

Kelekatan Institusi dan Inovasi Institusi Industri Komponen Otomotif Indonesia

FITRYANI GUNAWAN

MAHASISWA S1 DEPARTEMEN SOSIOLOGI UNIVERSITAS INDONESIA

E-MAIL: FITRYANIGUNAWAN@GMAIL.COM

ABSTRAK

Perkembangan industri komponen otomotif di Indonesia tidak dialami oleh industri kecil-menengah (IKM) komponen otomotif lokal. Padahal pemerintah Indonesia telah melakukan upaya untuk mengembangkan IKM komponen otomotif lokal melalui serangkaian kebijakan. Namun program dan kebijakan tersebut tidak membawa dampak yang signifikan terhadap perkembangan IKM komponen otomotif lokal. Studi terdahulu menyatakan bahwa ketidakkmajuan IKM komponen otomotif lokal dikarenakan kurangnya faktor input produksi dan faktor politik. Artikel ini bertujuan untuk memperkaya perspektif institusionalisme yang dikemukakan Evans. Penulis berargumen bahwa ketidakkmajuan IKM komponen otomotif lokal disebabkan oleh kelekatan institusi yang lemah antara dan industri otomotif dan kurangnya inovasi institusi yang dilakukan. Penelitian ini mengungkapkan bahwa dominasi kebijakan pemerintah yang kuat dalam mengatur industri otomotif dan komponen otomotif meningkatkan rintangan dan kesulitan IKM komponen otomotif lokal dalam mengembangkan industrinya. Penelitian ini menggunakan metode analisis data sekunder berupa data statistik, dokumen terkait kebijakan industri otomotif Indonesia, data eksperimen dan penelitian yang dilakukan oleh lembaga-lembaga tertentu.

Kata kunci: kelekatan institusi, inovasi kelembagaan, industri komponen

ABSTRACT

Local autopart small and medium enterprises (SMEs) are not developed as well as automotive component industry in Indonesia. The Indonesian government has made efforts to develop the local autopart SMEs through a series of policies. But the program and the policy do not have a significant impact on the development of local autopart SMEs. Previous studies stated that local autopart SMEs failed to develop due to lacks of input factors of production and political factors. This article aims to enrich the perspective of institutionalism stated by Evans. The author argues that the failure of the local autopart SMEs is caused by weak institutional embeddedness between the state and the automotive industry and the lack of institutional innovations that are conducted. This study reveals that the dominance of strong

government policies in regulating the automotive industry and autopart industry increases the obstacles and difficulties of SMEs in developing local autopart industry. This study uses secondary data analysis methods such as statistical data, documents that are related to Indonesian automotive industry policies, experiment and research data by some research organizations.

Keywords: institutional embeddedness, institutional innovation, autopart industry

PENDAHULUAN

Sektor industri otomotif merupakan salah satu industri paling kuat di Indonesia sehingga menempatkan Indonesia pada ke-2 di ASEAN dalam hal produksi mobil (Lin dan Chen, 2014:1). Kuatnya industri otomotif pun diharapkan menjadi pendorong bagi perkembangan industri komponen otomotif Indonesia. Berdasarkan laporan Forst dan Sullivan (dalam Lindan Chen, 2014), Indonesia merupakan salah satu negara ASEAN yang potensial untuk memproduksi komponen otomotif. Forst dan Sullivan (2013) memperkirakan tingkat investasi dan bisnis komponen otomotif mencapai 12,9% pada tahun 2010 – 2018.

Namun kenyataannya pertumbuhan industri komponen otomotif di Indonesia tidak disertai pertumbuhan industri komponen otomotif lokal khususnya industri kecil menengah (IKM). Padahal IKM memainkan peran yang sangat penting dalam perekonomian nasional (Chen, 1999).¹ Berdasarkan data Asian Industrial Foundation Development Research (2014) hanya sedikit pemasok komponen lokal yang mencapai posisi tingkat 1 dan tingkat 2, kebanyakan pemasok tingkat 1 dan tingkat 2 merupakan pemasok asing. Hal ini membuat IKM komponen otomotif lokal terancam dan sulit untuk berkembang. Informasi dari Perkumpulan Industri Kecil Menengah Komponen Otomotif (PIKKO) menyatakan bahwa 5 perusahaan anggota PIKKO dinyatakan tutup dan 4 perusahaan lainnya terancam tutup.² Direktur Jenderal Industri Kecil dan Menengah (IKM) Kemenperin mengatakan hingga kini hanya ada 70 IKM yang terdaftar dalam Koperasi Industri Komponen Otomotif (KIKO), 60% masih melakukan produksi,

1 Sebagai contoh IKM di Taiwan telah berkontribusi terhadap percepatan dan keberlanjutan pertumbuhan ekonomi lebih dari 40 tahun (Lia et al, 1995 dalam Chen, 1999:2).

2 Dikutip dari <https://www.semisen.com/8973/produsen-komponen-otomotif-lokal-diambang-kehancuran.html> pada tanggal 09 Oktober 2015.

33% dalam kondisi “tiarap” dan 7% mati suri.³ Mengapa dan bagaimana industri komponen otomotif lokal sulit untuk tumbuh dan berkembang?

Terdapat beberapa kajian yang menjawab penyebab kurang berkembangnya industri komponen otomotif lokal. Menurut Asian Industrial Foundation Development Research (2014) tidak berkembangnya IKM komponen otomotif Indonesia disebabkan oleh kapasitas teknis, fasilitas produksi, kapasitas pendanaan yang lebih rendah dari perusahaan komponen asing, ketergantungan material dan komponen impor dari Jepang, Thailand, dan negara lain, serta kurangnya informasi mengenai pabrik perakitan utama. Machikita dan Ueki (2005) menyatakan bahwa industri komponen otomotif di Malaysia, Thailand, Indonesia, Filipina, dan Vietnam kurang berkembang dikarenakan pengaruh faktor teknologi dan inovasi teknologi. Sedangkan Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam (Negara CLMV) menghadapi tiga masalah utama (Kobayashi dan Jin, 2014). Pertama permasalahan input yaitu tingkat pendidikan tenaga kerja industri otomotif yang rendah dan rendahnya kemampuan tenaga kerja dan manajer. Kedua, permasalahan yang berkaitan dengan kebijakan yaitu ketidaklayakan infrastruktur, serta ketidakselarasan kebijakan migrasi yang menghambat tenaga ahli luar untuk melakukan proses transfer teknologi. Dapat disimpulkan bahwa kurang berkembangnya IKM komponen otomotif hanya dikaitkan dengan faktor internal yaitu input produksi dan kebijakan SDM.

Penulis setuju bahwa faktor input produksi dan faktor politik berpengaruh dalam perkembangan industri komponen otomotif lokal, namun penulis berargumen bahwa ada faktor lainnya yang menyebabkan kurang berkembangnya industri komponen otomotif lokal. Faktor-faktor tersebut merupakan faktor institusional yang dapat mendorong atau menghambat kelangsungan industri komponen otomotif lokal. Pertama, terlalu lekatnya industri otomotif dan komponen otomotif dengan kebijakan dan peraturan pemerintah. Kedua, kurangnya inovasi kelembagaan yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait industri komponen otomotif. Kedua argumen yang dikemukakan oleh peneliti ini berangkat dari pernyataan yang dikemukakan oleh-

3 Dikutip dari <http://www.antarane.ws.com/berita/505479/kemenperin-ikm-komponen-otomotif-perlu-pemetaan-ulang> pada tanggal 09 Oktober 2015.

Dani Rodrik dan Amartya Sen (dalam Evans, 2003) bahwa untuk memajukan perekonomian suatu negara, seharusnya mencari cara untuk mengembangkan institusi yang meningkatkan kemampuan warganya untuk membuat pilihannya sendiri. Institusi dalam pandangan teori-institusi institusionalisme historis dilihat sebagai penstrukturan perilaku kolektif dan menggerakkan pada hasil tertentu (Hall dan Taylor, 1996). Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan faktor institusional yaitu kelekatan institusi industri komponen otomotif dengan pemerintah serta inovasi institusi yang dilaksanakan dalam meningkatkan industri komponen otomotif Indonesia.

METODE

Mengacu pada Creswell (2009), artikel ini menggunakan teknik analisis data sekunder untuk mengaji mengenai kelekatan institusi industri komponen otomotif dan kebijakan pemerintah serta inovasi institusi yang pernah dilakukan. Analisis data sekunder merupakan sebuah teknik penelitian yang melibatkan penggunaan data yang telah ada untuk menjawab pertanyaan penelitian yang berbeda atau tujuan penelitian berbedadengan penelitian sebelumnya (Hinds, Vogel dan Clarke-Steffen 1997, Szabo dan Strang 1997 dalam Heaton, 1998). Dengan analisis sekunder, maka peneliti bisa mendapatkan gambaran mengenai keadaan sosial terkait IKM komponen otomotif lokal (Bloor and Wood, 2006).

Data sekunder yang digunakan berupa data statistik, dokumen terkait kebijakan industri otomotif Indonesia, data eksperimen dan hasil penelitian yang dilakukan oleh lembaga-lembaga tertentu. Data sekunder bersumber dari *websiteresmi* asosiasi pengusaha otomotif dan komponen otomotif Indonesia, Kementerian Perindustrian, berita elektronik, dan lembaga lainnya yang relevan dengan penelitian ini.

KELEKATAN DAN INOVASI INSTITUSI DALAM INDUSTRI

Di era modern ini, faktor ekonomi tidak lagi menjadi satu-satunya faktor yang menentukan perkembangan atau keberlangsungan suatu kegiatan ekonomi. Hoff dan Stiglitz (2001:389 dalam Evans, 2003) menyatakan bahwa ekonomi moderntidak lagi dilihat sebagai proses akumulasi modal, tetapi sebagai perubahan organisasi. Ini menunjukkan bahwa institusi yang berperan dalam ekonomi bukan hanya

institusi ekonomi dan pasar saja, melainkan ada institusi lain yang juga membentuk perilaku ekonomi yang dapat mendorong atau bahkan menghambat perkembangan ekonomi. Institusi tersebut adalah negara, pasar, dan budaya (dalam Achwan, 2012). Block dan

Evans (2005:505) menyatakan bahwa negara dan ekonomi melekat dalam masyarakat yang memiliki struktur institusional spesifik dan kelekatan ini memainkan peran yang penting baik dalam hasil ekonomi maupun politik. Kelekatan tersebut disebut sebagai kelekatan institusi. Achwan (2013) mengartikan kelekatan institusi sebagai bentuk hubungan saling ketergantungan antara negara, ekonomi, dan masyarakat.

Evans (2005) membagi kelekatan institusi menjadi dua yakni kelekatan institusi yang kuat (*strong embeddedness*) dan lemah (*weak embeddedness*). Tidak ada indikator yang secara mutlak membedakan kedua jenis kelekatan institusi ini, namun penulis memberikan indikator berdasarkan karakteristik umum dari beberapa hasil studi kasus yang ada. Kelekatan institusi yang kuat ditunjukkan oleh studi kasus kemajuan ekonomi Korea Selatan (Hsieh, 2011) dan provinsi Wuxi di China (Zhang, 2007). Evans (dalam Achwan, 2014) menggambarkan bahwa peran negara Korea Selatan sangat dominan dalam mendorong perkembangan ekonomi. Woo (1991) dalam Hsieh (2011) menggambarkan peran negara Korea yang kuat dalam mengontrol keuangan, pemberian subsidi untuk membuat korporasi besar, mendorong mereka untuk meraih skala dan jangkauan ekonomi dan mendorong ekspor, pembentukan nama *brand* internasional dan peningkatan industri. Begitupun dengan hasil penelitian Zhang (2007) yang menunjukkan peran pemerintah lokal sangat besar dalam mengembangkan bisnis di Wuxi. Pemerintah lokal menentukan keputusan mengenai alokasi sumber daya, investasi, distribusi keuangan, manajemen, serta pemilihan dan penunjukan manajer. Kedua kasus tersebut ditandai dengan campur tangan pemerintah yang kuat.

Kelekatan institusi yang lemah ditunjukkan oleh studi kasus kemajuan ekonomi Taiwan (Hsieh, 2011), provinsi Wenzhou di China (Zhang, 2007), dan industri pakaian jadi di Bali dan Pekalongan (Achwan, 2013). Hsieh (2011) menjelaskan mengenai dominasi Usaha Kecil Menengah (UKM) dalam membangun ekonomi Taiwan. Kontribusi UKM dalam pembangunan ekonomi Taiwan menunjukkan ke-

berhasilan usaha *deliberate state* (Amsden, 1991; Chu, 1999; Wade, 1990 dalam Hsieh, 2011). Zhang (2007) menjelaskan bahwa kemajuan industri di Wenzhou disebabkan oleh pengorganisasian asosiasi bisnis bersifat *bottom-up* yang dikelola oleh masyarakat atau pengusaha. Peran asosiasi pengusaha di Wenzhou sangat signifikan dengan melakukan sebuah inovasi institusi melalui pembentukan majelis perdagangan baik yang *semi-official* maupun majelis yang independen. Sedangkan Achwan (2013) memaparkan kondisi industri pakaian jadi di Bali dan Pekalongan yang berbeda meskipun sama-sama memiliki kelekatan institusi yang lemah dengan pemerintah. Achwan menandai kelekatan institusi yang lemah dengan tidak diberikannya fasilitas “istimewa” berupa peraturan perundangan, keringanan pajak, dan kontrak-kontrak publik yang signifikan sehingga pelaku industri tidak memiliki modal politik yang signifikan. Hal ini menunjukkan campur tangan pemerintah yang cukup kecil dalam pengorganisasian industri. Namun bukan berarti pemerintah lepas tangan terhadap kelangsungan industri, hanya saja peran pemerintah menjadi lebih sempit yaitu sebagai mitra industri, fasilitator, dan pendorong perkembangan industri di dalam pasar. Industri, agen-agen, dan asosiasi-asosiasi di dalamnya diberikan ruang untuk mengembangkan industri sendiri.

Dari contoh-contoh kasus yang telah dipaparkan, dapat ditarik kesimpulan mengenai indikator kelekatan institusi yang kuat atau lemah. Kelekatan institusi yang kuat ditandai dengan adanya campur tangan pemerintah yang kuat melalui fasilitas “istimewa” seperti kebijakan khusus, keringanan pajak, kontrak-kontrak yang signifikan, serta fasilitas lainnya yang menyebabkan ketergantungan industri terhadap fasilitas tersebut. Sedangkan kelekatan institusi yang lemah ditandai dengan peran aktif pelaku industri dalam mengembangkan industrinya sehingga peran pemerintah menjadi lebih sempit. Mengutip pemaparan Hsieh (2011), kelekatan institusi yang lemah juga ditandai dengan kebijakan industri yang tidak dispesifikasikan pada satu industri tertentu, melainkan berlaku secara umum untuk industri lainnya.

Kelekatan institusi dapat berubah melalui *institutional innovation* (Block dan Evans, 2005: 507). Block dan Evans mendefinisikan inovasi kelembagaan sebagai konstruksi institusi baru untuk merubah cara kelekatan tindakan ekonomi. Ide dalam inovasi institusi tersebut dapat menjadi pengganti modal saham (Hoff dan Stiglitz, 2001 dalam-

Evans,2003).Flighstein(1990dalamBlockdanEvans,2005)berpendapat bahwa kadang kala inovasi institusi terjadi di ranah masyarakat sipil melalui pembuatan asosiasi baru atau institusi yang bertujuan untuk mengorganisir atau mengkoordinasikan aktivitas ekonomi.

Inovasi institusi bisa berwujud dalam berbagai jenis. Inovasi institusi yang sering kali dibahas dalam studi sebelumnya adalah jaringan bisnis (Achwan, 2012; Zhang,2007).Achwan(2012)menyatakanbahwa-setiapjaringbisnispakaianjadi di Bali dan Pekalongan berusaha memengaruhi negara agar mengambil tindakan dan membentuk struktur sosial yang secara langsung dan tak langsung mengubah aturan permainan ekonomi yang berlaku demi keuntungan mereka. Zhang (2007) juga menggambarkan peran jaringan bisnis di Wenzhou berperan dalam meningkatkan kompetensi pengusaha, meningkatkan standar produk, serta melindungi bisnis di Wenzhou. Zuhail (2010) menyatakan bahwa setidaknya terdapat tiga institusi utama dalam sistem inovasi sebuah negara, yakni lembaga-lembaga riset, termasuk di dalamnya universitas dan lembaga nondepartemen, industri, dan pemerintah. Dengan jenis inovasi institusi ini, maka bisa didapatkan gambaran mengenai jenis inovasi institusi yang dilakukan oleh industri.

Ketidakelektan asosiasi bisnis dengan pemerintah membawa hasil yang berbeda-beda sesuai dengan kondisi tempat berlangsungnya interaksi tersebut. Pelajaran pentingnya bahwa kelekatan kuat (*strong embeddedness*) dan kelekatan lemah (*weak embeddedness*) tidak menjadi penghalang keberhasilan ekonomi (Achwan,2014).Yangmenjadi point penting adalah adanya inovasi lembaga atau institusi yang sesuai dengan konteks masyarakat industri dalam kelekatan tersebut sehingga dapat menopang pola interaksi aktor atau agen di dalamnya. Inovasi yang sangat penting ditekankan bukan hanya pada inovasi produk, melainkan pada inovasi struktur institusi. Dengan begitu, inovasi institusi dapat mengarahkan pelaku ekonomi pada hasil ekonomi tertentu karena mensinergikan struktur yang ada dalam kegiatan ekonomi.

STRUKTUR INDUSTRI OTOMOTIF DI INDONESIA

Industri otomotif dibagi menjadi dua sektor yaitu sektor perakitan dan sektor komponen (Humprey dan Memedovic, 2003). Pembagian

dua sektor industri otomotif ini merupakan bentuk dari rantai nilai yang merupakan strategi bisnis internasional agar menghasilkan nilai tambah lebih besar bagi negara pemilik merek otomotif (*prinsipal*) dengan memecah produksi otomotif ke negara-negara lain. Rantai nilai menurut Kogut (1985, dalam Gereffi, 2005) merupakan interaksi antara keuntungan komparatif negara dan keuntungan kompetitif perusahaan. Indonesia saat ini masih menjadi industri perakitan karena memiliki keunggulan komparatif dalam arti jumlah sumber daya manusia dan sumber daya alam yang melimpah tetapi kurang memiliki keunggulan kompetitif dalam arti kemampuan di bidang teknologi. Menurut data BPS, jumlah tenaga kerja Indonesia pada Agustus 2013 sebesar 118,19 juta. Hal ini tentu saja berimbas pada efisiensi biaya tenaga kerja dan biaya bahan mentah otomotif sehingga perusahaan *prinsipal* berkeinginan untuk mengembangkan industri otomotif di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia masih dipandang sebagai tempat produksi dan pasarsaja.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perindustrian RI No. 123/M-IND/PER/10/2009, sektor perakitan dikelompokkan ke dalam industri hilir yang berperan sebagai perakitan keseluruhan komponen untuk menghasilkan kendaraan bermotor utuh (CBU). Produsen perakitan ini disebut juga sebagai industri transportasi. Sektor komponen termasuk ke dalam industri antara yang menghasilkan produk-produk komponen atau subkomponen setengah jadi yang siap diproses atau dirakit menjadi produk jadi atau komponen. Sedangkan industri hulu merupakan industri penyedia bahan baku utama yang terdistribusi dari industri bahan baku berbasis baja, karet, dan plastik.

Industri komponen otomotif terdiri dari tiga tingkatan. Produsen komponen tingkat pertama merupakan industri yang menguasai pasar merek atau komponen "*genuine*" yang berkonsentrasi pada produksi produk bernilai tinggi seperti sistem listrik, sistem mesin, sistem rem, sistem pendingin, komponen badan dan kerangka, sistem suspensi, dan sistem bernilai tinggi lainnya (EIBN, 2014). Produsen tingkat pertama merupakan perusahaan *joint ventures* antara perusahaan lokal dan luar negeri yang kebanyakan berhubungan dengan perusahaan Jepang seperti Toyota, Daihatsu, dan Suzuki (EIBN, 2014; Kementerian Perdagangan, RI, 2011). Mayoritas produsen tingkat pertama berada di bawah Astra Internasional (EIBN, 2014; Lindan Chen, 2014)

atau Indomobil Group (EIBN, 2014). SENADA (2007) mengarakteristik-an perusahaan yang mendominasi tingkat pertama sebagai perusahaan yang memiliki proses dan teknologi bersertifikat *quality-cost-delivery* (QCD). Humprey dan Memedovic (2003) menyatakan jika perusahaan pada tingkat pertama memiliki kemampuan desain dan inovasi yang tinggi.

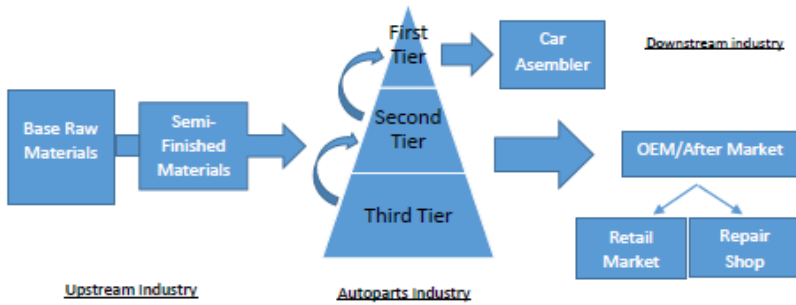
Produsen tingkat kedua merupakan produsen yang mampu memenuhi persyaratan QCD yang ketat dan hanya berspesialisasi pada bidang manufaktur tertentu (SENADA, 2007). Produsen tingkat kedua ini memainkan peran yang penting dalam membantu produsen tingkat pertama (EIBN, 2014). Perusahaan pada tingkat kedua dikarakteristikkan memiliki keterampilan teknis, teknologi, dan proses yang tinggi karena dituntut untuk memenuhi persyaratan biaya dan fleksibilitas. Sedangkan produsen tingkat ketiga merupakan produsen yang menghasilkan barang-barang pencetak.

Mengacu pada Gereffi (2005), ketiga tingkat tersebut membentuk rantai pasokan yang membentuk struktur *input-output* dari kegiatan nilai tambah yang dimulai dari bahan mentah dan diakhiri dengan produk akhir. Hubungan ketiga tingkat produsen saling melekat karena hubungan integrasi fungsional yaitu saling menyuplai kebutuhan tingkat yang berada di atasnya. Produsen tingkat ketiga menyuplai kebutuhan dari produsen tingkat kedua. Produsen tingkat kedua memasok salah satu komponen yang dibutuhkan oleh produsen tingkat pertama sesuai dengan standar yang telah ditentukan oleh produsen tingkat pertama. Produsen tingkat pertama menyediakan sistem dan standar produksi sebelum komponen dirakit oleh produsen perakitan. Sedangkan produsen tingkat ketiga hanya mengolah bahan mentah menjadi produk pencetak yang nilai tambahnya tentu lebih sedikit daripada yang didapatkan oleh produsen tingkat pertama dan kedua.

Pasar industri komponen otomotif umumnya terbagi menjadi dua yakni *original equipment manufacturer* (OEM) dan pasar purna jual atau suku cadang (*replacement equipment manufacturer*) (Kementerian Perdagangan RI, 2011). OEM mengacu pada pasar komponen untuk komponen otomotif yang dibuat secara khusus untuk pasar perakitan otomotif baik yang dimiliki domestik maupun luar negeri. Perusahaan yang masuk ke dalam pasar ini merupakan perusahaan yang dikontrak oleh perakitan sebagai perwujudan dari spesialisasi kerja. Pa-

sar purna jual atau suku cadang mengacu pada komponen pabrikan dengan tujuan memelihara dan mengganti komponen otomotif baik untuk pasar domestik, luar negeri, dan ekspor.

Gambar 1.
Rantai Nilai Industri Otomotif



POSISI INDUSTRI KECIL MENENGAH KOMPONEN OTOMOTIF LOKAL

Pada tahun 2014, pelaku bisnis di bidang otomotif berjumlah 1322 perusahaan yang terdiri dari 27 perusahaan perakit, 245 perusahaan yang berada pada tingkat 1 dan 2, dan 950 perusahaan yang berada pada posisi tingkat 3 (Asian Industrial Foundation Development Research, 2014). Jumlah pemasok komponen otomotif Indonesia jauh lebih rendah dua kali lipat dari Thailand yang telah memiliki 2.300 suplier (Lin dan Chen, 2014). Dari jumlah tersebut, hanya sedikit pelaku usaha komponen otomotif lokal yang mencapai tingkat pertama. Kebanyakan pelaku usaha komponen otomotif lokal hanya menempati tingkat kedua dan ketiga.

Produsen IKM komponen otomotif lokal banyak menempati tingkat 2 dan 3 dan berperan dalam memperluas pasar purna jual (*after market*) atau pasar komponen suku cadang non-orisinal dalam negeri (SENADA, 2007) atau dalam istilah orang Indonesia disebut sebagai komponen kelas 'KW' (Kementrian Perindustrian, 2014). Produk ini memang bukan produk asli namun cukup bagus sebagai suku cadang. IKM komponen otomotif memasarkan produk kualitas rendah mereka melalui saluran distribusi purna jual, melalui pengecer, atau *workshop* yang kurang dikenal. Pasar purna jual ini utamanya dipasok oleh paritel bengkel perbaikan kecil dan berkembang sebagai alter-

natif bagi konsumen yang tidak ingin atau tidak mampu membeli suku cadang asli dengan merek terkenal dan harga yang paling mahal (SENADA, 2007). SENADA (2007) juga mengkarakteristikan pasar tersebut sebagai pasar yang didominasi oleh barang non-merek, relatif bermutu rendah dan *hyper-price sensitive* atau palingmurah.

Selain memperluas pasar purna jual, IKM komponen otomotif juga menyuplai kebutuhan untuk perusahaan yang menempati posisi di atasnya. IKM yang berada pada tingkat 3 menyuplai kebutuhan perusahaan di tingkat 2 dan hanya sedikit IKM yang berada di tingkat 2 yang menyuplai perusahaan di tingkat 1. Hal ini karena perusahaan besar di tingkat 1 lebih memilih IKM komponen asing yang dibawa langsung oleh produsen otomotif asing yang ada di Indonesia dari negara asalnya. IKM komponen otomotif lokal menjadi sulit untuk memasuki pasar OEM karena terbatasi dalam tingkat keterampilan dan investasi atau permodalan (Leite, 1997 dalam Humprey dan Memedovic, 2003). IKM komponen lokal yang berhasil menembus pasar OEM adalah IKM yang tergabung dalam jaringan usaha IKM yang dekat dengan pemerintah seperti KIKO, PIKKO, GIAMM, dan lain sebagainya. IKM ini juga dipimpin oleh pengusaha yang aktif dalam jaringan usaha tersebut. Sebagai contoh IKM PT Rekadaya Multi Adiprima yang berkembang karena pemimpinnya merupakan ketua salah satu jaringan bisnis IKM lokal (PIKKO) yang dekat dengan pemerintah dan perusahaan besar.

IKM komponen otomotif lokal ini hanya memiliki keterampilan teknis yang dasar, kurang inovatif dan kompetensi dalam menerjemahkan desain detail produk yang sudah ada ke dalam produknya. Posisinya dipasar purna jual ini juga erent karena pemasok di tingkat 1 ikut menjual komponen dengan merek OEM terkenal (SENADA, 2007). Konsumen tentu saja memiliki apresiasi yang lebih kepada barang bermerek karena mereka memandang merek sebagai jaminan mutu produk. Selain itu, semenjak kebijakan pasar bebas IKM komponen lokal juga digempur oleh berbagai IKM komponen asing seperti Cina, Taiwan, dan Vietnam yang menjual komponen dengan harga yang lebih murah. Hal ini membuat pasar IKM komponen lokal semakin sempit dan semakin terancam mengalami kemunduran.

KELEKATAN INSTITUSI INDUSTRI KECIL MENENGAH KOMPONEN OTOMOTIFLOKAL

Meskipun keberadaan industri otomotif sudah lebih dari 90 tahun di Indonesia, namun hubungan industri otomotif dan negara dimulai pada tahun 1970-an (Kementerian Perdagangan RI, 2011). Hal ini dikarenakan pada awal keberadaannya di Indonesia, mobil diimpor dalam keadaan utuh. Semenjak diberlakukannya program penghapusan wajib berdasarkan SK Menteri Perindustrian No 545/M/SK/VII/72 yang berisi mengenai larangan impor mobil dalam keadaan utuh (Completely Built Up) untuk jenis sedan dan mobil barang, perusahaan komponen otomotif mulai bermunculan sekitar 30 perusahaan (Wie, 2012). Berbagai program dan kebijakan pun dikeluarkan oleh pemerintah untuk menstimulasi pertumbuhan industri komponen lokal seperti SK Menteri Perindustrian No 307/M/1976 yang mewajibkan industri perakitan menggunakan suku cadang yang dibuat di dalam negeri (Mulatsih, 2001).

Pada awal tahun 1990an, pemerintah Indonesia lebih jauh menstimulasi pertumbuhan industri komponen Indonesia dengan memberlakukan peraturan pengurangan bea masuk berdasarkan jumlah komponen lokal yang digunakan (Kementerian Perdagangan RI, 2011). Produk dengan komponen lokal yang lebih banyak dikenakan pajak yang lebih rendah sehingga biaya penjualan juga semakin rendah. Hingga akhirnya pemerintah Indonesia mencoba membuat industri otomotif nasional dengan dikeluarkannya Keppres No. 42 tahun 1996 yang memuat ketentuan tambahan mengenai mobil nasional yang dibuat di luar negeri dan diimpor dalam keadaan CBU. Perusahaan *joint venture* mobil nasional Tommy Soeharto dan KIA Motors Korea pun ditunjuk menjadi perusahaan yang menjalankan program ini (Wie, 2012) dengan nama perusahaan Timor Putra Nasional.

Pada awal tahun 1990-an, pemerintah Indonesia lebih jauh menstimulasi pertumbuhan industri komponen Indonesia dengan memberlakukan peraturan pengurangan bea masuk berdasarkan jumlah komponen lokal yang digunakan (Kementerian Perdagangan RI, 2011). Produk dengan komponen lokal yang lebih banyak dikenakan pajak yang lebih rendah sehingga biaya penjualan juga semakin rendah. Hingga akhirnya pemerintah Indonesia mencoba membuat industri otomotif nasional dengan dikeluarkannya Keppres No.42 tahun 1996

yang memuat ketentuan tambahan mengenai mobil nasional yang dibuat di luar negeri dan diimpor dalam keadaan CBU. Perusahaan *joint venture* mobil nasional Tommy Soeharto dan KIA Motors Korea pun ditunjuk menjadi perusahaan yang menjalankan program ini (Wie, 2012) dengan nama perusahaan Timor Putra Nasional.

Mengacu pada Block dan Evans (2005), hubungan kelekatan pemerintah dengan industri otomotif Indonesia mendorong perkembangan industri komponen otomotif di Indonesia. Berdasarkan pada Achwan (2012), hubungan kelekatan pada masa Orde Baru ini termasuk kuat dengan ditandai adanya kebijakan khusus, keringanan pajak, dan kontrak-kontrak signifikan yang menstimulasi perkembangan industri otomotif dan komponen otomotif. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah Indonesia bertujuan agar komponen lokal kendaraan bermotor dapat diproduksi sebanyak-banyaknya di Indonesia sehingga pada akhirnya dapat diwujudkan dalam industri yang mandiri (Mulatsih, 2000). Peran asosiasi bisnis belum terlalu signifikan pada awal terbentuknya hubungan kelekatan ini karena peran negara masih sangat kuat menentukan arah perkembangan industri melalui kebijakan dan penunjukan pelaku industri.

Lahirnya sejumlah kelompok perusahaan otomotif nasional, seperti kelompok Astra, Kelompok Indomobil dan Kelompok Krama Yudha tak lepas dari proteksi dan intervensi yang diberikan pemerintah dalam pengembangan industri otomotif Indonesia (Ismanto, 2010:36). Ismanto (2010) juga menambahkan bahwa pemerintah berkepentingan untuk membangun perusahaan-perusahaan nasional yang tangguh, yang nantinya diharapkan menjadi kekuatan nasional dalam menghadapi persaingan pasar global melalui kebijakan proteksi yang diberikan oleh pemerintah terhadap industri. Dengan kata lain, pemberian hak istimewa kepada pelaku industri komponen otomotif skala besar merupakan suatu bentuk upaya pemerintah dalam membangun industri komponen otomotif di Indonesia. Meskipun begitu, kebijakan pemerintah pada masa itu juga berdampak positif terhadap perkembangan IKM. Terbukti dengan IKM komponen otomotif yang mulai bermunculan di tahun 1979 karena adanya kebijakan-kebijakan ini.⁴ Kebijakan pemerintah untuk meningkatkan kandungan lokal ini mendo-

⁴ Diunduh dari <http://www.kemenperin.go.id/artikel/5148/Industri-Komponen-Otomotif-RI-Tertinggal-Jauh-Dari-Thailand> pada tanggal 13 Desember 2015.

rong pengusaha besar untuk berhubungan dengan IKM komponen lokal sehingga menciptakan kelekatan antara IKM komponen lokal dan perusahaan otomotif skalabesar.

Didirikannya Yayasan Dharma Bhakti Astra (YDBA) oleh William Soeryadjaya pada tahun 1980 merupakan salah satu contoh bukti kuatnya kelekatan perusahaan besar dan IKM dalam mengembangkan industri otomotif dan komponen otomotif Indonesia. YDBA bekerja sama dengan Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN) untuk membina dan mengembangkan Usaha Kecil Menengah (UKM). Sejumlah UKM dibina dan didampingi oleh YDBA untuk mengembangkan usahanya. Bukan hanya di bidang otomotif, namun juga di bidang perkebunan dan pertambangan, perbengkelan, furnicraft, serta lainnya. Negara pun mendukung kelekatan hubungan inidengan pemberian penghargaan yang akan meningkatkan citra perusahaan besar baik kepada investor, konsumen, dan pihak-pihak lainnya.

Semenjak diberlakukannya liberalisasi ekonomi pada tahun 1999, Indonesia harus mengatur kembali regulasi dan mulai mengijinkan impor kendaraan untuh. Pasar mulai dibuka secara bebas sehingga masuknya investasi dan pesaing asing di kancah industri komponen Indonesia. Namun pemerintah tetap melakukan upaya proteksi melalui kebijakan. Beberapa regulasi yang berkaitan dengan industri kompnen otomotif Indonesia adalah Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 28 tahun 2008 mengenai kebijakan industri nasional. Dalam regulasi ini, pemerintah memberikan fasilitas untuk industri komponen otomotif sebagai industri prioritas nasional dan industri yang menyerap banyak tenaga kerja. Fasilitas yang diberikan baik berupa insentif fiskal, insentif nonfiskal, dan kemudahan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebagai pendukung kebijakan ini, dibuatlah kebijakan pemberlakuan insentif pajak untuk bahan mentah atau barang yang dibutuhkan pabrik komponen otomotif yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 107/PMK.011/2011 (Kementrian Perdagangan, 2011). Dengan kebijakan ini, maka industri komponen otomotif dapat mereduksi biaya produksi dengan berkurangnya biaya pajak barang impor yang dibutuhkan proses produksi.

Kebijakan pasar bebas ini mengubah jenis kelekatan negara dengan IKM komponen otomotif lokal yang awalnya kuat menjadi

lemah. Kelekatannya ini ditandai dengan adanya kebijakan-kebijakan yang berupaya untuk mengembangkan industri komponen otomotif, namun tidak menguntungkan bagi IKM komponen otomotif lokal. Dibukanya keran investasi asing menyebabkan masuknya IKM komponen asing seperti Jepang yang secara sporadis menguasai hingga 85% pasar pasok komponen lokal Indonesia.⁵ Hal ini membuat 70 IKM komponen otomotif yang terdaftar dari KIKO, 60% masih melakukan produksi, 33% dalam kondisi "tiarap" dan 7% matisuri. Intervensi pemerintah melalui kebijakan malah menghasilkan penguasaan asing terhadap industri otomotif di Indonesia.

Hubungan negara dan industri otomotif dan komponen otomotif bersifat *patron-client* dengan penunjukkan pelaku usaha komponen besar sebagai *leader* yang dipercaya untuk mengembangkan industri otomotif dan industri komponen otomotif. Namun hubungan ini justru hanya menguntungkan beberapa pihak dan tidak mencerminkan perkembangan industri komponen otomotif secara menyeluruh. Peningkatan atau pertumbuhan industri komponen otomotif di Indonesia hanya dinikmati oleh usaha di tingkat 1 yang didominasi oleh perusahaan asing khususnya Jepang. Mengutip Achwan (2012) dominannya peran negara dan korporasi besar menyebabkan terkikisnya kekuatan ekonomi pelaku IKM komponen otomotif lokal sehingga IKM komponen lokal sangat bergantung dan paling responsif pada kebijakan-kebijakan atau guncangan ekonomi tertentu. IKM komponen lokal sulit menjadi kekuatan ekonomi yang kuat.

Kebijakan negara saat ini juga menghasilkan hubungan persaingan antara IKM komponen otomotif lokal dengan pengusaha besar yang berada di tingkat 1. IKM komponen otomotif lokal seakan menunggu 'bekas' pasar yang tidak dimasuki oleh pengusaha di tingkat 1 karena cakupan pasarnya yang lebih luas. Mengacu pada Achwan (2012), kelekatannya yang seperti itu merupakan kelekatannya yang negatif karena menyingkirkan beberapa bagian pelaku industri dalam industri komponen otomotif. Selain itu, ketidakseimbangan kekuasaan IKM komponen lokal dengan industri komponen besar dan asing dapat berimplikasi pada kemungkinan lebih mudah dieksploitasinya IKM komponen lokal oleh industri perakitan (Hsieh, 2011).

5 Diunduh dari <https://www.semisen.com/8973/produsen-komponen-otomotif-lokal-diambang-kehancuran.html> pada tanggal 13 Desember 2015

INOVASI INSTITUSI INDUSTRI KECIL MENENGAH KOMPONEN OTOMOTIFLOKAL

Pelaku IKM komponen otomotif lokal tidak hanya diam dalam menerima kebijakan dan kondisi industri otomotif Indonesia, namun juga melakukan respon melalui cara-cara yang dianggap dapat merepresentasikan kepentingannya. Salah satunya yaitu tergabung dalam jaringan pengusaha komponen otomotif Indonesia. Beberapa jaringan pengusaha industri komponen otomotif Indonesia antara lain Koperasi Industri Komponen Otomotif (KIKO), Perhimpunan Industri Kecil dan Menengah Komponen Otomotif (PIKKO), Gabungan Industri Alat-alat Mobil dan Motor (GIAAMM), Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), dan lain sebagainya.

Jaringan sosial tersebut bertujuan sebagai wadah dalam menyalurkan aspirasi dan kepentingan anggota kelompok ke tingkat struktural. Jaringan sosial tersebut juga sebagai payung yang melindungi industri komponen lokal. Jaringan sosial tersebut bukan hanya berfungsi sebagai wadah atau penyalur aspirasi dan kepentingan, melainkan juga sebagai institusi yang berfungsi dalam membangun dan mengembangkan kualitas anggotanya. Sebagai contoh PIKKO berusaha untuk berjejaring dengan perusahaan besar seperti Yayasan Dharma Bhakti Astra untuk melakukan seminar dan pelatihan IKM komponen lokal. PIKKO dan GIAMM juga berusaha untuk meningkatkan kerja sama dengan universitas dengan mengembangkan *Academy Business Government Community* (ABGC). Jaringan sosial tersebut terbentuk berdasarkan inisiatif dari pelaku usaha industri otomotif dan komponen otomotif yang bekerja sama dengan pemerintah. Ini menunjukkan adanya inovasi institusi yang menurut Fligstein (Block dan Evans, 2005) terjadi di ranah masyarakat sipil.

Dalam mengembangkan industri otomotif dan komponen otomotif, pemerintah mengembangkan institusi yang bekerjasama dengan industri komponen otomotif lokal yaitu membangun *Costumer service center* (CSC). CSC yang didirikan oleh Direktorat Jenderal Pengembangan Ekspor Nasional (DJPEN), Kementerian Perdagangan pada tahun 2011 ini dibentuk dalam rangka merespon kebutuhan informasi dan dukungan bagi eksportir Indonesia sehingga tidak hanya berkonsentrasi pada layanan berbasis *promotional event*—seperti pameran dagang dan misi dagang namun juga pada penyediaan layanan seperti pem-

berian informasi ekspor, konsultasi perdagangan, layanan permintaan hubungan dagang dan layanan pertemuan bisnis pembeli luar negeri. Layanan ini bertujuan untuk menyediakan fasilitas layanan informasi ekspor yang berorientasi pelanggan, sehingga diharapkan dapat menjadi fasilitas layanan informasi yang efektif dan efisien meliputi informasi pasar ekspor,eksportir/pemasok, pembeli, produk, regulasi, statistik perdagangan dan informasi lainnya yang terkait dengan perdagangan (Kementrian Perdagangan,2014).

Pemerintah juga telah menyediakan lembaga litbang seperti BPPT dan LIPI yang mengaji mengenai masalah IKM komponen otomotif. Namun lembaga ini dianggap kurang berperan dalam menyelesaikan permasalahan IKM. Hal ini dapat dilihat dari sedikitnya jumlah dan anggaran kegiatan penelitian dan pengembangan serta perekrutannya yang berhubungan langsung dengan industri komponen otomotif (Mahmud, 2008: 1). Mahmud juga menambahkan bahwa kegiatan yang lembaga tersebut lakukan belum menyentuh langsung industri komponen otomotif dalam negeri. Tidak sesuainya kegiatan litbang dengan kebutuhan industri juga diakibatkan kurangnya komunikasi antara lembaga litbang dengan pihak industri (Mahmud, 2008: 2). Jadi intinya kegiatan litbang di bidang otomotif tidak menyelesaikan masalah IKM yang berkuat pada masalah teknis seperti masalah proses produksi, mesin produksi, dan kualitas produk dan juga masalah penguatan institusi seperti manajemen pemasaran, kemampuan identifikasi pasar, dan lain-lain (SENADA, 2007). Padahal masalah tersebut merupakan penghambat IKM komponen otomotif lokal untuk memasuki pasar OEM ataupun bersaing di pasar purnajual.

Mengenai kualitas produk, terdapat institusi yang berkaitan dengan upaya peningkatan kualitas dan jaminan produk IKM komponen otomotif lokal seperti badan akreditasi, pengujian, dan evaluasi. Cukup banyak badan standar, akreditasi, pengujian, dan evaluasi—yang dikenal sebagai Lembaga Sertifikasi Produk (LSPro's) dalam industri otomotif—yang sudah disertifikasi oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN) (SENADA, 2007). Badan tersebut berperan dalam membantu seleksi standar produk dan pengembangan merek/*seal of quality*, menyediakan fasilitas dan laboratorium pengujian produk, dan memferivikasi merek atau *seal of quality*, standar proses/ produk yang sedang dipenuhi oleh produksi tersebut. Dengan jaminan proses produksi dan ku-

alitas produk yang terjamin dari lembaga yang diakui, maka dapat meningkatkan potensi produk di segmen pasar yang lebih tinggi (SENADA, 2007). Namun lembaga-lembaga tersebut tidak terlalu dimanfaatkan oleh IKM komponen lokal karena ketidaktahuan atas keberadaan lembaga tersebut serta anggapan bahwa biaya pengujian dapat menghambat atau pengujian tersebut tidak memiliki nilai pasar (SENADA, 2007). Ketidaktahuan IKM terhadap lembaga ini dikarenakan kurangnya informasi dan ketidakmampuan IKM dalam memahami standar yang ada dan kompleks. Selain itu, IKM juga kurang berfokus pada kualitas barang, melainkan memfokuskan pada harga produk.

Pemerintah juga melakukan inovasi institusi industri komponen otomotif melalui struktur dengan dibentuknya area geografis industri komponen otomotif. Area tersebut merupakan area yang terindustrialisasi tinggi dengan kemudahan akses infrastruktur dan energi atau area *cluster* dengan kesamaan industri yang telah tumbuh (Kementerian Perdagangan, 2011). Area ini juga berada dekat dengan industri otomotif sehingga dapat mengurangi biaya transaksi dan transportasi. Area industri komponen otomotif ini merupakan struktur yang dapat membentuk perilaku yang sejenis komponen otomotif. Dari data Kementerian Perdagangan (2011), terdapat beberapa *cluster* industri di Indonesia seperti Pulogadug, Jakarta Barat, Bekasi, Banten, Malang, Pasuruan, Surabaya, Sidoarjo, Tegal dan Pati. Namun, *cluster* industri yang dikhususkan untuk IKM komponen otomotif lokal hanya beradadi Patidan Tegal. Tak heran jika Tegal menjadi salah satu kota yang dikenal menjadi salah satu sentra komponen otomotif. Produk IKM Tegal yang banyak beredar berada pada pasar Variasi dan Custom dan telah bekerja sama dengan PT Viar Motor, PT. Tossa Sakti, PT. Solo Manufacturing Kreasi (SMK Solo) dan lainnya.⁶ Meskipun begitu, Tegal masih belumlah menembus pasar nasional dan ekspor. Menurut data Kehyasekitar 20% produk IKM komponen otomotif Tegal yang tembus di pasar Nasional.⁷ Hal ini karena kualitas produk komponen yang dihasilkan masih berkualitas rendah (Kementerian Perdagangan, 2011).

6 Diunduh dari <http://dinperindag.jatengprov.go.id/berita-review-bussines-plan-korporasi-berbasis-ikm-untuk-komponen-otomotif-roda-2.html> pada tanggal 13 Desember 2015.

7 Diunduh dari <http://www.kemenperin.go.id/artikel/11192/Industri-Komponen-Sulit-Pasarkan-Produk> pada tanggal 15 Desember 2015.

Inovasi yang paling penting dalam merubah struktur industri komponen otomotif yang timpang adalah dengan pemberian modal kepada pelaku IKM komponen lokal. Ini didasari oleh masalah input ekonomi yang menghalangi IKM untuk berkembang. Namun, menurut Asian Industrial Foundation Development Research (2014), keberadaan institusi pendanaan untuk mendukung industri atau industri manufaktur kecil belum dirasakan. Institusi ini memang ada namun lebih ditujukan untuk sektor agrikultur. Kredit Usaha Rakyat (KUR) memang cukup membantu tetapi mekanisme yang melalui perbankan sulit untuk didapatkan industri manufaktur karena bank menghindari pemberian kredit pada industri manufaktur. Bank memperhitungkan jika industri manufaktur terlalu berisiko untuk diberikan kredit. Bunga pinjaman pun dirasa cukup tinggi dan memberatkan IKM komponen lokal.

Terbentuknya jaringan pengusaha komponen otomotif Indonesia tersebut merupakan sebuah bentuk interaksi antara struktur (kebijakan pemerintah) di tingkat makro sampai pelaku IKM komponen otomotif di tingkat mikro. Jaringan pengusaha komponen otomotif merupakan salah satu inovasi struktur yang dilakukan oleh pengusaha dalam upaya mengembangkan industrinya. Industri komponen otomotif lokal tidak serta merta tunduk dan mengikuti kebijakan serta peraturan yang telah ditetapkan oleh negara. Industri komponen otomotif selain menyesuaikan dengan kebijakan dan peraturan negara juga mencoba untuk menyisipkan kebutuhan dan kepentingannya dalam kebijakan tersebut. Poinnya adalah bahwa jaringan pengusaha komponen otomotif ini muncul bukan dari hubungan kelekatan dengan pemerintah, melainkan aksi/respon terhadap hubungan tersebut. Dengan adanya jaringan sosial di atas, maka diharapkan dapat memberikan posisi strategis di arena organisasional (Achwan, 2013).

Inovasi institusi yang dilakukan yaitu melalui pembentukan CSC oleh pemerintah, badan akreditasi, pengujian dan akreditasi, bantuan pendanaan dan lain-lain. Zuhail (2010) menyatakan bahwa setidaknya terdapat tiga institusi utama dalam sistem inovasi sebuah negara, yakni lembaga-lembaga riset, termasuk di dalamnya universitas dan lembaga nondepartemen, industri, dan pemerintah. Namun, inovasi institusi yang terbentuk dari hubungan pemerintah dan industri komponen otomotif ini belum cukup membantu mengembangkan IKM

komponen otomotif. Hal ini dikarenakan inovasi institusi yang dilakukan hanya berfokus pada pemecahan masalah teknis IKM seputar hasil produk, bukan penguatan institusi dan posisi IKM. Lembaga riset nasional yang disediakan pemerintah pun terkesan berjalan sendiri sesuai dengan interes penelitiannya dan tidak menjawab permasalahan inti IKM komponen otomotif lokal (Mahmud, 2008). Selain itu bantuan permodalan juga tidak berjalan dengan baik karena adanya ketakutan dari lembaga permodalan untuk memberikan kredit kepada IKM manufaktur. Ini sangat rentan bagi pelaku IKM komponen otomotif lokal karena jumlah modal yang sedikit sehingga sulit melakukan standarisasi produk sehingga dapat bersaing dengan produk asing. Ditambah dengan kurangnya pengetahuan dari pelaku IKM komponen otomotif mengenai pentingnya standar produk membuat produk dari IKM komponen lokal sulit bersaing.

Mengutip Zuhail (2010) bahwa ikatan masing-masing institusi ini harus diatur agar pengetahuan dan informasi dari satu institusi ke institusi lainnya dapat berjalan dengan lancar. Ikatan antara institusi tersebut belum jelas dimana pemerintah-industri seolah berjalan sendiri-sendiri dalam mengembangkan industri komponen otomotif. Pemerintah bergerak melalui kebijakan, program, dan lembaga yang bertujuan untuk menyediakan data. Sedangkan IKM komponen otomotif lokal bergerak melalui upayanya mengembangkan produk dan mengikuti standar pasar. Hubungan kedua pihak tersebut belum sinergis dalam mencapai tujuan pengembangan industri komponen otomotif.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa hubungan kelekatan negara dengan industri otomotif berpengaruh terhadap perkembangan IKM komponen otomotif lokal. Di Indonesia, terjadi perubahan kelekatan negara dan industri otomotif yang membawa hasil berbeda. Perubahan ini terjadi dikarenakan adanya liberalisasi ekonomi yang menjadi mandat WTO sehingga mempengaruhi negara dalam mengambil kebijakan industri otomotif. Pada masa Orde Baru, kelekatan negara dan pengusaha otomotif skala besar sangat kuat dengan ditandai adanya kebijakan khusus, keringanan pajak, dan penunjukkan pelaku industri ekonomi. Namun kelekatan ne-

gara dan pengusaha besar yang kuat ini mendorong kelekatan antara IKM komponen otomotif dan pengusaha otomotif skala besar. Perubahan kelekatan terjadi ketika diberlakukannya liberalisasi ekonomi yang ternyata hanya menguntungkan pengusaha otomotif skala besar dan pemodal asing. Perubahan ini melemahkan kelekatan antara IKM komponen otomotif lokal dan pengusaha otomotif skala besar serta merubah hubungan mereka dari yang awalnya saling menyokong, menjadi bersaing di pasar purna jual. IKM komponen otomotif lokal juga sulit untuk memasuki jaringan bisnis perusahaan besar karena keuntungan kompetitifnya lebih rendah dibandingkan dengan IKM komponen otomotifasing.

Inovasi institusi yang dilakukan baik oleh pemerintah, IKM, dan perusahaan besar yaitu berupa jaringan sosial seperti KIKO, PIK-KO, GIAMM, dan lain sebagainya, lembaga permodalan, lembaga informasi, dan *cluster* industri. Namun inovasi institusi ini belum berjalan dengan baik karena kurangnya pengawasan dan bimbingan dari pemerintah sehingga kurang dimanfaatkan oleh pelaku industri. Kurangnya kegiatan pengembangan anggota oleh jaringan bisnis, ketidaksinkronan penelitian oleh lembaga litbang dengan masalah yang dirasakan IKM, kurang terorganisirnya jaringan informasi, serta kurangnya pengembangan *cluster* industri menjadi faktor kurang berhasilnya inovasi institusi ini. Mengutip Achwan (2013), hal ini disebabkan karena inovasi institusi tidak ditopang oleh *body of knowledge* tentang karakter IKM komponen lokal dan masalah yangdihadapinya.

Artikel ini membuktikan tesis Evans (2003) bahwa penentu kinerja ekonomi bukan hanya institusi ekonomi saja, melainkan juga negara dan masyarakat. Namun, sulit untuk menentukan model kelekatan pada suatu periode, tempat, dan kegiatan ekonomi tertentu. Terbukti dengan masih adanya kebijakan dan fasilitas khusus yang mengatur industri komponen otomotif lokal pasca Orde Baru—yang merupakan indikator kelekatan institusi yang kuat—namun malah menghasilkan kelekatan institusi yang lemah dengan negara dan pengusahabesar.

Dalam mengembangkan IKM komponen lokal sebaiknya memperkuat lembaga litbang agar dapat mengetahui tipologi dan masalah IKM dengan tepat dan sesuai. Dengan pemetaan yang tepat, maka perumus kebijakan juga akan lebih tepat sasaran untuk mengembangkan IKM komponen otomotif lokal. Selain itu, kebijakan bukan satu-satunya

cara untuk mengembangkan IKM komponen otomotif lokal, melainkan ada hal lain yaitu penguatan kapasitas IKM dan juga pembangunan infrastruktur. Dengan begitu, diharapkan IKM komponen lokal dapat berkembang dan Indonesia dapat menjalankan industri otomotif secara mandiri.

REFERENSI

- Achwan, Rochman. 2012. "Hidup Bersama Oligarki: Bisnis Pakaian Jadi di Daerah." *Prisma*, Vol. 13, No. 1, Juli 2012:67-83
- Achwan, Rochman. 2013. "Kelekatan Kelembagaan: Industri Distro Fesyen di Bandung." *Jurnal Sosiologi MASYARAKAT*, Vol. 18, No. 2, Juli 2013:139–160.
- Achwan, Rochman. 2014. *Sosiologi Ekonomi di Indonesia*. Jakarta: UI-Press
- Block, Fred dan Peter Evans. 2005. "The State and the Economy". Dalam N. Smelser, & R. Swedberg, (eds.), *The Handbook of Economic Sociology* (2nd Edition). Princeton: Princeton University Press.
- Bloor, Michael dan Fiona Wood. 2006. *Keywords in Qualitative Methods: A Vocabulary of Research Concepts*. SAGE Publications
- Creswell. 2009. *Research Design : Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* Third Edition. USA : Sage Publications.
- Eu – Indonesia Business Network. 2014. *EIBN Sector Reports: Automotive*. www.eibn.org
- Evans, Peter. 2003. *Development as Institutional Change: The Pitfalls of Monocropping and Potentials of Deliberation*. Jurnal tidak diterbitkan.
- Gereffi, Gary. 2005. "The Global Economy: Organization, Governance, and Development". Dalam N. Smelser, & R. Swedberg, (eds.), *The Handbook of Economic Sociology* (2nd Edition). Princeton: Princeton University Press.
- Hall, Peter A dan Rosemary C. R. Taylor. 1998. "The Potential of Historical Institutionalism: a Response to Hay and Wincott." *Political Studies*, XLVI, 1998.958-962.
- Hsieh, Michelle F. 2011. "Similar Opportunities, Different Responses: Explaining Divergent Patterns of Development Taiwan and South Korea." Sage Publication.

- Humphrey, John dan Olga Memedovic. 2003. *The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries*. Vienna: United Nations Industrial Development Organization, Economy Environment Employment
- Ismanto, Ignatius. 2010. "Kebijakan Industri Otomotif Indonesia." *VERITY*, Vol. 2, No. 4, Juli-Desember 2010: 35 -63
- Japan Economic Research Institute Inc. 2015. *Asian Industrial Foundation Development Research FY 2014 : Fact Finding Survey on Local SMEs in Indonesia*
- Kementrian Perdagangan Republik Indonesia. 2011. "Indonesian Autoparts: Gearing Toward the Future." *Handbook of Commodity Profile*
- Kementrian Perdagangan Republik Indonesia. 2014. "Perkembangan Komponen Otomotif di Indonesia." *Warta Ekspor*, Vol. Ditjen PEN/MJL/005/7/2014 Juli
- Kobayashi, Hideo dan Yingshan Jin. 2013. "The CLMV Automobile and Auto Parts Industry," in Waseda University (ed). *Automobile and Auto Components Industries in ASEAN: Current State and Issues*. ERIA Research Project Report 2013-7,40-49.
- Lin, Chen-Chun dan Chia-An Chen. 2014. "Trend & Prospect for ASEAN's Automotive & Parts Industry in 2014." *Industry Focus*:108-110
- Machikita, Tomohiro dan Yasushi Ueki. 2012. "Impacts of incoming knowledge on product innovation: technology transfer in auto-related industries in developing economies." *Asian Journal of Technology Innovation*, Vol.20, No. S1, 2012, 9-27
- Mahmud, Jaizuluddin. 2008. *Peningkatan Peran Lembaga Litbang dalam Membantu Inovasi Teknologi di Industri Komponen Otomotif Skala Kecil Menengah*. Jakarta: Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT)
- Mulatsih, Sri. 2001. *Kebijakan Pemerintah untuk Pengembangan Industri Otomotif (Analisis Program Kandungan Lokal): Kasus PT. TOYOTA – ASTRA MOTOR*. Jakarta: Universitas Indonesia. Tesis
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional

SENADA. 2007. *Gambaran Rantai Nilai Komponen Otomotif: Justifikasi Pasar dan Strategi Peningkatan Pasar Komponen Dalam Negeri*. SENADA

Wie, Thee Kian. 2012. "Indonesia's Auto Parts Industry." Dalam *Indonesia's Economy Since Independence*. Singapura : Institute of Southeast Asian Studies.

Zhang, Jianjun. 2007. "Business Association in China: Two Regional Experience." *Journal of Contemporary Asia*, May 2007; 37, 2; ProQuest: pg.209

Zuhal. 2012. *Knowledge and Innovation Platform: Kekuatan Daya Saing*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama

SUMBER INTERNET

<https://www.semisena.com/8973/produsen-komponen-otomotif-lokal-diambang-kehancuran.html> pada tanggal 09 Oktober 2015

<http://www.antaraneews.com/berita/505479/kemenperin-ikm-komponen-otomotif-perlu-pemetaan-ulang> pada tanggal 09 Oktober 2015

http://inatrimis.kemendag.go.id/id/product/detail/rantai-nilai_428/?market=cn pada tanggal 11 November 2015

<http://dinperindag.jatengprov.go.id/berita-review-bussines-plan-korporasi-berbasis-ikm-untuk-komponen-otomotif-roda-2.html> pada tanggal 13 Desember 2015

<https://www.semisena.com/8973/produsen-komponen-otomotif-lokal-diambang-kehancuran.html> pada tanggal 13 Desember 2015

<http://www.kemenperin.go.id/artikel/5148/Industri-Komponen-Otomotif-RI->

Tertinggal-Jauh-Dari-Thailand pada tanggal 13 Desember 2015 [http://www.kemenperin.go.id/artikel/11192/Industri-Komponen-Sulit-Pasarkan-](http://www.kemenperin.go.id/artikel/11192/Industri-Komponen-Sulit-Pasarkan-Produk)

[Produk](http://www.kemenperin.go.id/artikel/11192/Industri-Komponen-Sulit-Pasarkan-Produk) pada tanggal 15 Desember 2015