

PENGEMBANGAN EKSPOR PRODUK KOMPONEN OTOMOTIF BERBAHAN BAKU KARET

Reni K. Arianti¹

ABSTRAK

Besarnya potensi karet alam sebagai bahan baku industri barang-barang karet mendorong Pemerintah mencanangkan Indonesia sebagai produsen barang-barang karet terkemuka dunia. Industri barang-barang karet dimaksud salah satunya adalah industri komponen otomotif berbahan baku karet.

Hasil kajian menunjukkan bahwa produk komponen otomotif berbahan baku karet dari Indonesia belum berkembang. Hal ini tercermin dari (i) pangsa pasar di dunia hanya 0,23%; (ii) daya saing di pasar ekspor masih relatif rendah, (iii) tingkat diversifikasi produk dan pasar masih relatif rendah, (iv) ekspor tidak sensitif terhadap perubahan-perubahan pangsa pasar, dan (v) ekspor per kapita rendah. Selain itu, produk komponen otomotif berbahan baku karet dari Indonesia mempunyai prospek positif pada dua hal, yaitu (i) terdapat 3 produk unggulan, 5 produk prioritas, dan 3 produk potensial, dan (ii) performa ekspor produk kabaret Indonesia secara umum baik di negara Jepang, Malaysia, Thailand, Vietnam, Amerika Serikat dan Kanada. Di Indonesia, industri komponen otomotif berbahan baku karet belum mendapat perhatian khusus dari Pemerintah melalui kebijakannya dan perkembangannya.

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara penghasil dan pengeksport karet alam utama dunia. Produksi karet alam Indonesia pada tahun 2007 mencapai 2,755 juta ton atau 28,3% dari total produksi dunia. Konsumsi karet alam domestik baru 13,5% atau 371 ribu ton. Pada periode 2003-2007 nilai ekspor barang jadi karet telah tumbuh sebesar 29,17% dari US \$ 568,2 juta pada tahun 2003 menjadi US \$ 1,274 milyar (Dep-perind, 2008).

Selain diproyeksikan menjadi produsen karet alam terbesar dunia pada tahun 2020, Indonesia juga diharapkan menjadi produsen barang-barang karet terkemuka dunia. Oleh karena itu, industri barang-barang karet harus didorong pertumbuhannya untuk memenuhi kebutuhan domestik/substitusi impor dan untuk ekspor. Pasar karet domestik juga sangat terbuka, untuk berbagai keperluan seperti industri otomotif, elektronik, kesehatan, transportasi, konstruksi serta keperluan rumah tangga.

¹ Peneliti Pertama pada Puslitbang Daglu - Badan Litbang Perdagangan, Jl. MI Ridwan Rais No. 5 Gdg. Utama Lt. 16 Jakarta Pusat
Telp/HP/Email : 021 23528683/ 0813 34482812/ renche@rocketmail.com

Industri komponen otomotif berbahan baku karet nasional yang saat ini ada adalah industri yang diarahkan menjadi basis produksi mobil unit jadi CBU. Industri otomotif dalam negeri sudah mampu memproduksi mobil-mobil jenis MPV, SUV, light truck, maupun sedan. Untuk dapat menjadi basis produksi CBU dibutuhkan industri penunjang, seperti industri komponen yang cukup kuat di dalam negeri (Depperin, 2007). Peningkatan pasar mobil dunia merupakan peluang sekaligus tantangan bagi Indonesia untuk meningkatkan ekspor produk komponen otomotif dan aksesoris, khususnya komponen otomotif berbahan baku karet.

Nilai ekspor komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia terus meningkat dari US\$ 107,92 juta pada tahun 2003 menjadi US\$ 226,40 juta pada tahun 2007. Singapore merupakan negara tujuan ekspor terbesar selama periode 2003-2007 dengan pangsa 23,33%, yang kemudian diikuti oleh Jepang (16,27%), Amerika (12,80%), Thailand (6,86%), Vietnam (6,02%), Malaysia (4,55%), Hong Kong (3,42%), China (3,15%), German (2,63%), dan Philippines (2,02%). Dengan pertumbuhan penjualan mobil 13,4% per tahun (1997-2007) dan sepeda motor 26,5% (1997-2005), pasar domestik untuk komponen ini juga mengalami peningkatan. Sementara itu perkembangan impor komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia, juga cenderung mengalami peningkatan dengan laju pertumbuhan selama periode 2003-2007 sebesar 18,17%.

Meskipun demikian, secara umum perkembangan industri komponen otomotif Indonesia dihadapkan pada kondisi berikut: a) keterbatasan skala produksi, b) ketergantungan terhadap pasar domestik, c) ketergantungan terhadap satu jenis produk kendaraan, d) ketergantungan terhadap ikatan dengan prinsipal luar negeri, e) pertumbuhan perkembangan jumlah manufaktur cukup lambat, f) harga dan kualitas yang kurang kompetitif dan g) kesulitan dalam diversifikasi produk (Imai, 1999: Asian Economic Review). Oleh karena itu berkaitan dengan hal tersebut di atas maka perlu dilakukan *kajian pengembangan ekspor produk komponen otomotif yang berbahan baku karet*.

Kajian ini akan memfokuskan perhatian pada industri kendaraan bermotor dan komponennya di Indonesia yang berbahan baku karet. Di samping itu dikaji juga perkembangan ekspor komponen otomotif berbahan baku karet, perkembangan pasar internasional serta peluang dan tantangan strategi dan kebijakan Indonesia dalam pengembangan ekspor komoditas tersebut.

Data primer industri nasional diperoleh melalui survey dari pelaku dalam *supply chain* industri komponen otomotif berbahan baku karet di Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur dan Jabotabek. Untuk industri nasional, beberapa aspek yang digali informasinya meliputi: 1) produksi, 2) bahan baku, 3) ketenagakerjaan, 4) perolehan bahan baku, dan 5) pemasaran.

Data primer industri internasional

diperoleh melalui survey terhadap atase perdagangan dan lembaga-lembaga nasional atau swasta ataupun pelaku yang terkait dengan industri komponen otomotif berbahan baku karet. Negara yang dikunjungi adalah China, Thailand, dan Malaysia. Sedangkan negara peng-ekspor lain yang digali informasinya adalah Mexico, USA, Jerman, Canada, Filipina, Republik Korea, dan Jepang. Informasi tentang industri komponen otomotif berbahan baku karet di luar negeri lebih diarahkan untuk hal-hal sebagai berikut: 1) kebijakan pengembangan ekspor, 2) peluang pengembangan ekspor, dan 3) pengalaman perdagangan negara-negara yang dikunjungi.

Sementara data sekunder digali dari berbagai lembaga nasional dan internasional, baik dari publikasi maupun dari jaringan elektronik. Data yang dikumpulkan diantaranya adalah: 1) jenis produk komponen otomotif berbahan baku karet, 2) nilai ekspor komponen otomotif berbahan baku karet berbagai negara, 3) nilai impor komponen otomotif berbahan baku karet berbagai negara dan 4) populasi berbagai negara yang terkait dengan perdagangan komponen otomotif berbahan baku karet.

Untuk menganalisis kinerja ekspor komponen otomotif berbahan baku karet digunakan alat analisis yang dikembangkan oleh *International Trade Centre UNCTAD/WTO*. Alat analisis pengembangan ekspor tersebut dikenal sebagai Indeks Kinerja Perdagangan (*Trade Performance Index, TPI*). Potensi pengembangan ekspor berkaitan dengan: (1) performa ekspor yang

meliputi nilai ekspor tahun terakhir, pertumbuhan ekspor dan neraca perdagangan relatif; (2) kondisi eksternal yang menjadi peluang untuk masuk ke pasar dunia yaitu pertumbuhan pasar impor dunia dan akses terhadap pasar dunia yang dicerminkan dari nilai tarif; (3) suplai domestik yang meliputi potensi nilai tambah dan efisiensi penggunaan asset serta (4) potensi produk ekspor dalam mengatasi permasalahan sosial dalam negeri yang dicerminkan dari kemampuannya dalam menyerap tenaga kerja.

Analisis indeks diukur dengan metode komposit menggunakan empat (4) indeks, yaitu 1) indeks performa ekspor, 2) performa pasar dunia, 3) performa suplai domestik dan 4) performa dampak sosial ekonomi. Indeks produk unggulan merupakan rata-rata dari keempat indeks tersebut.

- a. Indeks performa ekspor. Mengukur kinerja ekspor produk tahun terakhir analisis yang mencakup nilai ekspor, pangsa pasar dunia, neraca perdagangan relatif, dan pertumbuhan ekspor.
- b. Indeks performa pasar dunia. Mengukur permintaan produk di pasar dunia Saat ini yang mencakup pertumbuhan permintaan dunia dan akses pasar internasional berdasarkan tarif.
- c. Indeks performa suplai domestik. Indeks yang dilihat adalah nilai tambah dan efisiensi penggunaan asset
- d. Indeks performa dampak sosial ekonomi. Indikator yang dinilai adalah kemampuan menyerap tenaga kerja.

Penentuan komoditi prioritas dilakukan dengan menghitung nilai indeks indikator, nilai indeks performa dan indeks komposit. Indikator yang memiliki nilai terendah diberi indeks 1 dan indikator yang nilainya tertinggi diberi indeks 5. Prioritas tertinggi adalah produk yang memiliki indeks komposit tertinggi. Sebaliknya industri yang memiliki indeks komposit terendah, prioritas pengembangannya juga paling rendah.

Industri dan Perdagangan Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

1. Klasifikasi Barang-Barang Karet

Klasifikasi produk barang-barang karet yang terdiri atas banyak jenis produk dapat dilakukan atas dasar penggunaan akhir (*end use*), menurut saluran pemasaran (*market channel*) atau sesuai dengan keperluan analisis yang akan dilakukan. Klasifikasi yang umum dilakukan adalah menurut penggunaan akhir yaitu : 1) ban dan produk terkait serta ban dalam, 2) barang jadi karet untuk industri, 3) kemiliteran, 4) alas kaki dan komponennya, 5) barang jadi karet yang umum, dan 6) kesehatan dan farmasi.

Klasifikasi produk industri hilir karet berdasarkan saluran pemasaran yang dilakukan (Honggokusumo, 1994) adalah sebagai berikut: 1) perbekalan perindustrian yang umum, 2) perbekalan perindustrian menurut pesanan, 3) perbekalan perindustrian khusus, 4) produk konsumen, dan 5) produk untuk otomotif. Dalam perdagangan internasional

klasifikasi barang-barang karet mengikuti standar internasional yang sudah disepakati yakni menggunakan nomor HS (*Harmonized System*).

Klasifikasi barang-barang karet yang digunakan seperti dijelaskan di atas menempatkan kelompok barang-barang karet untuk otomotif menjadi jenis yang penting dan selalu muncul dalam setiap klasifikasi. Komponen otomotif berbahan baku karet terdiri atas banyak jenis, baik dalam ukuran, spesifikasi maupun fungsinya. Berdasarkan penelusuran data dan analisis secara mendalam, kajian ini menghasilkan 19 HS enam digit yang termasuk komponen otomotif berbahan baku karet yang tercatat dalam perdagangan internasional.

2. Perkembangan Industri Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

Menurut data dari GIAMM, industri otomotif di Indonesia saat ini terdiri atas industri kendaraan roda empat sebanyak 37 perusahaan dengan kapasitas 855.000 unit per tahun, sebanyak 77 perusahaan kendaraan roda dua dengan kapasitas 6.575.000 unit per tahun, dan industri komponen sekitar 350 perusahaan dengan 150 item. Seluruh industri ini dapat menyerap kurang lebih 185.000 tenaga kerja yang terdiri atas 35.270 tenaga kerja pada industri otomotif roda empat, 30.000 tenaga kerja pada industri otomotif roda dua, dan kurang lebih 120.000 tenaga kerja pada industri komponen. Industri otomotif dalam negeri umumnya dalam bentuk *joint venture* atau kerjasama dengan *prinsipal*

asing, khususnya prinsipal Jepang. Data produksi otomotif dan komponennya milik Jepang yang ada di Indonesia sampai dengan tahun 2006 di antaranya adalah Daihatsu, Hino, Honda, Isuzu, Mitsubishi, Nissan, Suzuki, dan Toyota.

Untuk kendaraan Merk Honda, PT Honda Precision Parts Manufacturing memproduksi *automatic transmissions* dan *engine valvae*s. Untuk Isuzu terdapat dua perusahaan yaitu PT Mesin Isuzu, dan memproduksi *engines* dan PT Asian Isuzu Casting Center dengan produknya berupa *casting parts*. Sedangkan Mitsubishi dan Mitsubishi Fuso dengan perusahaan PT Mitsubishi Krama Yudha Motors & Manufacturing (MKM) memproduksi *engines* dan *body parts*.

3. Pasar dan Perkembangan Ekspor Impor Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

Neraca perdagangan komponen otomotif berbahan baku karet selama periode 2003-2007 dari tahun ke tahun selalu mengalami defisit yang berfluktuatif. Pada tahun 2003 pada neraca perdagangan tersebut mengalami defisit sebesar US\$ 53,18 juta; dan pada tahun 2004 mengalami defisit tersebut meningkat tajam menjadi sebesar US\$ 109,25 juta; tahun 2005 dan 2006 defisit cenderung menurun, masing-masing menjadi US\$ 95,30 juta dan US\$ 22,14 juta. Pada tahun 2007, defisit tersebut meningkat lagi menjadi US\$ 138,67 juta.

Nilai ekspor komponen otomotif berbahan baku karet pada tahun 2007 terdapat tujuh produk yang nilai eks-

pornya diatas US\$ 10 juta. Kelompok produk tersebut adalah 1) *Gaskets, washers and other seals of vulcanised rubber*, 2) *Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber*, 3) *Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm*, 4) *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles*, 5) *Electric conductors, for a voltage not exceedg 80 v, fittd w connectors*, 6) *Mounted brake linings for motor vehicles*, dan 7) *Transmission belts or belting nes*.

Impor komponen otomotif berbahan baku karet menurut HS 6 digit tahun 2007 terdapat 8 HS yang nilainya di atas US\$ 10 juta, berturut-turut adalah 1) *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles*, 2) *Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber*, 3) *Mounted brake linings for motor vehicles*, 4) *Gaskets, washers and other seals of vulcanised rubber*, 5) *Gaskets sets consisting of gaskets of different materials*, 6) *Electric conductors for a voltage not exceedg 80 v, fittd w connectors*, 7) *Mounting, fittings&similar articles of base metal f motor vehicles, nes*, dan 8) *Transmission belts or belting nes..*

Nilai ekspor komponen otomotif berbahan baku karet menurut sepuluh negara tujuan utama pada tahun 2007 terbesar adalah Singapura, Jepang, Amerika Serikat, Thailand, Vietnam, Malaysia, Hongkong, China, Jerman, dan Philipines. Sementara itu impor Indonesia untuk komponen otomotif berbahan baku karet selama tahun 2007 terbesar adalah dari Thailand, disusul Jepang, Amerika Serikat, Singapura,

Cina, Malaysia, Korea Selatan, Taiwan, dan Australia.

Perdagangan ekspor komponen otomotif berbahan baku karet melibatkan banyak negara pengekspor dan Indonesia merupakan negara yang memiliki peranan relatif kecil dengan pangsa nilai ekspor hanya 0,2% di bawah Jepang, Cina, Thailand, Republik Korea, Filipina dan Malaysia. Pada tahun 2006, ekspor komponen otomotif berbahan baku karet dunia bernilai US\$ 99 milyar dengan pertumbuhan per tahun 11,4% dalam periode 2002-2006.

Di antara 6 negara pengekspor komponen otomotif berbahan baku karet, Jepang dan China tetap mendominasi. Hal ini bisa dipahami mengingat kedua negara tersebut merupakan produsen otomotif. Hal lain yang cukup menarik adalah bahwa pangsa ekspor produk komponen otomotif berbahan baku karet berada di luar negara produsen karet alam utama.

4. Gambaran Umum Impor Dunia

Amerika Serikat, Jerman, Kanada, Perancis, Meksiko, dan China merupakan 6 negara pengimpor terbesar dengan pangsa nilai impor masing-masing secara berurutan 18,2%, 10,5%, 9%, 5,5%, 5,5%, dan 5,1%. Pada tahun 2006, impor komponen otomotif berbahan baku karet dunia bernilai US\$ 103 milyar dengan pertumbuhan per tahun 12,5% dalam periode 2002-2006

Dalam periode 2002-2006 ini, pertumbuhan impor Jerman, Perancis, China, dan Indonesia melebihi pertumbuh-

an dunia. Dalam perdagangan tahun 2006 tersebut, dapat disampaikan bahwa pasar impor produk komponen otomotif masih menjanjikan peluang impor. Selain negara-negara produsen otomotif, beberapa negara yang berfungsi sebagai perantara impor (Kanada dan Meksiko) dapat dijadikan sasaran ekspor bagi Indonesia untuk mengembangkan pasar produk komponen otomotif. Indonesia sendiri juga perlu mengembangkan pasar domestik dengan mensubsitusi impor. Untuk substitusi impor produk dari Jepang, adanya perjanjian IJEPA menjadi peluang bagi Indonesia untuk mengembangkan produk substitusi melalui adanya *technical assistance* dan *capacity building* yang diberikan oleh Jepang kepada perusahaan komponen otomotif yang ada di Indonesia.

5. Ekspor Menurut Negara Tujuan

Lima negara utama tujuan ekspor untuk produk komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia adalah Singapura, Jepang, Vietnam, Amerika Serikat dan Malaysia. Indonesia belum menjadikan negara-negara seperti Jerman, Perancis, Kanada dan Meksiko sebagai tujuan ekspor. Indonesia bahkan menjadi negara tujuan ekspor untuk negara-negara pengekspor lain, yaitu China, Jepang, Republik Korea, Malaysia, Filipina dan Thailand. Kecuali Filipina dan Thailand, negara-negara tersebut adalah negara-negara pengekspor otomotif ke Indonesia sehingga besar kemungkinan produk komponen otomotif berbahan baku karet yang diekspor ke Indonesia berfungsi sebagai *replacement*.

Seperti halnya Indonesia, negara-negara pengekspor lain juga menempatkan Amerika Serikat dan Jepang sebagai negara tujuan ekspor utama. China mempunyai kelebihan dibandingkan Indonesia dalam hal negara tujuan ekspor. Ekspor China sudah mencakup Eropa, yaitu Jerman walaupun nilainya masih relatif kecil. Sedangkan Jepang sudah masuk ke pasar China dan Meksiko. Variasi tujuan ekspor juga terlihat dari beberapa negara pengekspor lain. Hasil ini dapat diartikan bahwa dalam hal tujuan ekspor Indonesia perlu mempertimbangkan pendalaman dan perluasan pasar ekspor menurut negara tujuan.

6. Supply Chain Industri Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

Dalam hal komponen ditujukan untuk pasar *original equipment manufacture* (OEM), hampir semua bahan mentah dibeli oleh sejumlah terbatas perusahaan perakitan komponen otomotif berlisensi (misalnya, PT Astra, Honda Prospect Motors, dll.), yang umum disebut dengan pemasok tingkat pertama. Perusahaan-perusahaan ini merupakan perusahaan patungan, utamanya dengan perusahaan-perusahaan mobil Jepang dan Korea, seperti Toyota, Honda, Mitsubishi, Suzuki, Hyundai dan KIA. Bahan mentah dalam jumlah yang memadai dibeli untuk memenuhi produksi komponen otomotif dan dipasok langsung oleh perusahaan perakitan ke produsen komponen, yang disebut dengan pemasok tingkat kedua. Jika perlu, bahan-bahan mentah ini kemudian disalurkan ke pemasok tingkat ketiga, yang biasanya produsen komponen skala ke-

cil. Karena ketatnya persyaratan produksi yang ditentukan oleh pabrikan mobil, beberapa bahan yang dihasilkan di dalam negeri tidak memenuhi baku mutu sehingga harus diimpor (Senada, 2007).

Untuk komponen yang tidak bermerek karena memiliki standar kualitas yang lebih longgar, seringkali menggunakan bahan baku dengan kualitas di bawah komponen untuk OEM guna menekan harga. Oleh karena itu meskipun cara produksi meniru yang dilakukan OEM, ada perbedaan besar dalam hal mutu bahan mentah yang digunakan karena harga komponen tidak bermerek sering 50%-60% lebih murah dibandingkan dengan komponen bermerek.

Secara umum terdapat tiga alternatif tujuan komponen otomotif yang dihasilkan produsen, *pertama* dipasang ke kendaraan yang baru diproduksi; *kedua* penjualan suku cadang OEM; *ketiga* penjualan suku cadang tanpa merk. Untuk komponen otomotif yang diproduksi berdasarkan pesanan OEM, komponen yang diproduksi disalurkan ke pabrik pemasok tingkat pertama (misalnya, PT Astra). Setelah melalui pengujian mutu kemudisan disalurkan baik dalam perakitan mobil maupun dijual ke pasar suku cadang dalam negeri atau ekspor sebagai suku cadang perbaikan atau pengganti. Sedangkan suku cadang tidak bermerek pada umumnya dipasarkan dalam negeri. Berdasarkan hasil penelitian Senada (2007), komponen otomotif yang tidak bermerek hampir mendominasi pasar suku cadang dalam negeri. Penyaluran suku cadang melalui grosiran biasanya dipasok ke pedagang-

pedagang eceran dan bengkel-bengkel.

7. Perkembangan Ekspor Menurut Komoditi Produk Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

Dari 19 item produk komponen otomotif berbahan baku karet dengan HS 6 digit berdasarkan data *Trade Maps* tahun 2006, maka pangsa terbesar adalah produk *Endless trapezoidal transmission belts 60-80 cm* (HS 401021) dan menduduki ranking ke 9 untuk ekspor dunia.

Untuk produk *Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber* (HS

401699) nilai impor dunia sebesar US\$ 7.189, 03 juta dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 13% selama periode 2002-2006, sedangkan nilai ekspor Indonesia baru sebesar US\$ 48,11 juta dimana pangsa ekspor Indonesia sebesar 0,67% meskipun rata-rata pertumbuhan ekspor cukup besar yaitu 46% pada periode yang sama dan menduduki ranking ekspor dunia ke 27. Secara lengkap perkembangan ekspor Indonesia menurut komoditas untuk produk komponen otomotif berbahan baku karet disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Perkembangan Ekspor Indonesia Menurut Komoditas untuk Produk Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet, 2006.

HS	Produk	Nilai Ekspor (USD 000)	Pangsa Thd Ekspor Dunia (%)	Pertumbuhan 2002 - 2006, (%/th)
401021	<i>Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm</i>	29.977	4,18	52
401699	<i>Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber</i>	48.107	0,67%	46
401693	<i>Gaskets, washers and other seals of vulcanised rubber</i>	45,958	0,74%	14
870829	<i>Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles</i>	45.942	0,10%	55
401029	<i>Transmission belts or belting nes</i>	12,61	1,14	-1
854441	Electric conductors, for a voltage not exceedg 80 v, fittd w connectors	10.921	0,14	99
851240	Windscreen wipes, defrosters and demisters	7.836	0,92	535
870839	Brake system parts nes for motor vehicles	5.965	0,04	26
870831	Mounted brake linings for motor vehicles	5,96	0,12	230
848490	sets consisting of gaskets of defferent materials	4.840	0,51	81
400920	Tubes, pipe&hoses vulcanised rubber reinforced w metal without fittings	2.002	0,21	3
830230	Mountings, fittings&similar articles of base metal f motor vehicles, nes	638	0,02	8
400930	Tubes, pipes&hoses vulc/rubber reinforced w tex mat without fittings	309	0,02	-
400940	Tubes, pipes&hoses vulcanised rubber reinforced nes without fittings	237	0,07	-20
401610	Articles of cellular rubber	6	-	-40

Sumber: ITC calculation based on COMTRADE statistics

8. Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA)

Indonesia Japan Economic Partnership Agreement (IJ-EPA) merupakan kesepakatan antara Pemerintah Indonesia dengan Jepang untuk mendorong pertumbuhan ekonomi kedua negara. Dalam Peraturan Presiden No.26 Tahun 2008 tanggal 19 Mei 2008, dinyatakan bahwa IJ-EPA terdiri atas tiga pilar yaitu: 1) akses pasar untuk barang dan jasa, 2) fasilitasi perdagangan dan investasi, dan 3) kerjasama atau bantuan untuk membangun kapasitas Indonesia untuk memanfaatkan akses pasar yang lebih luas. Sementara tujuan IJ-EPA adalah meningkatkan perdagangan dan investasi berdasarkan *framework agreement* yang kemudian diratifikasi oleh Pemerintah RI dengan Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Agreement between the Republic of Indonesia and Japan for an Economic Partnership*.

Kerangka IJ-EPA diimplementasikan dalam bentuk skema penurunan tarif, yang terdiri atas dua macam skema penurunan tarif bea yaitu skema tarif preferensi umum dan skema tarif *User Specific Duty Free Scheme* (USDFS). Preferensi tersebut adalah berupa *Generalized System of Preferences* (GSP) yang terdiri atas 1) Global System of Trade Preferences (GSTP); 2) Common Effective Preferential Tariff-ASEAN Free Trade Area (CEPT-AFTA); 3) ASEAN - China Free Trade Area (ACFTA); dan 4) Preferensi kerajinan tangan. Skema ini perlu dimanfaatkan dalam pengembangan komponen oto-

motif berbahan baku karet.

9. Tarif Negara Pesaing dan Pasar Utama Komponen Otomotif Berbahan Karet Indonesia

Tarif bea masuk beberapa komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia ke beberapa negara tujuan ekspor seperti China, Jepang, Malaysia, Thailand, Mexico, Canada, dan Amerika Serikat dapat diuraikan sebagai berikut: Tarif impor China untuk produk: Plates, sheets and strip of cellular rubber (vulcanised) HS 400811 dari Indonesia pada tahun 2007 secara *Most Favorite Nation* (MFN) memiliki tarif sebesar 8,0% tetapi dengan adanya ASEAN-China, Indonesia mendapatkan *Preferential* (PRF) tarif menjadi sebesar 5,0%; untuk Malaysia tahun 2007 untuk MFN sebesar 17,5% sedangkan PRF sebesar 0%; Thailand tahun 2006 memberlakukan tarif (MFN) sebesar 17,5%; Canada tahun 2007 memberlakukan tarif MFN sebesar 1,6%; Jepang memberlakukan baik tarif MFN maupun PRF untuk Indonesia tahun 2007 sebesar 0%; serta Mexico tahun 2006 memberlakukan tarif MFN sebesar 10%. Sedangkan tarif dunia tahun 2007 baik MFN maupun PRF untuk semua negara masing-masing sebesar 8,1% dan 1,8%.

Untuk produk Tubes, pipes & hoses vulcanised rubber reinforced w metal, without fittings (HS 400920) tahun 2007 tarif dunia yang berlaku yaitu MFN sebesar 5,8%; untuk produk Tubes, pipes & hoses vulc/rubber reinforced w tex mat without fittings (HS 400930) tahun 2007 berlaku tarif dunia baik MFN

maupun PRF masing-masing sebesar 7,0% dan 1,7%; untuk produk Endless trapezoidal transmission belts 60-80 cm (HS 401021) berlaku tarif dunia MFN sebesar 0%; untuk produk Transmission belts or belting nes (HS 401029) juga berlaku tarif dunia MFN sebesar 3,3%.

Untuk produk Articles of cellular rubber (HS 401610) tahun 2007 tarif dunia yang berlaku baik MFN maupun PRF masing-masing sebesar 9,4% dan 1,6% sedangkan di negara Canada berlaku tarif MFN dan PRF masing-masing sebesar 6,5% dan 3,0%; di China berlaku tarif MFN dan PRF masing-masing sebesar 11,5% dan 6,5%; di Malaysia berlaku tarif MFN dan PRF masing-masing sebesar 17,5% dan 0%; di negara Thailand pada tahun 2006 berlaku tarif MFN sebesar 20% dan di Amerika Serikat pada tahun 2007 berlaku tarif MFN sebesar 0%. Demikian untuk produk-produk yang lainnya, setiap negara pesaing memberlakukan tarif secara bervariasi dengan skema yang berbeda-beda.

10. Kebijakan Pengembangan Industri otomotif Negara Pesaing dan Prinsipal

Sebagai gambaran perlu juga diketahui salah satu contoh dari kebijakan yang dilakukan oleh negara pesaing maupun negara prinsipal otomotif yang merupakan core dari rantai industri maupun perdagangan komponen otomotif. Untuk negara pesaing diambil contoh Vietnam dan sebagai negara prinsipal diambil contoh negara Jepang. Adapun masing-masing kebijakan kedua negara tersebut sebagai berikut:

Di Vietnam, beberapa kebijakan tertuang dalam *Vietnamese Government Policy Toward the Automotive Industry*. Vietnam, sebagai negara pesaing, mulai menerapkan konsep *joint ventures* dengan kepemilikan sekitar 30% bagi perusahaan asing yang ingin berinvestasi di Vietnam. Kebijakan *Local Content* dijalankan oleh Vietnam kurang agresif dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lain. Untuk perakitan akhir kendaraan, kebijakan Vietnam saat ini meminta 5% konten lokal untuk lima tahun dan 30% untuk operasi selama sepuluh tahun. Di samping itu Vietnam juga menerapkan kebijakan perdagangan dan pajak serta peningkatan sarana pendukung industri otomotif.

Jepang, sebagai negara prinsipal, merupakan pasar yang cukup bebas dengan orientasi export, sehingga pada dasarnya tidak ada pembatasan ataupun kebijakan ekspor bagi produk-produk komersil. Beberapa hal perlu diperhatikan berkaitan dengan ketentuan impor, yaitu 1) Peraturan pada saat melakukan impor (beberapa komponen kendaraan bermotor diatur melalui *High Pressure Gas Safety Law* (HPGSL), 2) Ketentuan pada saat penjualan (produk yang mengandung aerosol harus ditempel label pada saat penjualan).

Indeks Performa Perdagangan Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet Indonesia

1. Analisa Umum Performa Perdagangan Indonesia

Pemahaman kinerja ekspor Indonesia tahun 2006 dengan melihat be-

berapa indikator ekspor produk komponen otomotif berbahan baku karet. Beberapa indikator menunjukkan bahwa ekspor produk komponen tersebut masih memiliki peranan yang relatif kecil dalam ekspor nasional. Diversifikasi pasar dan produk serta perubahannya juga masih belum berkembang.

Indikator-indikator dimaksud dijelaskan sebagai berikut:

1. *Per capita export* (nilai ekspor per kapita) masih sangat kecil (kurang dari \$ US 1 per unit), mencerminkan bahwa produk komponen otomotif berbahan baku karet belum berorientasi ekspor. Namun demikian, perubahan *per capita export* selama periode tahun 2002-2006 juga berjalan cepat, yaitu 138 % per tahun.
2. *Relative unit value* mengindikasikan bahwa produk komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia sekitar 1. Hal ini berarti produk tersebut setara dengan nilai dunia (1) dan mengindikasikan bahwa daya saingnya tidak kuat. Bahkan dari tahun 2002 ke tahun 2006, perubahannya justru memburuk dan sangat bervariasi.
3. *Value of net export* tahun 2006 negatif, berarti ekspor produk tersebut masih lebih rendah dari nilai importnya.
4. *World market share* tahun 2006 hanya 0,20% berarti bahwa ekspor produk komponen berbahan baku karet Indonesia kecil.
5. Tingkat *diversification of products* masih relatif rendah, yaitu 6 dari 19 jenis produk. Hasil ini mengindikasikan bahwa ekspor Indonesia masih terkonsentrasi pada beberapa jenis saja, yaitu HS 401021 *Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm*; HS 401029 *Transmission belts or belting nes*; HS 401693 *Gaskets, washers and other seals of vulcanised rubber*; HS 401699 *Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber*; HS 854441 *Electric conductors, for a voltage not exceedg 80 v, fitted w connectors*; dan HS 870829 *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles*. Perbedaan nilai antara tertinggi dan terendah dari produk-produk tersebut cukup rendah. Hal ini mengindikasikan belum adanya insentif untuk peningkatan nilai tambah untuk menghasilkan produk dengan nilai tambah lebih tinggi.
6. Tingkat diversifikasi dan konsentrasi pasar Indonesia juga masih rendah, hanya pada 3 pasar dari 20 pasar ekspor. Pasar yang diandalkan Indonesia adalah Singapura, Jepang dan Vietnam. Singapura dan Vietnam bukanlah pasar ekspor yang besar. Perbedaan nilai produk di pasar ekspor juga masih rendah, artinya tidak ada insentif nilai dari pasar yang satu ke yang lain.
7. Indonesia sebagai negara pengekspor produk komponen otomotif berbahan baku karet juga tidak sensitif terhadap perubahan-perubahan pangsa pasar, diversifikasi produk dan pasar.

2. Posisi Indonesia

Profil umum negara-negara peng-ekspor menunjukkan bahwa dominasi Jepang dan Cina cukup nyata. Kecuali perubahan per kapita ekspor, posisi Indonesia relatif masih di bawah negara-negara lain. Hanya dengan Malaysia posisi Indonesia relatif seimbang. Dalam hal diversifikasi produk, posisi Indonesia cukup baik dibandingkan negara lain yaitu setara dengan Thailand. Sedangkan dalam hal diversifikasi pasar, Jepang, Cina, dan Korea mempunyai kemampuan lebih dibandingkan negara-negara lain. Seperti diketahui ketiga negara (Thailand, Indonesia dan Malaysia) adalah produsen karet alam, maka besar kemungkinan kemampuan untuk mendiversifikasi produk komponen otomotif terkait dengan ketersediaan bahan baku di dalam negeri.

Dalam hal diversifikasi pasar, Jepang, Cina dan Korea adalah produsen otomotif sedangkan negara-negara lain adalah pengimpor, sehingga diversifikasi pasar ke tiga negara terkait dengan impor otomotif. Sangat mungkin, produk komponen otomotif dari ketiga negara tersebut merupakan produk yang dikenal di pasar sebagai "asli" sedangkan produk dari negara-negara di luar ke tiga negara di pasar dikenal sebagai "bukan asli".

Indikator-indikator perubahan posisi Indonesia dalam periode 2002-2006 menunjukkan hal-hal sebagai berikut:

- (i) peningkatan pangsa pasar Indonesia sangat tergantung dari peningkatan daya saing, seperti yang dialami oleh

Cina, Korea dan Thailand. Jepang mengalami penurunan pangsa pasar seiring dengan penurunan daya saing.

- (ii) Trend ekspor terhadap impor beberapa negara selain Jepang, Korea, dan Malaysia menunjukkan nilai positif. Hal ini berarti ada kecenderungan ekspor Indonesia melebihi impor;

3. Analisis Prioritas Pengembangan Produk dan Pasar Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet Indonesia

Analisis komposit empat indikator menunjukkan terdapat delapan produk komponen otomotif berbahan baku karet yang memiliki performa ekspor di atas rata-rata seluruh produk. Produk-produk tersebut adalah *Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm* (HS 401021), *Transmission belts or belting nes* (HS 401029), *Gaskets, washers and other seals of vulcanised rubber* (HS 401693), *Articles of vulcanised rubber nes, other than hard rubber* (HS 401699), *Windscreen wipes, defrosters and demisters* (HS 851240), *Electric conductors, for a voltage not exceedg 80 V, fitted w connectors* (HS 854441), *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles* (HS 870829), dan *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles* (HS 870831)

Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm (HS 401021) merupakan produk komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia dengan performa ekspor tertinggi dibandingkan produk

komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia lainnya. Meskipun produk *endless trapezoidal transmission belts 60-80cm* ini hanya memiliki nilai ekspor terbesar keempat sebesar US\$ 29,98 juta, namun merupakan produk komponen otomotif berbahan baku karet dengan neraca perdagangan terbesar yaitu surplus sebesar US\$ 25,20 juta. Berdasarkan nilai ekspor dan impornya diketahui bahwa indeks spesialisasi perdagangannya pada tahun 2006 adalah 0,73 hal ini menunjukkan bahwa Indonesia sebagai net eksporter dengan kondisi ekspor yang masih dapat terus tumbuh. Hal ini didukung oleh trend ekspornya yang cukup tinggi yaitu sebesar 51,9 persen pertahun dalam jangka lima tahun terakhir (2002-2006). *Endless trapezoidal transmission belts 60-80cm* juga termasuk diantara produk komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia yang memiliki pangsa terbesar dalam impor dunia dibanding produk komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia lainnya dengan pangsa sebesar 2,03%.

Dilihat dari performa ekspornya, Indonesia secara umum memiliki performa ekspor yang baik untuk komponen otomotif berbahan baku karet di negara Jepang, Malaysia, Thailand, Amerika Serikat, Kanada dan Perancis. Secara produk, terdapat tiga produk Indonesia yang memiliki performa baik hampir di semua negara. Produk tersebut adalah produk komponen otomotif berbahan baku karet dengan HS 401699 (kecuali Mexico), HS 401021 (kecuali Mexico dan Perancis) dan HS 401029 (kecuali Thailand dan Philipina).

Strategi Pengembangan Ekspor Komponen Otomotif Berbahan Baku Karet

Indonesia sebagai negara pengeks-
por produk komponen otomotif ber-
bahan baku karet mempunyai ciri-ciri: (i)
negara kecil, bahkan pengimpor produk
sejenis; (ii) produk dan pasarnya masih
terbatas; (iii) cenderung tidak mem-
peroleh manfaat dari perubahan pangsa
pasar dunia, dan (iv) cenderung stagnan
dari adanya perubahan konsentrasi
produk dan pasar.

Gambaran kinerja ekspor produk
komponen otomotif berbahan baku karet
di atas mengindikasikan pengembangan
ekspor untuk produk tersebut cukup
berat. Pemerintah maupun pelaku usaha
pada industri produk tersebut harus be-
kerja keras untuk meningkatkan pangsa
pasar ekspor, mensubstitusi produk impor,
meningkatkan diversifikasi produk dan
pasar, serta memanfaatkan perubahan-
perubahan yang terjadi pada permintaan
dunia. Pengembangan ekspor produk ini
juga perlu mempertimbangkan kondisi
industri baik di dalam maupun di luar ne-
geri, dalam rangka perumusan strategi
dari sisi *supply side*. Hasil survey industri
komponen otomotif berbahan baku karet
di luar dan dalam negeri disajikan
sebagai berikut.

1. Hasil Survey di Berbagai Negara China

Selain sebagai negara tujuan eks-
por, China juga merupakan pesaing
utama bagi Indonesia untuk produk kom-
ponen otomotif di pasar dunia. Ekspor

China ke dunia untuk komponen otomotif berbahan baku karet pada periode Januari-Agustus 2008 mencapai US \$ 1,9 milyar meningkat 21% terhadap periode yang sama tahun sebelumnya. Ekspornya ke Indonesia pada tahun 2008 adalah sebesar US \$ 17,4 juta tumbuh 35,4 % dibanding periode yang sama tahun sebelumnya.

China memiliki dua jenis standar yang diberlakukan pada otomotif dan komponen otomotif, yaitu (1) standar yang bersifat wajib (*mandatory*) dan (2) standar yang bersifat anjuran (*voluntary*). Standar wajib mencakup standar keamanan yang disesuaikan dengan ketentuan WTO. (Chinese National Standards, 2008) Ketentuan mengenai standar mutu di China mempunyai daya penegakan yang kuat.

Produksi kendaraan bermotor di China telah berkembang sangat pesat. Dibandingkan tahun 2003, produksi kendaraan bermotor tahun 2007 telah meningkat dua kali lipatnya, yaitu dari 444,39 juta unit pada tahun 2003 menjadi 888,89 juta unit pada tahun 2007. Pasar automobil China didominasi oleh produsen merek General Motor dan Changchun Fichi (lokal). Kedua merek automobil tersebut menguasai lebih dari 50 persen pasar automobil China (*Beijing Zeefer Consulting Ltd, 2008*).

Sampai saat ini produk komponen otomotif berbahan baku karet yang dihasilkan tidak diprioritaskan sebagai produk ekspor karena secara umum belum mampu memenuhi standar keamanan internasional. Karena kualitas-

nya yang rendah maka secara umum produk komponen otomotif berbahan baku karet tidak dipasok untuk industri otomotif sebagai *original equipment* namun sebagai suku cadang (*replacement*), karena pasar suku cadang di China cukup besar.

Salah satu usaha pemerintah China untuk memajukan industri lokalnya adalah dengan menciptakan peraturan bagi perusahaan (*automobile*) untuk membeli komponen produksi lokal. Oleh karena itu perusahaan besar akan terdorong untuk membimbing perusahaan komponen yang dibutuhkannya agar mampu memenuhi standar yang dibutuhkan perusahaan. Terkait hal tersebut, pemerintah China memiliki kebijakan agar perusahaan otomotif dibangun sedekat mungkin dengan industri komponennya.

Salah satu upaya pemerintah untuk mendorong industri komponen otomotif berbahan baku karetnya adalah dengan membentuk zona industri untuk komponen otomotif berbasis karet di Ninghai, provinsi Zhejiang. Sedangkan untuk industri otomotif, zona industri paling besar terletak di Changchun Fichi dan sekaligus berfungsi sebagai basis perusahaan lokal China atau *joint venture* serta Zhejiang dan Shanghai sebagai basis perusahaan mobil internasional.

Malaysia

Produk otomotif Malaysia adalah Proton, dimana sebagian besar produksi proton digunakan untuk konsumen domestik dan sebagian diekspor. Pasar

utama untuk produk industri otomotif Proton adalah ke Jepang, Cina dan Amerika Serikat. Proton Malaysia dikenal dengan motto "value for money and quality passenger cars". Ekspor proton telah dirintis ke lebih dari 40 pasar di dunia, termasuk Inggris dan Australia. Selain proton, produk otomotif Malaysia lainnya adalah Perodua (mobil) dan Modenas (motor). Pasar ekspor Perodua adalah ke Mesir, Malta, Sri Lanka, Singapura, Lebanon, Qatar dan Jordan. Perodua mempunyai variasi model yang disesuaikan untuk memenuhi berbagai segmen pasar. Sementara pasar utama untuk produk Modenas adalah ke Taiwan, Singapura, Kamboja, Yunani, Afrika Selatan, Iran, Vietnam, Turki, Argentina, Malta, Brunei, Mesir serta Mauritius.

Untuk industri komponen otomotif berbasis karet, Malaysia merupakan importir ke 36 di pasar dunia pada tahun 2006. Total impor dari dunia sebesar US\$ 366,59 Juta (2006) dan meningkat menjadi US\$ 373,30 Juta (2007). Indonesia merupakan negara pemasok ke Malaysia pada urutan ke 10 dengan nilai sebesar US\$ 7,02 Juta (2006) dan meningkat menjadi US\$ 9,97 Juta (2007). Pangsa Indonesia di pasar Malaysia sebesar 1,9% (2006) dan 2,7% (2007). Selain negara importir untuk komponen otomotif, Malaysia juga merupakan eksportir dengan urutan ke 34.

Kebutuhan komponen otomotif di dalam negeri banyak dipasok oleh Small Medium Enterprises (SME's), Hampir 50% produksi dari SME's terserap oleh industri karena sudah memenuhi sertifikasi ISO. Mengingat pentingnya peran

SME's, pemerintah sangat concern dengan pengembangan SME's. Upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia untuk mengembangkan SME's adalah melalui *education approach* yang dilakukan melalui seminar dan workshop. Dalam meningkatkan capacity building di tingkat SME's pemerintah Malaysia mengadakan training dengan trainer yang didatangkan dari Jepang.

Di sisi downstream industri karet dan produk karet, Malaysia lebih memfokuskan pada pengembangan industri sarung tangan (gloves) dan otomotif (proton). Malaysia juga telah membuat kerangka kebijakan dalam rangka mengembangkan sektor otomotif. Kerangka kebijakan ini merupakan garis besar acuan pemerintah Malaysia. Kebijakan yang dibuat mengatur secara umum instansi terkait guna mendukung pengembangan otomotif. Adapun kerangka kebijakan tersebut adalah: 1) Meningkatkan dan menghidupkan tingkat daya saing sektor otomotif, khususnya industri mobil nasional, 2) Menjadi pusat di wilayah regional dalam industri, perakitan, dan distribusi bagi kendaraan otomotif, 3) Meningkatkan nilai tambah dan kemampuan lokal pada sektor otomotif, 4) Memajukan orientasi ekspor industri Malaysia baik komponen maupun penyedia suku cadang, dan 5) Memajukan daya saing dan partisipasi putera daerah dalam industri kendaraan, distribusi dan pengimporan, baik industri komponen maupun suku cadang.

Thailand

Kemajuan industri komponen oto-

motif berbahan baku karet Thailand terletak pada kebijakan pemerintah dalam penentuan cluster dan pendanaan dari supporting industri karet dan produk karet baik mulai dari hulu hingga ke hilir. Termasuk di dalamnya adalah pendanaan penelitian bahan material maupun end product. Selain itu, beberapa insentif yang diberikan kepada supporting industri terkait dalam bentuk pengurangan nilai pajak (Rubber Research Institute of Thailand, 2008). Hal ini terkait dengan target Thailand untuk mencapai sepuluh besar produsen otomotif dunia.

Secara umum, pengembangan industri otomotif di Thailand dijabarkan dalam bentuk Rencana pengembangan Otomotif Thailand atau *Master plan for Thai Automotive*, yaitu antara lain 1) Menciptakan iklim usaha yang predicable bagi pelaku bisnis industri otomotif, 2) Melakukan *market expansion* melalui pembentukan FTA dan mendorong perundingan pembentukan ASEAN single market, melakukan bilateral dengan mitra dagang tertentu (Australia, China dan India), 3) Skema dasar untuk mendukung industri otomotif, dan 4) Insentif Pemerintah untuk *Supply Material*.

Perdagangan Internasional komoditi otomotif dan komponen Thailand pada dasarnya adalah sangat tergantung dengan *multinational principal*, sebab ekspor komponen kendaraan bermotor terutama komponen kendaraan bermotor berbahan baku karet terkait langsung dengan volume ekspor kendaraan bermotor baik dalam bentuk *Completely Built Up* (CBU) maupun *Completely Knock Down* (CKD). Disamping itu, pada

saat dunia mengalami perlambatan ekonomi akibat financial krisis, ekspor komponen kendaraan bermotor berbahan baku karet Thailand turut mengalami penurunan seiring dengan penurunan permintaan dunia dan penjualan principal tersebut. Pembukaan investasi secara penuh juga membuat produsen komponen Thailand tidak memiliki kewenangan untuk menjual secara langsung produk mereka tanpa melalui principal.

Kemungkinan peluang perdagangan untuk industri komponen otomotif berbahan baku karet yang dapat dilakukan antara Thailand dengan Indonesia adalah hanya dari segi suplai bahan baku saja sedangkan untuk hambatan perdagangan dengan Indonesia menurut mereka selama ini tidak ada karena Indonesia dianggap sama dengan Thailand.

2. Industri Barang Karet Nasional

Berdasarkan hasil survey lapangan, sumber bahan baku industri komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia sebagian besar (66,3%) berasal dari dalam negeri dan sisanya diperoleh dari impor. Dalam aspek produksi, industri nasional lebih banyak menggunakan karet sintetis sebagai bahan baku produksi dibandingkan karet alam dengan perbandingan 52 : 48. Hal ini dapat dimengerti mengingat produk ini lebih tahan terhadap oli dan suhu tinggi dibandingkan karet alam. Produk yang dihasilkan sebagian besar (77,5%) telah memenuhi standar kualitas SNI.

Dalam aspek produksi ini beberapa faktor yang mempengaruhi produsen

menggunakan karet alam sebagai bahan baku adalah (i) ketepatan waktu pasokan (29,4%), (ii) kontinuitas pasokan (29,4%), (iii) harga lebih murah dari karet sintetis (23,5%), dan ketersediaan (17,6%).

Hambatan yang dihadapi para produsen industri dalam memproduksi otomotif berbahan baku karet adalah (i) semakin mahal biaya listrik, (ii) harga bahan baku karet sintesis yang sedang tinggi, (iii) biaya tenaga kerja terus meningkat sejalan dengan kenaikan upah minimum, (iv) ketersediaan bahan baku karet sintetis karena mengandalkan impor, (v) kualitas bahan baku karena karet alam yang tersedia merupakan sama dengan bahan tersisa (vi) sebagian belum mampu memenuhi ketentuan standar SNI dan standar internasional secara konsisten, dan (vii) masih banyaknya pungutan tidak resmi yang dihadapi produsen dalam penyediaan bahan baku dan pemasaran produk, serta (viii) masih kurangnya tenaga kerja yang terampil, khususnya untuk industri kecil.

Meskipun hasil produksi yang dihasilkan oleh produsen komponen otomotif berbahan baku karet untuk tujuan ekspor sampai saat ini masih rendah tingkat penjualannya sekitar 28,3%. Namun demikian pengusaha industri komponen ini mempunyai persepsi bahwa industri komponen otomotif berbahan baku karet masih memiliki prospek yang sangat bagus (57%).

Sedangkan hambatan untuk pemasaran ekspor yang dihadapi produsen adalah (i) tidak ada/kurangnya informasi

pasar, dalam hal ini pembeli di luar negeri, (ii) sebagian besar produsen mengalami prosedur ekspor yang rumit. (iii) biaya produksi yang tinggi. (iv) sulitnya memenuhi standar yang ditetapkan oleh negara tujuan, seperti Thailand dengan *import license*; Singapura dengan *Quality Control Measures Prohibitions*; Malaysia dengan *Non Automotive licensing-prior to authorization for sensitive products categories*; dan Vietnam dengan *technical regulations*.

Beberapa hal yang menjadi harapan bagi dunia usaha kepada pemerintah adalah mengurangi beberapa hambatan tersebut diatas baik hambatan produksi maupun hambatan dalam melakukan ekspor. Usulan pengusaha diantaranya adalah (i) memperbaiki infrastruktur, (ii) menjamin ketersediaan utilitas (listrik, gas, air), (iii) meminimumkan pungutan tidak resmi, (iv) memberi insentif berupa penurunan tarif impor bahan baku, (v) membina produsen bahan baku untuk mengalokasikan dan mengatur penyediaan bahan baku dalam negeri.

KESIMPULAN

Hasil analisis kajian ini berhasil menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Industri komponen otomotif, sebagai induk dari industri komponen otomotif berbahan baku karet, masih memiliki potensi untuk terus tumbuh dengan pabrik perakitan otomotif dan after sales market sebagai muara. Industri ini umumnya berbentuk joint venture atau kerjasama de-

ngan principal dari Jepang. Industri komponen otomotif berbahan baku karet di Indonesia masih memiliki ketergantungan terhadap bahan baku impor yang cukup tinggi. Tarif bea masuk untuk karet sintetis tahun 2007 masih 5% dan PPN sebesar 10%. Daya saing komponen otomotif berbahan baku karet Indonesia di pasar ekspor masih relatif rendah. Pada periode 2002-2006 bahkan terjadi perubahan yang memburuk dan sangat bervariasi. *Value of net export* tahun 2006 negatif, berarti ekspor produk tersebut masih lebih rendah dari nilai impornya.

2. Tingkat diversification of products masih relatif rendah, karena:
 - Perbedaan nilai antara tertinggi dan terendah dari produk-produk tersebut cukup rendah
 - Belum ada insentif dalam peningkatan nilai tambah untuk menghasilkan produk dengan nilai tambah lebih tinggi.
 - Berdasarkan nilai diversifikasi, ekspor Indonesia masih terfokus pada 6 produk yaitu *Endless trapezoidal transmission belt, Transmission belts or belting nes, Articles of vulcanized rubber nes, other, Windscreen wipes, defroster and demisters, Electric conductors, for a voltage not exceeds 80 v, fitted w connectors*, dan *Parts and accessories of bodies nes for motor vehicles*.
3. Indonesia sebagai negara pengeks-
por produk komponen otomotif ber-

bahan baku karet tidak sensitif terhadap perubahan-perubahan pangsa pasar, diversifikasi produk (hanya terdapat 6 produk yang potensial) dan pasar (importir utama belum tersentuh). *World market share* tahun 2006 hanya 0,23% berarti Indonesia merupakan negara pengeks-
por kecil untuk produk komponen otomotif berbahan baku karet. Dari hasil perhitungan *Trade Performance Index (TPI)* terdapat 3 produk unggulan, 5 produk prioritas, dan 3 produk potensial.

4. Performa ekspor Kabaret Indonesia secara umum baik di negara Jepang, Malaysia Thailand, Amerika Serikat dan Kanada. Kondisi pasar kabaret yang baik ditunjukkan oleh negara China, Malaysia, Mexico, Jerman, dan Perancis. Pasar prioritas kabaret Indonesia berdasarkan performa ekspor dan kondisi pasarnya adalah Malaysia, Amerika, Jerman dan Perancis.

DAFTAR PUSTAKA

- Alge Harald, Friedl Hubert, 2006. *The Development of The Chinese Automotive Industry*, ASTRA Otoparts.
- Atase Perdagangan, 2008. *Sekilas Ketentuan Ekspor-Impor Komponen Kendaraan Bermotor Di Jepang*, Kedutaan Besar Republik Indonesia Atase Perdagangan, Tokyo-Jepang.
- CIC, 2004. *Studi Tentang Industri Pemasaran Komponen Mobil Di Indonesia*. The CIC Consulting Group.
- Departemen Perdagangan, 2008. *Prog-*

ram Peningkatan Ekspor Otomotif (Kendaraan Bermotor & Komponen Kendaraan Bermotor), Departemen Perdagangan.

Departemen Perindustrian, 2008. *Kebijakan dan strategi pengembangan industri karet dan barang-barang karet*. Forum Komunikasi Industri Karet dan Barang-Barang Karet. Direktorat Jenderal Industri Agro dan Kimia, Departemen Perindustrian.

Gabungan Industri Alat-alat Mobil dan Motor (GIAMM), 2008. *Indonesia Automotie Part & Components Industries Associations*. Member Directory 2006-2008.

Hadi Surjadipradja, 2008. *Kebijakan Ekspor Produk Logam, Otomotif Dan Komponen Otomotif*. Pertemuan Teknis Ekspor Produk Logam, Otomotif dan Komponen Otomotif, Direktorat Ekspor Produk Industri dan Pertambangan, Ditjen Perdagangan Luar Negeri, Dep. Perdagangan.

Hiroshi Imai, 1999. *Indonesian Automotive Parts and Component Industry*, Asian Economic Review, 2nd Quarter 1999.

Honggokusumo, S., 1994. *Perkembangan industri barang jadi karet di Indonesia*. Monografi Penelitian dan Pengembangan Karet No. 2. Pusat Penelitian Karet.

JAMA, 2007. *The Motor Industry Of Japan 2007*, Japan Automobile Manufacturers Association.

JETRO – Japan External Trade Organization, 2002. *The Actual Conditions Regarding Access to Japan Replacement Auto Parts 2002*.

Oloan Sitanggang, 2008. *Tantangan Dan Peluang Industri Otomotif Dan Komponen Otomotif*. Pertemuan Teknis Ekspor Produk Logam, Otomotif dan Komponen Otomotif, Direktorat Ekspor Produk Industri dan Pertambangan, Ditjen Perdagangan Luar Negeri, Departemen Perdagangan.

Rudiyono Rukmono, 2008. *Kebijakan Dan Perkembangan Industri Otomotif dan Komponen Otomotif*. Pertemuan Teknis Ekspor Produk Logam, Otomotif dan Komponen Otomotif, Direktorat Ekspor Produk Industri dan Pertambangan, Ditjen Perdagangan Luar Negeri, Departemen Perdagangan.

Salvatore D, 1997. *Ekonomi Dan Perdagangan Internasional*. Penerbit Airlangga.

SENADA-USAID, 2008. *Laporan Daya Saing Ekspor 2008: Mata Rantai Nilai Industri, Alas Kaki, Furniture, Perlengkapan Rumah Tangga, Komponen Otomotif dan Garmen*.

_____, 2007. *Tinjauan Rantai Nilai Industri (RNI) Komponen Kendaraan Bermotor: Mekanisme Operasi dan Antarhubungan Perusahaan dalam RNI Komponen Kendaraan Bermotor*.

World Integrated Trade System (WITS), 2008