serta sistematika penulisan penelitian.

BAB II. TINJAUAN LITERATUR DAN METODE PENELITIAN

Menjelaskan mengenai kerangka teori, kerangka konseptual dan rumusan yang melandasi penelitian yaitu yang berhubungan dengan tujuan penelitian, konsep-konsep pengolahan data serta analisis.

Dalam metode penelitian dijelaskan langkah-langkah yang dilakukan dalam menjalankan penelitian ini mulai dari penetapan tujuan penelitian sampai dengan penarikan kesimpulan hasil penelitian.

BAB III. GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Berisi tentang gambaran umum objek penelitian seperti PT Trix Indonesia

Dijelaskan juga bagaimana tugas pokok dan fungsi dari masing-masing objek penelitian.

BAB IV. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Berisi uraian tentang pengumpulan data, proses pengolahan data sesuai dengan metodologi pada BAB II dan analisis data yang berisi uraian tentang interpretasi metode dan model yang

dipergunakan dalam menghitung peramalan terhadap hasil pengolahan data serta analisis-analisis terhadap hasil interpretasi metode dan model yang dipakai tersebut.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

Berisi beberapa kesimpulan dari hasil pengolahan data dan analisisnya. Dan juga memberikan saran-saran dan rekomendasi yang perlu disampaikan yang berhubungan dengan penelitian tentang keputusan berinvestasi di Indonesia dan hubungannya dengan peningkatan penjualan sepeda motor di Indonesia.

