

Upaya Meti (The Japanese Ministry Of Economy, Trade And Industry) dalam Mempertahankan Dominasi Perusahaan Otomotif Jepang di Indonesia

Achyar Arief Firdaus¹, Zulkifli Harza²,

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas
Andalas, Kota Padang, Indonesia.

E-mail: ¹arieffirdaus091@gmail.com, ²zharza@soc.unand.ac.id

Abstrak

The development of the world political economy cannot be separated from the role of the industrial sectors. Japan is one of the countries that relies on the industrial sectors to support the national economy, namely the automotive industry. Indonesia has been a market for the Japanese automotive industry since the 1960s decade and the situation continued until the 2000s decade. In the 2015-2020 period, the development of the Indonesian automotive market is more complex when competitors appeared from China and South Korea, which caused concern from Japan because it could reduce what had been formed so far. In dealing with attacks by the automotive industry of South Korea and China on the Indonesian national market, the Japanese Government, through METI (The Japanese Ministry of Economy and Trade and Industry) then provided mediation and non-financial support to deal with competition in the automotive industry market with an effective strategy of the automotive industry from China and South Korea.

Key Word: automotive industry, METI, domination industry, Indonesia automotive.

Received Revised Published

Pendahuluan

Kemajuan suatu negara tidak bisa dilepaskan dari peran sektor industri ataupun perdagangan internasional. Hal ini tentunya tidak lepas dari dukungan pemerintah terhadap eksistensi perusahaan multinasional menjadi fenomena hubungan internasional, khususnya berkaitan dengan dinamika ekonomi-politik dan kerjasama luar negeri. Hal ini disebabkan oleh beberapa alasan yaitu perusahaan multinasional merupakan bagian penting dalam mendukung perekonomian nasional sehingga keduanya menunjukkan adanya hubungan timbal-balik untuk memperkuat satu dengan yang lainnya. Selain itu, dukungan

pemerintah terhadap perusahaan multinasional menunjukkan bahwa aktor ini memiliki fleksibilitas yang turut mempengaruhi dinamika ekonomi-politik internasional karena di era globalisasi yang melegitimasi liberalisme aktor-aktor yang terlibat bukan hanya pemerintah saja, namun juga organisasi non-pemerintah hingga perusahaan multinasional. (Halle and Huges, 2013:59)

Jepang merupakan negara dengan perekonomian termaju di dunia yang pada tahun 2020/2021 yang berhasil berada pada peringkat tiga, setelah Amerika Serikat dan Jerman. Total GDP (Gross Domestic Product) Jepang mencapai 4.921 triliun US Dollar. (MOFA, 2022) Dibalik pencapaian perekonomian Jepang ini ternyata sektor industri dan manufaktur menjadi salah satu pilar penopang perkenomian penting bagi Jepang. Total kontribusi sektor ini terhadap perekonomian Jepang sekitar 87-88% dan khusus pada industri otomotif Jepang kontribusi terhadap sektor GDP sekitar 18% hingga 19%. (Tokyo Esque, 2022)

Keberhasilan industri otomotif Jepang dalam mendukung perekonomian negara ini berawal pada tahun 1910-an ketika beberapa perusahaan start up (perusahaan perintis) berhasil membangun kerjasama dengan perusahaan Eropa, diantaranya Isuzu Jepang yang berhasil bekerjasama dengan perusahaan otomotif Warseley, Inggris. Kemudian terdapat bentuk kerjasama lainnya yaitu Nissan Motor Jepang yang berhasil membangun kerjasama dengan perusahaan Austin, Inggris dan beberapa kasus lainnya. Kondisi ini lambat laun menjadikan perusahaan otomotif Jepang berkembang semakin kuat dan kemudian menjadi komoditas unggulan bagi perdagangan luar negeri Jepang. (Simokawa, 2010 : 3)

Indonesia merupakan negara penting sebagai pangsa pasar perusahaan otomotif Jepang. Kehadiran kendaraan Jepang di Indonesia diawali pada tahun 1961 ketika pemerintah Indonesia, yaitu Kementerian Transmigrasi, Koperasi dan Pembangunan Desa Republik Indonesia yang memesan kendaraan berjenis SUV (Sport Utility Vehicle). Seiring dengan berkembangnya waktu, perusahaan-perusahaan otomotif Jepang berkembang dengan pesat di Indonesia. Keberhasilan ini tidak lepas dari kesesuaian jenis kendaraan tersebut dengan

karakteristik wilayah di Indonesia, ketersediaan suku cadang yang memadai, penggunaan bahan bakar yang cukup efisien dan lain-lainnya. (Gaikindo, 2022)

Pada dekade 2000-an, perusahaan otomotif Jepang masih menguasai market share penjualan kendaraan di Indonesia. Perusahaan ini meliputi Toyota, Honda, Suzuki, Mitsubishi, Daihatsu, Mazda, Isuzu, Hino, Lexus, Nissan dan Datsun. Perusahaan-perusahaan otomotif Jepang di Indonesia menjalankan berbagai strategi pengadaan kendaraan melalui sistem CBU (completely build up) atau upaya mendatangkan kendaraan dari negara lain di bawah lisensi dari perusahaan yang berpusat di Jepang secara utuh, CKD (completely knock down) yaitu pengadaan kendaraan yang berasal dari negara lain untuk kemudian untuk kemudian dirakit di Indonesia, serta whole made (WM) yaitu secara keseluruhan di buat di pabrik-pabrik di Indonesia. (Gaikindo, 2022)

Pada tahun 2000 hingga 2020 perkembangan penjualan industri otomotif Jepang masih menduduki peringkat pertama, namun lambat laun ternyata hal ini semakin mengalami penurunan. Meskipun masih tetap menduduki peringkat pertama, namun muncul dan berkembangnya industri otomotif Korea Selatan dan China pada periode sepuluh tahun terakhir dikhawatirkan oleh industri otomotif Jepang akan terus mengganggu dominasi perusahaan ini di Indonesia. Sebagai bukti tentang hal ini pada tahun 2005 persentase penjualan perusahaan otomotif Korea Selatan hanya 0,31% dari total pangsa pasar otomotif di Indonesia, sedangkan perusahaan otomotif China hanya 0,38%, namun pada tahun 2020 meningkat secara progresif ketika perusahaan otomotif Korea Selatan berhasil mencapai angka penjualan sebesar 2,85% dan perusahaan China sebesar 2,28%.(Gaikindo, 2022)

Pada akhir dekade 1990-an dinamika otomotif di Indonesia berkembang semakin kompleks ketika masuknya dua perusahaan Korea Selatan yaitu Hyundai dan KIA Corporations. (Gridoto Megazine, 2022) Seiring dengan berkembangnya waktu, pada tahun 2017 perkembangan otomotif di Indonesia berkembang secara dinamis bukan hanya berkaitan dengan Jepang dan Korea Selatan, namun juga

industri otomotif China di Indonesia yang ditandai kemunculan perusahaan otomotif Wuling dari China pada tahun 2017 yang berhasil mengembangkan produksi di Indonesia dengan membangun pabrik produksi seluas 60 hektar senilai 700 juta US Dollar. (Liputan 6 News, 2022) Kondisi ini kemudian menjadi bentuk ancaman bagi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia yang ditandai dengan total penjualan Toyota pada tahun 2020 dan 2021 yang mengalami penurunan sebesar 20,7% dibandingkan dengan tahun sebelumnya.(CNN Indonesia, 2022)

Masuknya perusahaan otomotif Korea Selatan dan China di Indonesia ternyata mengganggu eksistensi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia. Fakta ini sekaligus menegaskan bahwa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan penurunan penjualan ini, diantaranya semakin ketatnya persaingan produsen kendaraan di Indonesia, kemudian munculnya beberapa perusahaan otomotif non-Jepang, seperti perusahaan otomotif Korea Selatan (Hyundai dan KIA) dan China (Wuling dan DFSK). Inilah yang kemudian mendorong pemerintah Jepang melalui METI (The Japanese Ministry of Economy, Trade and Industry) untuk ikut berupaya dalam mempertahankan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia pada tahun 2015-2020.

Kehadiran industri otomotif Korea Selatan dan China kemudian akan menjadi ancaman bagi industri otomotif Jepang di Indonesia. Hal ini berkaitan dengan beberapa hal, yaitu pertama, industri otomotif yang berperan sebagai pilar penopang perekonomian Jepang, serta juga Korea Selatan dan China sehingga apa yang terjadi pada industri otomotif akan berpengaruh terhadap perekonomian nasional negara-negara tersebut, kedua, industri otomotif Korea Selatan dan China di Indonesia menjadi ancaman bagi perusahaan otomotif Jepang karena keduanya sama-sama menjadikan sektor ini hegemoni sebagai tolak ukur kemajuan negara industri maju dan ketiga, industri otomotif di Indonesia memiliki potensi yang memberikan keuntungan dalam jangka pendek dan panjang sehingga kehadiran perusahaan otomotif China dan Korea Selatan

akan menjadi pengganggu bagi dominasi perusahaan otomotif Jepang yang selama ini berjalan di Indonesia. (Media Otomotif Bisnis, 2022)

METI merupakan insitusi setingkat kementerian yang dikembangkan oleh pemerintah Jepang sejak tahun 2001. Tugas pokok METI adalah mendukung kemajuan bidang ekonomi, perdagangan dan industri Jepang melalui kebijakan dalam dan luar negeri. Kementerian ini didirikan pada tahun 2001 sebagai penggabungan dari Kementerian Perdagangan Internasional dan Industri (The Japanese Ministry of Trade and Industry) dengan Jawatan Perencanaan Ekonomi Jepang (The Japanese Economic Planning Agency). METI berpusat di Choyodaku, Tokyo. (METI, 2022)

Pada tahun 2015 METI memiliki peranan penting dalam mendukung dominasi perusahaan otomotif Jepang di berbagai negara dunia, termasuk di Indonesia. Ditinjau dari fungsinya, METI merupakan kementerian yang bertugas untuk meningkatkan vitalitas perekonomian dan perdagangan Jepang melalau kelancaran hubungan luar negeri dan mengembangkan ketahanan energi dan efisiensi. Dengan demikian METI memiliki tanggung-jawab secara struktural sebagai representasi pemerintah Jepang untuk mendukung industri otomotif Jepang sebagai entitas penting bagi perekonomian Jepang. Fenomena inilah yang menjadi tolak ukur dari persoalan upaya METI dalam mempertahankan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia pada tahun 2015-2022.

METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, yaitu metode penelitian yang menitikberatkan pada analisa data-data yang sifatnya non-angka dan tanpa menggunakan rumus-rumus statistik sebagai pendekatannya. Sedangkan analisis data penulis menggunakan deskriptif kualitatif yang dimaksudkan untuk menggambarkan situasi yang dipandang relevan secara obyektif dan jelas atas dasar fakta-fakta yang terjadi untuk kemudian diambil kesimpulan. (Cassel, 1994 : 3-4)

Fakta atau informasi yang memanfaatkan data sekunder yang digunakan berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam karya skripsi ini. Proses analisa dalam penelitian ini bersifat deskriptif, dimana data yang telah dikumpulkan dan kemudian disusun dan dipaparkan sehingga ditemukan gambaran yang sistematis dari permasalahan penelitian. Kemudian dalam penelitian ini teknik pengumpulan data dilakukan melalui penelitian perpustakaan (library research). Data diperoleh melalui sumber-sumber yang berasal dari buku-buku, jurnal, dan internet dengan mengkodifikasi dari data-data yang bersifat umum kemudian ke data-data yang bersifat khusus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya METI Melalui Dukungan Mediasi

Mediasi merupakan langkah aktor-aktor pembuat kebijakan untuk menengahi suatu persoalan untuk mewujudkan pencapaian yang telah ditentukan sebelumnya. Upaya METI dalam mendukung dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia yang terganggu oleh perkembangan perusahaan otomotif Korea Selatan dan China merupakan wujud pengembangan dari misi Jepang di Indonesia. berkaitan dengan tujuan METI, yaitu membangun kebijakan perdagangan dan industri Jepang di Indonesia. Secara struktural METI memiliki biro-biro terkait yang memiliki relevansi dengan upaya mendukung dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia Divisi Asia Pasifik, Divisi Kerjasama Teknis, Divisi Promosi Infrastruktur, serta Divisi Otomotif. (METI, 2022)

Berbagai divisi dalam METI tersebut sejak tahun 2015 secara intensif berhasil membangun koordinasi dan kerjasama dengan berbagai stakeholder kebijakan perdagangan luar negeri Jepang. Koordinasi ini melibatkan kedutaan besar, METI dan entitas-entitas lainnya yang sebelumnya juga menyertakan kunjungan kepala negara untuk membahas dan mendiskusikan secara umum tentang perkembangan industri otomotif Jepang di Indonesia yang mengalami perkembangan yang cukup dinamis.

Eksistensi hubungan Indonesia-Jepang adalah sikap dari para pemimpin (political will factors) yang melalui pertemuan-pertemuan formal berhasil membahas berbagai kerjasama ekonomi dan perdagangan yang nantinya dapat menyentuh kerjasama teknis dalam meningkatkan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari tingkat kunjungan kenegaraan yang dijalankan oleh kedua negara, dimana ini bukan hanya menyangkut kunjungan pejabat setingkat menteri saja, namun pada tingkat kepala negara. (METI, 2022)

Kunjungan-kunjungan pejabat kedua negara seperti yang telah diuraikan pada dua tabel di atas sekaligus mengindikasikan kemajuan hubungan kedua negara. Beberapa bidang yang tercapai antara lain perdagangan, investasi. Pada sisi Indonesia, Jepang memiliki posisi penting sebagai patner perdagangan luar negeri yang pada tahun 2018 berjumlah 23,6 milyar US Dollar, sedangkan pada sisi lain impor Indonesia sebesar 6,5 milyar US Dollar. (Kompas, 23 Desember 2007) Adapun ekspor Indonesia ke Jepang meliputi gas alam cair atau LPG (liquid petroleum gas), batu bara (coal) hingga udang, tekstil, peralatan dan perlengkapan listrik dan komoditas-komoditas lainnya. Pada sisi lain, ekspor Jepang ke Indonesia meliputi permesinan dan suku cadang permesinan, beberapa varian kimia, besi baja, alat transportasi dan lain-lainnya. (Kompas, 23 Desember 2007)

Upaya METI Melalui Dukungan Non-Finansial

Upaya METI melalui dukungan non-finansial merupakan bagian dari kerjasama dalam pengembangan berbagai program yang secara langsung ataupun tidak langsung berkaitan dengan upaya peningkatan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia. beberapa dukungan non-finansial ini diantaranya pengembangan program transisi kendaraan konvensional ke EV, bantuan luar negeri dan konsep pengembangan LCGC (Low Cost Green Car) yang melibatkan berbagai perusahaan otomotif Jepang secara langsung.

Munculnya berbagai persoalan tentang energi di Indonesia, khususnya berhubungan dengan ketergantungan bahan bakar fosil dan ketidak merataan distribusi energi kemudian mendorong terbentuknya Program The Indonesia-Japan Energy Forum (IJEJ). Kerjasama ini pertama kali digagas pada 27-28 Maret 2013 melalui pertemuan antara Ketua Delegasi Republik Indonesia Edy Harmanto dengan perwakilan pihak Jepang, Atsushi Taketani. Dalam pertemuan tersebut kedua belah pihak sepakat untuk melakukan penelitian gas methan, oil stock holding dan darurat bencana. Kebijakan ini menjadi penting karena sejalan dengan program KEN (Kebijakan Energi Nasional) yang dicanangkan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan berlanjut pada masa kepemimpinan Joko Widodo. (Kementerian ESDM, 2022)

Sampai dengan tahun 2019 program IJEJ dapat terus berjalan dengan mengusung tema dan program kerja yang berbeda-beda sesuai dengan perkembangan Jaman. Pada tahun 2019 IJEJ berjalan pada periode ke enam yang diselenggarakan di Denpasar Bali. Pihak Indonesia dipimpin oleh ketua delegasi Ego Syahrial, sedangkan pihak Jepang diwakili oleh ketua delegasi Tomihiro Kaneko yang menjabat sebagai Deputy Komisioner dan hubungan luar negeri, Kementerian Perdagangan dan Industri Jepang. Dalam pertemuan ini berhasil disepakati beberapa agenda, diantaranya pengembangan proyek blok Masela, penandatanganan proyek pengembangan Hidrogen antara PLN dan PT. Toshiba, serta pendidikan teknis dan pertukaran pelajar yang difasilitasi oleh beberapa perusahaan Jepang, diantaranya Mitsubishi-Hitachi Power System dan PLN. (Kementerian ESDM, 2022)

IJEJ menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan kerjasama bilateral Indonesia-Jepang. Program kerjasama ini dapat berjalan sebagai mutualistic cooperations yang bertahan selama enam tahun dengan mengusung program energi yang berbeda-beda. Ini menunjukkan adanya kepentingan jangka pendek dan jangka panjang bagi kedua negara. Bagi Jepang, Indonesia adalah negara yang memiliki arti penting sebagai target bantuan luar negeri Jepang. Negara-

negara yang menerima ODA Jepang dalam peringkat lima besar, masing-masing adalah Indonesia, RRC (Republik Rakyat Cina), Bangladesh, Filipina dan beberapa negara Asia lainnya. Alokasi ODA Jepang ini difasilitasi oleh lembaga-lembaga terkait, yaitu JBIC atau Japan Bank of International Cooperation, JEXIM atau Japan Export-Import Bank, serta OECF atau Overseas Economic Cooperation Fund.

Eksistensi hubungan Indonesia-Jepang ternyata tidak lepas dari faktor banyaknya masyarakat yang tinggal di kedua negara sebagai komunitas transnasional. Keberadaan masyarakat Indonesia yang tinggal di Jepang ataupun sebaliknya mampu berperan sebagai ‘agent of change’ ataupun media yang mendekatkan diri antar masyarakat kedua negara pada bidang sosial, ekonomi ataupun budaya. Gambaran masyarakat transnasional ini adalah sebagai berikut : (Embassy Japan, 2022)

- a. Warga ekspatriat Jepang yang tinggal di Indonesia berjumlah sekitar 11.263 orang pada akhir tahun 2009. Jumlah ini diperkirakan akan masih dapat berkembang seiring dengan hubungan kerjasama perdagangan luar negeri dan manufaktur di Indonesia yang mengalami tren perkembangan yang cukup progresif.
- b. Warga ekspatriat Indonesia yang ada di Jepang berjumlah sekitar 27.250 pada akhir tahun 2008. Jumlah ini diperkirakan akan masih dapat berkembang seiring dengan semakin pesat ketika semakin banyak kontak antar masyarakat di bidang pendidikan, bisnis ataupun kepentingan lainnya yang memungkinkan beberapa warga negara Indonesia untuk tinggal dalam waktu tertentu di Jepang.

Bantuan luar negeri dan kerjasama Jepang di Indonesia berada pada perkembangan yang signifikan pada tahun 1965. Saat itu, Jepang menjadi negara Asia Nomor satu sekaligus menduduki peringkat nomor dua dunia, terkait dengan official development assistance (ODA) di Indonesia. Pada saat itu, total ODA Jepang mencapai 231 juta US Dollar dengan perincian 63 juta US Dollar

bantuan jangka pendek dan 168 juta US Dollar bantuan long term ODA dan medium term ODA. Nilai ini satu tingkat di bawah Uni Soviet (USSR) dengan total bantuan sebesar 990 juta US Dollar. (Brown and Kingston, 2018 : 263-264)

Low-cost green car (LCGC) adalah mobil dengan harga terjangkau, dan efisien menggunakan bahan bakar, yang diperkenalkan ke pasar Indonesia di akhir 2013 setelah pemerintah telah menawarkan insentif-insentif pajak untuk para pamanufaktur mobil yang memenuhi persyaratan-persyaratan untuk target efisiensi BBM. Mobil-mobil LCGC biasanya memiliki harga kira-kira Rp 100 juta membuat mobil-mobil ini menarik untuk segmen kelas menengah ke bawah yang berjumlah besar di negara ini. Menjelang implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) di akhir 2015, Pemerintah Indonesia ingin membuat Indonesia menjadi pusat regional untuk produksi mobil-mobil LCGC.(Indonesian Investment, 2022)

Pemerintah menetapkan beberapa ketentuan dan persyaratan untuk manufaktur mobil-mobil LCGC. Contohnya, konsumsi bahan bakar diharuskan ditetapkan pada paling sedikit 20 kilometer per liter sementara mobil harus memiliki sekitar 85% dari komponen yang dimanufaktur secara lokal (karenanya mengurangi kerentanan harga tipe mobil ini terhadap pelemahan nilai tukar rupiah). Sebagai gantinya, mobil-mobil LCGC dibebaskan dari pajak barang mewah, yang membuat para pamanufaktur dan retailer dapat menetapkan harga yang lebih murah.

Mobil-mobil ini memiliki kapasitas mesin maksimum pada 1.200 kubik sentimeter, dan didesain untuk menggunakan bensin beroktan tinggi. Para pelaku utama dalam industri LCGC Indonesia adalah lima perusahaan manufaktur asal Jepang yang terkenal: Toyota, Daihatsu, Honda, Suzuki dan Nissan. Berbagai model mobil-mobil LCGC telah dijual di pasaran sejak akhir 2013 (termasuk Astra Toyota Agya, Astra Daihatsu Ayla, Suzuki Karimun Wagon R, dan Honda Brio Satya). (Indonesian Investment, 2022)

3. Pencapaian Upaya METI Dalam Mendukung Pengembangan Industri Otomotif Jepang di Indonesia

Memasuki dekade 2000-an Jepang mampu berkembang sebagai salah satu negara termaju di dunia. Kemajuan ini dicapai Jepang melalui empat bidang, yaitu jasa, perindustrian, pertanian dan perikanan yang menjadikan negara ini sebagai terbesar ketiga sebagai negara potensial bagi pasar bebas, setelah Amerika Serikat dan Cina. Kemajuan ini kemudian mendasari kerjasama luar negeri Jepang dan Indonesia pada sektor-sektor strategis, diantaranya pengembangan energi terbarukan, energi ramah lingkungan dan pengelolaan sumber daya energi. (APBI-ICMA, 2022)

Berbagai pencapaian secara teknis atas dukungan METI terhadap pengembangan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia, yaitu : (APBI-ICMA, 2022)

- a. Pembangunan Stasiun Kendaraan Listrik Umum dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum hingga tahun 2025 telah digagas oleh Pemerintah
- b. PT Toyota Astra Motor berencana memulai produksi mobil listrik di Indonesia mulai tahun 2022
- c. PT Bakrie Autoparts (BA), BNBR bekerja sama dengan produsen bus asal China, BYD Auto Co.Ltd untuk mengembangkan bus listrik
- d. Mitsubishi berinvestasi dengan peningkatan kapasitas produksi mobil listrik yang akan dimulai pada tahun 2025

Melalui uraian ini dapat dipahami bahwa dukungan mediasi yang dijalankan METI dalam menangani penurunan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia mampu mendekatkan hubungan antara masyarakat Indonesia, sekaligus elit politik dan pemerintah Indonesia terhadap pemerintah dan pelaku usaha otomotif Jepang. Berbagai pendekatan ini juga mampu

menumbuhkan ikatan-ikatan emosional dan teknis sehingga akan terbentuk hubungan yang saling menguntungkan (*mutualistic relationship*). Kemudian dukungan non-finansial akan memperkuat industri otomotif Jepang melalui peningkatan alih teknologi dan purna jual yang akan semakin baik.

Berbagai pencapaian METI dalam menangani persoalan penurunan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia pada periode pada tahun 2015-2022 ditunjukkan dengan masih bertahannya perusahaan Jepang ditengah-tengah persaingan yang cukup ketat. Kemudian pencapaian selanjutnya adalah terbentuknya hubungan mutualistik antara industri otomotif Jepang dengan pemerintah, serta masyarakat Indonesia sebagai bentuk hubungan timbal balik. Fakta ini menegaskan bahwa pencapaian METI ini bukan semata-mata berkaitan dengan faktor teknis, namun juga politik, sosial dan ekonomi.

Kesimpulan

Kemunculan perusahaan otomotif Korea Selatan dan China di Indonesia kemudian dipersepsikan sebagai ancaman oleh industri otomotif Jepang yang selama ini berhasil menguasai pangsa pasar kendaraan di Indonesia. Hingga tahun 2015-2022 memang secara komulatif penjualan perusahaan otomotif Jepang dari berbagai merk memang masih menduduki peringkat pertama, namun pada saat yang sama muncul perusahaan otomotif Korea Selatan dan China, diantaranya Hyundai, KIA, serta Wuling dan DFSK.

Dalam mempertahankan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia, pemerintah Jepang kemudian menjalankan berbagai peran melalui METI (The Japanese Ministry of Economy, Trade and Industry). Kementerian ini memiliki wilayah yuridiksi yang luas bukan hanya di dalam negeri Jepang, namun juga luar negeri dengan membangun kerjasama dan melaksanakan berbagai program internasional, diantaranya mendukung keamanan energi sampai dengan mendukung kemajuan sektor industri dan perdagangan luar negeri Jepang. Dalam mendukung dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia,

METI menjalankan dua peran, masing-masing melalui peran mediasi dan dukungan non-finansial.

Dukungan mediasi yang dijalankan METI dalam mempertahankan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia diwujudkan melalui pengembangan kerjasama dengan beberapa stakeholder otomotif Indonesia, diantaranya melalui pendekatan dengan ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk), pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia dan entitas-entitas lainnya melalui program-program promosi, pengembangan program berwawasan lingkungan agar produk-produk Jepang semakin kompetitif, serta pengembangan konsep CKD (compelately knock down) dari negara-negara lain. Melalui dukungan mediasi ini nantinya produk-produk Jepang lebih dapat bersaing dengan perusahaan-perusahaan rivalnya dari Korea Selatan dan China.

Bentuk dukungan yang kedua yang dijalankan oleh METI adalah dukungan non finansial yang dijalankan METI dalam mempertahankan dominasi perusahaan otomotif Jepang di Indonesia dijalankan dengan mengembangkan dukungan program alih teknologi dan lain-lainnya kepada perusahaan-perusahaan otomotif Jepang yang ada di Indonesia sehingga dapat melampaui teknologi dan perkembangan dari perusahaan otomotif negara-negara rival. Kemudian upaya non-fungsional lainnya dijalankan melalui pengembangan sumber daya manusia sehingga upaya ini akan meningkatkan skill dan kemampuan dari para pelaksana perusahaan-perusahaan otomotif Jepang yang ada di Indonesia. Dengan demikian melalui dukungan non-finansial ini akan memperkuat citra dan kapabilitas perusahaan otomotif Jepang di Indonesia dalam mengantisipasi persaingan dengan perusahaan Korea Selatan dan China di Indonesia.

Daftar Pustaka

Catherine Cassel and Gillian Symon (editor), 1994, *Qualitative Methods in Organizational Research*, London : Sage Publications.

Achyar Arief Firdaus, Zulkifli Harza | Upaya Meti (The Japanese Ministry Of Economy, Trade And Industry) dalam Mempertahankan Dominasi Perusahaan Otomotif Jepang di Indonesia

James DJ Brown and Jeff Kingston, 2018, Japan Foreign Relations in Asian, Oxon and New yoek : Routledge Publishing.

Lars Magnusson, 2015, The Political Econy of Mercantilism, London and New York : Routledge Publishing.

Koichi Simokawa, 2010, Japan and the Global Automotive Industry, London : Cambridge university Press.

Songlin, Yang and Hamid Ahmed, “Thr Role of Government Support in Sustainable Competitive Position and Firm Performance”, The Journal of sustainability MDPI, Vol.10. No.1. 2018.