

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Globalisasi merupakan suatu proses sosial atau proses sejarah atau proses alamiah yang akan membawa seluruh bangsa dan negara di dunia makin terikat satu sama lain, mewujudkan satu tatanan kehidupan baru dengan menyingkirkan batas-batas geografis, ekonomi dan budaya masyarakat. Salah satu keunggulan dan manfaat globalisasi dalam bidang ekonomi adalah terbentuknya kerjasama-kerjasama baru antara negara-negara industri dengan negara-negara berkembang, antara sesama negara-negara industri, serta antar sesama negara-negara berkembang. Kerjasama ini akan menghasilkan kebijakan yang menguntungkan bagi negara-negara berkembang dan memberikan peluang bagi negara-negara industri, meski terdapat para ilmuwan dan *policy makers* yang memandang bahwa adanya kerjasama ini negara-negara berkembang akan terus bergantung (*depend*) terhadap negara-negara industri.

Namun terdapat pengaruh negatif globalisasi dalam ekonomi, diantaranya; menghambat pertumbuhan sektor industri. Salah satu efek dari globalisasi adalah perkembangan sistem perdagangan luar negeri yang lebih bebas. Perkembangan ini menyebabkan negara-negara berkembang tidak dapat lagi menggunakan tarif yang tinggi untuk memberikan proteksi kepada industri yang baru berkembang (*infant industry*). Dengan demikian, perdagangan luar negeri yang lebih bebas

menimbulkan hambatan kepada negara berkembang untuk memajukan sektor industri domestik yang lebih cepat.

Ketika globalisasi ekonomi terjadi, batas-batas suatu negara akan menjadi kabur dan keterkaitan antara ekonomi nasional dengan perekonomian internasional akan semakin erat. Globalisasi perekonomian di satu pihak akan membuka peluang pasar produk dari dalam negeri ke pasar internasional secara kompetitif, sebaliknya juga membuka peluang masuknya produk-produk global ke dalam pasar domestik.

Transportasi menjadi alat ekonomi bagi suatu Negara untuk menuju perkembangan. Transportasi merupakan unsur kehidupan di era globalisasi yang menuntut kemudahan, dan kecepatan akses. Namun, transportasi pada hakikatnya adalah elemen penting penopang perekonomian dan kehidupan sosial suatu Negara. Peranan industri otomotif adalah mengatur ketersediaan barang (*availability of goods*), stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*), penurunan harga (*price reduction*), meningkatnya nilai tanah (*land value*) terjadinya spesialisasi antara wilayah (*territorial division of labor*), berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*), pengaturan mobilitas manusia (*human mobility arrangement*), terjadinya urbaisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan (Kadir, 2006).

Maka dari itu, transportasi merupakan kebutuhan vital bagi suatu Negara untuk menopang perekonomian nasional. Seiring dengan berkembangnya zaman

salah satu alat transportasi yang terus meningkat ketersediaanya adalah produk otomotif atau transportasi darat. Otomotif merupakan sektor penting dalam kehidupan manusia, dimana peranannya dalam memobilisasi pergerakan manusia termasuk migrasi dan membantu aktifitas keseharian.

Indonesia merupakan salah satu Negara dengan tingkat kebutuhan akan produk otomotif yang tinggi. Faktor yang mendorong kebutuhan tersebut adalah meningkatnya kelas menengah Indonesia yang kini tumbuh hingga mencapai 50 juta orang. Selain itu, pendapatan per kapita berdampak pada meningkatnya kebutuhan energi akibat bertambahnya jumlah tempat tinggal, kegiatan industri, dan pergerakan orang serta barang. Di satu sisi industri otomotif Indonesia dituntut untuk selalu berinovasi menciptakan kendaraan yang murah dan hemat bahan bakar karena adanya persaingan di Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Area).

Industri otomotif sebagai sarana transportasi darat memegang peran penting dalam ekonomi suatu Negara. Industri otomotif sebagai sarana transportasi publik, dan distribusi barang menopang pertumbuhan ekonomi dan teknologi bagi negara. Maka Indonesia perlu melihat pentingnya pengembangan industri otomotif.

Dalam perkembangannya pertumbuhan industri otomotif di Indonesia makin mengingkat tahun ke tahun. Jumlah produksi otomotif dalam negeri tahun 2004 hingga 2008 cenderung memiliki tren peningkatan walaupun sempat mengalami penurunan cukup signifikan sebesar 40 % pada tahun 2006. Jumlah

produksi otomotif kembali mengalami peningkatan pertumbuhan sebesar 39% pada 2007 dan tumbuh pesat pada tahun 2008 dengan peningkatan produksi sebesar 46 % (Majalah Ditjen, 2014). Industri otomotif Indonesia secara keseluruhan telah mengekspor produk otomotif mulai dari motor, mobil dan berbagai komponen ke berbagai negara. Tahun 2013, ekspor produk otomotif secara keseluruhan (kelompok HS 87) nilainya tercatat mencapai US\$ 4,6 miliar. Angka produksi dan penjualan kendaraan bermotor tentunya menjadi cerminan potensi pasar suku cadang, aksesoris dan perlengkapan mobil dan motor (Majalah Ditjen, 2014). Pertumbuhan industri tersebut tidak terlepas dari hadirnya investasi asing dari Negara-negara produsen produk otomotif, dan sebagian kecil di pengaruhi oleh industri kreatif yang muncul seperti aksesoris dan pendukung produk otomotif.

Mobil Nasional atau Mobnas adalah mobil yang diproduksi oleh suatu negara dan diakui sebagai produk dalam negeri untuk digunakan oleh rakyatnya dan bahkan diekspor ke negara lain. Pada tahun 1990-an Pemerintah memperkenalkan paket Kebijakan Otomotif 1993. Produsen mobil diperbolehkan memilih sendiri komponen mana yang akan menggunakan produk lokal dan akan mendapatkan potongan bea masuk, atau bahkan dibebaskan dari bea masuk, jika berhasil mencapai tingkat kandungan lokal tertentu. Program ini telah dijalankan oleh Toyota dengan Kijang generasi ketiganya (1986 – 1996) dimana kandungan lokalnya sudah mencapai 47%. Begitu juga yang dilakukan oleh Indomobil yang mengeluarkan mobil Mazda Mobil Rakyat (chaderinsaputra.wordpress.com).

Di tahun 1996 Pemerintah memutuskan untuk mempercepat Program

Insentif dan memperkenalkan Program Mobil Nasional dengan mengatur bahwa untuk mendapatkan pembebasan bea masuk, perusahaan harus mencapai tingkat kandungan lokal sebesar 20 persen, 40 persen dan 60 persen di tahun pertama, kedua dan ketiga. Maka pada bulan 1996, Pemerintah memberi izin PT Timor Putra Nasional (TPN) mengimpor mobil utuh dari Korea Selatan asalkan mobil Timor dikerjakan tenaga kerja asal Indonesia di pabrik Kia di Korea Selatan. Perusahaan-perusahaan otomotif lain (Jepang, Amerika Serikat dan Eropa) yang tidak mendapatkan insentif pajak yang sama, melakukan protes ke World Trade Organization (WTO). Namun seiring dengan krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1997 permintaan mobil Timor menurun hingga akhirnya proyek mobil Timor gagal (chaderinsaputra.wordpress.com).

Pada 2000 hingga 2013 telah muncul inovasi dalam pembuatan proyek mobil nasional. Proyek tersebut berupa pembuatan produk-produk mobil dari proyek-proyek kecil yang secara mandiri dikembangkan oleh masyarakat dengan dukungan terbatas dari pemerintah. Saat ini sudah ada beberapa merek baik dalam skala kecil maupun besar. Namun proyek-proyek mobil tersebut tidak diterima pasar, karena berbagai alasan seperti gagal dalam uji kelayakan. Dukungan dari masyarakat luas akan proyek mobil nasional dapat terlihat dari munculnya inovasi-inovasi baru dalam proyek pengadaan mobil, akan tetapi pemerintah sebagai pelaksana proyek mobil nasional tidak memperlihatkan keseriusannya.

Proyek mobil nasional oleh pemerintah makin terlupakan dengan terbukanya keran impor bagi produk-produk otomotif. Walaupun masih dalam kendali pajak, akan tetapi investasi asing langsung khususnya dibidang industri

otomotif memasuki Indonesia, untuk menjangkau konsumen dan penguasaan pasar otomotif Indonesia. Maka pada rentan tahun tersebut proyek mobil nasional dianggap gagal untuk dikembangkan. Bahkan proyek mobil nasional makin memburuk dengan adanya KTT RIO +20 yang mengharuskan bagi Negara untuk memproduksi kendaraan rendah emisi.

Pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, Pemerintah mencetuskan ide proyek mobil rendah emisi karbon (Low Emission Carbon Project/LECP) sebelum menuju ke Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) RIO+20 di Kota Rio de Janeiro, Brasil, Juni 2012. LECP merupakan proyek pemerintah terkait pembangunan transportasi hijau berkelanjutan. Untuk mendukung ide tersebut, pemerintah mengeluarkan kebijakan dan aturan mengenai mobil murah dan ramah lingkungan (Low Cost Green Car/LCGC) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 76/PMK.011/2012 tentang Perubahan atas Permenkeu No.176/PMK.011/2009 tentang pembebasan bea masuk atas impor mesin serta barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industri dalam rangka penanaman modal. Dalam peraturan itu, industri otomotif yang mengedepankan sisi ramah lingkungan mendapat insentif dari pemerintah (www.kemenprin.go.id). Adapun programnya meliputi insentif dan persyaratan bagi mobil yang akan digolongkan sebagai LCGC, mobil listrik, mobil bertenaga hibrida, dan berbahan bakar *biofuel*. Dalam peraturan ini secara eksplisit disebutkan bahwa industri otomotif yang ingin memproduksi mobil LCGC harus memenuhi berbagai ketentuan, di antaranya, mengenai ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan.

Maka mimpi Indonesia membuat mobil nasional tidak kunjung berhasil ditengah-tengah industri otomotif Indonesia terus menghasilkan pertumbuhan yang signifikan. Dengan adanya 240 juta jiwa di Indonesia, telah membuat perusahaan-perusahaan otomotif tertarik dan meluaskan pasarnya di Indonesia. Ditambah lagi dengan terus berkembangnya kelas menengah di Indonesia.

Menurut catatan Bank Dunia pada tahun 2010, kelas dengan pengeluaran rata-rata di atas US\$2 per hari berjumlah 60 persen dari total populasi, padahal di tahun 2003, jumlah kelas menengah Indonesia hanyalah 37,7 persen. Fakta ini jelas menjadi isu yang menarik bagi investor atau produsen karena bagi kalangan bisnis, kelas menengah merupakan sasaran paling efektif serta menguntungkan untuk digarap (www.kemenprin.go.id).

Hubungan Indonesia-Jepang ternyata masih sejalan dan baik peningkatannya, terbukti banyaknya kerjasama investasi Jepang ke Indonesia khususnya pada bidang infrastruktur dan otomotif. Jepang telah terbukti juga dengan kemampuannya di tingkat diplomasi, kekuatan ekonomi, potensi militer dan kini menjadi sebuah acuan Indonesia dalam hubungan bilateral kedua belah negara tersebut.

Kebijakan pemerintah pusat mengenai *Low Cost Green Car* (LCGC) atau yang lebih dikenal masyarakat sebagai "mobil murah" menimbulkan pro dan kontra. Pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perindustrian, menyatakan bahwa dengan adanya LCGC ini akan menumbuhkan industri otomotif dalam negeri karena dibuat di Indonesia dan memakai komponen buatan Indonesia.

Namun, terdapat sebuah kejanggalan dimana Indonesia ingin mensukseskan proyek Mobil Nasional tapi masih ingin bekerjasama dengan pihak eksternal dalam industri otomotif.

Disamping itu proyek mobil nasional dianggap gagal dan tidak mampu bersaing dengan produk-produk yang telah membanjiri pasar otomotif Indonesia. Hal tersebut membuat proyek mobil nasional terbengkalai, padahal inovasi terus tumbuh dikalangan masyarakat. Hingga pada masa pemerintahan Jokowi yang dinilai akan mengembangkan proyek mobil nasional, namun justru menelantarkan beberapa program, sehingga pada masa pemerintahan tersebut tetap gagal dalam melakukan pembangunan mobil nasional. Kalangan masyarakat menuntut adanya kebijakan industri yang bersifat proteksionis untuk tetap mempertahankan proyek mobil nasional. Namun berdasarkan pengamatan pada masa pertumbuhan industri otomotif sendiri kebijakan proteksionis tidak bisa dilaksanakan. Hal ini tentu disebabkan oleh kondisi saat ini Indonesia, karena dalam konteks global Indonesia sudah terlibat dalam berbagai macam perdagangan bebas sehingga sulit menerapkan kebijakan industri yang tidak bertentangan dengan komitmen-komitmen yang telah disepakati dalam rangkaian globalisasi perdagangan.

Pemerintah juga seakan mengalami dilema, disatu sisi jika hanya akan menjalankan proyek mobil nasional maka Indonesia tidak akan mendapat insentif teknologi mobil rendah emisi melalui LCGC. Jika Indonesia mengeluarkan kebijakan LCGC, namun Indonesia tetap tidak mampu melakukan transfer teknologi mobil rendah emisi. Maka terdapat dua arah kebijakan yang saling

menguntungkan dan merugikan, sehingga menimbulkan kedilemaan pemerintah dalam perannya dalam melakukan kebijakan.

Maka dari itu penulis melihat program mobil nasional perlu direfleksikan kembali melalui tulisan ini untuk menyadarkan masyarakat akan pentingnya pengembangan mobil nasional bagi masyarakat Indonesia.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah penulis menarik pokok permasalahan dan merumuskan yaitu sebagai berikut: **Mengapa Indonesia melakukan kerjasama dengan Jepang terkait kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) padahal disaat yang sama Indonesia menjalankan proyek Mobil Nasional (MOBNAS)?**

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan impor LCGC di Indonesia yang sebenarnya Indonesia sendiri telah punya mimpi untuk mengembangkan proyek Mobil Nasional, dan untuk mengetahui pandangan yang kontra terhadap pengimplementasian kebijakan impor LCGC terhadap perdagangan industri otomotif Indonesia. Memahami lebih jauh mengenai dinamika kerjasama Japan dengan Indonesia dalam kebijakan impor LCGC terhadap perdagangan industry otomotif Indonesia.

D. Kerangka Pemikiran

1. Konsep Perjanjian Internasional

Perjanjian Internasional merupakan perjanjian yang dilakukan oleh subyek atau aktor hubungan internasional untuk melahirkan suatu tujuan hukum tertentu. Perjanjian Internasional pada hakekatnya merupakan sumber hukum Internasional yang mengatur kegiatan negara-negara atau subjek hukum Internasional lainnya.

Pada awalnya, pembuatan perjanjian-perjanjian internasional hanya diatur oleh hukum kebiasaan. Sampai pada tahun 1969 Konferensi Internasional di Wina kemudian melahirkan Vienna Convention on The Law of Treaties yang ditandatangani tanggal 23 Mei 1969 pasal 2 menjelaskan bahwa:

“Treaty means an international agreement concluded between states in written form governed by international law, whether embodied in a single instrument or two or more related instruments and whatever is particular designation (treaties.un.org).

Jadi, Perjanjian internasional adalah persetujuan yang dibuat antara negara dalam bentuk tertulis, dan diatur oleh hukum internasional, apakah dalam instrumen tunggal atau dua atau lebih instrumen yang berkaitan dan apapun nama yang diberikan padanya.

Dalam hukum di Indonesia pengertian perjanjian internasional tercantum pada UU No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri yaitu, Perjanjian Internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun, yang diatur oleh hukum internasional dan dibuat secara tertulis oleh pemerintah Republik Indonesia dengan satu atau lebih negara, organisasi internasional atau subyek

hukum internasional lainnya, serta menimbulkan hak dan kewajiban pemerintah Republik Indonesia yang bersifat hukum politik (UU No 32 Tahun 1999).

Selain itu perjanjian internasional juga tercantum pada UU No. 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional yang menjelaskan bahwa; Perjanjian Internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan nama tertentu yang dibuat secara tertulis serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik. Sedangkan menurut pemikir perjanjian internasional merupakan (Sudaryanto, 2011):

“Perjanjian internasional adalah suatu persetujuan antar negara yang menimbulkan hak dan kewajiban diantara pihak-pihak yang mengadakan.” (Oppenheimer-Lauterpact)

“Perjanjian internasional adalah persetujuan antara subjek hukum internasional yang menimbulkan kewajiban-kewajiban yang mengikat dalam hukum internasional, dapat berbentuk bilateral maupun multilateral. Adapun subjek hukum yang dimaksud adalah lembaga-lembaga internasional dan negara-negara.” (Dr. B. Schwarzenberger)

Perjanjian internasional dimuka dapat terlihat bahwa perjanjian internasional (traktat) selalu bertujuan meletakkan kewajiban – kewajiban yang mengikat terhadap Negara-negara peserta. Pada umumnya perjanjian internasional akan segera mengikat bagi negara–negara pesertanya apabila telah melalui proses ratifikasi. Ratifikasi perjanjian internasional merupakan hal menarik dan sangat

penting dibahas karena berkaitan erat dengan kekuatan mengikat suatu perjanjian internasional. Ratifikasi tersebut tidak hanya menjadi persoalan hukum internasional, tetapi juga merupakan persoalan hukum nasional (Hukum Tata Negara). Hukum internasional hanya menentukan pentingnya suatu perjanjian internasional diratifikasi, sedangkan tata cara pemberian ratifikasi perjanjian diatur oleh hukum nasional masing-masing Negara.

Pelaksanaan perjanjian luar negeri di Indonesia berdasarkan pada asas kesamaan derajat, saling menghormati dan saling tidak mencampuri urusan dalam negeri masing-masing, yang sejalan dengan amanat Pancasila dan UUD 1945. Pedoman yang digunakan untuk membuat dan mengesahkan perjanjian internasional di Indonesia sebelum tahun 2000 terdapat dalam Surat Presiden No . 2826/HK/1960 tanggal 22 Agustus 1960. Sedangkan ratifikasi dalam perjanjian internasional yang tercantum dalam surat presiden tersebut adalah: berlakunya Persetujuan setelah pertukaran piagam-piagam ratifikasi. Tanggal penukaran piagam-piagam ratifikasi tersebut akan ditetapkan melalui saluran-saluran diplomatik. Persetujuan ini harus didaftarkan pada Sekretariat Perserikatan Bangsa-Bangsa sesuai dengan Pasal 102 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa, baik bersama atau oleh masing-masing pihak.

2. Teori Dependensia (Ketergantungan)

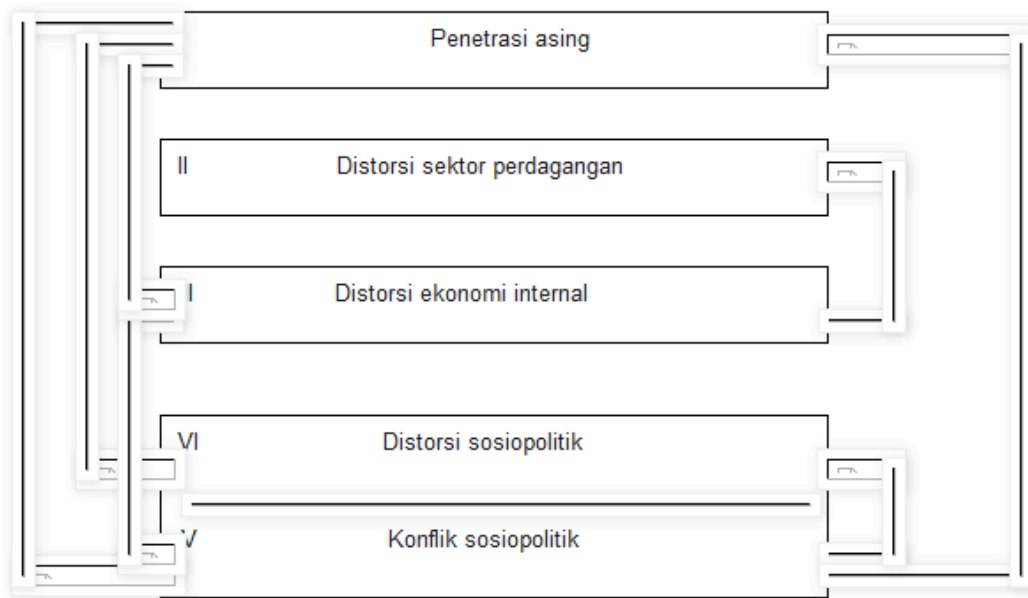
Sejak akhir 1960-an dan berkaitan dengan upaya kaum “pasca-behavioralis” untuk membuat studi hubungan internasional menjadi relevan dengan persoalan manusia masa kini, dalam literature berbahasa Inggris tentang

ilmu ini muncul teorisasi tentang hubungan yang asimetris, yaitu hubungan ketergantungan.

Pada dasarnya, teori ini hendak menjelaskan persoalan kemunduran negara-negara bekas jajahan di Dunia Ketiga dengan melihatnya dalam konteks global. Inti dari teori dependencia bisa diringkas sebagai berikut: Penetrasi asing dan ketergantungan eksternal menyebabkan timbulnya distorsi besar-besaran dalam struktur ekonomi “pinggiran” (*periphery*), yang pada gilirannya menimbulkan konflik sosial yang gawat dan akhirnya mendorong timbulnya penindasan negara terhadap rakyat di masyarakat yang tergantung itu.

Hampir semua negara Dunia Ketiga sekarang penetrasi mendalam oleh, dan sangat tergantung pada, negara-negara industri maju atau negara-negara pusat dan terutama ekonomi dunia. Penetrasi itu bisa terjadi melalui berbagai cara yaitu ekonomi, politik dan kultural, dan pada berbagai periode perkembangan suatu negara.

Model Sederhana Teori Ketergantungan



Sumber: Raymond Duvall, at, all "A Formal Model of Dependencia Theory: Structur and Measurement", dalam R Morrit dan B.Russett (Eds) *From National development to Global Community* (Allen & Unwin, 1981), dalam Mochtar Mas'oeed *Disiplin dan Metodologi* hal. 206

Gambar 1.1 – Model Sederhana Teori Ketergantungan (Kerangka)

Telah menunjukkan bahwa adanya ketimpangan dalam distribusi pendapatan nasional itu cenderung mendorong timbulnya konflik, karena beberapa kelompok atau kelas memandang kelompok atau kelas lain memperoleh bagian yang semakin besar sedangkan mereka sendiri memperoleh sedikit atau bahkan merosot. Dalam masyarakat yang sangat inegaliter, setiap perubahan baik positif maupun negatif dalam pendapatan nasional keseluruhan akan merangsang konflik sengit tentang bagaimana kue yang membesar atau mengecil itu harus dibagi. Konflik seperti ini menjadi semakin gawat pada masa ekonomi mengalami kemerosotan. Menjelaskan juga timbulnya kemiskinan, ketimpangan, konflik, dan represi politik di negara-negara Dunia Ketiga dengan mengaitkannya dengan variabel eksternal atau penetrasi asing (Mas'oeed, 1990).

Teori ketergantungan merupakan kritik terhadap modernisasi, Cardoso dan Faletto dalam *Dependency and Development in Latin America* menjelaskan pembangunan sebagai campuran interest dari waktu ke waktu. Keadaan ketergantungan ekonomi terhadap pasar dunia sangatlah krusial: kaitan dan respon social berubah-ubah. Oleh karena itu, situasi ketergantungan terjadi pada pola historis yang berubah-ubah (Fakih, 2001).

Andre Gunder Frank merupakan penggerak utama teori dependensia, karena berhasil menyebarkan teori tersebut hingga ke dunia internasional. Menurut Frank, pembangunan hanya terjadi di 3 komponen yaitu: modal asing, pemerintah di Negara satelit (Negara pinggiran) dan kaum borjuis. Maka pembangunan di Negara pinggiran hanya mencirikan sebagai berikut (Budiman, 2000):

1. Kehidupan ekonominya yang bergantung.
2. Terjadinya kerjasama antara modal asing dengan kelas-kelas yang berkuasa di Negara satelit (pinggiran), yaitu pejabat pemerintahan, tuan tanah, dan pedagang.
3. Terjadinya ketimpangan antara kaum borjuis (kelas dominan yang melakukan eksploitasi) dengan masyarakat biasa (rakyat jelata yang dieksploitir) di Negara pinggiran.

Maka dari itu pembangunan di Negara pinggiran hanya menciptakan kondisi tumpang dan hanya memperlebar ketimpangan social. Akumulasi modal dari Negara maju hanya menjadi sarana eksploitasi oleh pemodal asing dan hanya memperkuat kaum borjuis lokal.

Berbeda dengan Frank, Theonio Dos Santos menyatakan bahwa Negara pinggiran atau satelit bisa juga berkembang, meskipun perkembangan tersebut adalah perkembangan dalam ketergantungan. Implus pembangunan tidak datang dari Negara pinggiran tersebut, tetapi datang dari Negara maju (Budiman, 2000). Dos Santos mengenalkan istilah *the new dependence* untuk mencirikan pembangunan tersebut. *The new dependence* ditandai dengan naiknya investasi Amerika Utara di Amerika Latin. Titik beratnya adalah berubahnya *raw material* menuju produksi industri barang terkemuka seperti elektronika (Fakih, 2001).

Dos Santos kemudian mencirikan tiga bentuk dependensia yaitu: pertama, ketergantungan kolonial, disini terjadi dominasi politik dalam bentuk penguasaan kolonial atau penjajahan, dari Negara pusat terhadap Negara pinggiran. Kegiatan ekonomi hanyalah kegiatan ekspor dari hasil eksploitasi oleh kaum penjajah terhadap hasil bumi Negara pinggiran. *Kedua*, ketergantungan finansial-industri, disini tidak ada dominasi politik, Negara pinggiran secara politis merdeka tetapi Negara pinggiran tetap dikuasai oleh kekuatan finansial dan industrial dari Negara pusat. *Ketiga*, ketergantungan teknologis-industrial, disini adalah bentuk ketergantungan tidak lagi berorientasi ekspor tetapi perusahaan multinasional yang memproduksi di dalam negeri Negara pinggiran (Budiman, 2001).

Dengan kondisi perkotaan di Indonesia yang tergolong padat, kemacetan sudah tidak dapat dihindari lagi. Belum lagi perekonomian Indonesia yang membaik sehingga terdapat pergeseran kelas ekonomi yang berimbas pada meningkatnya pendapatan masyarakat. Hal tersebut membuat masyarakat berfikir untuk mencari

kendaraan yang sesuai dengan kondisi perkotaan yang padat dan harga yang masih tergolong terjangkau.

Dengan terbitnya kemudahan impor mobil Jepang membuat Indonesia berada dalam keadaan tertekan. Dimana Indonesia berada dalam ketergantungan finansial-industri. Jepang menguasai Indonesia melalui kekuatan finansial dan industrial. Sementara Indonesia masih berkuat dalam memenuhi pasar dalam negeri, sedangkan negara produsen mobil Asia lainnya sudah mengekspor.

E. Hipotesis

Alasan Indonesia melakukan kerjasama dengan Jepang terkait kebijakan *Low Cost Green Car* padahal disaat yang sama Indonesia menjalankan proyek Mobil Nasional adalah sebagai berikut:

1. Adanya Ratifikasi Protokol Kyoto yang mengharuskan Indonesia untuk mengimplementasikan teknologi mobil rendah emisi melalui kebijakan LCGC, sedangkan proyek mobil nasional belum memiliki teknologi mobil rendah emisi.
2. Adanya insentif teknologi dari Jepang, yang menciptakan Indonesia mengalami ketergantungan terhadap mobil impor dari Jepang, karena Indonesia belum mampu melakukan transfer teknologi untuk menciptakan mobil rendah emisi, sehingga proyek mobil nasional ketinggalan teknologi dan terhambat dalam pengembangannya.

F. Batasan Penelitian

Penulisan ini akan dimulai dari penerapan kebijakan LCGC di Indonesia pada tahun 2013. Kemudian akan membahas perdagangan dan ketergantungan antara impor mobil sehingga tidak menciptakan kemandirian. Namun demikian, pembatasan tidak menutup kemungkinan untuk membahas kajian di luar batas, sepanjang kajian tersebut masih mempunyai kaitan erat dengan pokok permasalahan.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif. Menurut Moleong, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami objek penelitian dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa. Dari hasil tersebut akan memperoleh generalisasi yang rasional (Moleong, 2014).

Sedangkan metode eksploratoris dilakukan untuk mengetahui suatu kejadian ketika peneliti kurang mengetahui dan memahami tentang suatu fenomena. Sehingga penulis akan mengetahui sebab-sebab terjadinya kejadian tersebut.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini yaitu Studi Kepustakaan. Penelitian kepustakaan adalah cara yang digunakan untuk memperoleh data dan konsep melalui berbagai macam media kepustakaan baik

melalui buku-buku majalah dan sumber informasi penunjang seperti dokumen, dokumentasi, kliping, koran, agenda dan hasil penelitian yang terdapat dimana saja yang bersumber dari, pemerintah pusat maupun data perusahaan. Serta data yang bersumber dari media informasi situs di internet untuk membantu relevansi data-data yang diperoleh agar dapat diterapkan kedalam konsep sehingga menjelaskan kejadian faktual.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *snowball sampling*. Snowball sampling merupakan teknik yang digunakan peneliti dengan memilih orang tertentu berdasarkan data dan informasi yang ingin diperoleh. Tetapi peneliti akan menentukan sampel yang lainnya yang akan memberikan data yang lebih lengkap (Sugiono, 2009).

3. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif, menganalisa permasalahan dengan menggunakan pendekatan induktif umum. Maksud dari induktif umum adalah memungkinkan temuan-temuan penelitian muncul dari keadaan umum, tema-tema dominan dan signifikan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk membangun pemahaman dengan mengumpulkan data-data yang terkait dengan penelitian. Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah dengan:

1. Mengumpulkan data-data melalui buku, data-data, dokumen dan situs-situs yang terkait dengan penelitian. Dan kemudian membuat hasil dari wawancara , dan observasi.

2. Penyajian data melihat keabsaan data dengan mengakaji kesesuaian ketiga jenis data pustaka, wawancara dan observasi. Kemduain data yang terkumpul di kategorikan kedalam sub-sub judul.
3. Interpretasi data, berupa penafsiran terhadap data-data yang disajikan. Dan mencari pola-pola hubungan dan keterkaitan konsep atau fenomena satu dengan yang lainnya.
4. Penyimpulan data, dengan cara membuat kesimpulan terhadap penafsiran data.

5. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian ini menjadi sebuah karya tulis, penulis membagi dalam beberapa bab dimana diantara bab-bab tersebut saling berkaitan satu sama lain. Sehingga karya tulis ini saling berkaitan dan menjadi satu kesatuan utuh.

Bab I : Proposal skripsi yang terdiri dari latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, kerangka teori, hipotesa, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II: Perkembangan Proyek Mobil Nasional di Indonesia

Bab III: Dinamika Kerjasama Luar Negeri Indonesia dengan Jepang dalam Implementasi Kebijakan Low Cost Green Car

Bab IV: Dilema Indonesia terkait Kebijakan Impor Low Cost Green Car (LCGC) dengan Jepang terhadap Poyek Mobil Nasional

Bab V: Membahas mengenai kesimpulan serta saran kepada pemerintah terkait Proyek Mobil Nasional.