

**RINGKASAN EKSEKUTIF**

**KAJIAN KEMITRAAN  
DI INDUSTRI OTOMOTIF**

**KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA**

**2021**

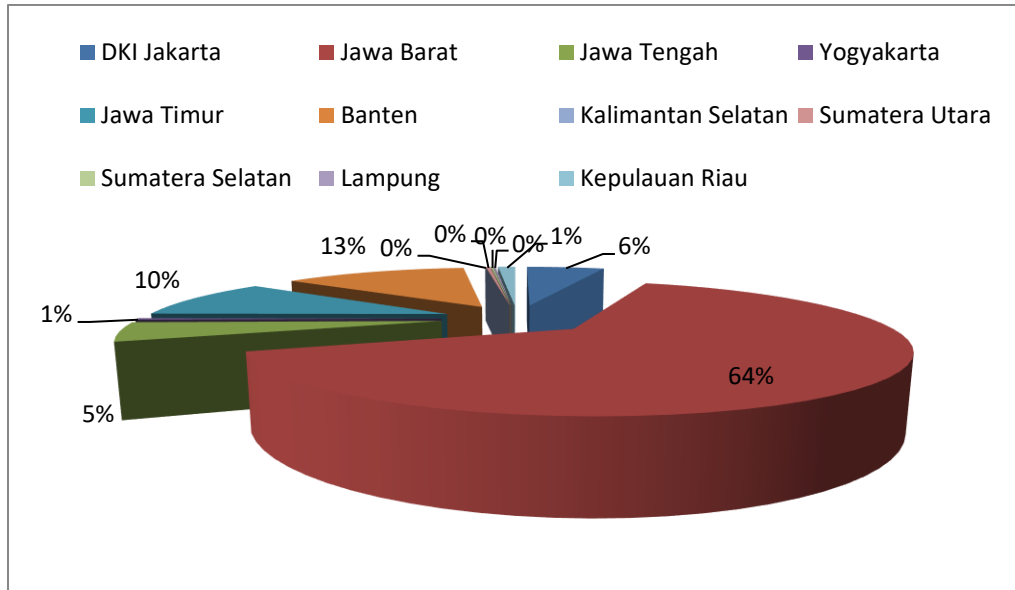
## **I. PENDAHULUAN**

Kemitraan merupakan kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil dan menengah dengan Usaha Besar. (UU RI. No. 20 Tahun 2008). Undang-undang No. 5 Tahun 1999 melarang praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 dan pasal 35 terkait pelaksanaan undang- undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang cipta kerja tentang kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan serta larangan memiliki dan menguasai bagi koperasi, usaha mikro, kecil, dan menengah oleh perusahaan besar sebagai mitranya.

Pola kemitraan sub kontrak rantai pasok komponen otomotif, merupakan pola kemitraan antara perusahaan mitra usaha dengan kelompok mitra yang memproduksi komponen yang diperlukan perusahaan mitra sebagai bagian dari produksinya. Perusahaan otomotif skala menengah, mikro dan kecil roda 2 dan roda 4 atau lebih di Indonesia, terbanyak berada di Jawa Barat sebesar 64%, Banten 13%, Jawa Timur 10%, DKI Jakarta 6% Jawa Tengah 5%, Yogyakarta dan Kepulauan Riau masing - masing hanya 1% untuk masing-masing propinsi lainnya seperti Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Selatan dan Kalimantan Selatan.

Industri otomotif nasional secara mayoritas hampir 98% berada pada Pulau Jawa, keberadaan mayoritas populasi industri otomotif di Pulau Jawa tidak terlepas dari kota-kota besar dengan jumlah penduduk sebagai konsumen terbanyak di Indonesia. Selanjutnya dapat dilihat bahwa wilayah Jawa Barat merupakan wilayah industri otomotif terbanyak dari provinsi lainnya di Pulau Jawa baik perusahaan otomotif skala besar, mikro dan kecil roda 2 dan roda 4 atau lebih karena potensi wilayah yang cukup luas.

Gambar 1.  
Perusahaan Otomotif Mikro, Kecil dan Menengah  
Roda 2 dan Roda 4 atau lebih di Indonesia



Sumber: BPS dan Kemenperin diolah 2021

## II. METODE PENELITIAN

Kajian ini dilakukan pada 6 (enam) provinsi di Pulau Jawa yaitu Provinsi Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur dan DI Yogyakarta terkait kemitraan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah terhadap Usaha Besar industri otomotif nasional.

Pengumpulan data primer dilakukan dengan wawancara kepada pelaku usaha kemitraan Mikro, Kecil dan Menengah terhadap Usaha Besar industri otomotif Nasional di semua provinsi di Pulau Jawa. Wawancara berpedoman pada panduan kuesioner yang telah dipersiapkan. Untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap dan akurat, dilakukan wawancara mendalam (*indepth interview*) kepada key informan. *Indepth interview* juga bertujuan untuk mengecek kebenaran informasi yang sudah diperoleh dari sumber lain (triangulasi).

Data sekunder antara lain Undang-Undang, Peraturan Menteri dan peraturan-peraturan terkait kemitraan UMKM industri otomotif, data usaha kemitraan komponen otomotif roda dua dan roda empat atau lebih terkait jumlah perusahaan mikro, kecil dan menengah industri otomotif di Indonesia. Data-data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Gabungan Industri Otomotif (GAIKINDO), Serikat Pekerja Otomotif dan sumber terkait lainnya.

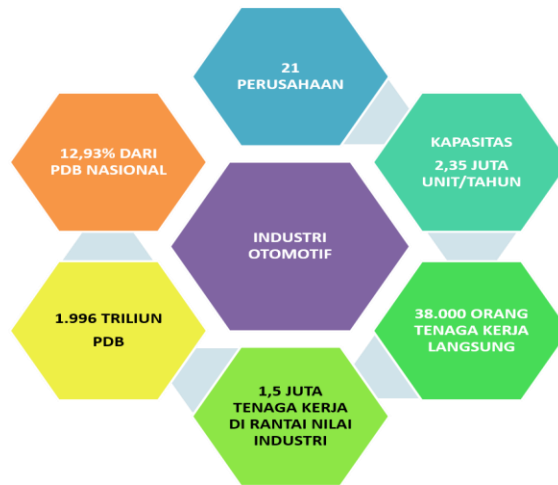
### **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Perkembangan Industri Otomotif Nasional**

Industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan dalam ekonomi yang memiliki kontribusi cukup besar terhadap perekonomian nasional (Menperin 2021). Saat ini, terdapat 22 perusahaan industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang ada di Indonesia. Sektor ini telah menyumbangkan nilai investasi sebesar Rp99,16 triliun dengan total kapasitas produksi mencapai 2,35 juta unit per tahun dan menyerap tenaga kerja langsung sebanyak 38,39 ribu orang.

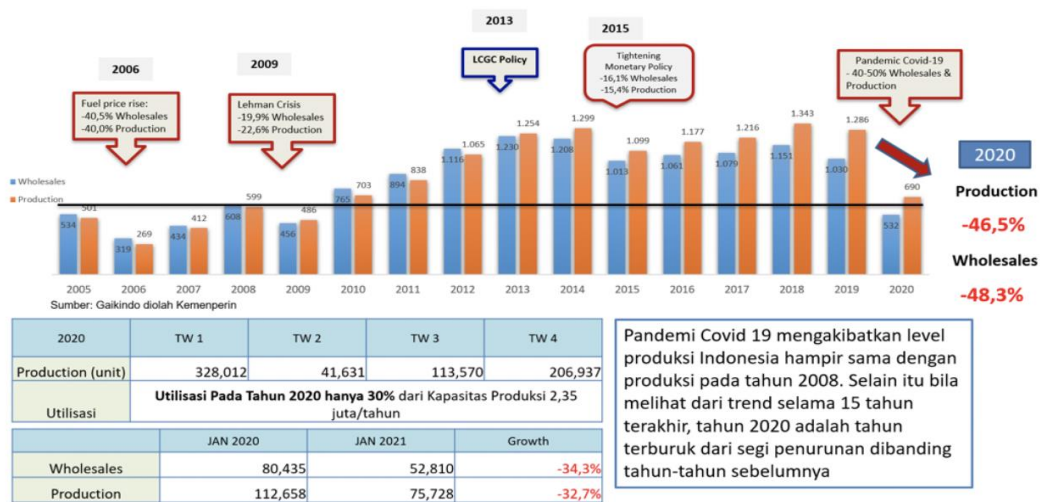
Industri otomotif merupakan industri yang strategis. Berdasarkan data BPS tahun 2020 sebagaimana dikutip oleh Menteri Perindustrian<sup>1</sup>, Industri ini menyumbang PDB secara signifikan. Sekitar Rp. 1.996 triliun atau 12,9% PDB Nasional disumbang oleh industri otomotif.

Gambar 2. Gambaran Industri Otomotif Indonesia



Sumber: Data diolah dari berbagai sumber

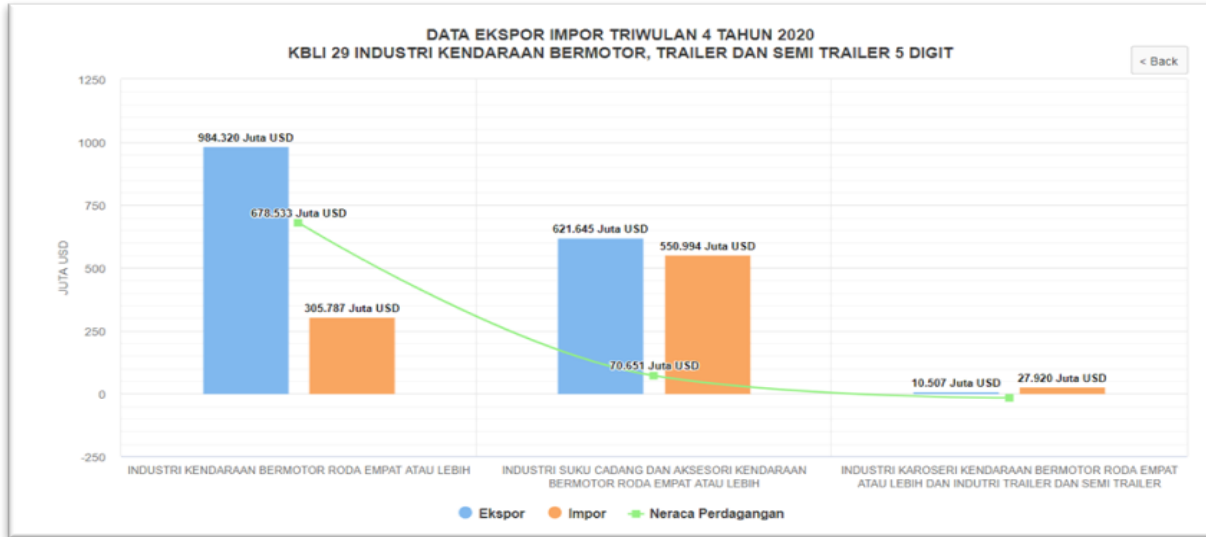
Gambar 3. Produksi Kendaraan Roda 4 atau lebih



Sumber: Dirjen ILMATE Kemenperin

Ekspor dan impor otomotif Nasional pada triwulan terakhir 2020 nilai ekspor impor industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih mengalami surplus sebesar USD 678.533 sedangkan untuk industri suku cadang surplus USD 70.651.

Gambar 4. Data Ekspor Impor Industri Kendaraan Bermotor



Sumber: Ditjen ILMATE ([kemenperin.go.id](http://kemenperin.go.id))

## 2. Kontribusi Industri Otomotif Dalam Perekonomian Indonesia

Industri otomotif berkontribusi besar bagi perekonomian Nasional, dimana Industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan yang terus diprioritaskan pengembangannya karena berperan besar terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Apalagi, Indonesia masih menjadi negara tujuan utama untuk investasi di sektor industri otomotif. Indonesia sekarang semakin kompetitif untuk industri otomotif.

Produksi Industri Otomotif Nasional tahun 2021 untuk kendaraan roda empat mencapai 1,1 juta unit per tahun dengan jumlah ekspor sebanyak 200 ribu unit per tahun. Sedangkan, untuk produksi kendaraan roda dua mencapai 6,5 juta unit per tahun dengan jumlah ekspor sebanyak 228 ribu unit per tahun. Industri otomotif telah menyerap tenaga sebanyak tiga juta orang di Indonesia. Dan, pemerintah menargetkan total produksi nasional untuk kendaraan roda empat pada tahun 2020 sebesar 2,5 juta unit,”. (Airlangga Hartarto Kememprin RI. 25/4/2021. Industri Otomotif Berkontribusi Besar Bagi Ekonomi Nasional). Disimpulkan Capaian Industri Otomotif Nasional 44

% pada tahun 2021 dari target pemerintah tahun 2020 sebelumnya, hal ini secara mayoritas di pengaruhi pandemi Covid 19.

Untuk sektor kendaraan roda dua dan empat terdapat 26 perusahaan dengan nilai investasi Rp10,05 triliun, kapasitas produksi sebesar 9,53 juta unit per tahun, dan menyerap tenaga kerja hampir 32 ribu orang. Terdapat lebih dari 1,5 juta orang yang bekerja di sepanjang rantai nilai industri otomotif. Produksi kendaraan bermotor dalam negeri juga menembus pasar ekspor ke 83 negara. Di tahun 2020, ekspor kendaraan completely build-up (CBU) mencapai sebanyak 232,17 ribu unit atau senilai Rp41,73 triliun. Untuk kendaraan completely knock-down (CKD) sebanyak 53,03rb set atau senilai Rp1,23 triliun. Sementara, ekspor komponen mencapai 61,2jt buah, atau senilai Rp17,52 triliun. Penurunan ekspor di 2019 dimana completely built up CBU turun 30 persen, *Completely Knocked Down* CKD 89 persen, dan komponen 22 persen. Pertumbuhan industri otomotif turun mencapai -19,86 persen, dan utilisasi dari 60 persen ke 30 persen.

Berdasarkan data Gaikindo (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia), angka penjualan mobil baru dari Januari hingga September 2021 mencapai 628 ribu unit untuk penjualan whole sale atau tumbuh sebesar 69 persen. Perkembangan ini merupakan angin segar bagi prospek sektor otomotif. Menurut data Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI), penyaluran pembiayaan untuk kendaraan roda empat meningkat 39,8 persen menjadi Rp 127,8 triliun dibanding nilai pembiayaan periode yang sama tahun 2020 yang senilai Rp 91,4 triliun.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik dan Kementerian Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Republik Indonesia, sektor UMKM menyumbang Rp 8.400 trilliun terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) sepanjang tahun 2018-2019. Angka kontribusi tersebut setara dengan 60% dari Rp14.000 triliun total PDB Indonesia di tahun 2018 (Haryanti & Hidayah, 2018).

### **3. Kemitraan UMKM Industri Otomotif**

Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) yang memiliki kemitraan dengan perusahaan besar otomotif kendaraan roda 4 atau lebih dan roda 2. Pertama secara keseluruhan perusahaan menengah, kecil dan mikro roda 4 atau lebih dan roda 2 yang bermitra sebesar 58,3 % dan tidak bermitra 41,7% nya. Untuk perusahaan menengah yang bermitra sebesar 64,4% dan tidak bermitra 33,3 % nya dan perusahaan kecil yang bermitra 50 % dan yang tidak bermitra 50 % nya, serta perusahaan mikro yang bermitra sebesar 28,6 % dan yang tidak bermitra 71,4 % nya.

Untuk otomotif Roda 4 atau lebih, terdapat 68,7 % perusahaan menengah yang bermitra dan 31,3 % tidak bermitra; perusahaan kecil yang bermitra 75 % dan 25 % nya tidak bermitra serta 33,3 % perusahaan mikro yang bermitra dan 66,7 nya tidak bermitra.

Untuk otomotif Roda 2, terdapat 50 % perusahaan menengah yang bermitra dan 50 % tidak bermitra; perusahaan kecil yang bermitra 25 % dan 75 % nya tidak bermitra serta 20 % perusahaan mikro yang bermitra dan 80 % nya tidak bermitra.

### **4. Pola dan Prinsip Kemitraan UMKM Industri Otomotif**

Kemitraan Usaha Menengah, Kecil dan Mikro (UMKM) dengan Perusahaan Besar industri otomotif, melakukan kemitraan dengan pola kemitraan sub kontrak dan Rantai Pasok. Pelaku usaha UMKM telah dapat menentukan sendiri perusahaan mitranya, telah memiliki sendiri usahanya, tidak ada terjadi peralihan kepemilikan secara yuridis aset UMKM dalam pelaksanaan hubungan kemitraan, ada kalanya perusahaan besar memberikan modal usaha pada UMKM, perusahaan besar tidak ada menempatkan pegawainya pada usaha UMKM, usaha besar tidak ada melakukan pendirian usaha kemitraan UMKM yang menjadi anak perusahaannya, perusahaan besar tidak ada melakukan peralihan dan penguasaan aset UMKM.

Kemitraan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) dengan Perusahaan besar dengan prinsip saling memiliki ketergantungan saling memerlukan,



saling mempercayai, saling memperkuat, saling menguntungkan, kesetaraan dan keseimbangan dalam hukum, kemandirian di antara para pihak.

## **5. Dukungan Pemerintah Pusat dan Daerah Terhadap UMKM Otomotif**

Pemerintah Pusat dan Daerah memberikan dukungan pada usaha kemitraan UMKM di Indonesia. *Pertama*, Pemerintahan Pusat bekerja sama dengan pemerintahan Daerah Provinsi di Pulau Jawa telah membuat kebijakan dan telah melakukan pembangunan sentral perkampungan khusus UMKM dalam meningkatkan kinerja produksi tepat waktu, kualitas dan kuantitas dapat tercapai secara optimal, seperti ditemui dilapangan sentral UMKM Majalengka dan Suka Bumi Jawa Barat, perkampungan industri kecil Pengilingan Jakarta Timur DKI Jakarta, sentral UMKM Mojokerto, Gadingrejo Pasuruan Jawa Timur, Komplek Lingkungan Industri kecil (LIK) daerah Takaru Kramat Kabupaten Tegal dan daerah candi Semarang Jawa Tengah; Sentra perkampungan Nitikan Umbulharjo Yogyakarta.

*Kedua*, Pemerintah telah melakukan beberapa kebijakan terkait kemitraan UMKM; diantaranya: Link & Match antara perusahaan besar dan/atau menengah dengan kemitraan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM). Kebijakan ini menguntungkan, memperkuat daya saing para pihak dan menangkap peluang pasar bagi UMKM. *Ketiga*, Program Kredit Usaha Rakyat (KUR) adalah salah satu program pemerintah dalam meningkatkan akses pembiayaan kepada Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) yang disalurkan melalui lembaga keuangan dengan pola penjaminan. Fasilitas KUR dapat dimanfaatkan oleh UMKM. Pemerintah memberikan perluasan KUR sebesar Rp5,03 triliun serta tambahan di Kemenkop UMKM sebesar Rp292 miliar. Penyaluran KUR selama tahun 2020 berdasarkan skema yaitu KUR super mikro sebesar 3,02%, KUR mikro 65,74%, skema KUR kecil 31,02%. “KUR super mikro ditujukan untuk pekerja yang terkena Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) atau Ibu Rumah Tangga yang menjalankan usaha produktif, KUR super mikro yang merupakan usulan baru sudah disiapkan DIPA nya Rp760 miliar untuk baki kredit Rp12 triliun, serta Banpres produktif

telah disalurkan kepada 9,2 juta pada pelaku usaha mikro dari target 12 juta UMKM.

Disamping KUR, Pemerintah juga telah memberikan Penjaminan Kredit Modal kerja. Program ini bertujuan menunjang kebutuhan korporasi padat karya dan UMKM atas tambahan kredit modal kerja agar dapat kembali melakukan aktivitas secara maksimal selama masa pandemic. Pemerintah memberikan kelonggaran bagi UMKM terkait Kemudahan berusaha ditandai dengan UMKM tidak perlu melakukan berbagai izin tapi cukup dengan melakukan pendaftaran. Pemerintah juga menempatkan dana di BPD dan di tiga bank Syariah guna bantuan KUR untuk UMKM.

*Keempat* kebijakan pemerintah Undang-Undang Cipta Kerja dalam mengakomodir mengenai kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan dengan harapan UMKM dapat terus berkembang dan berdaya saing. Kebijakan ini sudah dapat di rasakan oleh usaha kecil, mikro dan menengah pada kemitraan otomotif di Provinsi di Pulau Jawa. *Kelima*, Masa Pandemi COVID-19 telah memberikan dampak buruk terhadap UMKM. Hasil survey dilapangan mengetahui bahwa pandemi ini menyebabkan banyak UMKM kesulitan melunasi pinjaman serta membayar tagihan listrik, gas, dan gaji karyawan, bermuara sampai harus melakukan PHK. Kendala lain yang dialami UMKM, antara lain sulitnya memperoleh bahan baku, permodalan, pelanggan menurun, distribusi dan produksi terhambat. “Oleh sebab itu, kebijakan Pemerintah berupaya menyediakan sejumlah stimulus melalui kebijakan restrukturisasi pinjaman, tambahan bantuan modal, keringanan pembayaran tagihan listrik, dan dukungan pembiayaan lainnya. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian “Pemulihan Ekonomi untuk Sektor UMKM Nasional”, Rabu (28/4-2021).

## 6. Keberadaan UMKM Pada Kawasan Industri

Perusahaan dalam kawasan industri wajib melakukan kemitraan dengan UMK-M sesuai yang diamankan dalam UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT). Perusahaan Kawasan Industri sebagaimana diatur dalam Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 tentang Kawasan industri, diwajibkan menyediakan lahan bagi kegiatan industri kecil dan industri menengah yang luasan lahannya ditetapkan dari luas kavling industri. Berikut ini adalah Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2016, bab III yang mengatur alokasi luas lahan areal Kawasan Industri UMK-M. (dalam Hektar)

Tabel 1.

Peruntukan Luas Areal Kawasan Untuk UMKM

No	Luas Areal Kawasan	Luas Kavling IKM	Persentase
1	50-250	1-3	6,00 %
2	251-500	3-5	19,9 %
3	501-1.000	5-7	13,97 %
4	>1.000	7-10	10,00 %

Sumber: Permenperin Nomor 40/M-IND/PER/6/2016

Berdasarkan hasil penelitian temuan dilapangan hampir semua Kawasan Industri di provinsi di Pulau Jawa belum menempatkan Industri Kecil dan Menengah pada Kawasan tersebut. Sebagai contoh. Berdasarkan peraturan tersebut, seharusnya 14 kawasan industri di Provinsi Banten yang luasnya 8.471,18 hektar dapat menyediakan 71 hektar untuk UMK-M atau sama dengan 0,84 persen dari seluruh luas Kawasan industri di Provinsi Banten.

Komite Kawasan industri sebagaimana ketentuan didalam peraturan sebagaimana PP Nomor 142 Tahun 2015 tentang kawasan industri mengamanatkan perlunya dibentuk Komite Kawasan Industri (KKI) dalam rangka mendukung pencapaian pembangunan kawasan industri. Keanggotaan KKI terdiri dari unsur Pemerintah, Pemerintah Daerah, Himpunana Kawasan

Industri Indonesia, kamar dagang dan industri yang membidangi Kawasan industri yang diangkat dan ditetapkan oleh Menteri Perindustrian, dari tahun 2015 sampai saat ini komite yang dimaksud belum terbentuk (Kabid Perindustrian Banten tahun 2021).

Kemudahan, pendampingan, dan fasilitas yang diberikan pemerintah untuk implementasi pengelolaan terpadu usaha mikro dan usaha kecil dalam Kawasan industri belum terwujud mengingat dikawasan tersebut tidak terdapat keterpaduan usaha mikro dan usaha kecil dengan usaha besar. Dengan demikian, pasal 70 PP Nomor 7 Tahun 2021 belum bisa dilaksanakan pemerintah.

Insentif dan kemudahan berusaha tidak dapat diberikan pemerintah karena didalam Kawasan industri belum terdapat kemitraan usaha menengah dan usaha besar dengan usaha mikro dan usaha kecil dalam Kawasan industri. Dengan demikian, Pasal 102 PP Nomor 7 Tahun 2021 belum bisa dilaksanakan.

## **7. Strategi Kemitraan UMKM Industri Otomotif**

Posisi kemitraan UMKM industri otomotif Nasional berada pada posisi mempunyai peluang dan mempunyai kelemahan (*Survival*). Dalam posisi seperti ini perlu melakukan memperbaiki faktor-faktor kelemahan untuk memaksimalkan peluang, serta melakukan konsolidasi internal dengan melakukan perbaikan pada sesuatu yang menjadi kelemahan.

Dalam situasi *Survival*, terdapat dua strategi yang dapat digunakan untuk kemitraan UMKM Nasional, yaitu *agressive maintenance strategy* dan *selective maintenance strategy*. *Agressive maintenance strategy* adalah memperbaiki faktor-faktor kelemahan untuk memaksimalkan peluang, kemudian *selective maintenance strategy* adalah strategi konsolidasi internal dengan melakukan perbaikan pada sesuatu yang menjadi kelemahan.

## **8. Tantangan Industri Otomotif Dalam Perekonomian Nasional**

Meski tampak industri otomotif menjanjikan, namun industri otomotif nasional dalam banyak hal sebenarnya masih menghadapi berbagai macam tantangan. Pertama, kurang berkembangnya industri komponen domestik yang mengakibatkan proses manufaktur otomotif masih bergantung pada komponen impor. Ketidaktersediaan komponen lokal yang memadai membuat pabrikan otomotif mengandalkan pasokan dari luar negeri. Padahal aktivitas impor sangat dipengaruhi oleh fluktuasi kurs mata uang asing.

Kedua, ekspansi industri otomotif nasional ke pasar global belakangan ini dihadapkan pada isu lingkungan dan energi. Meningkatnya kesadaran konsumen global akan isu lingkungan dan energi memunculkan kepedulian terhadap konsumsi bahan bakar dan gas buang produk otomotif. Saat ini, level standar emisi produk otomotif di sejumlah negara sudah mencapai Euro IV (salah satunya adalah Malaysia). Bahkan negara-negara maju (termasuk negara tetangga dekat sesama anggota ASEAN, Singapura) sudah menerapkan Standar Emisi Euro VI.

Dua tantangan besar di atas tentu perlu segera direspons, baik oleh pelaku industri otomotif maupun pemerintah sebagai pemangku kepentingan. Dari sisi pelaku, peningkatan sumberdaya manusia (SDM) adalah hal yang mutlak. Bukan hanya pada SDM yang dimiliki oleh pabrikan otomotif, namun juga kapabilitas SDM usaha kemitraan UMKM yang ada dalam keseluruhan rantai pemasok komponen dalam keseluruhan lanskap besar industri otomotif nasional.

Pelaku industri otomotif nasional harus mendorong kompetensi SDM di kalangan UMKM pemasok agar mampu menghasilkan produk berstandar internasional sekaligus berdaya saing global. Aktivitas pendampingan, pelatihan serta pemberdayaan bagi perusahaan UMKM pemasok, baik besar, menengah, kecil dan atau mikro harus ditingkatkan. Hal ini penting lantaran keberhasilan industri otomotif nasional ditentukan salah satunya oleh sinergi antara pabrikan besar dan perusahaan UMKM pemasok komponen.

#### **IV. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Kesimpulan dari Kajian ini sebagai berikut: Populasi gabungan perusahaan otomotif skala menengah, mikro dan kecil roda 2 dan roda 4 di Indonesia. Provinsi Jawa Barat paling banyak UMKM otomotif, di ikuti Banten, Jawa Timur, DKI Jakarta, Jawa Tengah, Daerah istimewa Yogyakarta, Kepulauan Riau, Lampung, Sumatera Utara dan Sumatera Selatan serta Kalimantan Selatan.

Perusahaan Menengah, Kecil dan Mikro otomotif secara mayoritas telah menjalin kerjasama kemitraan dengan Perusahaan Besar industri otomotif, yang ditandai dengan adanya perjanjian/kontrak kerja yang dituangkan dalam perjanjian tertulis dalam Bahasa Indonesia dan memuat adanya identitas para pihak, memuat kegiatan usaha, memuat hak dan kewajiban para pihak, memuat bentuk pengembangan usaha, memuat jangka waktu dan mekanisme pembayaran, jangka waktu kontrak dan perpanjangannya, serta transparan.

Pola kemitraan usaha menengah, kecil dan mikro dengan Perusahaan Besar industri otomotif, melakukan kemitraan dengan Pola kemitraan sub kontrak, merupakan pola kemitraan antara perusahaan mitra usaha dengan kelompok mitra yang memproduksi komponen yang diperlukan perusahaan mitra otomotif sebagai bagian dari produksinya. Pelaku usaha UMKM telah dapat menentukan sendiri perusahaan mitranya, telah memiliki sendiri usahanya, tidak ada terjadi peralihan kepemilikan secara yuridis asset UMKM dalam pelaksanaan hubungan kemitraan, perusahaan besar dapat memberikan modal usaha pada UMKM, perusahaan besar tidak ada menempatkan pegawainya pada usaha UMKM, usaha besar tidak ada melakukan pendirian usaha kemitraan UMKM yang menjadi anak perusahaannya, perusahaan besar tidak ada melakukan peralihan dan penguasaan aset UMKM.

Prinsip kemitraan usaha menengah, kecil dan mikro dengan perusahaan besar industri otomotif telah melakukan kemitraan dengan kerjasama perjanjian/kontrak kemitraan otomotif antara UMKM dengan Perusahaan Besar dengan Rantai Pasok, berdasarkan Prinsip saling memerlukan, saling mempercayai, saling memperkuat, saling menguntungkan, kesetaraan dan

keseimbangan dalam hukum, kemandirian di antara pihak, dan saling ketergantungan.

Temuan penelitian dilapangan hampir semua Kawasan Industri di provinsi di Pulau Jawa belum menempatkan Industri Kecil dan Menengah pada Kawasan tersebut dengan arti melanggar amanat UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT) dimana kawasan industri wajib melakukan kemitraan dengan UMKM dan Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 menyatakan bahwa Kawasan industri, diwajibkan menyediakan lahan bagi kegiatan industri kecil dan menengah setidaknya minimal 6% lahanya diperuntukan untuk kemitraan UMKM.

Posisi dan strategi pengembangan kemitraan UMKM industri otomotif di Indonesia. Analisis SWOT menunjukkan bahwa kemitraan UMKM industri otomotif Nasional mempunyai peluang untuk berkembang walaupun mempunyai kelemahan dalam pelaksanaannya. Dalam hal ini diperlukan strategi *agressive maintenance strategy* dan *selective maintenance strategy* yaitu memperbaiki faktor-faktor kelemahan untuk memaksimalkan peluang, dan melakukan perbaikan pada sesuatu yang menjadi kelemahan.

Dari sisi regulasi kemitraan, terdapat 2 (dua) Undang-Undang yang secara khusus mengatur mengenai kemitraan, yaitu Undang-Undang No.20 Tahun 2008 dan Undang-Undang No.39 Tahun 2014. Yang perlu di menjadi perhatian adalah dalam konteks kemitraan, Undang-Undang No.39 Tahun 2014 pola kemitraan yang disebutkan dalam Undang-Undang No.20 Tahun 2008, dimana dalam Undang-Undang terdapat beberapa pola kemitraan yaitu Inti Plasma, wara laba, Sub Kontrak, Perdagangan Umum, Distribusi dan keagenan, bagi hasil, kerjasama operasional, *jointe fenture*, Outsocing, rantai pasok, tetapi dengan tetap mengacu pada prinsip-prinsip kemitraan. Walaupun demikian dalam kedua Undang-Undang tersebut tidak ada standar yang melindungi hak UMKM.

Regulasi Pemerintah Pusat dan Daerah UMKM Industri Otomotif Pemerintah: *Pertama*, Daerah Provinsi di Pulau Jawa membangun sentral perkampungan khusus UMKM, sentral UMKM Majalengka dan Suka Bumi Jawa

Barat; Perkampungan industri kecil Pengilingan Jakarta Timur DKI Jakarta; sentral UMKM Mojokerto dan Gadingrejo Pasuruan Jawa Timur; Komplek Lingkungan Industri kecil (LIK) daerah Takaru Kramat Kabupaten Tegal dan daerah candi Semarang Jawa Tengah dan Sentra perkampungan Nitikan Umbulharjo Yogyakarta. *Kedua*, Kebijakan Link & Match antara perusahaan besar dan/atau menengah dengan kemitraan usaha mikro, kecil, dan menengah. Kebijakan ini menguntungkan, memperkuat daya saing para pihak dan menangkap peluang pasar bagi UMKM. *Ketiga*, Kebijakan Kredit Usaha Rakyat (KUR) adalah salah satu program pemerintah dalam meningkatkan akses pembiayaan kepada Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) yang disalurkan melalui lembaga keuangan dengan pola penjaminan dan kebijakan penjaminan Kredit Modal kerja, tambahan kredit modal kerja agar dapat kembali melakukan aktivitas secara maksimal selama masa pandemi. *Keempat*, Undang-Undang Cipta Kerja dalam mengakomodir mengenai kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan dengan harapan UMKM dapat terus berkembang dan berdaya saing. *Kelima*, kebijakan masa Pandemi COVID-19. Pemerintah menyediakan sejumlah stimulus melalui kebijakan restrukturisasi pinjaman, tambahan bantuan modal, keringanan pembayaran tagihan listrik, dan dukungan pembiayaan lainnya.

Tantangan pertama, komponen industri otomotif domestik mayoritas masih mengandalkan dan bergantung pasokan komponen dari luar negeri (komponen impor) yang mengakibatkan proses manufaktur otomotif kurang berkembang, hal tersebut akibat dari ketidaktersediaan komponen lokal yang memadai. Tantangan kedua ekspansi industri otomotif nasional ke pasar global dihadapkan pada isu lingkungan dan energi, memunculkan kepedulian terhadap konsumsi bahan bakar dan gas buang produk otomotif ramah lingkungan dan level standar emisi produk otomotif, hal tersebut membuat komponen industri otomotif domestik kurang berdaya saing di pasaran.

Beberapa Rekomendasi dari hasil kajian ini. Tantangan besar bagi usaha UMKM industri otomotif Nasional, bahwa komponen industri otomotif domestik bergantung pada komponen impor dan tantangan produk pada level standar



emisi produk otomotif. Tantangan besar tersebut perlu segera direspons, baik oleh pelaku industri otomotif maupun pemerintah sebagai pemangku kepentingan. Dari sisi pelaku, peningkatan sumberdaya manusia (SDM), baik yang dimiliki oleh pabrikan otomotif, namun juga kapabilitas SDM usaha kemitraan UMKM yang ada dalam keseluruhan rantai pemasok komponen dalam keseluruhan lanskap besar industri otomotif nasional dan mengembangkan infrastruktur yang mendukung kelancaran mobilitas logistik.

Kemitraan UMKM industri otomotif Nasional mempunyai peluang untuk berkembang namun mempunyai kelemahan dalam pelaksanaannya. Dalam hal ini perlu direkomendasikan *strategi aggressive maintenance strategy dan selective maintenance strategy* yaitu memperbaiki faktor-faktor kelemahan untuk memaksimalkan peluang dan melakukan perbaikan pada sesuatu yang menjadi kelemahan.

Dalam rangka menjalankan undang-undang dan melaksanakan peraturan pemerintah terkait dengan Perusahaan dalam kawasan industri wajib melakukan kemitraan dengan UMKM sesuai yang diamantkan dalam UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT). dan Perusahaan Kawasan Industri sebagaimana diatur dalam Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 menyatakan bahwa Kawasan industri, diwajibkan menyediakan lahan bagi kegiatan industri kecil dan industri menengah, berhubungan dengan hal tersebut dirasa perlu KPPU merekomendasikan pada Pemerintah:

- a. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2016 tentang Pedoman Teknis Pembangunan Kawasan Industri perlu dilakukan revisi untuk mempertegas kewajiban bagi pengelola Kawasan industri agar memberikan alokasi lahan bagi UMK-M didalam Kawasan Industri.
- b. Kementerian Perindustrian, BKPM, dan Pemprov melakukan rekonsiliasi, sinkronisasi dan verifikasi data Pengelola Kawasan Industri dan perusahaan industri dalam Kawasan Industri.
- c. Menteri Perindustrian perlu membentuk Komite Kawasan Industri (HKI), KADIN agar tugas Menteri, gubernur, bupati/walikota terkait kawasan industri dapat dijalankan sesuai ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 tentang kawasan industri. Perusahaan dalam kawasan

industri wajib melakukan kemitraan dengan UMKM sesuai yang diamankan dalam UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT).