

PENGUATAN INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR

STRENGTHENING OF VEHICLE INDUSTRY

Irwan Ibrahim

Pusat Teknologi dan Industri Sistem Transportasi,
Deputi Teknologi Industri Rancang Bangun dan Rekayasa, BPPT
Gedung Teknologi 2, Kawasan Puspiptek, Serpong
Tlp. 75875941-758759 Ext 147
email: wanibra@yahoo.com

Abstrak

Produksi industri mobil terus meningkat dalam beberapa tahun ini. Pada tahun 2012 mencapai 1,065 juta unit. Peraturan Presiden No. 28/2008 menetapkan sasaran produksi tahun 2015 sebanyak 1,6 juta unit yang terdiri dari mobil jenis MPV, truk ringan, kendaraan bermotor hemat energi dan bersahabat dengan lingkungan. Sasaran ekspor juga ditetapkan 386 ribu unit. Namun peran potensi lokal dalam bidang teknologi masih sangat terbatas. Upaya harus dikembangkan untuk memperkuat struktur industri mobil dengan melibatkan kapasitas dalam negeri. Tulisan ini mencoba mengemukakan sebuah alternatif pendekatan dan strategi untuk membuat industri mobil menjadi lebih kuat.

Kata kunci: Mobil, Industri, Kapasitas Dalam Negeri

Abstract

The production volume of automobile industries increases over the years. In 2012 it reached 1.065 million units. The Presidential Regulation No. 28/2008 stipulates the production target of 1.6 million units in 2015 of MPV's type, light trucks and energy saving & environmentally friendly vehicles. The export target in 2015 is set for 386,000 units. However, the role of local potential in technology is very limited. Effort has to be assessed to strengthening the structure of automobile industry taking into account local capacities. This paper tries to present an alternative approach and strategy to make the automobile industry stronger.

Key words: Car, Local Capacity, Industry

Diterima (received) : 5 Mei 2014, Direvisi (reviewed) : 14 Mei 2014,
Disetujui (accepted) : 17 Juni 2014

PENDAHULUAN

Industri otomotif di Indonesia menunjukkan perkembangan yang cukup menggembirakan dalam satu dekade belakangan ini, ditandai dengan produksi yang meningkat dari tahun ke tahun. Namun prestasi yang diraih industri mobil yang menggembirakan ini menyimpan suatu keprihatinan karena peran potensi dalam negeri di dalam aspek desain, teknologi, dan *engineering* masih terbatas. Industri mobil dalam negeri hingga saat ini sepenuhnya dikuasai oleh asing atau Agen Pemegang Merek (APM). Walau industri mobil ini di satu sisi bisa dikatakan sudah cukup kuat, di sisi

lain dinilai memiliki kelemahan yang sesungguhnya sangat mendesak untuk diatasi secara serius. Hal itu dikarenakan kekuatan industri mobil itu tidak didukung oleh kapasitas dalam negeri. Kapasitas yang dimanfaatkan APM praktis hanya berupa tenaga kerja untuk kegiatan perakitan mobil yaitu bagian paling hilir dari struktur industri mobil keseluruhan. Bagian inti dan strategis yaitu yang berupa desain, pengembangan, dan rekayasa justru masih dikerjakan di luar Indonesia.

Mengingat skala pasar mobil di Indonesia yang semakin besar yang dipicu oleh meningkatnya daya beli masyarakat, maka sewajarnya timbul keinginan untuk

menghadirkan mobil yang dirancang dan diproduksi oleh industri mobil milik anak bangsa. Indonesia dengan penduduk 240 juta orang tidak pantas hanya dijadikan sebagai pasar saja dari berbagai komoditi dan produk asing. Harus ada industri mobil nasional yang tumbuh berdampingan dengan industri yang dikelola oleh APM. Untuk itu perlu disusun suatu strategi dan pendekatan dalam mengembangkan konsep industri mobil seperti dimaksud di atas dengan melibatkan berbagai pihak yang peduli pada eksistensi industri otomotif dalam negeri, fasilitas, kemampuan dan kapasitas dalam negeri. Peran konkrit dan keberpihakan pemerintah dalam hal ini tentunya mutlak sangat diperlukan pula.

BAHAN DAN METODE

Bahan

Produksi mobil sepanjang tahun 2012 ternyata mencapai total 1.065.557 unit. Produksi di tahun 2012 tersebut diperlihatkan pada Tabel 1 dengan rincian setiap bulan.

Capaian ini merupakan sebuah prestasi tersendiri, karena untuk pertama kalinya produksi mobil menembus angka satu juta. Ditinjau dari tipe mobil yang diproduksi, diketahui bahwa sebagian besar produksi adalah mobil jenis serbaguna atau *multi purpose vehicle (MPV)* dengan mesin 1.500cc seperti ditunjukkan pada Tabel 1. Tipe sedan diproduksi dengan mesin kapasitas 1.500cc hingga 3.000cc. Kedua

jenis mobil tersebut merupakan 65,5% dari total produksi tahun 2012. Mobil tipe MPV dengan mesin 1.500cc berbahan bakar bensin tercatat sebagai tipe mobil yang paling banyak (65%) diluncurkan pada tahun itu, sesuai dengan minat beli dari masyarakat Indonesia. Pada Tabel 1 juga dapat dibaca bahwa kenaikan produksi mobil tiap bulan di tahun 2012, dikarenakan oleh sumbangan terbesar yang selalu berasal dari mobil *MPV* tipe 4x2. Dinamika kurva total produksi tahun 2012 itu dipengaruhi oleh naik turunnya kurva produksi mobil jenis MPV yang diperlihatkan pada Gambar 1.

Di balik prestasi produksi mobil pada tahun 2012 yang berjumlah sebanyak 1.065.557 unit itu, sesungguhnya terdapat suatu keprihatinan. Sebab prestasi ini baru merupakan capaian produksi oleh 19 industri mobil asing dengan sekitar 20 merek. Hingga kini belum ada mobil produksi anak bangsa yang turut meramaikan pasar di negara sendiri. Jadi selama bertahun-tahun kita baru mendapat suguhan kebanggaan semu, ditinjau dari teknologi, desain, dan kerekayasaan (*engineering*). Peran dan keterlibatan anak negeri ini yang belatar belakang otomotif atau peduli dengan bidang masih jauh dari harapan. Peluang yang sebanding perlu diberikan kepada mereka sehingga mereka pun dapat mengasah kemampuan dan menguji kompetensi, serta menampilkan karya orisinal di rumah sendiri.

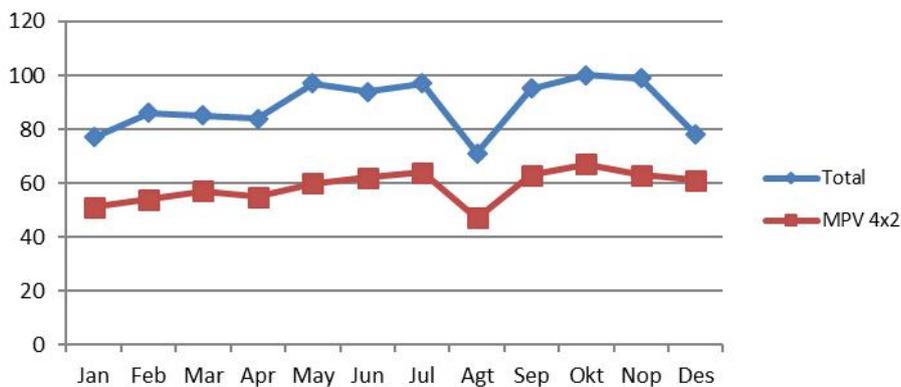
Tabel 1.
Produksi Mobil Tahun 2012²⁾

CATEGORY	MONTH												PROD. UNIT	SHARE %	
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec			
1. SEDAN type	CC < 1.500 (G/D)	10	29	47	53	9	45	14	67	77	87	81	153	673	0,1
	1.500 < CC ≤ 3.000 (G)/2.500 (D)	277	321	283	326	324	402	400	262	309	458	362	352	4076	0,4
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	5	1	29	15	10	21	13	9	5	2	3		120	0
SUB TOTAL		292	351	359	394	343	471	427	338	391	547	446	505	4869	0,5
2. 4x2 type	CC < 1.500 (G/D)	39502	43093	44669	47361	47790	48934	50284	37145	48660	50125	49533	33458	541694	50,8
	1.501 < CC ≤ 2.500 (G/D)	8492	8662	9673	10182	9722	10664	11075	6270	10081	11396	9923	8841	114982	10,9
	2.5001 < CC ≤ 3.000 (G)	2641	2073	2524	2788	2517	2231	2373	3322	1011	3998	3851	3112	36745	3,1
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)														0
SUB TOTAL		50638	54478	56866	55276	50059	61829	54111	46737	62955	65519	63310	51441	693421	65,1
3. 4x4 type	CC < 1.500 (G/D)														0
	1.501 < CC ≤ 3.000 (G)/2.500 (D)	3206	3304	2913	3300	3701	3451	2625	2069	3101	3256	3193	2335	37414	3,5
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	628	584	661	545	489	731	438	578	703	704	482	383	1797	0,2
SUB TOTAL		3834	3888	3574	3845	4190	4182	3101	2647	3854	4010	4235	1771	45211	4,2
4. BUS	GVW < 5 Ton (G/D)	214	284	186	285	283	784	339	147	155	199	103	43	3061	0,3
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	133	119	151	211	251	256	199	147	133	215	167	221	2238	0,2
	GVW > 24 ton (G/D)														0
	SUB TOTAL		347	403	337	496	534	1040	538	294	307	414	270	259	5299
5. Pick Up/Truck	GVW < 5 Ton (G/D)	11096	14218	12647	12381	15384	14729	15235	10554	15333	17334	18014	11571	169747	15,9
	GVW 5 - 10 Ton (G/D)	7733	3827	8545	8766	11213	8919	3375	8381	8803	9577	10231	3239	113200	10,6
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	1100	848	941	855	827	1432	1132	844	1124	1272	1206	1039	12675	1,2
	GVW > 24 Ton (G/D)	1996	2405	2208	2357	1797	1794	1500	1318	1455	1625	1456	1000	21135	2,1
	SUB TOTAL		21925	22298	24341	24398	32241	26874	28433	21097	26645	29808	30907	22019	316757
6. Double Cabin	GVW < 5 Ton (G/D) Forial CC														0
Sub Total															0
Production Total		77036	86169	85507	84126	97367	94399	97330	71113	94488	100298	99168	77955	1065557	100
Production Cum. total		77036	163205	248712	332838	430205	524604	621934	693047	787535	887833	987001	1065557		

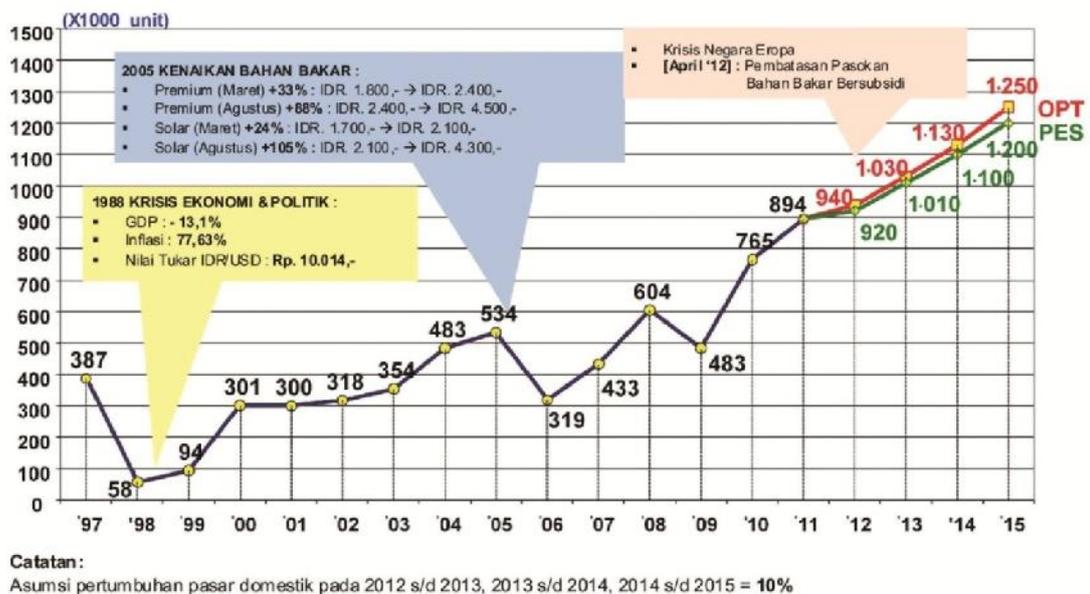
Pada Gambar 2 memperlihatkan kurva tentang kecenderungan permintaan pasar mobil di Indonesia. Terjadi naik turunnya permintaan akan mobil yang disebabkan oleh berbagai krisis ekonomi dan politik, pengaruh kenaikan harga bahan bakar. Mulai pada tahun 2009 kurva permintaan mobil terus meningkat tajam. Untuk memenuhi permintaan tersebut, pada tahun 2012 produksi yang semula diperkirakan masih berada di bawah satu juta unit, kenyataannya sekarang sudah terlampaui yaitu mencapai 1,065 juta unit mobil.

Dengan pertumbuhan ekonomi yang cenderung terus membaik, maka pasar mobil di dalam negeri diperkirakan akan terus

meningkat pula. Disamping dipenuhi oleh produksi dalam negeri, permintaan mobil juga ditutup dengan mobil-mobil impor yang kebanyakan masuk dari produsen mobil negara Asean terutama Thailand. Mobil premium kebanyakan didatangkan dari Eropa. Mengingat permintaan mobil yang kian membesar, negara perlu melakukan reorientasi terhadap industri otomotif khususnya mobil sehingga Indonesia berubah dari hanya sebagai pemilik pasar mobil yang besar, tetapi juga menjadi sebuah negara produsen mobil yang bukan lagi termasuk papan bawah, sedikitnya di kawasan Asean.



Gambar 1.
Perkembangan Produksi Mobil MPV 4x2 Tahun 2012



Gambar 2.
Perkiraan Pasar Mobil di Indonesia³⁾

Indonesia dengan penduduk sekitar 240 juta orang sewajarnya merupakan pasar yang sangat potensial bagi berbagai jenis produk industri manufaktur termasuk produk mobil. Masih jauh memadainya sebaran dan kualitas pelayanan transportasi umum terutama di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Palembang telah mendorong masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi berupa mobil dan terakhir ini sepeda motor yang semakin banyak memadati jalan. Di samping itu kini mobil juga telah menjadi semacam status simbol sosial bagi sekelompok komunitas di perkotaan.

Tabel 2 menampilkan keadaan pasar dalam negeri di tahun 2012 dimana telah terjual sebanyak 1.118.230 mobil. Dari jumlah keseluruhan penjualan mobil di tahun 2012 itu didominasi oleh penjualan mobil-mobil tipe MPV 4x2 sebanyak 739.168 unit, sedangkan tipe sedan sebanyak 34.221 unit.

Produksi tahun 2012 yang mencapai angka 1,065 juta dapat dikatakan baru mengisi 95 % dari kebutuhan pasar tahun 2012 tersebut. Karena itu impor masih diperlukan, jumlahnya pun cenderung bertambah dari tahun ke tahun. Pada Tabel 3 ditunjukkan bahwa impor mobil dalam

keadaan jadi atau *completely built up (CBU)* pada tahun 2012 berjumlah 125.873 unit atau 11% dari penjualan di tahun 2012. Adapun ekspor mobil CBU di tahun yang sama berjumlah 173.368 unit atau sekitar 16% dari produksi tahun 2012. Ekspor mobil ada juga yang dilakukan dalam bentuk terurai *completely knocked down (CKD)* dan dalam bentuk komponen, namun jumlahnya relatif masih sedikit.

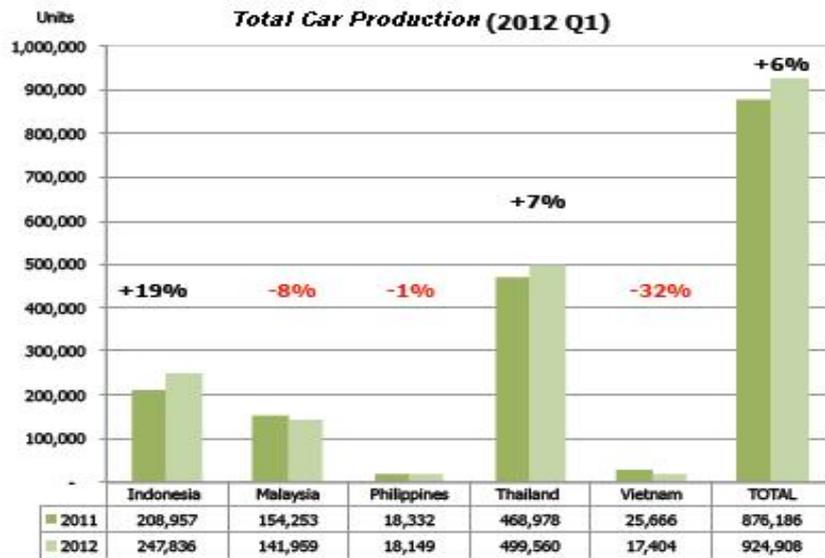
Posisi perkembangan produksi mobil Indonesia dibandingkan dengan beberapa negara Asean untuk kuartal pertama tahun 2012 diperlihatkan di Gambar 3. Thailand menduduki peringkat kesatu dengan jumlah produksi 499.560 unit, diikuti oleh Indonesia dan Malaysia dengan produksi masing-masing 247.836 unit dan 141.959 unit. Thailand merupakan satu negara penghasil mobil terbesar di Asean yang menjadi pesaing bagi Indonesia. Malaysia yang sudah melangkah maju dengan merek mobil sendiri belum menjadi pesaing serius bagi Indonesia dari segi volume penjualan. Namun tetap perlu diwaspadai karena semua negara yang sudah mulai masuk dalam industri atau bisnis mobil pasti akan berupaya keras mengembangkan usaha ke tingkat yang lebih tinggi.

Tabel 2. Pasar Mobil Domestik Tahun 2012²⁾

CATEGORY	BULAN												PROD 2012	SHARE %	
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec			
1. SEDAN Type	CC ≤ 1.500 (G/D)	692	1117	1425	1272	1827	2146	1822	1324	2228	1564	1621	1460	18998	1.7
	1.500 < CC ≤ 1.800 (G)/2.500 (D)	573	1044	869	1093	1012	1008	2008	1455	1262	1084	1166	1349	14754	1.1
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	25	55	52	43	16	56	40	28	51	35	32	35	469	0.1
SUB TOTAL		1290	2216	2346	2408	2855	4210	3867	3316	3565	2683	2819	2844	34221	3.1
2. 4x2 Type	CC < 1.500 (G/D)	38515	45444	46127	43993	49571	53421	53733	41909	54738	55725	54378	46749	583107	57.2
	1.501 < CC ≤ 2.500 (G/D)	10675	11003	12684	13222	13410	14108	13885	8420	13025	15748	13566	12529	152282	13.6
	2.5001 < CC ≤ 3.000 (G)	218	182	232	338	284	188	281	158	210	248	440	312	3170	0.1
SUB TOTAL		49408	56629	59043	57613	63335	67711	67806	50987	67973	71711	68324	59628	739168	66.2
3. 4x4 Type	CC < 1.500 (G/D)														0
	1.501 < CC ≤ 3.000 (G)/2.500 (D)	311	454	508	481	520	606	525	430	638	397	434	232	5658	0.5
	CC > 3.001 (G)/2.500 (D)	58	87	95	101	146	144	201	126	172	178	214	43	1743	0.2
SUB TOTAL		369	541	603	582	666	750	726	556	810	615	648	275	7396	0.7
4. BUS	GVW < 5 Ton (G/D)	185	220	185	227	340	247	201	123	106	112	137	98	2191	0.2
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	89	148	103	246	341	145	105	117	185	221	207	373	2281	0.2
	GVW > 24 Ton (G/D)														0
SUB TOTAL		274	368	288	473	681	392	307	240	291	333	344	471	4472	0.4
5. Pick Up/Truck	GVW < 5 Ton (G/D)	11393	13515	13024	12701	15360	13843	15355	10485	14584	17636	17444	12610	168354	15.1
	GVW 5 - 10 Ton (G/D)	9145	1417	8659	8407	8707	9308	9057	7317	1418	5781	10505	9801	100753	9.8
	GVW 10 - 24 Ton (G/D)	1048	782	936	906	833	1386	1209	895	1359	1414	1178	806	12756	1.1
SUB TOTAL		21586	25514	24806	24404	26626	26626	26626	26626	26626	26626	26626	26626	26626	26.0
6. Double Cabin	GVW < 5 Ton (G/D) Foral CC	373	710	1452	1428	1355	2323	2481	1704	2403	1577	1371	1641	19361	1.7
	Sub Total	373	710	1452	1428	1355	2323	2481	1704	2403	1577	1371	1641	19361	1.7
Production Total		76427	86486	87917	87144	95541	101746	102511	75445	102100	106754	103763	89456	1110230	100
Production Cum Total		76427	162913	250830	337974	433515	535261	637772	714217	816317	923071	1026774	1116230		

Tabel 3. Ekspor Dan Impor Mobil Tahun 2012²⁾

CATEGORY	BULAN												SALES 2012
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	
EXPORTS													
CEU (UNIT)	14477	14560	14980	15750	13007	14057	13225	11652	17432	17263	14067	12806	173358
CKD (SET)	8575	9872	8369	9723	7040	7870	5640	6635	8510	3010	7368	6804	100122
COMPONENTS (PIECES)	3534198	4735330	3596964	4754883	4801520	4715340	5932608	4313008	4720392	4720392	3996114	5021564	55504758
CEU (UNIT)	5425	8952	5503	7900	10551	12563	11307	9573	14179	14511	14254	7105	125873



Gambar 3.
Produksi Mobil Negara Asean Pada Kwartal 1 Tahun 2012¹⁾

Produksi mobil Thailand jauh melebihi kebutuhannya di dalam negeri sehingga sebagian di ekspor. Tujuan ekspornya yang terbesar adalah Indonesia, sehingga sejak awal tahun 2000an dapat disaksikan mobil-mobil impor antara lain merek Honda, Toyota, Mitsubishi, Chevrolet yang berasal dari negara gajah putih tersebut. Keadaan ini bukan terjadi begitu saja, tetapi sudah merupakan suatu rencana dan kebijakan pengembangan industri kendaraan bermotor yang konsisten di Thailand. Kebijakan perdagangan antar negara Asean pun mendukung langkah-langkah perdagangan yang ditempuh Thailand.

Masih tingginya impor mobil pasti menguras cukup banyak devisa. Disamping itu, adalah tidak adil bilamana impor itu berasal dari negara Asean yang memiliki penduduk lebih sedikit dari negara kita, sementara industri mobil dalam negeri Indonesia kapasitas produksinya seolah-olah dipertahankan pada tingkat yang relatif rendah. Apapun alasannya, keadaan ini harus dikoreksi. Kalau Thailand saja berhasil menarik industri mobil dunia untuk menjadikan negaranya sebagai salah satu basis produksi, maka Indonesia pun patut mendapatkan peran yang serupa.

Persoalan berikutnya yang lebih mendasar adalah ketergantungan industri mobil dalam negeri terhadap teknologi dari luar negeri. Peran sumberdaya manusia Indonesia di industri mobil dalam negeri masih banyak terbatas pada proses perakitan mobil, pemasaran dan purna jual. Keterlibatan dalam urusan teknologi dan pengembangannya pun sangat terbatas. Ini dikarenakan pusat pengembangan disain

dan pengembangan mobil masih berada di negara industri induk (*principal*) atau di luar Indonesia.

Serupa dengan keadaan tersebut, industri komponen mobil juga kurang berkembang terutama dari aspek teknologi dan rancang bangun. Demikian pula dengan independensi industri komponen tersebut yang rendah disebabkan oleh kedekatan sebagian besar industri komponen dengan industri mobil yang membinanya dari semula.

Metode

Kajian dilakukan dengan menghimpun berbagai informasi dan data dari bermacam sumber, tulisan terdahulu dan berita aktual di lapangan. Kemudian diikuti dengan bahasan dan analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Paradigma baru

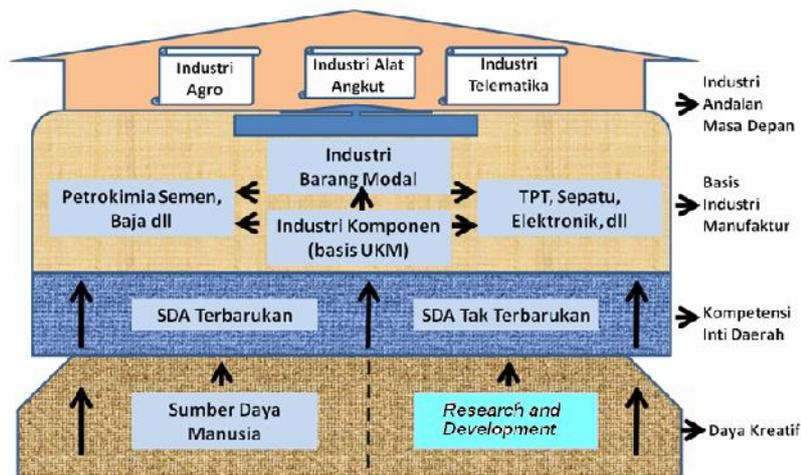
Berdasarkan pada persoalan yang dihadapi sebagaimana diutarakan sebelumnya, maka mengingat tuntutan adanya bangun industri, negara perlu berbenah atau melakukan reorientasi bagi penguatan industri mobil yang lebih seimbang. Mengacu pada isi PP No. 28 Tahun 2008, dicantumkan industri alat angkut sebagai salah satu industri andalan masa depan. Gambar 4 menampilkan sosok dari bangunan industri nasional yang akan dicapai pada Tahun 2025. Bangunan industri nasional tersebut harus dibangun dengan sumber daya manusia Indonesia melalui riset

dan rekayasa, memanfaatkan sumber daya alam secara efektif dan efisien. Oleh sebab itu, industri otomotif termasuk industri mobil sebagai bagian dari sebuah industri alat angkut tentunya harus dikembangkan dengan skenario yang serupa.

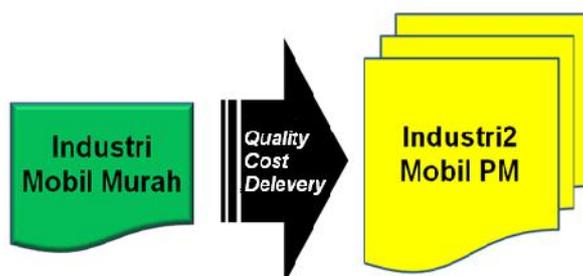
Basis industri manufaktur yaitu suatu spektrum industri yang sudah berkembang dan telah menjadi tulang punggung sektor industri. Kelompok industri ini keberadaannya masih sangat tergantung pada sumber daya alam dan sumber daya manusia tidak terampil. Ke depan perlu direstrukturisasi dan diperkuat agar mampu menjadi industri kelas dunia. Industri-industri andalan masa depan meliputi: Industri Agro (industri kelapa sawit, pengolahan hasil laut, karet *pulp* dan kertas), Industri alat angkut (industri otomotif, perkapalan, kedirgantaraan, dan perkeretaapian), Industri telematika (industri perangkat atau *devices*, infrastruktur/jaringan dan aplikasi/*content*).

Strategi penguatan industri mobil

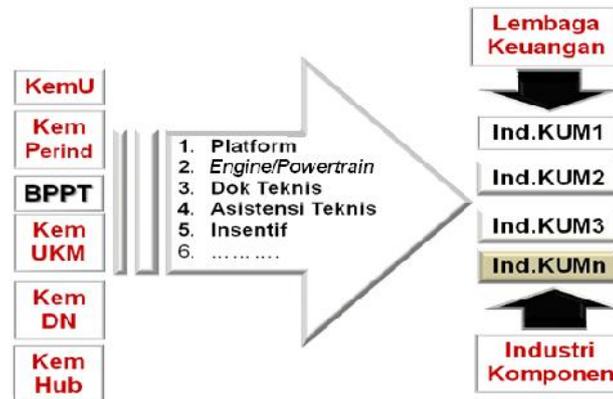
Bagaimana bangun industri otomotif atau industri kendaraan bermotor yang cukup ideal bagi Indonesia? Walau berbagai argumentasi dapat dikemukakan tentang bangun industri otomotif, namun dilihat dari skala pasar domestik, kapasitas kompetensi nasional, serta aspirasi para teknokrat, maka sewajarnya industri otomotif yang sekarang ada dilengkapi dengan industri yang mengusung produk rancangan, merek, dan ditangani sendiri oleh putera bangsa ini. Gambar 5 merupakan sketsa bagaimana industri mobil murah yang harus cukup unggul dalam kualitas, biaya, dan pasokan (*delivery*) atau *QCD* sehingga dapat tampil berdampingan bersama-sama dengan industri mobil dari APM yang sudah lama beroperasi di Indonesia.



Gambar 4. Bangunan Industri Nasional Tahun 2025^{3,5)}



Gambar 5. Pengembangan Industri Mobil Nasional⁴⁾



Gambar 6.
Tipikal Industri Mobil Murah⁴⁾

Selanjutnya Gambar 6 merupakan sebuah ilustrasi dari tipikal skenario pengembangan industri mobil murah. Mulai dari embrionya hingga matang, industri ini membutuhkan sebuah suasana kondusif yang diciptakan oleh sejumlah instansi terkait. Dalam skenario ini industri mobil murah akan dibidani oleh BPPT yang didukung oleh Kementerian Perindustrian, serta antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Dalam Negeri. BPPT dalam hal ini akan menyiapkan komponen utama terutama *platform* mobil, mesin, yang memenuhi standar keselamatan dan kelayakan jalan, berikut dokumentasi teknis, asistensi teknis. Industri mobil/kendaraan umum murah (KUM) terutama di masa-masa awalnya pasti butuh pula serangkaian insentif dari lembaga keuangan dan perbankan. Industri komponen otomotif pun sangat diperlukan bahkan berperan strategis dalam membangun produk mobil yang didambakan tersebut secara utuh dan berkelanjutan.

Kebijakan yang mendukung

Pemerintah telah memposisikan sektor otomotif sebagai salah satu dari lima industri prioritas negara yang menjadi fokus. Dewasa ini Indonesia menduduki peringkat pasar mobil terbesar di Asean. Namun sebagai produsen mobil, Indonesia berada di bawah Thailand. Peraturan Presiden Nomor 28/2008 menyatakan bahwa sasaran produksi mobil tahun 2015 sebesar 1,6 juta unit dari mobil tipe serbaguna atau *multi purpose vehicle* (MPV), truk ringan dan mobil hijau dan hemat energi. Disamping itu ditetapkan pula sasaran ekspor sebesar 386.000 unit.

Karena itu di awal Tahun 2011, pemerintah melalui Kementerian Perindustrian mulai memperkenalkan konsep

mobil *low cost green car* atau LCGC dan mobil murah. Mobil LCGC diperkirakan mempunyai potensi pasar dari kalangan menengah sebesar 300.000 unit per tahun. Sedangkan mobil murah diharapkan mampu mengisi ceruk pasar untuk banyak daerah. Mobil LCGC yang digariskan memiliki mesin dengan isi silinder 1.000cc-1.200cc akan ditawarkan pengembangannya kepada agen pemegang merek atau APM sedangkan mobil murah yang ditandai dengan bermesin di bawah 1.000cc diperuntukkan pengembangannya khusus kepada potensi-potensi dalam negeri di luar lingkungan APM.

Namun peraturan resmi tentang konfigurasi dan deskripsi LCGC hingga hari ini belum terbit sehingga dirasakan sebagai suatu wacana saja. Di lain pihak, proses pengembangan mobil murah pun mengalami turbulensi yang mengakibatkan lambatnya capaian. PT Inka yang semula aktif dalam mobil murah, sekarang membatasi diri. Padahal mobil angkutan umum murah ini sudah dideklarasikan oleh Presiden SBY pada bulan Februari 2011 bertempat di Istana Bogor, yaitu sebagai bagian dari Enam Program Pengentasan Kemiskinan dalam rangka *Millenium Development Goal* atau MDG. Isu yang mengatakan bahwa ketentuan resmi mengenai LCGC akan dikeluarkan dalam atau bagian dari Peraturan Presiden tentang *Low Carbon Emission* atau LCE yang juga masih dinantikan.

Untuk program mobil murah, sebetulnya harus dipacu dan dikoordinasikan secara lebih intensif. Momentum yang ada harus dipakai secara efektif. Pengalaman pahit di masa lalu dimana berbagai upaya mewujudkan mobil Indonesia sendiri seperti mobil Maleo, Timor, Perkasa, Tawon, Kancil yang mengalami kegagalan, tidak boleh terulang.

Mobil murah sekarang ini dikoordinasikan oleh Menko Perekonomian dan ditugaskan kepada Kementerian Perindustrian, yang selanjutnya ditangani oleh BPPT berdasarkan Memo Kesepakatan (MOU) antara Kepala BPPT dengan Direktur Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi di bulan April 2012. Sebagai realisasi kerjasama tersebut, BPPT mendapat sejumlah perangkat lunak dan perangkat keras untuk perancangan dan pembuatan prototipe yang diperlukan mobil murah. BPPT sendiri pada tahun anggaran 2013 mengalokasikan dana untuk mendukung desain penggerak (*power train*) dan pembuatan prototipe *platform*.

Bilamana BPPT nanti berhasil meluncurkan *platform* mobil murah yang teruji, memenuhi karakteristik kinerja yang diinginkan, maka supaya industri mobil murah mampu tumbuh dan berkembang masih dibutuhkan serangkaian kebijakan pemerintah yang bisa mengantarkan industri dalam negeri untuk memproduksi mobil murah tersebut, dengan karakteristik yaitu murah harga awalnya, murah operasinya, cocok dan handal penggunaannya di pedesaan. Kebijakan yang dimaksud antara lain adalah kebijakan penelitian dan pengembangan, kebijakan perhubungan, kebijakan industri, kebijakan keuangan (fiskal, pajak), kebijakan perdagangan, kebijakan otonomi daerah.

SIMPULAN

Industri otomotif, khususnya industri mobil nasional harus berbenah. Dari hanya sekedar sebuah pasar mobil yang besar, negara harus merubah keadaan, berbuat dengan membangun industri mobil yang seimbang dengan paling tidak antarnegara Asean. Industri mobil yang mulai dikembangkan saat ini hanya mengambil ceruk pasar yang belum dan tidak disentuh oleh APM. Dari perkiraan pasar ke depan katakanlah 1,5 juta unit/tahun, maka persentase yang akan diraup industri mobil murah hanya sekitar 5% saja atau 75.000 unit. Ini sebuah angka yang pantas bagi negara dengan potensi pasar mobil yang terus tumbuh. Karena itu tidak ada alasan dari pihak manapun untuk meragukan kehendak memiliki industri mobil karya sendiri. Justru sekarang dituntut dukungan dan keberpihakan bagi kelangsungan langkah yang telah di ambil.

Karena industri mobil murah ini dipelopori oleh entitas pemerintah, dibutuhkan pula dukungan konkrit yang konsisten dari jajaran pemerintah terkait. Hal ini sungguh diperlukan untuk mempertahankan spirit para pelaku dalam mengejar sasaran yang direncanakan sehingga momentum penetrasi pasar pun tidak tersia-siakan. Bagi masyarakat luas di pedesaan didorong pula apresiasinya terhadap produk dalam negeri seperti mobil murah ini yaitu dengan memanfaatkannya. Dengan demikian akan terjadi komitmen bersama yang timbal balik antara industri dan pasar dalam negeri yang masing-masing bertanggungjawab di bidangnya.

Memang membangun industri seperti industri mobil ini tidak semudah membalik telapak tangan. Negara seperti Korea Selatan, bahkan Jepang sekalipun dahulu melakukannya secara bertahap, tetapi senantiasa didukung dengan tekad, komitmen, dan konsistensi dari para pelakunya, termasuk masyarakat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini penulis mengemukakan terima kasih dan apresiasi kepada semua pihak yang telah berkenan membantu dalam berbagai hal, untuk kelancaran pelaksanaan kajian ini dari semula hingga akhir.

DAFTAR PUSTAKA

1. Limpaitoon, Aa., *path of Thai Autoparts Manufacturers Toward Asean Economic Community*, 21/6/2012
2., Data produksi dan pasar mobil dari Gaikindo, tahun 2012.
3., Direction on Industrial Policy on LCE Car Production, Dirjen. IUBTT, 2012
4., Materi program kendaraan umum murah, PTIST, 2013
5., Peraturan Presiden No. 28 tahun 2008 tentang Kebijakan Industri nasional