

Ketergantungan Industri Otomotif Jepang di Indonesia: Analisis Politik Ketergantungan Struktural

Ayu Wahyuni^{a,1}, Chantika Marentek^{b,2}, Herianto Sarunggaga^{c,3}

^a Program Studi Ilmu Politik, Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia

^b Program Studi Ilmu Politik, Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia

^c Program Studi Ilmu Politik, Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia

email: ayyawahyuni889@gmail.com, ¹ cantikamariamerentek@gmail.com, ² heriantosarunggaga@gmail.com, ³

Correspondence author: cantikamariamerentek@gmail.com

Keywords:

ABSTRACT

Structural
Dependency;
Automotive
Industry; Japan;
Global Value
Chain; Political
Economy.

This research examines the structural dependence of Indonesia's automotive industry on Japan within the context of the global political economy. Since the 1970s, Japan has dominated Indonesia's automotive market through its control over capital, technology, and global production networks. Using a descriptive qualitative approach and library research methods, this study draws on classical dependency theory Prebisch, Baran, Frank, and Dos Santos combined with the Global Value Chain (GVC) framework. Data were collected from the Indonesian Central Statistics Agency (BPS), GAIKINDO, the Ministry of Industry, as well as academic publications and credible media sources such as CNN Indonesia, CNBC Indonesia, and Nikkei Asia. The findings reveal that the Japan-Indonesia automotive relationship reflects an unequal core periphery structure. Japan functions as the core, controlling technology, innovation, and investment, while Indonesia occupies the periphery, relying on Japan for market access, labor absorption, and industry policies shaped by Japanese interests. Four main forms of dependency are identified: technology, capital, market, and policy. These patterns demonstrate that dependency theory remains relevant for explaining Japan's dominance in the global automotive value chain.

1. PENDAHULUAN

Industri otomotif merupakan salah satu sektor strategis dalam perekonomian Indonesia karena memberikan kontribusi signifikan terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB), penyerapan tenaga kerja, serta penguatan struktur industri nasional melalui keterkaitannya dengan sektor lain seperti baja, logistik, kimia, dan jasa keuangan (Kementerian Perindustrian, 2024). Dengan karakteristik pasar domestik yang besar, ketersediaan tenaga kerja, serta potensi sumber daya alam yang mendukung, Indonesia memiliki peluang untuk mengembangkan industri otomotif yang mandiri dan berdaya saing. Namun, perkembangan industri otomotif Indonesia dalam lebih dari enam dekade terakhir menunjukkan pola struktur yang tidak seimbang akibat dominasi Jepang dalam penguasaan pasar, teknologi, modal, dan arah kebijakan industri (The Jakarta Post, 2024). Pola inilah yang kemudian melahirkan kondisi ketergantungan struktural yang menjadi fokus utama penelitian ini.

Ketergantungan tersebut tampak dari dominasi merek Jepang yang menguasai lebih dari delapan puluh persen pasar otomotif Indonesia dalam dua puluh tahun terakhir (GAIKINDO, 2024). Investasi Jepang melalui perusahaan-perusahaan besar seperti Toyota, Honda, Mitsubishi, dan Suzuki membentuk fondasi utama industri otomotif Indonesia, namun sekaligus menciptakan ketergantungan pada teknologi, komponen bernilai tinggi, dan standar produksi yang dikendalikan dari luar negeri (Nikkei Asia, 2024). Berbagai publikasi empiris menunjukkan bahwa sebagian besar komponen berteknologi tinggi masih diimpor dari Jepang dan proses produksi di Indonesia lebih banyak berfokus pada tahap perakitan dengan nilai tambah relatif rendah (Badan Pusat Statistik, 2025). Situasi ini memperlihatkan bahwa industrialisasi yang berlangsung tidak sepenuhnya memberikan kemandirian struktural bagi Indonesia.

Kajian literatur sebelumnya mengenai hubungan Jepang–Indonesia menunjukkan bahwa pola dominasi ini dapat dijelaskan melalui teori ketergantungan klasik, sistem dunia, serta kerangka *Global Value Chain* (GVC) yang menyatakan bahwa negara pusat (*core*) mengendalikan teknologi dan inovasi, sementara negara pinggiran/periferi (*periphery*) memiliki peran terbatas dalam struktur produksi global (Prebisch, 1950; Wallerstein, 1974; Gereffi et al., 2005). Perspektif tersebut menekankan bahwa Jepang sebagai negara pusat mengendalikan modal, teknologi, dan inovasi, sedangkan Indonesia terintegrasi ke dalam jaringan produksi sebagai negara periferi dengan peran terbatas (Frank, 1967; Dos Santos, 1970). Melalui kacamata teoritis ini, hubungan ekonomi tidak hanya dipahami sebagai pertukaran dagang, tetapi juga sebagai struktur kekuasaan yang membentuk posisi subordinat negara periferi dalam jangka panjang.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi pustaka untuk menelusuri bagaimana pola ketergantungan struktural antara Indonesia dan Jepang terbentuk dan direproduksi melalui mekanisme pasar, investasi, kebijakan industri, serta aliran nilai tambah dalam rantai pasok otomotif global (BPS, 2025). Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti menganalisis fenomena secara konseptual dan interpretatif, dengan menempatkannya dalam kerangka teoretis yang relevan. Data diperoleh dari literatur primer, laporan statistik pemerintah, publikasi industri, serta analisis media kredibel yang mendukung pemaknaan terhadap hubungan ekonomi-politik kedua negara (CNN Indonesia, 2025; CNBC Indonesia, 2025). Nilai baru penelitian ini terletak pada integrasi teori ketergantungan klasik dengan kerangka GVC untuk menjelaskan dinamika dominasi Jepang dalam industri otomotif Indonesia. Melalui kombinasi kerangka teoritis tersebut, penelitian ini dapat menunjukkan bagaimana kontrol atas teknologi, investasi, dan struktur produksi global berperan dalam mempertahankan posisi hegemonik Jepang sekaligus membatasi kapasitas Indonesia untuk membangun industri otomotif yang mandiri (Sturgeon et al., 2008).

Secara keseluruhan, tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi pola ketergantungan struktural dalam hubungan industri otomotif Jepang–Indonesia serta menjelaskan pola tersebut mempengaruhi arah kebijakan dan perkembangan industri otomotif nasional. Asumsinya ketergantungan Indonesia mencakup empat aspek utama pasar, modal, teknologi, dan kebijakan yang secara bersamaan membentuk struktur yang tidak seimbang (GAIKINDO, 2023; BKPM, 2024). Sehingga penelitian ini berusaha menjawab permasalahan utama penelitian, yaitu mengapa dominasi Jepang bertahan kuat dalam industri otomotif Indonesia meskipun negara ini telah mengalami peningkatan kapasitas produksi?

2. TINJAUAN PUSTAKA/KERANGKA TEORI

2.1 Teori Ketergantungan Klasik

Teori ketergantungan klasik merupakan salah satu landasan utama bagi analisis hubungan asimetris antara negara maju dan negara berkembang dalam struktur ekonomi global. Pemikiran Raúl Prebisch (1967) menekankan bahwa dunia ekonomi terstruktur dalam hubungan antara negara pusat (*core*) dan periferi (*periphery*), dimana negara pusat menguasai teknologi, modal, dan nilai tambah tinggi, sementara negara periferi menjadi produsen komoditas dengan nilai tambah rendah (Prebisch, 1950). Dalam konteks industri otomotif, teori ini menjelaskan bagaimana Jepang menempatkan dirinya sebagai pengendali utama teknologi dan inovasi, sedangkan Indonesia berfungsi sebagai negara periferi yang menjadi target penetrasi pasar serta lokasi produksi berbiaya rendah (GAIKINDO, 2024).

Paul Baran (1957) memperdalam teori ini dengan menunjukkan bahwa investasi asing tidak selalu memberikan keuntungan maksimal bagi negara penerima, karena akumulasi keuntungan cenderung kembali ke negara asal perusahaan melalui dividen, royalti, dan lisensi (Baran, 1957). Dalam kasus Indonesia, pola investasi otomotif Jepang menunjukkan konsistensi dengan argumen Baran, karena sebagian besar keuntungan industri otomotif Indonesia mengalir kembali ke Jepang melalui mekanisme finansial tersebut (BKPM, 2024).

Andre Gunder Frank (1967) memperkenalkan konsep *development of underdevelopment*, yaitu kondisi ketika integrasi negara berkembang ke dalam kapitalisme global justru memperkuat struktur ketertinggalan mereka (Frank, 1967). Pola industrialisasi otomotif Indonesia yang berfokus pada perakitan dan ketergantungan pada komponen impor menjadi ilustrasi nyata dari mekanisme tersebut (Badan Pusat Statistik, 2025). Pemikiran Theotonio Dos Santos (1970) juga menegaskan bahwa ketergantungan modern tidak hanya berkaitan dengan modal, tetapi juga kontrol atas teknologi dan kebijakan industri (Dos Santos, 1970). Dominasi Jepang dalam investasi, standar produksi, dan teknologi otomotif Indonesia memperlihatkan bagaimana ketergantungan ini direproduksi melalui struktur kelembagaan dan teknologi (Nikkei Asia, 2024).

2.2 Teori Sistem Dunia (World-System Theory)

Immanuel Wallerstein (1974) membagi sistem ekonomi global menjadi tiga kategori: *core*, *semi-periphery*, dan *periphery* (Wallerstein, 1974). Negara *core* mendominasi aliran modal, teknologi, dan inovasi, sedangkan negara *periphery* menyediakan tenaga kerja murah, pasar konsumsi, dan fasilitas produksi berbiaya rendah. Model hierarkis ini sangat relevan dengan hubungan Jepang–Indonesia dalam industri otomotif.

Jepang, sebagai negara *core*, memimpin sektor otomotif global melalui penguasaan teknologi, riset, desain, dan jaringan produksi internasional (Chandra & Nugroho, 2021). Sebaliknya, Indonesia menempati posisi periferi yang berfungsi sebagai basis produksi berbiaya rendah dan pasar konsumsi besar bagi produk otomotif Jepang (CNN Indonesia, 2025). Pola hubungan ini memperlihatkan bahwa meskipun terjadi peningkatan produksi kendaraan di Indonesia, aliran nilai tambah tertinggi tetap terpusat di Jepang (GAIKINDO, 2023).

2.3 Global Value Chain (GVC) dalam Industri Otomotif

Kerangka *Global Value Chain* (GVC) yang dikembangkan oleh Gereffi, Humphrey, dan Sturgeon (2005) menjelaskan fragmentasi proses produksi di berbagai negara, terutama dalam industri berteknologi tinggi seperti otomotif (Gereffi et al., 2005). Industri otomotif merupakan salah satu sektor dengan struktur GVC paling kompleks dan terintegrasi. Dalam konteks hubungan Jepang–Indonesia, teori GVC membantu menjelaskan mengapa Jepang tetap menjadi aktor dominan dalam penguasaan nilai tambah otomotif global. Komponen bernilai tinggi seperti mesin, transmisi, dan sistem elektronik sebagian besar diproduksi di Jepang (Nikkei Asia, 2024). Sementara itu, Indonesia diarahkan pada aktivitas perakitan dan produksi komponen berteknologi rendah (BPS, 2025). Kondisi ini membuat nilai tambah terbesar tetap berada di Jepang meskipun volume produksi di Indonesia meningkat. GVC juga menekankan bahwa kontrol terhadap standar produksi menjadi instrumen penting bagi perusahaan Jepang untuk mempertahankan dominasi struktural dalam industrialisasi otomotif Indonesia (Sturgeon et al., 2008).

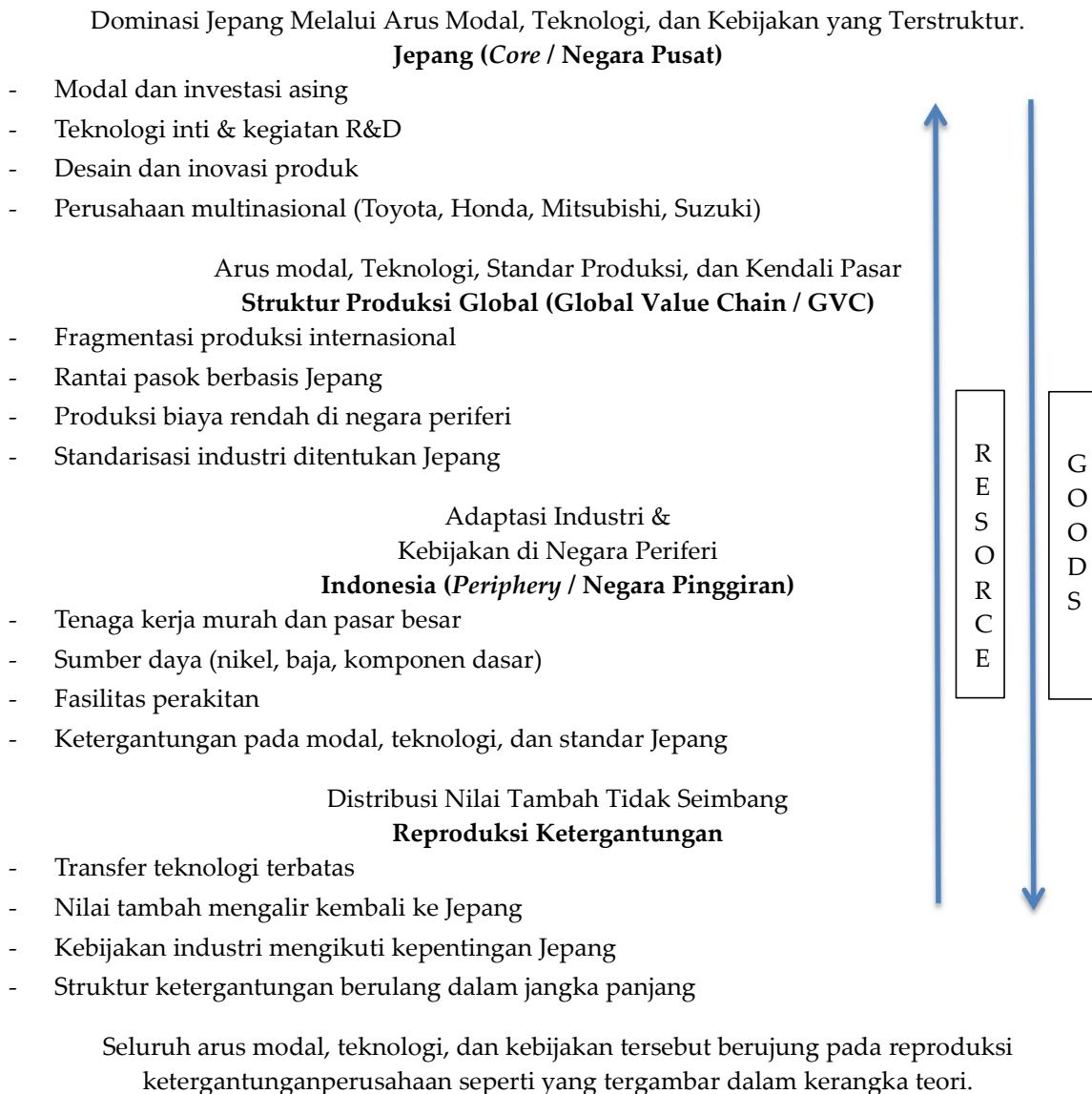
2.4 Ketergantungan Teknologi dan Investasi

Ketergantungan teknologi merupakan faktor sentral dalam analisis struktur industri otomotif Indonesia. Berdasarkan laporan Nikkei Asia (2024), teknologi inti kendaraan Jepang tidak diproduksi di Indonesia, dan seluruh kegiatan penelitian serta pengembangan (R&D) tetap terpusat di Jepang. Dengan demikian, Indonesia hanya mengakses teknologi operasional tanpa menguasai inovasi inti (Nikkei Asia, 2024). Hal ini konsisten dengan argumen Dos Santos (1970) bahwa ketergantungan modern menguat ketika negara pusat mengendalikan teknologi yang menjadi fondasi proses produksi. Dominasi Jepang juga tampak dalam pola investasi di Indonesia. Jepang merupakan investor terbesar dalam industri otomotif Indonesia selama dua dekade terakhir (BKPM, 2024). Ketergantungan pada modal asing menyebabkan arah kebijakan industri Indonesia sangat dipengaruhi kepentingan perusahaan-perusahaan Jepang (Tempo, 2024).

2.5 Kerangka Analisis Hubungan Ketergantungan Jepang–Indonesia

Struktur ketergantungan industri otomotif Jepang dan Indonesia dapat dijelaskan melalui integrasi teori ketergantungan klasik, teori sistem dunia, dan kerangka GVC. Kerangka ini menunjukkan bagaimana arus modal, teknologi, standar produksi, dan kebijakan ekonomi membentuk struktur yang

menempatkan Jepang sebagai negara pusat dan Indonesia sebagai negara periferi (Ayuwardani et al., 2023). Kerangka Analisis Hubungan Ketergantungan Jepang–Indonesia Struktur hubungan ketergantungan industri otomotif Jepang dan Indonesia dapat dipahami melalui gabungan teori ketergantungan klasik, teori sistem dunia, dan kerangka GVC. Untuk lebih jelas perhatikan kerangka konsep di bawah ini:



Gambar 1. Kerangka Konsep Dominasi Jepang dalam Bisnis Otomotif

Sumber: Baran, P. A. 1957; Frank, A. G, 1967; Dos Santos, 1970; Wallerstein, 1974.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi pustaka (*library research*) untuk memahami pola ketergantungan struktural dalam industri otomotif Indonesia terhadap Jepang. Pendekatan kualitatif dipilih karena sesuai untuk menelaah fenomena ekonomi-politik yang bersifat kompleks, berlapis, serta membutuhkan interpretasi terhadap dinamika kekuasaan, struktur produksi, dan relasi ekonomi internasional (Chandra & Nugroho, 2021). Penelitian ini tidak berfokus pada

pengumpulan data lapangan, melainkan menelusuri, mengkaji, dan menginterpretasi data sekunder yang relevan dari berbagai dokumen akademik dan statistik resmi (BPS, 2025).

Jenis penelitian ini termasuk penelitian deskriptif kualitatif, dimana peneliti berupaya menggambarkan hubungan ketergantungan yang terbangun dalam industri otomotif dan menafsirkan mekanisme yang melatarinya berdasarkan konsep dan teori yang relevan. Dengan desain penelitian seperti ini, analisis difokuskan pada interaksi antara modal, teknologi, kebijakan, dan struktur pasar yang membentuk ketergantungan antara Indonesia dan Jepang (GAIKINDO, 2024). Penggunaan pendekatan kualitatif memungkinkan penelitian untuk menafsirkan data secara mendalam serta menghubungkannya dengan kerangka teori seperti teori ketergantungan klasik (Prebisch, 1950; Baran, 1957; Frank, 1967), teori sistem dunia (Wallerstein, 1974), dan Global Value Chain (Gereffi et al., 2005).

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh melalui penelusuran literatur. Sumber data meliputi publikasi akademik, jurnal ilmiah, buku referensi primer, laporan lembaga resmi pemerintah seperti Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Perindustrian (Kemenperin, 2024), serta laporan investasi dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM, 2024). Selain itu, penelitian juga mengutip artikel dari media kredibel seperti CNN Indonesia (2025), CNBC Indonesia (2025), dan Nikkei Asia (2024) untuk memperoleh perkembangan terbaru terkait dinamika industri otomotif dan arah kebijakan industri kendaraan bermotor di Indonesia. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi dan telaah literatur dengan mengidentifikasi berbagai sumber yang relevan menurut topik penelitian. Tahapan pengumpulan data mencakup seleksi literatur, pengelompokan informasi sesuai variabel penelitian, dan penilaian ulang terhadap kesesuaian data dengan fokus analisis (Ayuwardani et al., 2023). Teknik dokumentasi dipilih karena sesuai dengan tujuan penelitian yang mengutamakan analisis konseptual serta menekankan pada kedalaman pemahaman teoretis.

Analisis data dilakukan menggunakan metode analisis isi (*content analysis*), di mana peneliti membaca, menafsirkan, dan menghubungkan data dengan kerangka teori yang digunakan (Sturgeon et al., 2008). Melalui analisis tersebut, pola ketergantungan dalam aspek teknologi, modal, pasar, dan kebijakan ditelusuri secara sistematis untuk menjelaskan bagaimana struktur ketergantungan terbentuk dan direproduksi (Nikkei Asia, 2024). Analisis isi juga memungkinkan peneliti menyusun temuan secara deduktif sesuai dengan dominasi Jepang dalam rantai nilai otomotif global (Gereffi et al., 2005).

Validitas ilmiah penelitian dijaga melalui penggunaan literatur primer, teori yang telah diakui secara akademik, serta sumber data resmi yang dapat dipertanggungjawabkan (BPS, 2025; BKPM, 2024). Pengutipan dari karya-karya tokoh seperti Prebisch, Baran, Frank, Dos Santos, dan Wallerstein memberikan landasan teoritis yang kuat, sementara data empiris dari GAIKINDO (2024), Kemenperin (2024), dan media kredibel memastikan bahwa analisis didasarkan pada informasi yang mutakhir (CNN Indonesia, 2025). Kombinasi antara kerangka teori dan data resmi tersebut membantu penelitian ini menunjukkan konsistensi logika dan akurasi interpretasi dalam menjelaskan hubungan ketergantungan struktural antara industri otomotif Indonesia dan Jepang.

4. PEMBAHASAN

Temuan penelitian menunjukkan bahwa ketergantungan Indonesia terhadap Jepang tidak hanya bersifat parsial, tetapi mencakup hampir seluruh aspek industri, mulai dari pasar, modal, teknologi, hingga kebijakan. Kondisi ini menggambarkan bahwa Jepang menempati posisi negara pusat (*core*), sementara Indonesia berfungsi sebagai negara periferi (*periphery*) dalam struktur industri otomotif global. Signifikansi temuan ini terletak pada pemahaman bahwa industrialisasi otomotif Indonesia tidak berlangsung dalam kerangka kemandirian teknologi maupun nilai tambah. Meskipun Indonesia berhasil meningkatkan produksi kendaraan dan menarik investasi, struktur ketergantungan membuat manfaat industrialisasi lebih banyak mengalir ke Jepang. Dengan kata lain, pertumbuhan industri tidak diikuti peningkatan otonomi industri nasional.

Analisis ini memperlihatkan bahwa perubahan kebijakan atau upaya peningkatan kapasitas industri domestik sulit dilakukan tanpa mengurangi dominasi perusahaan Jepang dalam aspek teknologi dan investasi. Situasi ini menguatkan argumen teori ketergantungan dan GVC bahwa negara periferi sulit keluar dari struktur ketertinggalan tanpa transformasi menyeluruh dalam penguasaan teknologi dan pengembangan komponen bernilai tinggi. Untuk lebih jelas mengenai ketergantungan dalam industri otomotif perhatikan tabel di bawah ini:

Tabel 1. Temuan Ketergantungan Struktural Industri Otomotif Jepang di Indonesia

No	Tahun	Temuan Utama	Jenis Ketergantungan
1	2023	97% kendaraan bermerek Jepang mendominasi pasar Indonesia	Ketergantungan Pasar
	2024	Toyota dan Daihatsu menguasai > 50% pasar nasional	
2.	2024	R&D dan desain kendaraan tetap dipusatkan di Jepang, bukan Indonesia	Ketergantungan Teknologi
3.	2023	Indonesia hanya menjadi basis perakitan dengan nilai tambah rendah	Ketergantungan Industri
4.	2024	Jepang mengontrol investasi dan kepemilikan modal melalui Toyota Group dan Astra International	Ketergantungan Finansial / Modal
5.	2024	Jepang lambat masuk EV, tetapi Indonesia tetap mengikuti arah kebijakan 6 erusaha Jepang	Ketergantungan Kebijakan
6.	2021	Global Value Chain otomotif Indonesia dikendalikan penuh oleh Jepang	Ketergantungan Sistem Produksi
7.	2024	Keuntungan produksi di Indonesia perusahaan besar perusaha ke Jepang dalam bentuk dividen	Ketergantungan Finansial
8.	2023	Nilai tambah otomotif paling besar mengalir ke 6 erusahaan Jepang	Ketergantungan Nilai Tambah
9.	2024	Jepang merupakan investor terbesar sektor otomotif selama 20 tahun terakhir	Ketergantungan Investasi

Sumber: Diolah Penulis dari Berbagai Sumber

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan antara Jepang dan Indonesia dalam industri otomotif membentuk pola ketergantungan struktural yang berlangsung lama dan bersifat sistemik. Ketergantungan ini tidak hanya muncul akibat hubungan dagang biasa, tetapi berkembang melalui mekanisme ekonomi, teknologi, dan kebijakan yang menempatkan Jepang sebagai aktor dominan (Nikkei Asia, 2024). Penguasaan Jepang terhadap teknologi otomotif, modal investasi, dan jaringan

distribusi telah membuat struktur industri otomotif Indonesia berada pada posisi perifer, di mana peran domestik terbatas pada aktivitas perakitan dan penyediaan pasar konsumsi (GAIKINDO, 2024).

Penguasaan pasar oleh merek-merek Jepang menunjukkan bahwa konsumen Indonesia sangat dipengaruhi oleh reputasi kualitas, jaringan layanan purna jual, dan nilai jual kembali yang stabil (CNN Indonesia, 2025). Kondisi tersebut memperkuat ketergantungan pasar dan menempatkan Indonesia sebagai *captive market* bagi produk otomotif Jepang. Dalam konteks ini, pertumbuhan industri otomotif Indonesia tidak sepenuhnya mencerminkan kemandirian industri, melainkan menggambarkan integrasi yang kuat terhadap struktur produksi yang dikendalikan Jepang (The Jakarta Post, 2024).

4.1. Ketergantungan Pasar

Ketergantungan pasar merupakan aspek paling terlihat dalam hubungan kedua negara. Berdasarkan data penjualan lima tahun terakhir, merek Jepang menguasai lebih dari 85 persen pangsa pasar otomotif Indonesia (GAIKINDO, 2024). Toyota, Honda, Daihatsu, Mitsubishi, dan Suzuki mendominasi pasar secara konsisten, sehingga ruang bagi merek non-Jepang menjadi sangat terbatas (CNN Indonesia, 2023).

Dominasi ini memperlihatkan bahwa konsumen Indonesia terikat pada ekosistem produk Jepang, mulai dari preferensi merek hingga layanan purna jual. Dominasi pasar tersebut menegaskan bahwa Indonesia berperan sebagai sasaran pemasaran utama bagi produk otomotif Jepang, bukan sebagai pusat pengembangan teknologi atau produksi bernilai tinggi (CNBC Indonesia, 2025). Kondisi ini memperkuat pandangan bahwa ketergantungan tidak hanya terjadi dalam aspek produksi, tetapi juga dalam konsumsi domestik yang dikendalikan oleh perusahaan Jepang.

Tabel 2. Pangsa Pasar Mobil Jepang di Indonesia (2020–2025)

TAHUN	PANGSA PASAR (%)
2020	93,2%
2021	92,1%
2022	89,8%
2023	91,1%
2024	90,6%
2025	>80% (Toyota 32,4% ritel)

Sumber: Gakindo 2020-2024; CNN Indonesia 2025

4.2 . Ketergantungan Modal & Investasi

Aspek ketergantungan berikutnya terlihat dari dominasi Jepang dalam investasi otomotif Indonesia. Jepang secara konsisten menjadi investor terbesar dalam industri otomotif Indonesia selama dua dekade terakhir (BKPM, 2024). Investasi tersebut tidak hanya membangun fasilitas produksi, tetapi juga berperan dalam menentukan arah kebijakan industri. Investasi Jepang memberikan manfaat jangka pendek seperti penciptaan lapangan kerja dan peningkatan kapasitas produksi (Kemenperin, 2024). Namun, struktur kepemilikan dan aliran keuntungan menunjukkan bahwa sebagian besar nilai tambah mengalir kembali ke Jepang melalui dividen, royalti, dan lisensi (Nikkei Asia, 2024). Hal ini memperlihatkan bahwa kendali jangka panjang terhadap industri otomotif Indonesia tetap berada pada perusahaan Jepang.

Tabel 3. Investasi Jepang pada Industri Otomotif Indonesia (2020–2025)

TAHUN	NILAI INVESTASI (USD)
2020	1,02 miliar
2021	1,3 miliar
2022	1,4 miliar
2023	1,21 miliar
2024	1,56 miliar

2025	500 juta (Toyota)
------	-------------------

Sumber: BKPM, 2020-2024; Financial Times, 2025

4.3. Ketergantungan Teknologi

Ketergantungan teknologi merupakan dimensi paling penting dalam memahami posisi Indonesia dalam industri otomotif global. Teknologi inti seperti mesin, *powertrain*, sistem elektronik, serta *platform* kendaraan tetap dipusatkan di Jepang (Nikkei Asia, 2024). Hingga saat ini, Indonesia belum menjadi lokasi kegiatan penelitian dan pengembangan (R&D) bagi perusahaan otomotif Jepang, sehingga teknologi yang digunakan dalam produksi lebih bersifat impor. Keterbatasan dalam penguasaan teknologi inti mengakibatkan industri nasional tidak mampu melakukan inovasi mandiri. Proses produksi lebih berfokus pada perakitan, sementara komponen bernilai tinggi diproduksi di Jepang dan negara pusat lainnya (BPS, 2025). Dengan demikian, meskipun volume produksi meningkat, kemampuan teknologi Indonesia tidak berkembang secara signifikan.

Tabel 4. Ketergantungan Teknologi Jepang di Indonesia

INDIKATOR	NILAI
R&D Otomotif Jepang di Indonesia	0%
Impor Teknologi Inti	90–95%
TKDN Mobil Jepang	20–40%
Penguasaan IP/Platform	100% Jepang

Sumber: Nikkei Asia, 2024

4.4. Ketergantungan Produksi

Ketergantungan struktur produksi terlihat dari tingginya impor komponen otomotif, terutama komponen bernilai tambah tinggi yang berasal dari Jepang. Sekitar 70 persen komponen otomotif Indonesia masih diimpor, termasuk mesin, transmisi, dan sistem elektronik (BPS, 2025). Hal ini menunjukkan bahwa industri komponen domestik belum mampu mendukung kebutuhan produksi secara mandiri. Dalam kerangka *Global Value Chain* (GVC), Indonesia berperan sebagai negara periferi yang menjalankan aktivitas perakitan, sementara desain, inovasi, dan standar produksi dikendalikan oleh Jepang sebagai negara pusat (Gereffi et al., 2005; Sturgeon et al., 2008). Posisi ini menghasilkan distribusi nilai tambah yang tidak seimbang, di mana porsi tertinggi tetap berada pada perusahaan Jepang.

Tabel 5. Impor Komponen Otomotif Indonesia (2020–2025)

Tahun	Nilai Impor (USD)	Keterangan
2020	±3,5 miliar	Turun karena pandemi
2021	±3,9 miliar	Pemulihan industri
2022	±4,1 miliar	Produksi meningkat
2023	±4,2 miliar	Impor stabil tinggi
2024	±4,5 miliar	TKDN belum efektif
2025	4,3 miliar (Jan–Mei)	Naik 28,02% YoY

Sumber: Diolah oleh Penulis dari Berbagai Sumber

4.5. Ketergantungan Nilai Tambah

Pola ketergantungan juga ditunjukkan melalui distribusi nilai tambah industri otomotif. Komponen bernilai tinggi yang diimpor dari Jepang memberikan kontribusi terbesar dalam struktur biaya produksi (GAIKINDO, 2023). Sementara itu, aktivitas perakitan di Indonesia menghasilkan nilai tambah yang relatif kecil (BPS, 2025). Hal ini menyebabkan aliran keuntungan terbesar tetap mengalir ke perusahaan Jepang. Distribusi nilai tambah yang tidak seimbang tersebut memperkuat posisi Indonesia sebagai

negara periferi dalam struktur industri otomotif global. Meskipun produksi kendaraan meningkat, nilai tambah domestik tidak mengalami peningkatan yang signifikan (Kemenperin, 2024).

Tabel 6. Distribusi Nilai Tambah Industri Otomotif Indonesia

Komponen Nilai Tambah	Penerima	Distribusi (%)	Keterangan
Teknologi Inti	Jepang	35–45%	Mesin, ECU, platform
Royalti/Lisensi	Jepang	10–15%	Pembayaran merek & teknologi
Komponen Bernilai Tinggi	Jepang & global suppliers	20–25%	Powertrain, elektronik
Perakitan	Indonesia	8–12%	Nilai tambah rendah
Tenaga Kerja	Indonesia	3–5%	Upah pekerja
After-sales & Dealer	Indonesia	5–8%	Layanan lokal
Pajak Negara	Indonesia	5–7%	PPN, PPnBM, pajak impor

Sumber: Diolah oleh Penulis dari Berbagai Sumber

5. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa hubungan industri otomotif antara Jepang dan Indonesia menunjukkan pola ketergantungan struktural yang kuat dan berlangsung terus-menerus. Ketergantungan tersebut terbentuk melalui dominasi Jepang pada empat aspek utama, yaitu penguasaan teknologi inti, investasi dan modal, struktur pasar domestik, serta pengaruh terhadap arah kebijakan industri. Keseluruhan temuan dalam penelitian ini menegaskan bahwa posisi Indonesia dalam industri otomotif global masih berada pada tingkatan periferi, di mana aktivitas industri berfokus pada proses perakitan dengan nilai tambah rendah, sedangkan komponen bernilai tinggi, inovasi, dan standar produksi tetap dikendalikan dari Jepang.

Melalui pembahasan yang mengintegrasikan teori ketergantungan klasik, teori sistem dunia, dan kerangka *Global Value Chain* (GVC), penelitian ini memperlihatkan bahwa struktur hubungan kedua negara tidak hanya terbentuk melalui dinamika perdagangan dan investasi, tetapi juga melalui sistem produksi global yang sengaja dirancang untuk mempertahankan perbedaan peran antara negara pusat dan negara periferi. Dominasi Jepang dalam teknologi dan modal menciptakan kondisi technological lock-in, yang membatasi kemampuan Indonesia untuk mengembangkan kemampuan riset dan inovasinya secara mandiri. Dengan demikian, industrialisasi otomotif yang berkembang di Indonesia tidak secara otomatis menghasilkan kemandirian struktural atau kekuatan teknologi domestik.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun Indonesia memperoleh manfaat melalui lapangan kerja, peningkatan kapasitas produksi, serta kontribusi terhadap PDB nasional, manfaat tersebut belum sebanding dengan ketergantungan jangka panjang yang tercipta. Mayoritas nilai tambah tetap mengalir ke perusahaan Jepang melalui *dividen*, royalti, dan kepemilikan teknologi. Kondisi ini menunjukkan bahwa struktur industri otomotif nasional masih sangat dipengaruhi oleh strategi perusahaan Jepang, baik dalam konteks perkembangan teknologi maupun arah kebijakan negara.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan perlunya strategi penguatan industri nasional melalui pengembangan teknologi inti, peningkatan riset dan inovasi domestik, serta diversifikasi mitra investasi agar tidak terfokus pada satu negara. Selain itu, penting bagi pemerintah untuk merumuskan kebijakan industrialisasi yang lebih berpihak pada pengembangan industri komponen bernilai tinggi dan peningkatan kapasitas teknis dalam negeri. Penguatan ekosistem industri otomotif yang mandiri tidak hanya membutuhkan dukungan regulasi, tetapi juga investasi jangka panjang pada pendidikan, riset, dan teknologi.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan awal bagi kajian-kajian selanjutnya yang berfokus pada transformasi struktur industri otomotif Indonesia. Penelitian lanjutan dapat mengkaji lebih jauh mengenai strategi negara lain yang berhasil meningkatkan kemandirian industri otomotif mereka, menganalisis dampak transisi kendaraan listrik terhadap posisi Indonesia dalam rantai nilai global, atau mengevaluasi efektivitas kebijakan industri nasional dalam mendorong kemandirian teknologi. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memberikan gambaran mengenai kondisi ketergantungan saat ini, tetapi juga membuka arah pengembangan yang lebih luas untuk upaya mengurangi ketergantungan struktural Indonesia terhadap Jepang di masa mendatang.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Antara News. (2024). Indonesia–Jepang perkuat kerja sama sektor otomotif untuk dekarbonisasi. Diakses Pada 24 Maret 2025 dari [<https://www.antaranews.com/berita/4172541/indonesia-jepang-perkuat-kerja-sama-sektor-otomotif-pacu-dekarbonisasi>].
- Ayuwardani, S., Subiyanto, S., & Rahmawati, T. (2023). Industrial shift and automotive dependency in Southeast Asia. *Journal of Asia-Pacific Economics*, 30(2), 112–128.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal. (2020–2024). Laporan realisasi investasi asing sektor otomotif. BKPM RI.
- Badan Pusat Statistik. (2024). Perkembangan ekspor dan impor Indonesia. BPS RI.
- Badan Pusat Statistik. (2025). Statistik perdagangan luar negeri Indonesia: Impor komponen otomotif 2020–2025. BPS RI. Diakses pada 31 Oktober 2025 dari [<https://www.bps.go.id/id/publication/2025/10/31/b2852dce89cd7b2c07ea34ab/statistik-perdagangan-luar-negeri-bulanan-impor--agustu>].
- Baran, P. A. (1957). *The Political Economy of Growth*. New York: Monthly Review Press.
- Bisnis.com. (2023). 65 tahun Indonesia–Jepang, industri otomotif semakin matang. Diakses pada 30 Oktober 2023 dari [<https://otomotif.bisnis.com/read/20231030/46/1709213/65-tahun-indonesia-jepang-industri-otomotif-semakin-matang>].
- Bisnis.com. (2025). Jepang dorong percepatan transisi EV di Indonesia. Diakses pada 29 Mei 2025 dari [<https://ekonomi.bisnis.com/read/20250509/9/1875886/jepang-ingin-industri-otomotif-ri-segera-transisi-ke-kendaraan-listrik-ini-al>].
- Chandra, A., & Nugroho, P. (2021). Political economy of East Asian investments in Indonesia. *Journal of Contemporary Asia*, 51(4), 601–620.
- Dos Santos, T. (1970). The structure of dependence. *The American Economic Review*, 60(2), 231–236.
- Emmanuel, A. (1972). *Unequal exchange: A study of The Imperialism of Trade*. New York: Monthly Review Press.
- Financial Times. (2025). Toyota allocates additional \$500 million for EV roadmap in Indonesia. Diakses pada 12 November 2012 dari [<https://www.drive.com.au/news/toyota-boosts-indonesian-investment-700-million/>].
- Frank, A. G. (1967). *Capitalism and Underdevelopment in Latin America*. New York: Monthly Review Press.
- GAIKINDO. (2020–2024). Laporan penjualan kendaraan bermotor Indonesia.
- GAIKINDO. (2023). Data BPS: Otomotif sektor yang mendatangkan laba. Diakses pada 1 Januari 2025 dari [<https://www.gaikindo.or.id/data-bps-otomotif-sektor-yang-mendatangkan-laba/>].
- Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The Governance of Global Value Chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78–104.
- Hikmah, Y., Ilmiawani, R., & Wicaksono, P. (2023). Productivity and Global Value Chains: A Tale From The Indonesian Automobile Sector. *Economies*, 11(10), 262.
- Ilmiawani, R. N., Hikmah, Y., & Wicaksono, P. (2023). Productivity and Global Value Chains: A Tale From the Indonesian Automobile Sector. *Economies*, 11(10), 262.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. (2025). Kajian kinerja perdagangan: Ekspor–Impor.

- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. (2024–2025). Statistik industri kendaraan bermotor dan kebijakan TKDN. Diakses pada 3 Februari 2025 dari [<https://www.gaikindo.or.id/kemenperin-investasi-otomotif-mencapai-rp-174-triliun-menyerap-99-ribu-pekerja/>].
- Kompas. (2023). Sejarah masuknya mobil Jepang ke Indonesia sejak 1961. Diakses pada 27 November 2023 dari [<https://otomotif.kompas.com/read/2023/11/27/080200615/selisik-mobil-jepang-pertama-yang-masuk-indonesia>].
- Kobayashi, H. (2020). Automotive Production Networks and Dependency in ASEAN. *Asian Journal of Comparative Politics*, 5(4), 380–395.
- Lee, J., & Chen, S. (2022). Technological Upgrading in Global Value Chains: Lessons from East Asia. *World Development*, 150, 105–121.
- Liputan6. (2023). Mobil Jepang pertama di Indonesia: Mazda B600 dan Honda T360. Diakses pada 07 Agustus 2025 dari [<https://www.liputan6.com/berita/read/4736308/ini-mobil-mobil-pertama-merek-jepang-yang-masuk-indonesia>].
- Maulana, I., Dwi, S. D., & Ovalia, O. (2025). Disrupsi ekosistem otomotif Jepang di Indonesia: Analisis strategi sentralisasi dan agresivitas harga BYD. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 14(2), 133–150.
- Nikkei Asia. (2024). Japan Keeps Automotive Core Technology at Home as Indonesia Remains Assembly Base.
- Park, S. & Lee, K. (2021). Industrial Catch-up and Learning in Automotive Sectors. *Technovation*, 112, 102–159.
- Prebisch, R. (1950). The Economic Development of Latin America and its Principal Problems. New York: United Nations Economic Commission for Latin America.
- Sujana, M. R., Sujana, R. I. Y., & Saleh, M. Z. (2024). Impor Mobil Suzuki dalam Perkembangan Industri Otomotif di Indonesia. *Lokawati: Jurnal Penelitian Manajemen dan Inovasi Riset*, 2(6), 284–295.
- Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J., & Gereffi, G. (2008). Value Chains, Networks and Clusters: Reframing the Global Automotive Industry. *Journal of Economic Geography*, 8(3), 297–321.
- Tempo. (2024). Ekspor mobil Indonesia meningkat 6,12 miliar dolar AS pada 2023. Diakses pada 1 Desember 2025 dari [<https://www.tempo.co/otomotif/penjualan-mobil-nasional-turun-sepanjang-2023-ekspornya-naik-6-7-persen-96588>].
- Tempo. (2023). Indonesia dan Jepang Berdialog Kembangkan Kendaraan Listrik. Diakses pada 1 Desember 2025 dari [<https://www.tempo.co/ekonomi/indonesia-dan-jepang-berdialog-kembangkan-kendaraan-listrik-214870>].
- Wallerstein, I. (1974). *The modern world-system I*. Academic Press.
- Yudhistira, R. I. Y. S., & Sujana, M. R. (2023). Pengaruh kerja sama Indonesia–Japan Economic Partnership (IJEPA) pada impor otomotif Jepang ke Indonesia. *JOM FISIP*, 10(2).