

Mobil Nasional dan Kebangkitan Bangsa

Oleh Azhari Sastranegara*

Pengantar

Sebagai bangsa yang besar, dengan negeri yang melimpah sumber daya alamnya, sangat wajar rakyat Indonesia memiliki sejuta harapan akan taraf hidup yang baik serta martabat yang tinggi di percaturan internasional. Dari sudut teknologi, sempat terjadi euforia kebangkitan nasional ketika IPTN berhasil menerbangkan pesawat yang canggih di kelasnya, N-250, hampir duapuluh tahun lalu. Sayangnya, hampir dua puluh tahun lalu. Sayangnya sekali badai krisis ekonomi dan reformasi menenggelamkan proyek yang membanggakan ini, ratusan insinyur handal diberhentikan dan tidak diberi perhatian yang memadai. Mereka ini kemudian kelak bertebaran di seluruh dunia dan mendapat pekerjaan terhormat di berbagai industri pesawat terbang terkemuka seperti *Boeing* dan *Airbus*. Reformasi 1998 sempat menjadi harapan, namun ternyata setelah itu bangsa kita lebih disibukkan pada urusan tata ulang sistem kenegaraan, demokrasi, penegakan hukum, masalah-masalah korupsi yang akut, dan yang semisalnya. Kebangkitan nasional dilihat dari sudut penguasaan teknologi dan daya saing kemampuan manufaktur hampir tidak pernah mendapat porsi pembahasan yang cukup baik di level pejabat negara maupun akar rumput.

Setelah nihil sekian lama dari berita bidang teknologi dalam negeri, kecuali beberapa berita *hoax* seperti pengembangan energy biru dan padi super, pada awal tahun 2012 media massa tiba-tiba menjadi ramai dengan berita tentang mobil nasional. Adalah Walikota Surakarta pada waktu itu, Jokowi, yang memantik keramaian dengan mengumumkan akan menjadikan mobil rakitan siswa SMK, *Esemka*, sebagai kendaraan dinas pimpinan kota Surakarta. Dengan reputasi Jokowi yang sangat sukses memimpin kotanya, kontan langkah tak biasa itu menjadi sorotan media. Berbagai reaksi muncul atas tindakan Jokowi, banyak yang memuji sebagai langkah yang memiliki visi, tapi tak sedikit pula yang mencibir dan menuduh sebagai tindakan mendongkrak popularitas. Meski awalnya sempat gagal di uji emisi berstandar Euro2, di bulan September tahun yang sama akhirnya *Esemka* dinyatakan lulus uji emisi oleh Balai Pusat Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPPLJSKB). Dinyatakan lulus, produsen *Esemka*, PT.Solo Manufaktur Kreasi, tancap gas dengan meluncurkan secara resmi produk mereka bertepatan dengan Hari Pahlawan 10 November tahun 2012. Dengan peluncuran ini, mobil *Esemka* dapat dibeli oleh siapa saja, tak berbeda dengan mobil-mobil pabrikan terkenal. Sampai pada tahap ini *Esemka* terbilang sukses, tetapi ujian yang sebenarnya baru saja mulai, pasarlah yang akan menilai apakah *Esemka* layak menjadi mobil rakyat atau tidak. Apakah *Esemka* akan dicintai atau dilupakan.

Awal tahun lalu, berita surat kabar kembali ramai dengan cerita seputar cikal bakal mobil buatan bangsa sendiri. Sayangnya beritanya kurang menggembirakan. Tanggal 5 Januari 2013, Menteri BUMN Dahlan Iskan mengalami kecelakaan saat mencoba mobil kebanggaannya “Ferrari Listrik Tucuxi” langsung di jalan raya. Setelah kecelakaan, proyek ini berhenti total. Tetapi meski gagal dengan Tucuxi, Dahlan muncul kembali di media dengan pernyataannya bahwa mobil listrik nasional telah siap diluncurkan (*Kompas*, 15 Juni 2013).

Langkah kedua tokoh nasional di atas, Jokowi dan Dahlan, seputar pengembangan mobil nasional perlu diapresiasi. Terlepas dari suara-suara miring bahwa langkah-langkah tersebut adalah bagian dari upaya pencitraan secara politis, tindakan “menantang” produsen mobil dan mitra lokalnya yang telah berkuasa sekian puluh tahun di negeri ini merupakan hal yang cukup berani dan bermakna positif dari sudut pengembangan kemampuan teknologi anak bangsa sendiri. Tak salah bila langkah tersebut dimaknai sebagai sindiran kepada pihak-pihak yang memiliki modal dan kekuasaan tapi sampai saat ini tak pernah benar-benar memberikan dukungan penuh untuk pengembangan mobil nasional. Mereka seolah memberikan pesan, “Mari berubah dari bangsa bermental pemakai menjadi pembuat”. Sekaligus merupakan sentilan kuat kepada dinasti bisnis otomotif Indonesia yang selama ini hanya berpuas diri sebagai agen tunggal pemegang merek (ATPM) pabrikan luar dan tidak pernah mencoba memfasilitasi terwujudnya mobil nasional. Sudah bukan rahasia lagi, para raksasa bisnis otomotif negeri ini melihat bahwa kalau dengan menjadi ATPM saja sudah untung besar, untuk apa mengambil resiko mengembangkan mobil buatan sendiri? Mereka paham bahwa membuat mobil sendiri di tengah persaingan para pabrikan besar yang solid bukan hal yang mudah. Tuntutan

pasar otomotif yang mensyaratkan kualitas dan keamanan yang tinggi seolah-olah menjadi pembener bahwa kita, bangsa Indonesia, belum pantas bersaing di bidang ini.

Perluakah Mobil Nasional?

Berdasarkan data tahun 2012, dari segi penjualan mobil per tahun Indonesia menempati peringkat ke-13 dengan jumlah mobil terjual sekitar 1,1 juta unit. Persis di atas Indonesia bercokol Thailand dengan jumlah mobil terjual sekitar 1,4 juta unit. Dari data ini terlihat betapa pasar mobil di Indonesia sangat menjanjikan dan secara potensial sebenarnya jauh lebih besar daripada Thailand. Para analis memperkirakan dalam waktu 2-3 tahun ke depan, jumlah penjualan mobil di Indonesia tidak akan terkejar negara manapun di Asia Tenggara. Akan tetapi, dari sisi jumlah produksi per tahun, Indonesia hanya menempati peringkat ke-17 di dunia dengan jumlah produksi sekitar 1 juta unit pada tahun 2012 (1). Jumlah ini ternyata jauh di bawah Thailand yang memproduksi mobil sekitar 2 kali lebih banyak. Artinya, secara hitungan sederhana, Thailand meraup keuntungan dari hasil penjualan mobil jauh lebih banyak daripada kita.

Berdasarkan beberapa data statistik di atas, mengingat kondisi pasar Indonesia yang terus membaik, wajar muncul pertanyaan, apakah perlu kita membuat mobil nasional? Tidakkah dengan banyaknya produksi mobil di dalam negeri, meskipun pemilik merek adalah perusahaan asing, sudah cukup memadai? Bukankah mobil seperti Avanza dan Innova, meskipun milik Toyota, secara *de facto* adalah mobil rakyat atau mobil nasional?

Pertanyaan-pertanyaan di atas wajar muncul jika kita belum menyadari bahwa sebenarnya dengan kondisi yang ada sekarang ini, kita belum menguasai teknologi produksi mobil dalam arti yang sebenarnya. Dalam kebanyakan kasus, mobil-mobil yang kita rakit sekarang komponennya masih ditentukan sejak proses rancangan awal di R&D negara asal, terutama untuk bagian-bagian vital seperti mesin, transmisi, sistem kemudi, sistem rem dan kontrol elektronik. Secara umum, manufaktur kita adalah menjalankan instruksi *drawing* yang dibuat di negara asal setiap pabrikan. Untuk bagian-bagian tertentu, di dalam *drawing*-nya, terkadang dicantumkan “hanya boleh menggunakan part buatan negara tertentu”. Jelas, siapapun yang merasa cukup dengan kondisi ini, tentunya tidak memiliki visi yang jelas, atau bahkan sama sekali tidak mengerti, hal yang esensial dari sebuah alih teknologi.

Memang tidak diragukan bahwa menjadi basis produksi pabrikan besar dunia akan membuka lapangan kerja yang luas dan memberikan keuntungan yang tidak sedikit kepada negara. Namun pengalaman selama berpuluh tahun menjadi tempat perakitan mobil pabrikan besar menunjukkan bahwa menjadi basis produksi saja tidak cukup untuk mewujudkan alih teknologi. Padahal sudah jelas bahwa ketidakmampuan suatu bangsa dalam memproduksi barang yang menjadi hajat kebutuhan besar rakyatnya akan membuat negara tersebut terus bergantung pada negara lain. Dan dalam banyak kasus, ketergantungan ini bisa berujung pada tekanan politik dan ekonomi.

Keterlenaan sebagai basis produksi pabrikan luar negeri juga membuat Indonesia kehilangan peluang melakukan alih teknologi. Satu yang sering dilupakan orang adalah efek berantai dari sebuah karya teknologi. Setiap teknologi memerlukan teknologi yang lain yang lebih mendasar. Salah satu contoh, Jepang sebagai negara yang kalah perang membangun kembali industrinya dari teknologi dasar seperti pengolahan logam, pembuatan sekrap dan mesin bubut. Dengan teknologi dasar inilah mereka sekarang menancapkan kukunya di setiap segmen industri mesin.

Peran Pemerintah

Keinginan dan pesan Jokowi serta Dahlan yang dipaparkan di awal tulisan ini pasti mengundang debat di kalangan ekonom dan pembuat regulasi. Haruskah meminjam tangan pemerintah dengan memberikan berbagai keistimewaan untuk menjamin produksi massal mobil nasional sukses? Bagaimana jika produk tersebut belum memenuhi standar mutu dan tidak diminati masyarakat? Bagaimana jika banyak pihak lain yang menuntut perlakuan sama? Pertanyaan-pertanyaan ini realistis dan wajar, tapi jika pemerintah benar-benar serius ingin memfasilitasi lahirnya mobil nasional sebagai salah satu langkah meningkatkan penguasaan teknologi bangsa, mestinya ada jawaban-jawaban yang tepat untuk setiap pertanyaan di atas. Antara lain dengan keberanian memberikan payung hukum yang jelas dan tidak terlalu

terpasung pada doktrin pasar bebas. Keberhasilan Proton yang disebut Mahattir pada tahun 1983 sebagai kebanggaan bangsa Malaysia menembus pasar Eropa kurang dari sepuluh tahun sejak mulai diluncurkan mungkin bisa menjadi salah satu contoh bagaimana pengawalan pemerintah sangat dibutuhkan saat perusahaan mobil nasional masih seperti bayi yang belum kuat bersaing secara bebas. Intinya adalah keterlibatan pemerintah yang serius dan menyeluruh, bukan hanya inisiatif orang per orang seperti yang terjadi sekarang.

Selain Malaysia, masih banyak contoh negara lain yang berhasil membangun industri mobil mereka di tengah kepekaan merek internasional yang sudah mapan. Sebutlah misalnya Iran dan India. Iran memiliki ikon mobil kebanggaan bangsa mereka yaitu Khodro yang proses alih teknologinya dimulai sejak awal 1970. Proyek ini awalnya mendapat dukungan penuh dari pemerintah rezim Shah dengan sokongan teknologi Amerika. Setelah lama terhambat akibat pertarungan ideologis dengan barat, Iran akhirnya mampu meningkatkan kemampuan produksi mobilnya sampai tingkat ekspor pada tahun 2008. Meskipun data yang ada masih simpang siur disebabkan kondisi Iran yang terisolasi, saat ini diperkirakan negara para *mullah* tersebut mampu memproduksi 2 juta unit mobil per tahun, sebagian besar buatan sendiri yang umumnya ditujukan untuk pasar domestik. Satu lagi negara yang perlu diteladani dalam soal industri otomotif ini adalah India. Dibanding Iran, India memiliki prestasi yang lebih mentereng. Saat ini India menempati peringkat keenam negara dengan produksi mobil terbanyak yaitu sekitar 4 juta unit per tahun, sekitar setengahnya adalah produk India sendiri. Selebihnya adalah produk pabrikan asal Amerika, Jepang dan Korea. Sama dengan Iran, sampai saat ini kebijakan pemerintah India sangat berperan dalam pengembangan industri otomotif negara itu. Pabrikasi besar India seperti Tata dan Bajaj, merupakan pihak-pihak yang paling banyak mendapat keuntungan dari kebijakan pemerintah India terkait industri otomotif. Selain beberapa kebijakan terkait instrument fiskal (aturan pajak impor, kemudahan persyaratan ekspor, dsb), salah satu kebijakan yang perlu ditiru adalah dorongan pemerintah kepada setiap pabrikan besar agar membangun R&D di India (2). Hal yang hampir sama diberlakukan oleh pemerintah Thailand, sehingga hampir semua pabrikan besar otomotif dunia memiliki fasilitas R&D di negeri Gajah Putih itu.

Belajar dari beberapa contoh di atas, seyogyanya pemerintah kita bisa menjadi pionir, menggandeng pemilik modal dan pembuat undang-undang untuk merumuskan kebijakan-kebijakan yang bisa menjamin alih teknologi otomotif sampai ke teknologi intinya dan bukan hanya seputar perakitan atau pembuatan aksesorinya. Di saat yang sama, diperlukan cara yang cerdas sehingga bangsa kita bisa memproduksi sendiri mobil nasionalnya, yang keuntungannya didistribusikan di antara anak bangsa sendiri. Keberpihakan pemerintah ini, pada awalnya pasti akan mendapat banyak tantangan, baik dari produsen kelas dunia yang sudah mapan, maupun dari para pemegang hak distributornya di Indonesia yang sudah menikmati keuntungan besar selama puluhan tahun. Namun semuanya terpulung pada kesadaran dan keberanian para pemangku kepentingan, berkhidmat pada negara atau tunduk pada kepentingan asing dan keuntungan segelintir pihak.

Bila pemerintah mampu memfasilitasi, menelurkan dan mengawal program mobil nasional, diharapkan kita akan berhasil menguasai banyak teknologi dasar. Yang paling penting di antaranya adalah industri logam, khususnya pengolahan besi dan baja sebab lebih dari 70 persen komponen mobil terbuat dari bahan campuran besi. Industri lain yang akan terkontrol misalnya industri alat elektronik seperti pembuatan dioda, kapasitor dan kabel-kabel untuk tegangan rendah. Juga industri alat manufaktur, seperti pembuatan mesin pemotong, alat las, dan sebagainya. Sekali kita berhasil membuat mobil nasional dengan kemampuan sendiri, maka produk nasional lain hanya tinggal waktu. Akan lahir pula sepeda motor nasional, traktor nasional, atau mesin panen padi nasional.

Patuh pada Aturan Baku dan Tetap Realistis

Dalam proses menuju terciptanya mobil nasional itu, kita harus tetap setia pada langkah-langkah baku dalam dunia industri. Setelah melalui proses penelitian dan pengembangan di R&D, biasanya kita akan memasuki tahap pembuatan sample atau purwarupa. Sample ini harus diuji secara menyeluruh sedemikian sehingga aspek kualitas dan keamanannya terjamin. Itulah sebabnya penulis sangat tidak setuju dengan langkah beberapa tokoh yang menguji kendaraan baru di jalanan umum adalah langkah yang tidak lazim di dunia produksi massal. Mengapa tidak lazim, uji coba mobil yang dalam masih dalam tahap *sample* di jalanan umum berpotensi membahayakan diri sendiri dan orang

lain. Para produsen mobil dunia hanya melakukan uji coba di jalanan umum (*on road test*) setelah melalui rangkaian uji coba cetak biru yang ketat dan telah dinyatakan lulus secara kualitas dan keamanan. Salah satu syaratnya adalah lulus uji ketahanan (*endurance test*) setelah menempuh puluhan ribu kilometer di sirkuit tertutup. Hal seperti ini sudah menjadi kesepakatan internasional. Bagaimana jika tiba-tiba rem *blong* saat melaju di jalan raya, atau kemudi tiba-tiba macet karena belum lulus uji fungsional yang menyeluruh?

Setiap produk yang akan diproduksi massal harus benar-benar teruji, sebab sangat berbeda antara proses pembuatan sample dengan produksi massal. Kemungkinan terjadinya kesalahan pada produksi massal berkali lipat lebih besar daripada saat sample. Faktor kesalahan manusia juga jauh lebih besar. Langkah-langkah untuk memulai produksi massal telah dirumuskan secara baku dalam disiplin ilmu teknik industri dan sangat perlu untuk mematuhi. Perlu dicamkan, tidak ada jalan pintas dalam hal ini. Setiap pelanggaran prosedur hanya akan berakibat pada kegagalan produk.

Di samping berusaha mengejar kualitas sehingga bisa setara produk yang sudah mendunia, kita juga perlu bersikap realistis bahwa mencapai kualitas tertinggi di setiap aspek dalam waktu singkat adalah hal yang mustahil. Maka dari itu kita perlu menyusun prioritas. Yang utama tentunya adalah aspek yang berkaitan dengan keamanan dan daya tahan. Ini kita kategorikan sebagai aspek premier. Sementara kualitas yang berkaitan dengan kenyamanan dan kemudahan operasi bisadikategorikan aspek sekunder. Misalnya, kita tidak perlu mengejar persyaratan sekunder yang diterapkan negara yang sudah mapan industri otomotifnya, sebagai contoh syarat-syarat emisi NOx dan SOx tidak perlu memakai standar Eropa yang terkenal ketat. Contoh lain, kualifikasi polusi suara rendah dan kemampuan menyerap energi tabrakan, kedua persyaratan ini termasuk yang bisa dipikirkan belakangan.

Penutup

Kepada pihak produsen (calon) mobil nasional harus disampaikan pentingnya menjaga mutu dan keamanan pada produk mereka. Perlu dipahami baik-baik bahwa bila ingin bersaing secara global, kita mesti tetap taat pada prinsip-prinsip baku di dunia industri, terlebih dunia otomotif yang persyaratan kualitas dan keamanannya lebih ketat dibanding rata-rata industri lain. Jangan sampai hanya karena ingin cepat, kualitas dan keamanan produk diturunkan yang berarti mengorbankan konsumen. Dalam persaingan bebas, berlaku dogma konsumen adalah raja. Produk yang berkualitas akan dipuji, sementara yang tidak berkualitas akan dihukum oleh pasar.

Khusus untuk para penggagas mobil nasional yang memiliki idealisme dan harapan tinggi, kita berharap semoga di tahun-tahun mendatang ada gebrakan yang lebih nyata. Apakah dari pemerintah, DPR ataupun pemilik modal. Dengan mewujudkan produksi mobil nasional, kita berharap penguasaan teknologi yang mumpuni yang pada saatnya nanti akan mengantar bangsa ini kepada kebangkitan nasional yang sejati.

Referensi:

(1) OICA. <http://www.oica.net>

(2) *Influence of Government Policies on Industry Development: The Case of India's Automotive Industry*. Mahipat Ranawat and Rajnish Tiwari. Working Paper No.57. Hamburg University of Technology

*Tentang penulis

Azhari Sastranegara, Dr.Eng
Kepala Technology Center PT.NSK Bearing Mfg Indonesia.

Penulis bisa dihubungi melalui:
email: azhari@nsk.com atau azhari.sn@gmail.com, <http://www.infometrik.com>

www.infometrik.com