Universitas Indonesia Library >> UI - Tesis Membership

# Telaah struktur pasar dan kebijakan persaingan usaha kasus industri sepeda motor

Towaf Totok Irawan, author

Deskripsi Lengkap: https://lib.ui.ac.id/detail?id=110025&lokasi=lokal

---

Abstrak

Seperti diketahui sepeda motor adalah alat transportasi yang sedang tumbuh di Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari tingkat produksi maupun penjualan yang selama ini terjadi. Kondisi ini tentunya akan rnendorong antar pelaku di industri ini untuk saling bersaing dalam merebutkan potensi pasar yang tersedia. Selain itu, situasi ini pun juga dapat mendorong pelaku baru lainnya, baik yang berasal dari dalam maupun luar negeri untuk turut serta memanfaatkan peluang-peluang yang diberikan industri ini.

Kebijakan di industri sepeda motor sejak tahun 1993-2003 telah mengalami beberapa fase perubahan. Pertama, adalah periode penetapan tarif. Periode ini terjadi pada tahun 1993-1994. Dalam hal ini, pemerintah mengeluarkan SK No. 114/M/SK/6/1993 tentang penetapan tarif kandungan lokal untuk bahan baku dan komponen industri kendaraan bermotor. Ketentuan Iainnya adalah SK No. 851/KMK.01/1993 tentang Tarif Bea Masuk dan SK No. 852/KMK.01/1993 tentang Tarif Bea Masuk Tambahan di industri kendaraan bermotor. Kebijakan ini dilakukan sebagai upaya untuk melindungi dan mengembangkan industri kendaraan bermotor di Indonesia, termasuk di dalamnya adalah sepeda motor.

Kedua, periode penurunan tarif. Periode ini d1tandai oleh keluarnya beberapa SK Pemerintah seperti SK No. 221/KMK.01/1995, 5K. No. 222/KMK.01/1995 dan SK No. 223/KMK/01/1995. Masing-masing SK tersebut menyangkut rencana penurunan tarif Bea Masuk dan Bea Masuk Tambahan untuk impor kendaraan bermotor, serta tarif Bea Masuk untuk impor bagian dan periengkapan kendaraan bermotor untuk tujuan perakitan dan pembuatan sepeda motor. Munculnya kebijakan ini tidak lain adalah sebagai konsekuensi Iahirnya UU Tahun 1994 tentang Pengesahari Agreement Establishing The World Trade Organization (Lembaran Negara Tahun 1994 No. 57, Tambahan Negara No. 3564).

Ketiga, periode operasionalisasi penurunan tarif. Periode ini berlangsung dari tahun 1996-2003. Dan selama periode ini, tarif mulai diturunkan secara bertahap oleh pemerintah.

Dengan memperhatikan kondisi di atas, tentunya menarik untuk dilihat bagaimana dinamika yang terjadi di industri sepeda motor. Seperti diketahui, industri sepeda motor adalah industri yang memiliki ciri struktur pasar oligopolis. Karena itulah, perlu kiranya dilihat bagaimana kecenderungan konsentrasi pasar dan persaingan di industri ini. Itulah sebabnya, periodesasi kebijakan di atas akan menjadi benchmark untuk melihat kecenderungan tersebut.

Disamping itu, juga dilihat kebijakan investasi yang dilakukan di industri sepeda motor. Hal ini untuk melihat apakah kebijakan ini cenderung memberikan hambatan atau tidak terhadap persaingan usaha di industri ini.

Serdasarkan analisis yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan CR (Concentration Ratio), Hirschman Harfindahi Index dan Comparison Approach, ditemukan hasil pertama, struktur pasar industri sepeda motor berbentuk oligopoli dengan konsentrasi pasar yang tinggi. Hal ini dibuktikan dengan HH1 (Hirschman Harfindahl Index) dari tahun 1993 hingga 2003 yang berada dalam skala 3.400-4.500.

Kedua, konsentrasi pasar industri sepeda motor untuk CR-2 adalah relatif stabil dengan tingkat yang tinggi. Hal ini dapat dibuktikan dengan skala konsentrasi pasar CR-2 antara 75%-81% dan CR-3 antara 94%-98%. Sementara untuk CR-4 konsentrasi pasar stabil pada tingkat yang tinggi, yaitu pada posisi 99%.

Ketiga, dengan tingkat konsentrasi seperti itu, seperti dijelaskan oleh Wihana Kirana Jaya (1993), para oligopolis dapat melakukan koordinasi secara ketat. Dan ini dapat menciptakan perilaku seperti monopolis sejati. Situasi inilah yang sesungguhnya harus dihindari.

Keempat, dengan memperhatikan hasil analisis C-2, CR-4 dan HHI dapat dikatakan bahwa struktur internal kelompok industri ini adalah kelompok asimetris. Sebab, di sini terdapat satu perusahaan yang dominan, yaitu Honda. Menurut Shepherd (1985),"the group's internal structure may influence the outcome. A symmetrical group (all members equal) may behave differently from asymmetrical group (dominated by one firm). Dan dalam hal ini, Honda merupakan pimpinan harga dalam industri ini.

Kelima, menyangkut kebijakan tarif, tidaklah memberikan dampak terhadap peningkatan impor komponen untuk perakitan sepeda. Akan tetapi kebijakan ini memberikan pengaruh signifikan terhadap transaksi impor sepeda motor silinder 50cc<KL<250cc dan 250cc<KL<500cc.

Keenam, di bidang kebijakan investasi, tidak ada hambatan investasi yang terjadi di sektor industri sepeda motor. Hai itu salah satunya dibuktikan dengan tidak adanya DNI (Daftar Negatif Investasi) di sektor ini seperti termuat dalam Keppres No. 31 Tahun 1995 dan Keppres No. 96 Tahun 2000. Selain itu, jika kita bandingkan tren antara PMDN dan PMA, keduanya jenis investasi ini cenderung saling bersaing.

Dengan memaertimbangkan hasil analis yang diperoleh, maka tentunya pemerintah perlu menciptakan kebijakan yang dapat mendorong persaingan di industri sepeda motor. Disamping itu, pemerintah juga perlu menggulirkan kebijakan dekonsentrasi pasar. Sebab, analisis di atas menunjukan CR-2 berada pada kisaran 75%-81%, CR-3 94%-98%, dan CR-4 pada posisi 99%. Pemerintah harus lebih deregulatif dalam menciptakan kebijakan tarif, terutama untuk impor kendaraan silinder 50cc<SL<250cc dan silinder 250cc<SL<500cc.

Disamping itu, pemerintah juga perlu memperhatikan rasio jumlah penduduk dengan sepeda motor. Karena pada kenyataannya terdapat daerah yang tingkat kepadatan sepeda motornya sudah sangat tinggi, seperti misalnya DKI Jakarta, Bali, Sultra dan DIY. Itulah sebabnya, diperlukan kebijakan yang koordinatif dengan pemerintah daerah lainnya agar dapat memperbesar rasio jumlah penduduk dengan sepeda motor yang ada. Dengan demikian, perlunya distribusi sepeda motor secara seimbang antara satu wilayah dengan wilayah lainnya.