

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada dasawarsa 1980-an dan 1990-an, lingkungan hubungan internasional secara luas dikenal sebagai "*Era Asia*". Sebutan ini bertolak dari kekaguman masyarakat internasional atas kinerja pembangunan ekonomi yang begitu mengesankan dari sejumlah besar negara-negara yang ada di kawasan ini. Selain Jepang yang sudah tampil sebagai kekuatan ekonomi kelas dunia sejak dasawarsa 1960-an, kini bermunculan negara-negara industri baru seperti Korea Selatan, Taiwan, Hongkong, dan Singapura yang mendapat julukan "*Empat Naga Kecil Asia*" atas prestasi ekonominya yang dinilai luar biasa.

Selain itu, banyak negara berkembang dikawasan ini yang diyakini akan tampil sebagai negara industri baru pada beberapa tahun yang akan datang, yakni Malaysia, Thailand dan Indonesia sendiri. Dikawasan ini pula terletak Republik Rakyat Cina, sebuah negara besar secara politik, yang secara ekonomi mulai bangkit bagaikan naga raksasa yang baru menggeliat bangun dari tidurnya yang panjang. Sejumlah negara yang semula begitu sibuk bergelut

dengan konflik internal berkepanjangan, misalnya saja Vietnam, kini juga mulai melangkah membenahi potensi ekonomi yang sangat besar.¹

Semua itu menjadikan kawasan Asia begitu penting, apalagi sejak berakhirnya perang dingin yang kemudian mengalihkan perhatian masyarakat dunia kepada masalah-masalah pembangunan ekonomi, setelah sekian tahun lamanya tercekam oleh hingar-bingar persaingan ideologi antara kedua negara adidaya dan tercekam oleh kengerian akan kemungkinan pecahnya perang nuklir yang mampu memusnahkan dunia.

Di penghujung dasawarsa 1980-an juga ditandai oleh begitu banyak peristiwa-peristiwa penting, yaitu dimulai dengan gelombang liberalisasi dan demokratisasi negara-negara sosialis di Eropa timur yang berpuncak pada runtuhnya tembok Berlin, simbol kekuatan Perang Dingin, ditahun 1989. Uni Soviet yang semula begitu menakutkan justru mengalami disintegrasi, sehingga pecah menjadi lima belas republik baru.

Dalam era globalisasi Pemerintah Jepang melalui Diet (*Lembaga Legislatif Jepang*) juga berupaya untuk menjalankan kebijakan kemitraan dan overseas terhadap kawasan Asia, sehingga menimbulkan ikatan yang harmonis yang memberikan benefit yang

¹ Kuntjoro, Jakti Utomo. *Ekonomi-Politik Internasional di Kawasan Asia-Pasifik*. Penerbit Erlangga. Jakarta. 1998. h 9

maksimal diantara kedua belah pihak yang juga difungsikan sebagai media rekonsiliasi akibat kesalahan-kesalahan Jepang pada masa lalu akibat penjajahan Jepang di kawasan Asia pada era perang dunia ke II.²

Selama sudah hampir satu abad, pasar otomotif berpusat di negara-negara Eropa, Amerika Utara, dan disusul kemudian oleh Jepang. Ketiga wilayah itu menyerap tidak kurang dari 35 juta unit kendaraan tiap tahunnya. Jumlah kendaraan yang beroperasi di negara-negara tersebut kini lebih dari 400 juta unit.³

Pemakaian kendaraan bermotor telah menjadi pola hidup masyarakat modern, dan masih akan berlangsung terus untuk jangka waktu lama. Perubahan pola tersebut sulit terjadi, karena telah menumbuhkan ketergantungan dan keterkaitan erat dengan berbagai sektor.

Masyarakat dan pemerintah yang bersangkutan terpaksa mempertahankan penggunaan kendaraan karena berkaitan yang tidak terelakan. Pencarian, pengolahan dan distribusi bahan bakar telah menjadi kegiatan ekonomi raksasa yang tidak dapat dikendalikan lagi (*teringat kembali pada peristiwa perang teluk*). Industri perminyakan juga telah berkembang ke bidang lain (*plastik, tekstil, pupuk, dan*

² Yazuo Fukao, Hermawan Sulistyono. *Struktur Kekuasaan Masyarakat dan Pengambilan Keputusan Pada Parlemen Jepang*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta. 1992. h 24

³ Sargo, Soehari. *Industri Otomotif Dalam Krisis Ekonomi (Benteng Pasir Dihempas Gelombang)*. Penerbit PT. Bina Rena Pariwisata. Jakarta. 2004. h 56-57

lain-lain) yang pada gilirannya juga meningkatkan permintaan akan kendaraan.

Industri otomotif juga telah mendorong tumbuhnya industri penunjang seperti bahan baku (*besi/baja, non-ferrous, sintetik*), komponen listrik dan elektronik, yang kemudian berkembang menjadi raksasa-raksasa industri tersendiri. Hal ini menjadikan negara-negara Eropa, Amerika, dan Jepang sangat berkepentingan untuk tetap bertahan, bahkan berupaya untuk terus berkembang. Pasar yang ada terus dipertahankan, sementara pasar baru di cari dan ditumbuhkan, terutama pasar di negara-negara berkembang.

Sasaran mereka adalah negara dengan potensi ekonomi dan jumlah penduduk yang besar (*daya beli dan volume pasar*), lebih baik lagi jika negara tersebut mempunyai SDA (*minyak*) melimpah dan industrinya belum berkembang seperti yang ada di kawasan Asia.

Meskipun demikian, kendala setempat yang cukup besar menghambat pertumbuhan industri di kawasan Asia tersebut. Iklim politik, ekonomi, kebijaksanaan pemerintah, kondisi geografis dan prasarana, SDA dan SDM, dan lain sebagainya, sangat menentukan. Karenanya industri otomotif negara maju memfokuskan kehadiran negara-negara di kawasan Asia tersebut dengan memulai kegiatan dagang, untuk kemudian berangsur-angsur membangun industrinya sebagai bagian dari jaringan industri global mereka.

Kawasan Asia merupakan potensi pasar terbesar untuk industri otomotif. Industri mobil Jepang merupakan salah satu bukti keberhasilan negara itu dalam membangun kembali ekonominya setelah kehancuran total se usai perang Dunia II. Terbukti sejak beberapa tahun terakhir ini, Jepang merupakan salah satu produsen mobil terbesar dunia dan menjadi pelopor kemajuan teknologi di kawasan Asia serta memiliki keunggulan daya saing yang disegani di pasar global.

Dengan kelebihan yang dimilikinya, Jepang tentunya juga melihat potensi besar yang ada di kawasan Asia tersebut sehingga Jepang ingin membuat kawasan tersebut sebagai basis otomotif baru pada beberapa tahun yang akan datang. Mudah saja bagi Jepang untuk melakukannya karena Jepang sendiri adalah salah satu bagian dari kawasan Asia tersebut. Salah satu kawasan Asia yang menarik Jepang adalah kawasan Asia Tenggara (ASEAN).

Di Asean, baru Thailand, Malaysia dan Indonesia yang telah mengembangkan industri otomotif. Masing-masing mempunyai ciri keberhasilan maupun kelemahan yang patut menjadi pelajaran. Meskipun demikian, ketiga negara tersebut merupakan pasar terbesar di kawasan Asean bahkan kawasan Asia.

Indonesia mempunyai jumlah penduduk yang terbesar. SDA melimpah dan selama beberapa dasawarsa terakhir pertumbuhan

ekonominya terus mantap yaitu diatas 7%. Bahkan dalam tahun-tahun ini Indonesia sedang memasuki tahap industrialisasi.⁴

Thailand mempunyai pasar terbesar dan industri yang termaju. Dalam beberapa tahun terakhir ini investasi meningkat bersamaan dengan maraknya pasar dalam negeri serta kemampuan ekspor, terutama komponen. Pemerintah mendorong persaingan dengan deregulasi dan iklim investasi yang menunjang. Dalam tahun-tahun mendatang Thailand dipastikan akan menjadi industri otomotif yang terkemuka di kawasan ini.

Malaysia beruntung karena peranan pemerintahannya yang sangat besar pada awal pembangunan industri otomotifnya. Dalam waktu yang relatif singkat (1983-1990) mampu melewati Indonesia, bahkan mulai mengekspor kendaraan jadi dalam jumlah cukup besar. Di waktu mendatang, Malaysia berambisi untuk menjadi salah satu produsen otomotif besar di Asia.

Negara-negara Asean lainnya mempunyai situasi yang berbeda. Brunei dan Singapura bukan merupakan pasar yang potensial karena sangat kecil dan kebijaksanaan pemerintah yang sangat restriktif. Vietnam, Laos, Kamboja dan Myanmar pada tahap awal pertumbuhan dan mungkin dapat menjadi pasar potensial jangka panjang.

⁴ Ibid. h 61

Jepang dalam melakukan kerjasama dengan negara-negara di dunia, termasuk negara-negara di kawasan Asia tersebut, tidak terlepas dari upaya pembangunan jaringan industri global. Mitra lokal menjadi tergantung kepada induk/prinsipalnya. Lebih-lebih jika dikombinasikan dengan modal, dikaitkan dengan pengelolaan/manajemen dan kebijakan pemerintahnya yang memang sangat diperlukan.

Melalui cara demikian, kerjasama Jepang dengan negara-negara di kawasan Asia terbilang cukup berhasil. Produk-produk otomotif Jepang menguasai pasar dan beberapa negara di kawasan tersebut telah mengikuti jejak Jepang dalam menumbuhkan industri otomotifnya. Sebut saja Korea Selatan, Thailand, Cina, Malaysia dan Indonesia sendiri yang memang memiliki jumlah penduduk terbesar di Asia Tenggara sehingga menarik perhatian Jepang untuk membantu Indonesia dalam mengembangkan industri otomotifnya.

Dengan demikian jelas bahwa negara berkembang yang ingin menunjukkan industri otomotifnya tidak akan terlepas dari keterlibatan, pengaruh dan bahkan dominasi merek-merek dunia. Mereka yang semula menutup diri dan mencoba mandiri mulai membuka diri dan menjalin kerjasama dengan merek-merek dunia yang sudah berpengalaman. Tidak nampak tanda-tanda bahwa kecenderungan seperti itu akan berubah di masa mendatang,

tergantung pada kebijakan yang diambil oleh pemerintah masing-masing negara tersebut.

Peranan Jepang dalam industri otomotif di kawasan Asia sudah mampu dirasakan melalui kerjasama dengan industri lokal antara lain perusahaan Mitsubishi dengan industri otomotif Malaysia Proton, di India beberapa industri Jepang bekerjasama melalui mega proyek industri otomotif Mahindra Bolero dan Scorpio dan kerjasama-kerjasama lainnya.⁵

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas dapat dirumuskan suatu permasalahan ***“Bagaimana peran Jepang dalam pertumbuhan industri otomotif di kawasan Asia ?”***

C. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan ini adalah :

1. Menjelaskan sejarah keberhasilan Industri Otomotif Jepang dalam pertumbuhan industri Otomotif di kawasan Asia.
2. Menjelaskan bagaimana peranan pemerintah negara-negara Asia dalam pembangunan industri otomotif.

⁵ *Pikiran Rakyat*, 2 April 2004.

3. Sebagai karya ilmiah yang dapat memberikan informasi dan bacaan bagi pihak yang tertarik dengan masalah tersebut.

D. Kerangka Dasar Pemikiran

Dalam penelitian ini penulis mengambil beberapa teori konsep untuk mempermudah penelitian, yaitu **Teori Angsa Terbang** oleh **Saburo Okita**.⁶

Teori Angsa Terbang

Sebagai pihak yang dominan, Jepang menggambarkan bahwa kondisi seluruh kawasan Asia adalah sangat menguntungkan. Jepang menganggap dirinya punya misi mengangkat nasib negara-negara lain disekitarnya, seperti yang digambarkan oleh teori "*Angsa Terbang*" yang diajukan oleh Saburo Okita.

Menurut mana Menteri Luar Negeri Jepang ini, perkembangan regional Asia merupakan suatu proses tinggal landas yang berurutan seperti halnya seekor angsa yang melompat terbang dan diikuti angsa-angsa lain yang masing-masing segera mengejar dan menempatkan diri dalam kelompok yang dipimpin oleh angsa

⁶ *Teori Angsa Terbang*, Saburo Okita Dalam Mohtar Masoed, *Ekonomi-Politik Internasional dan Pembangunan*. Penerbit Pustaka Pelajar. Yogyakarta. 1994. h 59-61

pertama dengan Jepang sebagai angsa yang memimpin di ujung depan.

“Masing-masing ekonomi lain di wilayah ini melakukan tinggal landas secara berurutan dan segera ikut bergerak menuju tahap pembangunan yang lebih tinggi. Gerombolan angsa itu membentuk formasi-V dan hubungan di antara negara-negara dalam formasi itu tidak bersifat integrasi vertical ataupun horizontal seperti yang umumnya diketahui. Tetapi lebih merupakan kombinasi antara keduanya. Dan karena angsa-angsa yang tinggal-landas belakangan bisa memanfaatkan pengalaman angsa-angsa pendahulunya untuk memperpendek waktu yang diperlukan untuk mengejar ketinggalan itu, mereka secara bertahap bisa mengubah formasi terbang dari formasi-V menjadi bentuk integrasi yang horizontal”.⁷

Yang diabaikan oleh pemimpin Jepang itu adalah kenyataan bahwa pengintegrasian ekonomi di wilayah Asia tersebut di bawah kepemimpinan Jepang itu sebenarnya menghasilkan subordinasi ekonomi Jepang. Salah satu mekanisme subordinasi tersebut adalah ketergantungan teknologi. “Angsa-angsa” yang terbang belakangan, seperti Taiwan, Korea Selatan, Hongkong dan Asia Tenggara lebih berfungsi sebagai penyedia tempat bagi industri yang padat karya untuk merakit komponen-komponen yang di impor terutama dari

⁷ Masoed, Mohtar, *Ibid.*

Jepang. Karena itu, industrialisasi wilayah itu sangat tergantung pada teknologi dan kapital Jepang. Alih teknologi yang terjadi lebih banyak berlangsung dalam kerangka "*Product Life Cycle*", yaitu negara-negara itu hanya akan menerima teknologi yang sudah tidak ekonomis untuk diterapkan oleh industri Jepang.

Meskipun demikian, niat baik Jepang untuk merangsang pertumbuhan industri otomotif di kawasan Asia ini cukup membuahkan hasil. Pada dasawara 90-an, muncul Korea sebagai pemain internasional. Berawal dengan usaha patungan dan lisensi terutama dengan merek-merek Jepang, industri mobil Korea cepat tumbuh dan mampu bersaing dalam hal desain, mutu dan citra seperti merek dunia yang sudah mapan.

Hal ini tersebut didukung oleh kebijakan pemerintahannya (*hampir sama dengan Jepang*) dan semangat nasionalisme Korea. Masuk ke dalam pabrik mobil di Korea kondisinya sama seperti yang ada di Jepang. Mereka menggunakan mesin-mesin produksi yang mutakhir dengan sistem dan suasana kerja yang tidak berbeda.

Keadaan serupa juga terdapat di India, Cina dan Malaysia yang dengan berbekal semangat swasembada dan kerjasama dengan beberapa merek Jepang, mereka sukses membangun industri otomotif nasionalnya. Kini kita dapat melihat merek-merek dari Asia yang telah ikut bermain di pasar dunia seperti KIA, Hyundai dan Proton.

Hal ini membuat industri otomotif di kawasan Asia bangkit untuk berbenah diri dan mulai meningkatkan mutu dari produk-produknya agar dapat bersaing dengan merek-merek dunia yang telah mapan.

E. Hipotesa

Berdasarkan pada pendekatan kerangka pemikiran diatas, maka dapat ditarik hipotesa bahwa peranan Jepang dalam pertumbuhan industri otomotif di beberapa negara Asia adalah sebagai fasilitator dan motivator. Dengan kata lain peranan industri otomotif Jepang keberhasilannya tidak hanya dijalankan di Jepang sendiri, namun juga di beberapa negara Asia melalui kerjasama dan kebijakan tertentu yaitu melalui sistem ATPM (*Agen Tunggal Pemegang Merk*), Efisiensi Produksi dan Alih Teknologi.

F. Jangkauan Penelitian.

Jangkauan penulisan skripsi ini adalah pada peranan Jepang dalam mendukung pertumbuhan industri otomotif di kawasan Asia, khususnya tahun 1995-2004. dipilih interval tahun tersebut karena pada tahun tersebut persaingan industri otomotif di kawasan Asia namun industri otomotif Jepang masih mampu tampil secara survive. Jangkaan diluar tahun tersebut sedikit disinggung selama masih ada keterkaitan dan masih relevan terhadap tema yang sedang dibahas.

G. Teknik Pengumpulan Data

Penulis memperoleh data melalui tehnik pengumpulan data dari buku, artikel surat kabar, dan internet yang berhubungan dengan Peranan Jepang Dalam Pertumbuhan Industri Otomotif Asia.

H. Sistematika Penulisan.

Untuk memudahkan pembahasan, maka penulis melakukan penyusunan skripsi secara sistematis yang terbagi dalam lima bab, dengan perincian :

BAB I Terdiri atas, latar belakang masalah, tujuan penulisan, perumusan masalah, kerangka dasar teoritik, hipotesa, teknik pengumpulan data, jangkauan penelitian, dan garis besar isi.

BAB II Berisi tentang uraian umum tentang kemajuan perekonomian Jepang yang terdiri dari perkembangan ekonomi Jepang, sejarah keberhasilan Jepang di bidang otomotif dan peranan pemerintah Jepang dalam membangun ekonomi dan industri otomotif.

BAB III Membahas dan menjelaskan tentang bentuk-bentuk strategi dan peranan perusahaan otomotif Jepang sebagai pioner kemajuan sektor otomotif di kawasan Asia.

BAB IV Membahas dan menjelaskan tentang Industri otomotif Jepang sebagai pilar pendukung kemajuan Asia, kondisi Industri otomotif beberapa Negara di kawasan Asia dan kontribusi industri otomotif terhadap sektor perekonomian.

BAB V Berisikan kesimpulan dari bab-bab sebelumnya.