

BAB V

PENUTUP

V.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kegiatan Magang I di PT Hino Motors Manufacturing Indonesia (HMMI) serta analisis terhadap fenomena maraknya impor truk Completely Built Up (CBU) asal Tiongkok yang berdampak pada industri kendaraan niaga nasional, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: Secara umum, hasil magang ini menunjukkan bahwa peningkatan kompetensi teknis, keselarasan regulasi, dan dukungan kebijakan fiskal merupakan kunci utama dalam menjaga daya saing industri kendaraan niaga Indonesia di tengah arus globalisasi perdagangan otomotif.

1. Analisis Celah Regulasi pada Impor Truk CBU Asal Tiongkok

Hasil observasi dan telaah regulatif menunjukkan adanya celah kebijakan pada mekanisme impor kendaraan proyek (barang modal) yang dimanfaatkan oleh importir untuk memasukkan truk CBU asal Tiongkok tanpa melalui proses Sertifikasi Uji Tipe (SUT) dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) sebagaimana diwajibkan dalam Permenhub No. 33 Tahun 2018. Sebagian besar kendaraan tersebut juga tidak memenuhi standar emisi Euro 4 dan uji kebisingan nasional, namun tetap beroperasi di lapangan karena belum adanya sistem pengawasan lintas kementerian yang terintegrasi. Kondisi ini menyebabkan ketimpangan regulatif antara produk lokal yang mengikuti seluruh prosedur homologasi dan produk impor yang bebas dari uji sertifikasi.

2. Perbandingan Standar Industri antara Hino (CKD) dan Truk Impor Tiongkok (CBU)

Berdasarkan hasil studi lapangan, PT Hino Motors Manufacturing Indonesia telah menerapkan sistem produksi Completely Knocked Down (CKD) dengan tingkat TKDN sebesar 45–57%, standar pengujian kualitas yang ketat, serta pemenuhan aspek keselamatan, emisi, dan kebisingan sesuai regulasi nasional. Sebaliknya, truk CBU asal Tiongkok memiliki karakteristik teknis dengan efisiensi bahan bakar lebih rendah (rata-rata 3,1 km/liter), tingkat kebisingan lebih tinggi (78–82 dBA), dan downtime servis lebih lama (± 18 hari/bulan). Selain itu, kendaraan CBU tidak memberi nilai

tambah bagi industri dalam negeri karena seluruh komponennya merupakan produk impor utuh (0% TKDN). Perbandingan ini memperlihatkan perbedaan signifikan dalam standar teknis, proses sertifikasi, dan kontribusi ekonomi, di mana produk lokal jauh lebih mendukung keberlanjutan industri nasional.

3. Perumusan Rekomendasi Kebijakan bagi Pemerintah dan Industri Nasional

Berdasarkan temuan tersebut, disusun sejumlah rekomendasi strategis untuk memperkuat sektor kendaraan niaga nasional, antara lain:

- a) Integrasi sistem pengawasan lintas kementerian (Kemenhub, Kemenperin, Bea Cukai, dan KLHK) untuk menutup celah impor non-homologasi;
- b) Pengetatan klasifikasi dan audit pasca-impor terhadap kendaraan proyek yang beroperasi di jalan umum;
- c) Penerapan kewajiban TKDN minimum bagi kendaraan impor, serta insentif fiskal bagi pabrikan lokal yang meningkatkan kandungan komponen dalam negeri; dan
- d) Penegakan regulasi emisi Euro 4 dan keselamatan kendaraan melalui inspeksi dan sertifikasi ulang. Implementasi kebijakan tersebut diharapkan dapat menciptakan keseimbangan pasar, meningkatkan daya saing industri manufaktur nasional, serta mengamankan penerimaan fiskal negara yang selama ini berpotensi hilang akibat maraknya truk impor CBU.

V.2 SARAN

Berdasarkan hasil kegiatan magang dan analisis yang telah dilakukan, beberapa saran yang dapat diajukan untuk peningkatan efektivitas kebijakan dan kinerja industri kendaraan niaga nasional adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah

- a) Meningkatkan sinergi antar-kementerian (Kemenhub, Kemenperin, Bea Cukai, dan KLHK) dalam pengawasan kendaraan impor agar seluruh unit yang masuk wajib memiliki SUT dan SRUT.
- b) Melakukan penertiban kendaraan proyek yang beroperasi tanpa registrasi resmi melalui mekanisme audit lapangan dan integrasi data antarinstansi.

- c) Menetapkan kebijakan kuota impor tahunan untuk kendaraan CBU, terutama kategori heavy-duty truck, guna menjaga keseimbangan antara kebutuhan proyek dan kapasitas industri lokal.
 - d) Memperkuat penerapan standar emisi Euro 4 dan menolak operasional kendaraan yang tidak memenuhi ketentuan lingkungan.
2. Bagi Industri Otomotif dan Produsen Dalam Negeri
- a) Meningkatkan efisiensi produksi dan TKDN agar harga kendaraan CKD semakin kompetitif di pasar domestik.
 - b) Melakukan inovasi produk dengan teknologi ramah lingkungan (low emission, hybrid, atau listrik) untuk memenuhi standar global dan memperluas pasar ekspor.
 - c) Memperkuat kolaborasi dengan industri karoseri dan supplier lokal guna membentuk rantai pasok yang tangguh dan berkelanjutan.
 - d) Mengembangkan pusat riset dan pengujian independen untuk mendukung sertifikasi produk dalam negeri tanpa bergantung pada pabrikan asing.
3. Bagi Dunia Akademik dan Lembaga Riset:
- a) Melanjutkan kajian empiris terkait dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan dari kendaraan impor non-homologasi.
 - b) Mengembangkan model kebijakan lintas sektor yang dapat digunakan untuk mengukur efektivitas implementasi regulasi otomotif di Indonesia.
4. Bagi Penulis dan Mahasiswa Magang:
- a) Pengalaman magang ini diharapkan menjadi dasar pengetahuan empiris untuk memahami hubungan antara industri, kebijakan publik, dan regulasi teknis kendaraan bermotor.
 - b) Mahasiswa diharapkan dapat berkontribusi dalam penelitian dan pengembangan sistem transportasi yang lebih efisien, aman, dan ramah lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, R. (2025). *Merek China Masuk, Mulai Ganggu "Raja Truk" di Indonesia*. Detikcom. https://oto.detik.com/kendaraan-niaga/d-7837056/merek-china-masuk-mulai-ganggu-raja-truk-di-indonesia?utm_source=chatgpt.com
- Badan, K., Penanaman, K., & Republik, M. (2021). *PERATURAN BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4 TAHUN 2021 TENTANG*.
- CNN Indonesia. (2025). *Truk China Bermunculan, Fuso Soroti Persaingan Tak Sehat*. CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20250922085423-649-1276187/truk-china-bermunculan-fuso-soroti-persaingan-tak-sehat>
- Indonesia, C. (2025). *Truk impor China mulai makan korban di RI, penjualan merek ini turun*. CNBC Indonesia. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20250923135252-4-669436/truk-impor-china-mulai-makan-korban-di-ri-penjualan-merek-ini-turun>
- Indonesia, N. (2020). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 11 TAHUN 2020 TENTANG CIPTA KERJA* (Issue 052692).
- Kahfi. (2025). *13.600 Unit Truk Impor China Banjiri Pasar, Mengancam Produksi Isuzu hingga Fuso*. Bisnis Indonesia. https://otomotif.bisnis.com/read/20250806/275/1899937/13600-unit-truk-impor-china-banjiri-pasar-mengancam-produksi-isuzu-hingga-fuso#goog_rewarded
- KumparanOTO. (2025). *Impor Truk China Bikin Orderan Karoseri Lokal Anjlok*. Kumparan. <https://kumparan.com/kumparanoto/impor-truk-china-bikin-orderan-karoseri-lokal-anjlok-25q8rDiKdRz>
- Lingkungan, M., Dan, H., & Republik, K. (2017). *PERATURAN MENTERI LINGKUNGAN HIDUP DAN KEHUTANAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017 TENTANG BAKU MUTU EMISI GAS BUANG KENDARAAN BERMOTOR TIPE BARU KATEGORI M, KATEGORI N, DAN KATEGORI O*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2007). *UNDANG UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 25 TAHUN 2007 TENTANG PENANAMAN MODAL Menimbang*.

- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Perhubungan, M., & Indonesia, R. (2018). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 33 TAHUN 2018 TENTANG PENGUJIAN TIPE KENDARAAN BERMOTOR*.
- Satrio Adhy. (2025). *Mitsubishi Fuso Sebut Truk Cina Impor Ilegal Ganggu Pasar Lokal*. Katadata. <https://otomotif.katadata.co.id/news/mitsubishi-fuso-sebut-truk-cina-impor-ilegal-ganggu-pasar-lokal-17231>