

Implementasi AEC dalam Peningkatan Jaringan Produksi Regional Asean: Studi Kasus Industri Otomotif

Enggar Furi Herdianto

Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Islam Indonesia

enggar.furi@uui.ac.id

Abstract

ASEAN Economic Community (AEC) is one of big changes that is being done by ASEAN on its attempt in integrating the region. One of this community vision is to bring ASEAN on becoming one regional production network, where ASEAN would not be seen as separate entity, instead ASEAN would be seen as one integrated area of investment. In this paper, automotive industry is chosen because of its history in the region as one of sector that has been developed for a long time and always have full support from the domestic government. This paper will try to analyze the effectiveness of AEC implementation in developing regional production network of automotive industry, and how far each of domestic government are willing to push this integration effort.

Keyword: Automotive Industry; ASEAN Economic Community; Regional Production Network

Latar belakang

Ekonomi merupakan darah baru bagi roda kehidupan ASEAN. Perubahan paradigma organisasi merupakan suatu hal mutlak di tengah perubahan keadaan global. Dengan hilangnya bipolaritas kekuatan global, tentu saja menjadi salah satu pendorong dalam meningkatkan bidang-bidang lain yang sebelumnya terbengkalai. Walau memang ekonomi bukanlah satu-satunya aspek yang dikembangkan oleh ASEAN (ASEAN masih mempertahankan posisinya sebagai organisasi politik regional, yang mana juga berupaya mengembangkan diri sebagai

organisasi sosial budaya di Asia Tenggara), namun tidak dapat dipungkiri ekonomi merupakan salah satu pengikat terkuat untuk tetap dapat mempertahankan eksistensi roda kehidupan organisasi ini.

Perubahan fokus tersebut diperkuat dengan disepakatinya cita-cita bersama menuju *ASEAN Vision 2020*. Visi ini merupakan target yang lebih ambisius, di mana ASEAN berupaya untuk mengintegrasikan lebih dalam kegiatan perekonomian kawasan, dengan mendorong pembebasan pergerakan akan barang, jasa, kapital, dan program-program pembangunan lainnya. *ASEAN Vision*

inilah yang menjadi cikal bakal munculnya *ASEAN Community* yang kemudian dimajukan implementasinya menjadi akhir 2015 lalu. Program-program *ASEAN Vision* sendiri telah terintegrasi dalam salah satu pilar *ASEAN Community*, yaitu pilar *ASEAN Economic Community*(AEC).

Di sini, salah satu sektor ekonomi yang dianggap mampu menjadi jembatan dalam mendorong pertumbuhan ini adalah sektor otomotif. Hal ini bukanlah tanpa sebab, mengingat industri otomotif memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan banyak sektor industri lainnya. Industri baja, karet, hingga elektronik adalah beberapa industri yang terkait pada industri otomotif. Hal tersebut juga belum termasuk dengan nilai sentimental lain yang menyertainya, di mana masih banyak yang beranggapan bahwa penguasaan atau pengembangan industri otomotif di suatu negara merupakan sebuah pencapaian tinggi negara tersebut karena mampu menunjukkan penguasaan kemampuan mandiri dalam penguasaan teknologi dan besarnya sektor industri yang dimiliki. Dari fakta ini, kemudian muncul pertanyaan: Bagaimana efektivitas dari upaya implementasi AEC sebagai dasar *regional production network* di sektor industri otomotif?

Penelitian ini bertujuan untuk melihat dampak perkembangan dari implementasi

AEC terhadap basis produksi regional industri otomotif di Asia Tenggara. Hal ini mengingat beberapa negara di Asia Tenggara memiliki fokus lebih dalam pengembangan industri otomotif nasionalnya, namun di sisi lain juga menghadapi liberalisasi dari dijalankannya AEC di kawasan.

Tinjauan Teoritis

Value Chain dan Global Production Network

Value Chain merupakan konsep yang menjelaskan tentang keterkaitan semua rantai yang berkaitan dengan kegiatan yang mengantarkan produk jadi ke tangan konsumen. Konsep ini mengaitkan segala kegiatan tersebut melalui konsep rantai, di mana setiap kegiatan merupakan satu fase mata rantai produksi yang mana saling berkaitan dengan mata rantai kegiatan produksi yang lain (mulai dari ekstraksi bahan mentah, pengumpulan komponen-komponen bahan dan suku cadang, perangkaian/pengolahan bahan produksi, pengiriman produk ke konsumen, dan bahkan hingga pada rantai pengelolaan limbah produk pasca pemakaiannya) (Kaplinsky dan Morris, 2002: 4). Rantai produksi ini dikoordinasikan secara hirarkis, di mana setiap kali produk berpindah ke mata rantai berikutnya, akan terjadi penambahan nilai akan produk itu sendiri. Proses penambahan nilai ini terus

bertambah hingga produk tersebut menjadi produk jadi.

Konsep *Value Chain* ini hampir senada dengan konsep Global Production Network (GPN), di mana keduanya sama-sama menekankan atas hubungan rantai produksi suatu produk. Keduanya menilai bahwa hubungan antar rantai merupakan hubungan mendasar dan saling keterkaitan, di mana tingkat hubungan dan *value* yang didapatkan bergantung pada level rantai tersebut. Meski begitu, ada satu pandangan yang tidak dimiliki *Value Chain* namun dimiliki oleh GPN, yaitu faktor keterkaitan kegiatan produksi dengan aktor lain seperti negara.

Berbeda dengan *Value Chain*, konsep GPN memandang bahwa kegiatan produksi tidaklah sebatas mata rantai ekonomi secara utuh, namun di dalam kegiatan tersebut juga turut serta berpengaruh aktor-aktor lain yang turut menentukan pola kegiatan produksi tersebut. Konsep GPN menekankan pada keterkaitan aktor-aktor yang ada sebagai agen ekonomi baik oleh hubungan sosial, teritorial, maupun dikarenakan jaringan yang dimiliki. Aktor yang terkait pun tidak hanya perusahaan, namun juga non-perusahaan, dengan level *power* yang bisa saja tidak setara bagi aktor-aktor yang terlibat di dalamnya (Wilson, 2013: 14-23). Dengan begitu, perbedaan utama antara *Value Chain* dan

GPN terletak pada: a) pengakuan terhadap keterlibatan aktor-aktor non-perusahaan, serta b) pentingnya perbedaan nasional terhadap pembentukan konteks jaringan produksi global itu sendiri.

Konsep GPN sendiri memiliki tiga kategori dalam menganalisis kegiatan produksi. Yang pertama adalah *Value* atau nilai mulai dari pembuatan produk, peningkatan akan produk, maupun keberhasilannya dalam pasar, atau dengan kata lain meneliti jaringan rantai produksi dan memetakan dimensi nilai rantai tersebut. Yang kedua adalah *Power* atau kekuatan, yang mana dimiliki oleh perusahaan, institusi, maupun oleh aktor kolektif, guna menggambarkan tata kelola hubungan antar rantai tersebut. Sedangkan yang ketiga adalah *embeddedness* atau keterikatan, yang mana merupakan keterikatan baik secara teritorial maupun secara jaringan yang kemudian mempengaruhi bentuk dari jaringan produksi itu sendiri (*ibid.*).

Meski begitu, bukan berarti konsep ini tidak memiliki kelemahan. Beberapa kritik mengatakan bahwa kelemahan dari konsep ini adalah sifatnya yang cenderung deskriptif. Konsep ini hanya berupaya menjabarkan bagaimana hubungan antar aktor sehingga memunculkan jaringan produksi global. Pertanyaan seperti seberapa jauh institusi nasional dan aktor

pemerintah mampu memainkan perannya sebagai salah satu kontributor di dalam jaringan produksi ini, merupakan pertanyaan yang sulit untuk dijawab oleh konsep GPN (*ibid.*). Untuk membantu memahaminya, di sini penulis berupaya untuk menambahkan analisis menggunakan paradigma konstruktivisme guna membantu menjelaskan bagaimana negara atau pemerintah juga turut memainkan peranannya di dalam proses pembentukan jaringan produksi, terutama di negaranya.

Konstruktivisme

Paradigma konstruktivisme sendiri merupakan salah satu paradigma yang tergolong baru di dalam ilmu hubungan internasional. Paradigma ini merupakan salah satu kritik terhadap realisme dan liberalisme yang telah lama menjadi pakem dalam keilmuan hubungan internasional. Apabila realisme dan liberalisme lebih menekankan kepada hal-hal materialisme dan kondisi hubungan internasional adalah sesuatu yang *given*, konstruktivisme memiliki konsep yang berbeda dengan mendasarkan pada logika kesadaran manusia dan peranannya dalam kehidupan sosial.

Menurut konstruktivisme, dunia sosial bukanlah sesuatu yang bersifat *given*, atau sudah tercipta begitu saja dengan kondisinya saat ini. Dunia sosial juga

bukanlah sesuatu yang dapat ditemukan begitu saja melalui riset ilmiah dan dijelaskan dengan teori ilmiah. Teori ini lebih menekankan pengaruh dari ide/pemikiran sebagai penentu kebijakan/perilaku sosial. Hal ini tercermin dari pendapat Alexander Wendt yang menyatakan '*anarchy is what state makes of it*', atau kondisi anarki itu dibuat oleh negara sendiri (Jackson dan Sørensen, 2013: 211-125).

Di dalam proses interaksinya, salah satu hal mendasar dalam konstruktivisme adalah konsep identitas. Identitas atau pemahaman diri aktor merupakan salah satu kunci yang mempengaruhi bagaimana aktor bertindak. Sementara tindakan itu sendiri merupakan berdasarkan hasil dari kepentingan atau tujuan yang ingin dicapai, di mana pembentukannya dikarenakan oleh identitas yang dimiliki aktor itu sendiri. Dengan kata lain, identitas menentukan kepentingan aktor, yang mana kemudian kepentingan tersebut tercermin melalui tindakan yang diambil aktor tersebut. Di dalam perkembangannya, tindakan yang diambil oleh aktor tersebut juga berdampak bagi identitasnya, yang bisa saja dipertahankan, dimodifikasi, atau bahkan dirubah sama sekali (Rosyidin, 2015: 44-49). Hal inilah yang menjadi dasar analisa paradigma

konstruktivis dalam melihat fenomena sosial dan politik yang terjadi.

Metode Penelitian

Di dalam penelitian ini, penulis berupaya menggunakan metode penelitian kualitatif, mengingat obyek penelitian yang mengarah langsung pada interaksi sosial dan politik kawasan. Sedangkan di dalam metode pengambilan data, penulis memilih untuk mengambil sumber data sekunder yang diperoleh melalui studi pustaka.

Hasil Penelitian

Integrasi dalam ASEAN Economic Community

Kerjasama ekonomi di ASEAN semakin gencar pasca berakhirnya era Perang Dingin. Dimulai dengan pencanangan skema *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT) yang di dalamnya turut terdapat *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) pada tahun 1992 yang merupakan salah satu pilar awal pendorong integrasi ekonomi kawasan. Program ini mendorong penurunan tarif perdagangan menjadi 0 - 5% pada tahun 2008, yang kemudian dimajukan menjadi 2002 dan dimajukan kembali menjadi tahun 2000 (kecuali negara Indo-China yang dianggap

perlu waktu lebih untuk penyesuaian). Tidak hanya pengurangan bea tarif masuk, ASEAN berupaya untuk meningkatkan pembatasan kuantitatif perdagangan intra-ASEAN, dan dorongan liberalisasi perdagangan kawasan lainnya (Than, 2001: 51-52).

Perkembangan berikutnya lah yang menjadi perhatian besar bagi seluruh anggota ASEAN. Implementasi ASEAN Community pada akhir 2015 lalu merupakan fase baru integrasi kawasan Asia Tenggara. Di samping pilar *ASEAN Political-Security Community* (APSC) dan pilar *ASEAN Socio-Cultural Community* (ASCC), pilar yang saat ini banyak mendapat sorotan adalah pilar *ASEAN Economic Community* (AEC) yang dianggap merupakan babak baru rezim ekonomi kawasan yang jauh lebih liberal daripada sebelumnya yang hanya mengandalkan perdagangan saja.

AEC sendiri merupakan perwujudan final dari liberalisasi perekonomian regional. Dikenal dengan prinsip-prinsipnya, yaitu 1) *free flow of goods*, 2) *free flow of services*, 3) *free flow of investment*, 4) *free flow of capital*, dan 5) *free flow of skilled labors*. Tujuan dari implementasi prinsip-prinsip tersebut selain untuk meliberalisasi perdagangan kawasan guna menggenjot perdagangan intra-ASEAN, yaitu juga untuk mendorong

perwujudan ASEAN sebagai satu *regional production network*, sesuai dengan yang dijelaskan pada *blueprint AEC* sendiri (ASEAN, 2008: 6-15). Penyatuan jaringan produksi itu diharapkan mampu mendorong perluasan pengembangan industri dan teknologi kawasan serta mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di seluruh penjuru Asia Tenggara.

Awal Kemunculan Industri Otomotif Asia Tenggara

Industri otomotif bukanlah hal baru bagi negara-negara Asia Tenggara. Tercatat industri ini mulai bergulir bahkan sebelum Perang Dunia II. Tercatat bahwa Indonesia telah memiliki basis perakitan kendaraan milik General Motors (GM) di tahun 1938, di mana kendaraan GM sudah banyak digunakan di Indonesia sejak 1920-an meski kemudian penjualan terus menyusut hingga akhirnya ditutup pada 1950-an (Kasali, 1998: 74-77). Kondisi serupa juga dihadapi oleh pasar dan industri otomotif di kawasan, mengingat Asia Tenggara juga terkena dampak akan PD II dan dengan kemerdekaan negara-negara setelahnya menimbulkan instabilitas ekonomi dan politik yang berdampak luas bagi segala sektor.

Kondisi tersebut mulai berubah sejalan dengan perubahan arah kebijakan masing-masing negara yang berupaya untuk

memperbaiki kondisi nasionalnya. Pada awal era 1950, Filipina merupakan salah satu negara yang cukup berani dalam menerapkan strategi Industri Substitusi Impor (ISI). Filipina melarang segala jenis impor terhadap barang jadi (termasuk kendaraan yang diimpor utuh). Dengan ketatnya kontrol terhadap impor dan ditambah dengan tingginya bea tarif masuk barang pada perkembangannya berhasil mendorong pertumbuhan sektor industri nasional di masa itu. Hal ini tentu saja berdampak pada industri otomotif nasional, di mana memaksa prinsipal otomotif untuk mendirikan basis produksi di negara tersebut, walau pada perkembangannya produk yang dihasilkan masih belum dapat memenuhi target kandungan lokal yang diinginkan pemerintah (Ofreneo, 2015: 1-2).

Kebijakan ketat juga dijalankan oleh Malaysia, di mana negara tersebut mengarah ke kebijakan yang lebih ekstrim, yaitu dengan pengembangan industri otomotif secara mandiri. Pengembangan ini terlihat dari pengembangan perusahaan otomotif Proton yang awal pengembangannya menggandeng Mitsubishi untuk melakukan transfer teknologi ke negara tersebut. Pengembangan industri tersebut tidak berhenti pada jalur produksi saja, namun hingga pengembangan komponen dan suku

cadang kendaraan guna memastikan kemandirian industrinya. Malaysia bahkan mendirikan perusahaan otomotif kedua yang bernama Perodua untuk meningkatkan kompetitivitas produk otomotif nasionalnya (Rosli, 2006: 92-94).

Kebijakan yang lebih bersahabat diimplementasikan oleh Thailand. Pemerintah Thailand mulai membuka diri terhadap investor asing pada awal 1960 melalui Program Pembangunan Ekonomi dan Sosial pertamanya (1961-1966). Salah satu pernyataan menarik di dalam program tersebut adalah tertulisnya komitmen pemerintah untuk tidak mengembangkan industri yang telah didirikan dan dikembangkan oleh pihak swasta (The National Economic Development Board, 1967). Hal ini menunjukkan adanya perbedaan pendekatan yang dilakukan Thailand dibandingkan dua negara sebelumnya. Dengan kebijakan tersebut dan ditambah dengan disinsentif berupa tarif impor yang sangat tinggi bagi importasi kendaraan bermotor akhirnya membuat banyak prinsipal otomotif yang mendirikan basis produksinya di negara ini.

Sedang untuk Indonesia sendiri, pembukaan pasar industri Indonesia baru terbuka lebar pada era Presiden Soeharto melalui program Pembangunan Lima Tahun/Repelita (1966-1974), yang mana

memiliki kemiripan dengan program pembangunan Thailand. Perbedaan di antara keduanya terletak pada fokus pemerintah, di mana bila Thailand berfokus untuk tidak akan mengembangkan sektor industri yang telah dikelola swasta, Indonesia lebih berfokus pada penjaminan tidak adanya lagi pengambilan alih perusahaan swasta oleh pemerintah seperti yang pernah dilakukan oleh rezim pemerintahan sebelumnya (Departemen Keuangan Republik Indonesia 1967). Meski begitu, Indonesia pun tetap menganut norma yang umum diimplementasikan negara berkembang pada periode tersebut: pelarangan impor kendaraan utuh guna mendorong perkembangan industri otomotif nasional. Serupa dengan negara Asia Tenggara lainnya, para produsen otomotif pun mulai mendirikan basis produksinya di negara ini guna memenuhi ketentuan pemerintah. Yang berbeda adalah Indonesia juga sempat berupaya mendirikan perusahaan otomotif nasional, seperti yang dilakukan oleh Malaysia. Prototype berupa mobil Maleo yang didesain oleh Prof. Habibie merupakan pionir pengembangan kendaraan pribadi pertama secara mandiri di Indonesia, walau pada akhirnya Presiden Soeharto pada masa itu memilih strategi lain dengan menggunakan perusahaan Timor yang menggunakan basis kendaraan KIA Sephia

dari Korea Selatan untuk kemudian dirakit dan diperjualbelikan di pasar domestik. Strategi ini sempat mendapatkan sambutan hangat dari pasar domestik hingga akhirnya harus berhenti dikarenakan krisis 1997 serta peranan WTO untuk menghentikan operasinya dikarenakan ketidakadilan perlakuan yang diberikan pada Timor yang tidak diberikan pada prinsipal otomotif lainnya (Sachari, 2007: 110).

Di sini, Singapura merupakan pengecualian dalam sejarah perkembangan industri otomotif kawasan. Dengan keterbatasan geografis dan penduduk yang dimilikinya, tentulah tidak ideal untuk mengembangkan industri tersebut. Bahkan Singapura cenderung mendorong warganegaranya untuk tidak membeli kendaraan melalui kebijakan pajak tinggi bagi kepemilikan kendaraan bermotor untuk menghindari permasalahan lalu lintas dan polusi. Walau begitu, bukan pandangan yang asing dalam melihat kendaraan mewah berkeliaran di jalanan Singapura mengingat pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi mampu meningkatkan daya beli masyarakatnya (Tay, 2013).

Lalu bagaimana dengan kawasan Indochina? Sebagian besar negara di kawasan tersebut masih tergantung pada impor untuk memenuhi kebutuhan akan

kendaraan dikarenakan skala ekonomi yang sangat kecil bagi prinsipal otomotif untuk mengembangkan industri otomotif di sana. Tercatat hanya beberapa prinsipal yang memutuskan untuk mendirikan pusat perakitan kendaraan dengan keseluruhan komponen yang masih diimpor (kecuali Vietnam yang telah mulai mengembangkan industri komponen dan suku cadang kendaraan). Namun walau untuk Vietnam sekalipun masih memiliki skala keekonomian yang cukup rendah dibandingkan negara-negara ASEAN-5. Walau begitu negara-negara ini tidaklah bisa dipandang sebelah mata mengingat grafik pertumbuhan ekonomi dan penjualan produk otomotif terus meningkat di sana (Kobayashi dan Jin, 2015: 1-8).

Perbedaan-perbedaan kebijakan itu pada perkembangannya menjadi salah satu faktor pembentuk keunikan pasar dan industri otomotif Asia Tenggara. Keunikan yang pertama adalah dorongan produsen otomotif untuk memproduksi tipe kendaraan tertentu sesuai dengan karakter konsumen di masing-masing negara. Beberapa contohnya adalah basis produksi di Indonesia akan cenderung digunakan untuk merakit MPV (*Multi-Purpose Vehicle*), sedang perakitan di Malaysia cenderung digunakan untuk merakit kendaraan kecil, dan Thailand cenderung digunakan untuk merakit pick-up truck.

Hal ini bukan berarti basis produksi di negara tersebut hanya dikhususkan pada satu tipe saja, namun tidak dapat dipungkiri bahwa sebagian tipe yang diproduksi di basis produksi di masing-masing negara akan lebih ditujukan untuk produk yang paling banyak diterima oleh pasar domestik (Kobayashi, 2013: 5-8).

Keunikan kedua adalah walau perkembangan industri ini mengalami dinamika yang cukup bervariasi, namun dalam perkembangannya industri ini malah mampu menciptakan jaringan supplier komponen secara mandiri. Hal ini dimungkinkan karena adanya masa proteksi industri yang sangat kuat di masing-masing negara. Dengan sulitnya mengimpor utuh kendaraan, para prinsipal otomotif dipaksa untuk membuka jaringan supplier komponen dan suku cadang bagi pasar domestik. Walau di satu sisi strategi ini terlihat bagus, namun perlu digarisbawahi dengan kecilnya pasar domestik tentu saja akan membuat skala keekonomian ideal akan sulit tercapai. Dengan pasar domestik yang terbatas, tentu akan membuat biaya dan harga produk komponen meningkat. Hal ini kemudian berimbas pada daya jual produk komponen tersebut yang secara langsung menjadi tidak kompetitif untuk diekspor. Hal ini belum termasuk rendahnya kualitas produk yang dihasilkan pada masa itu

mengingat masih tidak adanya kewajiban terhadap pemenuhan standar global dan masih dininya adaptasi teknologi industri ini di masing-masing negara.

Industri Otomotif di Era Krisis Asia dan Setelahnnya

Krisis 1997 merupakan salah satu pukulan keras bagi perekonomian kawasan Asia Tenggara. Tidak hanya menghadapi krisis ekonomi, bahkan Indonesia mengalami krisis politik yang memperburuk kondisi domestiknya. Kondisi ini memaksa negara-negara tersebut untuk memangkas anggaran, melakukan pengetatan keuangan, hingga beberapa memerlukan asistensi dari IMF guna membantu pemulihan kondisi perekonomian negara.

Industri otomotif secara otomatis juga terdampak dari krisis ini. Penjualan domestik jatuh bebas dikarenakan jatuhnya nilai tukar mata uang dan pertumbuhan ekonomi domestik. Hal ini memaksa para supplier komponen dan suku cadang untuk menurunkan level produksinya, atau bahkan menutup jalur produksi sama sekali. Tidak hanya supplier, basis perakitan pun juga terdampak dan beberapa diantaranya tidak dapat bertahan di kondisi tersebut.

Walau begitu, pada kenyataannya negara ASEAN 5 mampu bertahan dari krisis tersebut. Hal menarik yang terjadi adalah strategi untuk bertahan adalah dengan meliberalisasi pasar. Hal ini ditunjukkan terutama oleh Thailand dan Indonesia yang secara harfiah dipaksa membuka pasarnya melalui skema asistensi IMF. Malaysia yang pada saat itu memilih untuk tidak bekerja sama dengan IMF juga menjalankan strategi serupa dengan pengurangan tarif impor (walau kemudian diikuti dengan peningkatan pajak bagi kendaraan impor).

Liberalisasi itu sendiri juga mulai mendapat sambutan positif dari industri otomotif. Toyota sebagai salah satu produsen otomotif terbesar di Asia Tenggara juga mulai mengintegrasikan jaringan produksinya di Asia Tenggara menjadi satu jaringan produksi regional. Sesaat setelah AFTA dimulai pada tahun 2000, Toyota mengumumkan proyek IMV (*Innovative Multi-Purpose Vehicle*) pada 2002. Proyek ini memungkinkan beberapa jenis kendaraan untuk berbagi platform (dalam kasus ini Toyota Innova, Fortuner, dan Hilux) dengan didukung kegiatan produksi komponen berbasis keuntungan komparatif regional. Di sini contohnya pabrik di Thailand akan difokuskan untuk produksi mesin diesel, pabrik Indonesia difokuskan untuk produksi mesin bensin,

dan Filipina sebagai basis produksi transmisi. Basis produksi kendaraan pun disesuaikan dengan basis pasar masing-masing negara. Indonesia sebagai basis pasar MPV didaulat memproduksi Innova, sedang Thailand sebagai basis pasar pick-up truck memproduksi Hilux dan Fortuner (Toyota Global, 2011).

Dengan semakin membaiknya kondisi perekonomian regional, industri otomotif juga merasakan dampak positif. Tidak hanya dari membaiknya kondisi penjualan dan produksi dari sektor ini saja, namun prospek positif tersebut juga mendorong investasi lebih lanjut dari prinsipal otomotif ke kawasan ini. Bahkan insiasi upaya penggabungan ASEAN menjadi satu jaringan produksi regional telah dimanfaatkan dengan cukup baik oleh sektor ini dengan memanfaatkan skema AFTA untuk membuat distribusi komponen dan suku cadang ke masing-masing basis produksi menjadi lebih efisien.

Menghadapi AEC: Gerak Mundur?

Implementasi liberalisasi pasar di masing-masing negara memang telah menunjukkan pergeseran positif baik di berbagai sektor ekonomi. Terlebih pasca implementasi AFTA yang mendorong negara ASEAN untuk lebih membuka lagi pasarnya untuk perdagangan intra-

ASEAN. Dengan begitu, strategi *regional production network* akan lebih mudah dicapai. Di sini, upaya untuk memperdalam kerjasama tersebut salah satunya adalah melalui AEC. Meski begitu, ternyata respon masing-masing negara cukup berbeda dari perkiraan awal. Apabila di masa berjalannya AFTA masing-masing negara membuka diri terhadap liberalisasi pasar, di masa persiapan menuju AEC kebanyakan malah berupaya untuk membentengi perekonomian masing-masing, termasuk di sektor industri otomotif.

Tindakan tersebut cukup beralasan. Negara dengan skala produksi yang rendah pasti secara langsung akan merasa terancam, mengingat integrasi tersebut akan menggeser kegiatan produksi ke lokasi yang jauh lebih efisien. Liberalisasi melalui skema AFTA sendiri sebenarnya sudah memakan satu korban, yaitu industri otomotif Filipina yang semakin lama semakin terpuruk dan ditinggalkan. Dengan skala produksi yang cukup rendah yang tidak memungkinkannya memproduksi komponen dengan skala keekonomian yang sesuai, tidak membutuhkan waktu lama bagi basis perakitan Filipina untuk mengimpor komponen yang dibutuhkan. Bahkan Ford yang sejak lama menjadikan Filipina sebagai salah satu basis produksinya di

Asia Tenggara telah memutuskan untuk berhenti dan memindahkan semua kegiatan produksinya ke basis produksi Ford di Thailand yang notabene jauh lebih besar dan lebih efisien. Vietnam juga menjadi salah satu negara yang merasakan ancaman tersebut, mengingat sebagai negara yang sedang mengejar ketertinggalannya Vietnam juga masih memiliki skala produksi yang sangat kecil dan jauh dari negara-negara besar lainnya (tidak hanya pada produksi kendaraan, namun juga pada komponen dan suku cadang) (Adriano, 2012).

Bahkan ketakutan yang sama juga dirasakan oleh negara produsen otomotif besar lainnya, seperti Indonesia dan Malaysia. Selama ini Indonesia memusatkan produksinya hanya pada kendaraan MPV, sementara sebagian besar jenis kendaraan lain masih diimpor. Apabila kondisi ini terus berlanjut, akan muncul kekhawatiran munculnya defisit perdagangan di produk otomotif mengingat Indonesia terus melakukan impor kendaraan sedang ekspor MPV tidak akan begitu membantu karena rendahnya ketertarikan pasar global terhadap MPV. Indonesia juga terus berupaya mengembangkan kembali mobil nasional, baik yang digagas oleh pemerintah maupun oleh pihak swasta (Apinino, 2015). Namun dalam perkembangannya upaya ini mulai

meredup, mengingat posisi pemerintah tidak begitu mendukung pengembangannya secara penuh. Malaysia juga mengalami nasib serupa, yang sebelumnya mampu memberikan proteksi perusahaan otomotif nasionalnya pada akhirnya harus membuka pasarnya dan melihat produk asing memasuki jalanan Malaysia dengan lebih mudah. Apalagi hingga saat ini kendaraan Malaysia masih belum bisa menunjukkan grafik penjualan yang memuaskan di luar negaranya yang membuatnya kurang kompetitif saat bersaing langsung dengan merk global, baik di pasar regional maupun global. Dengan kecilnya pasar domestik, bahkan kedua perusahaan otomotif nasional harus berebut pasar demi keberlangsungan masing-masing (Rosli, 2006: 97-101). Kedua negara ini melihat Thailand adalah salah satu ancaman keberlangsungan industri otomotifnya, mengingat Thailand telah mampu menjadi produsen otomotif terbesar di Asia Tenggara dengan berbagai infrastruktur dan jaringan supplier yang sangat memadai.

Thailand sebagai produsen otomotif terbesar di Asia Tenggara juga tidak luput dari ancaman yang sama. Walau saat ini Thailand telah memiliki infrastruktur dan kesediaan supplier yang sangat memadai, namun faktor-faktor di luar kegiatan produksi lah yang menjadi ancaman

berpindahannya aktor industri otomotif ke negara lain. Mulai dari ancaman bencana alam banjir yang sering melanda basis produksi di Thailand, di mana yang terparah mampu menghentikan kegiatan produksi hingga 6 bulan (Mukai, dkk., 2011). Hal tersebut diperparah dengan kondisi politik negara tersebut yang cenderung tidak stabil akibat kudeta dan pemerintahan militer yang masih berjalan. Dalam kondisi seperti ini, Thailand melihat Indonesia sebagai produsen terbesar kedua menjadi ancaman baginya karena kondisi Indonesia yang lebih stabil dan dengan supplier komponen yang cukup memadai.

Walaupun tidak memungkinkan untuk menutup pasar seperti sebelumnya, namun berbagai cara dilakukan untuk menarik lebih banyak rantai produksi masuk ke dalam masing-masing negara. Thailand dan Indonesia menjalankan strategi yang hampir sama, yaitu dengan mengeluarkan skema investasi bagi kendaraan bermesin ramah lingkungan. Untuk Indonesia kebijakan ini disebut dengan LCGC (PP No.41 Tahun 2013), sedang di Thailand dengan *eco-car* (Thailand Board of Investment, 2007). Keduanya memberikan skema kemudahan pengajuan perijinan dan pengurangan pajak yang cukup signifikan bagi investasi yang mampu memenuhi syarat jumlah produksi minimal per tahun dan presentase kandungan lokal yang

cukup tinggi. Filipina juga memiliki skema yang hampir sama, walau di sini Filipina tidak membatasi jenis kendaraan dan jenis industri yang berinvestasi (sepanjang masih berkaitan dengan industri otomotif) (Executive Order No. 182, s. 2015). Sedang Malaysia memiliki strategi yang agak berbeda, di mana Malaysia seperti kembali menggunakan formula awalnya, yaitu dengan skema keringanan bagi investasi produksi jenis kendaraan teknologi baru (hybrid maupun listrik) (MITI Malaysia, 2014).

Kebijakan yang dijalankan tersebut memang sepintas terlihat untuk mendorong inovasi produksi. Namun apabila dilihat lebih jauh akan terlihat akan adanya ketakutan terhadap persaingan yang akan dihadapi begitu AEC berjalan. Skema yang mewajibkan kandungan lokal yang tinggi sama saja dengan memutus rantai produksi regional dan menggantikannya dengan rantai produksi di dalam negeri. Strategi ini tentu saja seperti kembali ke strategi awal berkembangnya industri otomotif di kawasan ini. Alih-alih menjadikan ASEAN sebagai jaringan produksi regional (*regional production network*), masing-masing negara berupaya untuk kembali menarik investasi bagi individu masing-masing.

Pembahasan

Keterkaitan Negara dalam Production Network Industri Otomotif ASEAN

ASEAN telah membuktikan diri sebagai kawasan yang mampu merubah sistem jaringan produksi yang ada di wilayahnya. Bilamana sebelumnya negara-negara ASEAN lebih condong ke strategi ISI, dalam perkembangannya ASEAN mulai menunjukkan kemampuannya menarik investasi guna menjadikan kawasan ini di bawah satu jaringan produksi. Industri otomotif menjadi salah satu contohnya, yang mana telah berhasil menjadikan negara-negara di ASEAN sebagai basis produksi komponen sekaligus perakitan hingga menjadi produk jadi.

Dalam upaya penciptaan rantai produksi kawasan tersebut, terlihat bahwa aktor perusahaan bukanlah satu-satunya yang berperan dalam pergeseran ini. Peran aktor negara juga terlibat aktif guna memungkinkan penciptaan rantai produksi kawasan ini berjalan. Hal ini terutama dapat dilihat dari arah kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah guna mendorong arah pengembangan jaringan produksi sesuai dengan perencanaan negara ke depannya. Meskipun sekilas tampak mirip, namun perlu diingat bahwa kebijakan dan implementasi masing-masing negara jelas berbeda antara satu dengan lainnya.

Bila kita melihat Thailand, kebijakan yang dijalankan oleh negara tersebut merupakan upaya Thailand untuk menjadikan Thailand sebagai hub dari industri otomotif. Kebijakan mulai dari awal berdirinya industri otomotif di negara tersebut adalah untuk mendatangkan sebanyak mungkin investasi untuk mengembangkan jumlah supplier komponen dan suku cadang dalam negeri, sehingga membuat kegiatan produksi otomotif di Thailand menjadi efisien. Hal serupa juga ingin dicapai melalui kebijakan *eco-car* yang baru saja dijalankan, di mana Thailand berupaya menarik investasi lebih lanjut pada jenis kendaraan baru sehingga industri otomotif dapat lebih berkembang, tidak hanya dalam level produksi namun juga pada level supplier komponen dan suku cadang yang dimilikinya. Thailand juga merupakan salah satu negara di kawasan yang berhasil mengembangkan industri otomotifnya tanpa melahirkan hasrat untuk mengembangkan perusahaan otomotif nasional sendiri. Hal ini sedikit unik dibandingkan negara tetangganya yang bertindak sebaliknya, namun hal inilah yang membuat Thailand menjadi semakin menarik bagi investor karena tidak adanya ancaman persaingan atau ketidakadilan perlakuan dari pemerintah.

Hal yang agak berbeda terlihat di Indonesia. Sebenarnya, kebijakan yang

dijalankan pemerintah memang hampir sama dengan apa yang dijalankan di Thailand. Indonesia sama-sama melarang impor kendaraan di awal perkembangan awal industri otomotifnya. Bahkan kebijakan LCGC yang dikeluarkan pun mirip dengan kebijakan *eco-car* yang dijalankan terlebih dahulu di Thailand. Namun, perlu diingat bahwa semangat yang dimiliki Indonesia sedikit berbeda. Indonesia dikenal sebagai bangsa yang bangga atas nasionalitasnya, di mana akan banyak upaya untuk membuktikan kemampuan bangsanya. Salah satunya adalah hasrat pengembangan pesawat secara mandiri yang berhasil diwujudkan oleh Prof. Habibie. Di bawah kepemimpinannya pula dipercayakan proyek pengembangan mobil nasional Maleo, walau pada akhirnya proyek ini tidak dilanjutkan kembali. Tidak terhitung juga upaya-upaya pengembangan mobil nasional baik dari pemerintah (pusat ataupun daerah) serta swasta untuk menunjukkan kebesaran bangsa Indonesia. Hal inilah yang membuat kebijakan pemerintah Indonesia nampak tidak sepenuhnya mendukung liberalisasi industri otomotif mengingat Indonesia terjepit antara dua realita: 1) keberhasilan industri otomotif di bawah prinsipal asing dan 2) semangat pengembangan produk secara mandiri.

Bila dilihat dari pengembangan otomotif secara mandiri, Malaysia lebih menunjukkan konsistensinya. Sejak awal pemerintah Malaysia telah sepenuhnya memberi dukungan bagi pengembangan Proton dan Perodua agar dapat mengejar ketertinggalan di bidang pengembangan dan inovasi teknologi, mulai dari dukungan kebijakan untuk proteksi pasar domestik hingga finansial dan asistensi. Prestasi tersebut terlihat dari jumlah penjualan kendaraan domestik yang hingga saat ini didominasi oleh Proton dan Perodua, meski hingga saat ini Malaysia belum sukses dalam meluaskan dominasi pasarnya keluar batas negaranya. Pada perkembangannya, Malaysia sendiri malah mulai membuka pasarnya untuk meningkatkan kompetitivitas industri otomotifnya dan turut memberikan insentif bagi pengembangan jenis kendaraan teknologi baru. Meski begitu, bukan berarti Malaysia melantarkan perusahaan otomotif nasionalnya, mengingat hingga saat ini yang memanfaatkan kebijakan tersebut masih dilakukan oleh perusahaan nasional.

Hal berbeda dirasakan oleh Filipina. Meski negara tersebut merupakan salah satu pionir manufaktur otomotif, namun pada perkembangannya fakta berkata lain. Filipina masih saja kesulitan mengejar Indonesia, Malaysia, dan Thailand dalam

sektor ini. Meski begitu, ternyata Filipina masih terus berupaya meningkatkan kinerja industri otomotifnya, termasuk dengan kebijakan CARS yang berupaya membangkitkan kembali industri otomotif yang seolah mati suri di negara tersebut.

Untuk Vietnam, negara ini tidaklah terlalu gencar dalam mendorong secara khusus industri otomotifnya. Walau memang saat ini industri otomotif mulai menggeliat di negara tersebut, namun hal tersebut karena secara keseluruhan perekonomian Vietnam tumbuh dengan cukup pesat. Bila dilihat secara skala produksi pun Vietnam masih jauh tertinggal dari Indonesia, Malaysia, dan Thailand.

Apapun strategi yang dijalankan oleh masing-masing negara, tidak dapat dipungkiri bahwa perbedaan kebijakan tersebutlah yang menciptakan pola jaringan produksi di kawasan ASEAN. Dimulai dari strategi yang dijalankan oleh masing-masing negara, hal inilah yang memulai munculnya bibit industri otomotif yaitu supplier komponen dan suku cadang. Tanpa adanya supplier, akan sangat sulit untuk menjalankan kegiatan produksi secara efisien. Keberadaan supplier ini jugalah yang pada akhirnya mempermudah proses integrasi jaringan produksi regional otomotif di Asia Tenggara, yaitu dengan saling melengkapi kebutuhan komponen

dan suku cadang satu sama lain. Dengan kata lain, apa yang terjadi pada jaringan produksi otomotif kawasan sudah sejalan dengan visi AEC untuk mengintegrasikan ASEAN dalam jaringan produksi regional. Hal ini seharusnya secara tidak langsung juga bisa menjadi jawaban terhadap kekhawatiran negara-negara tersebut terhadap rivalitas yang dikhawatirkan muncul setelah AEC berjalan. Namun, dari titik ini kemudian memunculkan pertanyaan baru: lalu mengapa negara-negara tersebut berupaya kembali berfokus ke domestik kembali ketika strategi integrasi ini terbukti menguntungkan dan mampu mengangkat keterpurukan bersama akibat krisis 1997, ditambah saat ini AEC pun sudah berjalan secara penuh?

Identitas Sebagai Penggerak Kepentingan

Apabila diperhatikan secara sekilas, langkah yang dilakukan oleh beberapa negara memang terlihat tidak sejalan dengan kepentingannya. Bila melihat Indonesia dengan kebijakannya yang berupaya mendorong investasi asing dalam industri otomotif di satu sisi, namun juga tetap terus berupaya mengembangkan industri otomotifnya sendiri. Industri otomotif yang baru tentu saja akan kalah dari banyak hal, mulai dari pengalaman, penguasaan teknologi, jaringan pemasaran, hingga kepercayaan konsumen terhadap produknya. Akan sangat sulit untuk

mencapai posisi yang telah dicapai Malaysia dalam waktu singkat, mengingat Malaysia sendiri telah menjalankan strateginya selama bertahun-tahun. Contoh lainnya adalah Filipina, yang mana meski terus menunjukkan kemunduran di industri otomotifnya, namun negara tersebut tetap bersikeras untuk tetap mendukungnya dan menjaga agar industri tersebut tidak hilang dari negaranya. Hal ini tentu saja tidak sebanding dengan pengembangan sektor lain yang jelas-jelas lebih berpotensi bagi Filipina.

Strategi yang dilakukan masing-masing negara akan sulit dijelaskan dengan teori yang bersifat *given*. Konsep liberal akan kesulitan dalam menjelaskan kecenderungan yang dijalankan oleh negara-negara tersebut. Sebut saja seperti Filipina yang terus berupaya mempertahankannya walau jelas akan lebih menguntungkan Filipina apabila berkonsentrasi ke sektor lain yang lebih menjanjikan baginya. Begitu pula dengan sikap Indonesia yang walau mendukung penuh liberalisasi pasar otomotifnya, namun di sisi lain terus berupaya untuk membangkitkan perusahaan otomotif nasionalnya. Begitu pula dengan ikut campur pemerintah dalam mempertahankan perusahaan nasional di Malaysia walau terus mendapatkan persaingan yang ketat dari prinsipal

otomotif asing. Di sini, Thailand terlihat lebih mendekati konsep liberal tersebut mengingat Thailand telah lama membuka diri dan tidak terlalu ikut campur dalam pengembangannya.

Untuk dapat memahami tindakan yang diambil tersebut, perlu dilakukan pemahaman kembali akan identitas yang terbentuk di masing-masing negara. Dimulai dari Thailand, negara ini terbukti merupakan yang paling fleksibel di dalam menjalankan strateginya. Sebagai negara yang tidak berusaha menggantungkan industrinya pada perusahaan otomotif nasional, Thailand menunjukkan identitasnya sebagai negara yang pragmatis di mana ia berupaya untuk menjalankan strategi yang mampu memberikan keuntungan terbesar, dan hal tersebut terbayarkan dengan posisinya sebagai produsen terbesar di Asia Tenggara. Berbeda dengan Indonesia yang terlihat berupaya untuk mempertahankan dua identitas yang berseberangan. Satu identitas yang dipegang adalah sebagai lokasi yang tepat bagi investasi prinsipal otomotif asing dikarenakan supplier lokal yang memadai, namun identitas lainnya adalah sebagai produsen otomotif yang mandiri.

Malaysia terlihat lebih konsisten dibanding dengan Indonesia dalam mempertahankan identitasnya. Sejak awal

Malaysia sudah berkomitmen untuk mengembangkan industri otomotif secara mandiri dan hal tersebut masih bertahan hingga sekarang. Begitu pula dengan Filipina yang berpegang teguh untuk tetap mempertahankan industri otomotifnya, mengingat Filipina merupakan salah satu pionir industri ini di kawasan.

Dari berbagai identitas yang dimiliki masing-masing negara, kebijakan yang dikeluarkan menjadi terlihat lebih dapat diterima. Refleksi kepentingan masing-masing negara terlihat jelas bahwa mempertahankan industri otomotif merupakan hal yang diutamakan. Arah kebijakan ini sempat berbalik arah dengan membuka diri terhadap liberalisasi pasar. Namun seperti yang terlihat bahwa yang terjadi adalah bersifat sementara, mengingat keadaan masing-masing pada saat itu yang kurang memungkinkan untuk menjalankan strategi awalnya.

Dengan teridentifikasinya identitas masing-masing negara, maka langkah berikut untuk melihat pola jaringan produksi di kawasan ASEAN semakin jelas. Keunikan tersebut pada akhirnya menjadi faktor pendorong terbentuknya jaringan produksi yang walaupun saat ini sudah mulai diintegrasikan, namun elemen yang masuk di dalam jaringan produksi regional tersebut hanya sebagian kecil saja. Kebijakan proteksi yang diterapkan di awal

munculnya industri ini di kawasan membuat masing-masing negara telah mengembangkan supplier-supplier komponen yang dibutuhkan dalam produksinya. Hanya komponen-komponen penting yang kesulitan diproduksi (baik secara teknologi maupun capaian efisiensi) saja yang masih diimpor. Selebihnya, komponen-komponen yang lebih sederhana hampir dapat dipastikan akan masuk ke dalam rantai produksi dalam negeri masing-masing.

Perilaku ini juga turut berpengaruh pada pemanfaatan skema AEC oleh negara ASEAN. Penurunan drastis hambatan tarif bagi produk otomotif tentu saja merupakan angin positif bagi negara produsen. Masing-masing negara akan dengan bebas mengeksport produknya ke negara-negara tetangga. Namun hal ini juga dapat menjadi penyulut untuk lebih membentengi jaringan produksi yang sudah berjalan di negaranya. Masing-masing negara juga pasti ingin mendapatkan keuntungan maksimal dengan menarik sebanyak mungkin rantai produksi ke dalam negeri agar negara mampu mendapatkan keuntungan maksimum dikarenakan penghilangan penghalang perdagangan.

Pada akhirnya dinamika tersebutlah yang menyebabkan keunikan jaringan produksi di kawasan Asia Tenggara.

Dengan *value* yang dimiliki oleh masing-masing pasar yang memiliki karakteristik tersendiri dan *power* pemerintah yang turut membentuk karakteristik jaringan produksi domestik, maka keterkaitan dari kedua faktor tersebut menciptakan jaringan produksi regional yang unik yang merupakan kompensasi dari masing-masing *value* dan *power* yang berperan di dalamnya. ASEAN masih belum bisa dikatakan sebagai jaringan produksi yang sepenuhnya terintegrasi karena masih adanya tendensi untuk mempertahankan industri domestik masing-masing. Namun, bukan berarti jaringan tersebut tidak terbentuk sama sekali, mengingat masing-masing masih membutuhkan komponen dari negara anggota lainnya dikarenakan masih adanya komponen yang masih belum dapat diproduksi secara efisien di negaranya.

Kesimpulan

AEC merupakan babak baru integrasi ekonomi ASEAN. Namun, bukan berarti integrasi ekonomi tersebut akan secara efektif diimplementasikan guna mencapai visi jaringan produksi regional oleh masing-masing negara anggota. Identitas masing-masing negara yang bangga akan kepemilikan industri otomotif tidak bisa dipungkiri sebagai salah satu penghalang akan berjalannya integrasi secara efektif. Hal ini diperkuat dengan kesepakatan

bersama untuk memasukkan produk otomotif ke dalam daftar terdampak penghilangan penghalang perdagangan kawasan di mana masing-masing akan lebih mudah menjual produknya secara langsung, sebuah hal yang sulit dilakukan di masa lampau mengingat proteksi yang ketat.

Dengan fokus untuk kembali ke individu negara, hal ini berdampak pada perkembangan jaringan produksi regional ASEAN sendiri yang semakin sulit untuk terwujud, setidaknya untuk sektor otomotif. Selama masing-masing berpegang teguh dengan identitas masing-masing sebagai produsen otomotif, maka selama itu pula integrasi penuh tidak akan terjadi. Membangun jaringan produksi regional bukanlah hal yang dapat dilakukan tanpa adanya komitmen penuh anggota. Tanpa adanya dukungan tersebut, maka strategi jaringan produksi regional hanya menjadi visi yang tidak akan pernah tercapai.

Daftar Referensi

Book

ASEAN. 2008. *ASEAN Economic Community Blueprint*. Jakarta: ASEAN Secretariat

Jackson, Robert, dan Georg Sørensen. 2013. *Introduction to International*

relations: Theories and Approaches. Oxford: Oxford University Press

Kaplinsky, Raphael, and Mike Morris. 2002. *A Handbook for Value Chain Research*. IDRC.

Kasali, Rhenald. 1998. *Membidik Pasar Indonesia: Segmentasi, Targeting, Positioning*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama

Ozawa, Terutomo. 2007. *Institutions, Industrial Upgrading, and Economic Performance in Japan: The 'Flying Geese' Paradigm of Catch-Up Growth*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing

Rosyidin, Mohammad. 2015. *The Power of Ideas: Konstruktivisme dalam Studi Hubungan Internasional*. Sleman: Tiara Wacana

Sachari, Agus. 2007. *Budaya Visual Indonesia: Membaca makna Perkembangan Gaya Visual Karya Desain di Indonesia Abad ke-20*. Jakarta: Erlangga

Than, Mya. 2001. *ASEAN Beyond the Regional Crisis: Challenges and Initiatives*. Singapore: ISEAS

Wilson, Jeffrey D. 2013. *Governing Global Production: Resource Networks in the Asia-Pacific Steel Industry*. New York: Palgrave MacMillan

Journal

Kobayashi, H. and Y. Jin .2013. *The CLMV Automobile and Auto Parts Industry*, dalam Waseda University (ed.), *Automobile and Auto Components Industries in ASEAN: Current State and Issues*. ERIA Research Project Report 2013-7, pp.40-49. Diakses dari http://www.eria.org/RPR_FY2013_No.7_C_hapter_4.pdf

Kobayashi, Hideo. 2014. *Current State and Issues of the Automobile and Auto Parts*

Industries in ASEAN, dalam Waseda University (ed.), *Automobile and Auto Components Industries in ASEAN: Current State and Issues*. ERIA Research Project Report 2013-7, pp.1-24. Diakses dari http://www.eria.org/RPR_FY2013_No.7_Chapter_1.pdf

Ofreneo, Rene E. 2015. *Auto and Car Parts Production: Can the Philippines Catch Up with Asia?*. ERIA Discussion Paper Series 2015, 09. Diakses dari <http://www.eria.org/ERIA-DP-2015-09.pdf>

Rosli, Mohd.. 2006. *The Automotive Industry and Performance of Malaysian Auto Production*. *Journal of Economic Cooperation* 27, I (2006). Diakses dari <http://www.library.sesrtcic.org/files/article/28.pdf>

Online

Adriano, Joel. D. (19 Juli 2012). *Ford Reverses from Philippines*. Diakses dari http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/NG19Ae01.html

Aprinino, Rio. (15 Agustus 2015). *Deretan Mobil Produksi Putra-Putri Indonesia*. Diakses dari <http://otomotif.liputan6.com/read/2294434/deretan-mobil-produksi-putra-putri-indonesia>

Departemen Keuangan Republik Indonesia. 1967. *Undang-Undang No. 1 Tahun 1967*. Diakses dari http://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/UU_1967_1.pdf

Government of Philippines. 2015. *Executive Order No. 182, s. 2015*. Diakses dari <http://www.gov.ph/2015/05/29/executive-order-no-182-s-2015/>

Mukai, Anna, dkk. (1 November 2011). *Thai Floods Disrupting Japanese Car Production Worldwide: Cars*. Diakses dari <http://www.bloomberg.com/news/articles/2011-10-31/thai-floods-disrupting-japanese-car-production-worldwide-cars>

MITI Malaysia. 2014. *National Automotive Policy (NAP) 2014*. Diakses dari <http://www.miti.gov.my/miti/resources/fileupload/Kenyataan%20Media%20Polisi%20NAP%202014.pdf>

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013. Diakses dari <http://peraturan.go.id/inc/view/11e44c4f11a757108a4e313231383430.html>

Tay, Cheryl. 2013. *Cars in Singapore to Become a Greater Luxury*. February 28. Diakses dari <https://sg.news.yahoo.com/blogs/fit-to-post-autos/cars-singapore-become-greater-luxury-031012569.html>

Thailand Board of Investment. 2007. *BOI Drive the Eco-Car forward*. Thailand Investment review, Vol. 7 (7). Diakses dari http://www.boi.go.th/tir/issue_content.php?issueid=30;page=0

Toyota Global. *IMV Project Commenced*. Diakses dari http://www.toyota-global.com/company/history_of_toyota/75years/text/leaping_forward_as_a_global_corporation/chapter4/section3/item1_b.html