

ALASAN PENERAPAN KEBIJAKAN PEMBATAAN IMPOR OTOMOTIF DI VIETNAM MELALUI DECREE NOMOR: 116/2017/ND-CP TAHUN 2018

Muhammad Roza Huwaidi Illa¹

Abstract: *This research aims to explain about the reasons for the Vietnamese Government implementing an import restriction policy through Decree Number: 116/2017/ND-CP 2018. The research method uses an explanatory research type with data sources obtained from books, journals, websites and valid news. In this research the author uses the concept of Protectionism. The results of this research indicate that there are two reasons that caused the Vietnamese Government implementing an import restriction through Decree Number: 116/2017/ND-CP 2018 on CBU import car products. First, the Vietnamese Government sought to increase domestic car production by increasing car sales in the national automotive market, considering that AFTA regulations had been implemented since 2018, it caused the lower car prices in the market as an impact of import duty taxes reduction. By limiting import CBU cars, the local competition expected to be reduced and potentially would develop Vietnam's domestic car production. Second, the Vietnamese Government tried to protect its domestic automotive industry from global competitions. Since 2017, the Vietnamese Government had focused on supporting local automotive companies such as Thaco and Vinfast in developing their national car products. Some of the challenges faced by local companies comes from global competitions, as Vietnamese Government's strategies to compete in this competition, the government limited imports of cars from other countries so that the opportunity to increase GDP as the results of its attempts to develop the national cars could be achieved.*

Keywords: *Import Restrictions, Automotive, Vietnam*

Pendahuluan

Industri otomotif di Asia Tenggara di bawah perjanjian *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) menyepakati sebuah aturan atau regulasi berupa *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT). Regulasi ini mengatakan bahwa setiap kendaraan yang diekspor ke sesama negara anggota ASEAN, maka ekspor tersebut tidak dikenakan bea masuk sama sekali atau 0%, regulasi ini berlaku sejak Januari 2018 (cnbcindonesia.com, 2018). Sejak disepakatinya regulasi tersebut, beberapa negara anggota ASEAN mampu menguasai pasar sektor otomotif di Asia Tenggara yang mana terbukti pada tahun 2018, penjualan produk mobil di Asia Tenggara mengalami peningkatan sebesar 6,65% atau meningkat sebanyak 3,6 juta unit mobil dari tahun sebelumnya yang hanya mencapai 3,3 juta unit mobil.

Beberapa negara yang berkontribusi terhadap peningkatan penjualan mobil di ASEAN yaitu Indonesia dengan penjualan mobil sebanyak 1,2 juta unit atau 32,32%, Thailand dengan penjualan mobil sebanyak 1 juta unit atau 29,25%, Malaysia dengan penjualan mobil sebanyak 598,7 ribu unit, Filipina sebanyak 357,4 ribu unit, Vietnam sebanyak 288,7 ribu unit, Singapura sebanyak 95,2 ribu unit, Myanmar sebanyak 17,5 ribu unit, dan Brunei sebanyak 11,2 ribu unit (databoks.katadata.co.id, 2019). Meskipun

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail: rozailla25@gmail.com

bertujuan untuk mempermudah arus perdagangan dan industri otomotif, aturan AFTA mengenai regulasi bebas bea masuk terhadap produk mobil yang dikirim ke sesama negara anggota ASEAN, justru tidak sepenuhnya disambut baik oleh negara anggota ASEAN. Tahun 2018 Vietnam justru menerapkan kebijakan pembatasan impor untuk mobil CBU melalui Decree Nomor: 116/2017/ND-CP (*Decree on Requirements for Manufacturing, Assembly and Import of Motor Vehicles and Trade in Motor Vehicle Warranty and Maintenance Services*) yang mengatur sejumlah persyaratan untuk kelaikan kendaraan, kebijakan ini berlaku pada 1 Januari 2018 (oto.detik.com, 2020).

Kebijakan ini berbentuk uji tipe dan asal barang (*type and origin requirements*), serta uji emisi dan keselamatan (*technical safety and environment protection requirements*) yang ditujukan kepada semua negara yang melakukan ekspor mobil CBU ke Vietnam sehingga menyebabkan ekspor mobil CBU dari berbagai negara seperti Indonesia, Thailand, Tiongkok, dan lain-lain terhenti pada Maret 2018. Kebijakan ini pada akhirnya ditentang oleh sejumlah negara, karena kebijakan tersebut bertentangan dengan regulasi AFTA dan tidak sesuai dengan arah visi misi yang ditetapkan oleh ASEAN. Selain itu, kebijakan Vietnam ini juga memiliki beberapa masalah dalam penerapannya. Pertama, pada tahun 2018, Vietnam adalah satu dari delapan negara dengan industri/perdagangan otomotif terbesar di ASEAN. Permintaan CBU di Vietnam masih tergolong tinggi, ini didukung dengan kondisi bahwa Vietnam belum dapat memenuhi secara mandiri kebutuhan tersebut.

Kemudian pilihan pasar juga mendorong kebutuhan akan variasi impor CBU di Vietnam. Pasar penjualan mobil di Vietnam pada 2016 mencapai 304.427 unit atau naik 24% dibandingkan dengan 2015 yang tercatat 245.000 unit. Jenis mobil yang terjual meliputi kendaraan penumpang sebanyak 182.347 unit, kendaraan niaga 106.347 unit, dan jenis lainnya mencapai 15.733 unit. Dari angka tersebut, penjualan mobil rakitan dalam negeri (*Completely Knock Down/CKD*) mencapai 228.964 unit, sedangkan penjualan mobil dalam keadaan utuh (*Completely Built Up/CBU*) mencapai 75.463 unit. Dengan adanya kebijakan ini, maka industri otomotif Vietnam akan terpukul terutama sejak dihentikannya impor masuk CBU dari negara ASEAN dan Tiongkok. Ini menyebabkan kekosongan produk yang ditawarkan pada konsumen sehingga sangat memukul pada sektor ritel otomotif, sedangkan Vietnam merupakan salah satu negara yang masih mengimpor banyak mobil dari berbagai *brand* luar negeri (marklines.com, 2018).

Kedua, penerapan kebijakan Vietnam terkait produk CBU tidak beralasan. Karena penerapan Decree 116/2017/ND-CP mengacu pada pembaharuan aturan dan standar masuk mobil impor, yang mana sebenarnya ketentuan standardisasi yang diekspor terhadap mobil CBU sebelum dan sesudah Decree adalah sama, pembedanya hanya terletak pada standar yang ditetapkan. Dalam kebijakan tersebut, Vietnam mensyaratkan standar internasional untuk kelaikan kendaraan termasuk emisi dan keselamatan, sebab Vietnam menganggap standar nasional masing-masing negara yang sudah diterapkan selama ini belum cukup sesuai dengan kriteria yang diinginkan. Padahal, ketentuan sertifikasi yang dilakukan otoritas Vietnam pun menggunakan proses dan peralatan uji yang sama dengan negara-negara yang selama ini telah mengekspor mobil CBU ke Vietnam (detik.com, 2020).

Ketiga, secara eksternal, terjadi kerugian pada negara mitra. Ini tergambar dari bagaimana sejak tahun 2017, Vietnam telah mengimpor mobil CBU dari berbagai negara sebanyak 43.300 unit mobil atau senilai US\$ 878 juta. Mobil CBU yang diimpor oleh Vietnam kebanyakan berasal dari Thailand sebanyak 15.900 unit mobil atau senilai

US\$ 288 juta, Indonesia sebanyak 8.700 unit mobil atau senilai US\$ 150 juta, dan Tiongkok sebanyak 2.700 unit mobil atau senilai US\$ 105 juta (customsnews.vn, 2017). Kondisi ini memungkinkan timbulnya protes yang mengatasnamakan semangat perdagangan bebas yang diterapkan dalam AFTA, yang merujuk pada ketentuan WTO.

Keempat, secara internal, kebijakan Vietnam tersebut juga berdampak secara ekonomi yang mana banyak perusahaan yang menanam modal di Vietnam mengeluhkan peraturan dari Decree 116 tersebut. Karena peraturan tersebut juga memuat tentang sertifikasi mutu oleh lembaga dan organisasi negara asing yang kompeten, serta pengujian dan inspeksi *batch* mobil. Asosiasi produsen mobil Vietnam (VAMA) mengirimkan pernyataan kepada Perdana Menteri dan otoritas terkait yang menyebutkan bahwa anggotanya akan sangat terpengaruh oleh peraturan tersebut. Hal ini dapat mengganggu peran perusahaan yang menanam modal di Vietnam karena kendaraan dengan tipe yang sama akan dipaksa untuk melakukan pengujian ulang, sehingga ketentuan tersebut tidak berarti hanya sekedar menguji kualitas kendaraan yang akan dikirim ke Vietnam, namun juga akan memperpanjang waktu izin dan membuang biaya operasional. Selain itu, dalam kondisi yang ekstrim, kebijakan tersebut juga akan berdampak terhadap importir-importir dengan skala kecil yang ada di Vietnam, karena ketika kebijakan tersebut disetujui oleh perusahaan manufaktur mobil internasional, maka mobil yang dapat dikirimkan ke Vietnam akan sangat terbatas, khususnya bagi perusahaan manufaktur yang telah mendirikan *official dealerships* di Vietnam seperti Audi, BMW, dan Toyota (Nguyen dan Treutler, 2017).

Kelima, adapun dampak sosial yang menjadi kerugian lain yang dapat dirasakan oleh Vietnam yaitu menurunnya jumlah perusahaan berkualitas yang dapat masuk ke pasar impor Vietnam sehingga berdampak terhadap menurunnya daya beli masyarakat terhadap produk mobil karena terbatasnya pilihan-pilihan yang ada. Importir atau perusahaan yang masih memiliki *track-record* lemah akan tersingkirkan dari persaingan pasar, sedangkan importir atau perusahaan yang telah berpengalaman dan memiliki *track-record* yang baik tentu akan mencari mitra baru yang lebih terkenal dan berpengalaman.

Kerangka Teori

Proteksionisme

Istilah proteksionisme muncul semenjak adanya permasalahan-permasalahan ekonomi yang terjadi di berbagai belahan dunia pada tahun 1980-an yang dikenal sebagai *The Early 1980s Recession* atau resesi awal 1980-an. Akibat dari resesi tersebut, menyebabkan suatu negara menerapkan kebijakan proteksionismenya dalam berbagai bentuk dengan tujuan untuk meningkatkan produksi dalam negeri yang akan melindungi industri nasional, pengusaha, pekerja, dan para supplier (Coughlin, dkk., 1988). Proteksionisme itu sendiri merupakan kebijakan yang diterapkan oleh suatu negara untuk melindungi produsen dalam negeri terhadap persaingan luar (Dunkley, 2004).

Kebijakan proteksionisme secara umum dapat diterapkan dalam bentuk penerapan tarif dan pembatasan kuota yang secara konvensional disebut sebagai *old protectionism*. Namun seiring dengan perkembangan liberalisasi perdagangan yang terjadi, membuat hambatan-hambatan tarif tersebut dapat dihilangkan dalam kegiatan ekspor dan impor. Akan tetapi dalam skema perdagangan bebas, hambatan-hambatan perdagangan lainnya seperti hambatan non-tarif berupa hambatan regulasi, subsidi, dan kontrol devisa masih dapat terjadi dan bahkan bentuk proteksionisme dengan instrumen hambatan non-tarif

tersebut cenderung tidak transparan, hal ini dikenal dengan istilah *new protectionism* (Salvatore, 2013).

Menurut Philip I Levy, terdapat tiga kategori dalam pendefinisian proteksionisme yang dapat digunakan untuk menjelaskan bentuk instrumen kebijakan yang diterapkan suatu Negara dalam upaya proteksinya yaitu (Levy, 2009):

- a. *Intentional Protectionism*, merupakan bentuk kebijakan proteksionisme yang paling transparan dengan keberpihakan pada industri domestik daripada impor asing. Bentuk proteksionisme ini merupakan bentuk yang paling konvensional dengan penerapan tarif impor, subsidi ekspor, dan kuota.
- b. *Incidental Protectionism*, merupakan bentuk kebijakan proteksionisme yang hampir sama seperti *intentional protectionism* namun bersifat tidak langsung, dalam artian tidak mendiskriminasi produk luar negeri secara keseluruhan, hanya saja memberikan sejumlah persyaratan terhadap produk-produk tersebut dengan memasukkan unsur non-perdagangan seperti penerapan standar kesehatan dan keamanan yang wajib untuk dipenuhi oleh Negara eksportir.
- c. *Instrumental Protectionism*, merupakan bentuk kebijakan proteksionisme yang paling tidak transparan dan digunakan sebagai alat untuk mendorong perubahan kebijakan politik Negara lain sebagai bentuk ancaman.

Metode

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian eksplanatif. Data yang digunakan menggunakan data sekunder. Serta metode pengumpulan data yang digunakan secara komprehensif dalam penelitian ini menggunakan *library research*. Teknik analisis data yang digunakan adalah kualitatif, yaitu penelitian yang bersifat pembahasan mendalam terhadap isi suatu informasi tertulis untuk menjelaskan fenomena yang terjadi, sehingga didapat analisa yang relevan atas permasalahan yang ada.

Hasil dan Pembahasan

Meningkatkan Produksi Mobil Dalam Negeri Vietnam

Sebuah laporan dari *Vietnam Automobile Manufacturers Association* (VAMA) menunjukkan bahwa jumlah penjualan mobil di pasar Vietnam pada awal tahun 2017 mengalami penurunan dibandingkan pada periode yang sama di tahun sebelumnya. Hingga akhir September 2017, jumlah penjualan mobil di Vietnam mengalami penurunan 8% pada periode yang sama di tahun 2016, yaitu hanya mampu menjual sebanyak 184.843 unit kendaraan. Dari total keseluruhan penjualan tersebut, terdapat penurunan sebanyak 7% untuk mobil jenis *travel*; 7% untuk kendaraan umum; dan 18% untuk kendaraan khusus (Cao, 2017). Total keseluruhan penjualan mobil di Vietnam sampai akhir tahun 2017 mencapai angka 272.750 unit kendaraan, hal ini masih lebih rendah dibandingkan penjualan mobil di tahun 2016.

Penurunan penjualan mobil tersebut dialami oleh *Thaco* yaitu turun sebanyak 5% dari tahun sebelumnya, sedangkan *Toyota*, *Ford*, dan *Honda* mengalami kenaikan penjualan namun tidak signifikan. Kecilnya pangsa pasar otomotif di Vietnam ini disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya (Hiep, 2019):

1. Sepanjang tahun 1990 hingga awal tahun 2000-an, Vietnam merupakan negara miskin dengan pendapatan per kapita yang sangat rendah, sehingga mayoritas masyarakat Vietnam tidak mampu untuk membeli mobil;

2. Pada awal tahun 2000-an, pemerintah Vietnam melarang impor kendaraan bermotor melalui Peraturan No.46/2001/QD-TTg, sehingga kebanyakan kendaraan bermotor di pasar domestik Vietnam dari tahun 2000-2005 diperoleh melalui misi diplomatik luar negeri dan organisasi internasional yang berada di Vietnam, kebijakan ini berlaku sampai tahun 2007 ketika Vietnam sudah mulai bergabung di WTO dan AFTA; dan
3. Tingginya tarif impor yang diterapkan oleh pemerintah Vietnam tahun 2007-2014, berdampak terhadap tingginya harga mobil di pasar otomotif Vietnam, sehingga menurunkan daya beli masyarakat terhadap mobil dan menghambat ekspansi pasar yang lebih luas bagi perusahaan otomotif lokal di Vietnam.

Beberapa faktor di atas pada akhirnya membuat penjualan mobil di Vietnam mengalami penurunan yang mana otomatis juga menurunkan jumlah kapasitas produksi mobil dalam negeri Vietnam itu sendiri. Pada tahun 2016, kapasitas produksi mobil dalam negeri Vietnam mampu mencapai 256.400 unit kendaraan, sedangkan pada tahun 2017 turun menjadi 219.900 unit kendaraan. Secara pertumbuhan produksinya, pada tahun 2017 Vietnam mengalami penurunan kapasitas produksi sampai dengan angka minus yaitu -14.2%. Angka pertumbuhan ini merupakan yang paling rendah dialami oleh Vietnam sejak tahun 2014 (VIRAC, 2021). Maka dari itu, untuk meningkatkan kembali pertumbuhan kapasitas produksi mobil dalam negeri Vietnam, maka pemerintah Vietnam menerapkan kebijakan Decree 116 yang bertujuan untuk mengurangi jumlah mobil impor CBU dari negara lain, sehingga akan mengurangi persaingan di pasar domestik Vietnam. Berkurangnya persaingan tersebut, diharapkan akan menstimulus daya beli masyarakat untuk lebih condong membeli mobil dalam negeri Vietnam, ditambah dengan adanya aturan AFTA untuk menurunkan tarif impor hingga 0% pada tahun 2018, maka menjadi momentum yang tepat bagi Vietnam untuk menerapkan kebijakan Decree 116. Sebab menurunnya tarif impor terhadap mobil CBU, tentu akan berdampak terhadap menurunnya harga mobil CBU di pasaran. Dengan harga mobil yang rendah dan ditambah persaingan pasar yang tidak begitu ketat, maka diharapkan akan meningkatkan penjualan mobil di pasar domestik Vietnam yang otomatis akan meningkatkan kapasitas produksi mobil dalam negeri Vietnam.

Namun sejumlah peneliti justru berpendapat sebaliknya bahwa disamping menurunnya tarif impor hingga 0% yang dianggap mampu mengurangi harga mobil di pasaran, dengan adanya kebijakan Decree 116 yang mensyaratkan impor mobil CBU harus melalui sejumlah persyaratan, tes, dan standardisasi keamanan, maka hal tersebut akan mempersulit proses pengiriman dari negara lain ke Vietnam, sehingga akan memakan biaya produksi yang lebih tinggi karena harus menyesuaikan dengan aturan Vietnam, menjadi lebih sulit jika kebijakan Decree 116 tersebut justru membantu untuk mengurangi harga mobil di pasaran, yang terjadi sebaliknya harga mobil impor akan meningkat. Akan tetapi dari perspektif pemerintah Vietnam, dengan meningkatnya harga mobil impor di pasar domestik Vietnam, maka akan mendorong produsen mobil dalam negeri Vietnam untuk lebih bersaing dengan mobil-mobil impor tersebut, sehingga bagi pemerintah Vietnam kebijakan Decree 116 sudah tepat untuk diterapkan dalam rangka melindungi industri otomotif dalam negeri Vietnam. Mengingat Vietnam juga memiliki mobil nasionalnya yang dikenal dengan sebutan Vinfast. Pada Oktober 2018, Vinfast telah memperkenalkan 2 jenis prototipe mobil di Paris Motor Show, yaitu jenis mobil sedan dan SUV.

Melindungi Industri Otomotif Vietnam dari Persaingan Global

Di Vietnam, terdapat 3 jenis perusahaan yang bergerak di bidang otomotif yaitu: Pertama, perusahaan otomotif yang berinvestasi pada mesin dan peralatan untuk memproduksi *parts* dan komponen-komponen otomotifnya sendiri, saat ini terdapat 56 perusahaan yang bergerak di bidang manufaktur dan perakitan mobil di Vietnam dengan semua jenis kendaraan. Kedua, perusahaan otomotif yang mendirikan basis manufakturnya secara lokal dan mengembangkan *parts* dan komponen-komponennya sendiri. Ketiga, perusahaan otomotif dari negara lain yang berinvestasi di Vietnam, disebut sebagai perusahaan *Foreign Direct Investment* (FDI) seperti Jepang, Taiwan, Korea, dan Tiongkok (Ran, dkk., 2019). Dari ketiga jenis tersebut, untuk jenis pertama dan kedua dapat dikategorikan sebagai perusahaan lokal, sedangkan jenis ketiga disebut sebagai perusahaan asing.

Salah satu perusahaan otomotif lokal yang paling terkenal di Vietnam yaitu *Truong Hai Auto Company* (Thaco), yang mana perusahaan ini telah bertahun-tahun meningkatkan rasio lokalisasi komponen-komponen dan *parts* yang digunakan dalam perakitan mobil. Hal ini dilakukan karena selama ini Vietnam telah banyak mengimpor komponen-komponen dan *parts* dari luar negeri setiap tahunnya, bahkan hingga menembus angka 2 milyar USD, sehingga pemerintah Vietnam harus mengimplementasikan sejumlah program untuk mendukung peningkatan rasio lokalisasi komponen-komponen dan *parts* yang digunakan dalam perakitan mobil ini. Disamping itu, pada tahun 2018 Vietnam telah mengintegrasikan kebijakan-kebijakannya ke dalam sistem regional untuk mereduksi tarif pada mobil-mobil impor, sehingga membuat celah terhadap meningkatnya pengiriman mobil dari luar negeri ke Vietnam. Hal ini dapat menjadi sebuah tekanan bagi perusahaan-perusahaan lokal yang telah lama beroperasi di Vietnam seperti Thaco. Maka dari itu, pemerintah Vietnam menerapkan kebijakan Decree 116 sebagai upaya untuk mendukung industrialisasi dan modernisasi perusahaan-perusahaan lokal tersebut agar mampu bersaing di tengah keterbukaan akses dan pasar otomotif melalui AFTA.

Selain Thaco, terdapat pula perusahaan lokal Vietnam yang saat ini sedang mengembangkan sayap bisnisnya pada sektor otomotif sejak tahun 2017 yaitu Vinfast yang merupakan bagian dari perusahaan induk Vingroup di Vietnam. Saat ini, Vingroup dipimpin oleh seorang milyarder pertama di Vietnam bernama Pham Nhat Vuong dengan total kekayaan sebesar 6.7 milyar USD, berdasarkan data pada 25 Desember 2018 (forbes.com, 2018). Vingroup didirikan pertama kali pada tahun 2002 dengan bisnis utamanya bergerak di sektor pengembangan *real estate*, seiring berjalannya waktu, Vingroup melebarkan sayap bisnisnya ke sektor-sektor lain seperti *retail*, *health care*, pendidikan, dan agrikultur, termasuk otomotif yang saat ini masih dikembangkan. Walaupun masih tergolong baru, namun perkembangan Vinfast di dunia otomotif Vietnam dapat dikatakan sangat baik, sebab dalam kurun waktu satu tahun sejak Vinfast diperkenalkan pada September 2017, perusahaan ini telah memiliki basis produksinya sendiri di wilayah perekonomian Dinh Vu, Hai Phong, Vietnam dengan total luas area sebesar 335 hektar, yang mana merupakan basis manufaktur otomotif terbesar ketiga di dunia setelah Volkswagen di Wolfsburg (650 hektar) dan Hyundai Motor di Ulsan (502 hektar). Bahkan pada November 2018, Vinfast telah meluncurkan sebuah mobil dengan model mini bermerk Fadil di Hanoi, dan pada tahun 2019 Vinfast juga memperkenalkan mobil dengan model *electric scooter* bermerk Klara (vnexpress.net, 2018).

Untuk mempercepat tingkat partisipasi Vinfast di pasar otomotif Vietnam, Vinfast telah menjalin kerjasama dengan berbagai perusahaan-perusahaan asing dalam pengembangan desain, peralatan manufaktur, dan komponen-komponen mobilnya. Sebagai contoh, desain untuk model sedan dan SUV yang diluncurkannya dengan tipe Lux A2.0 dan Lux SA2.0, dibuat oleh *Italdesign Giugiaro*. Peralatan teknologi dan manufaktur didapatkan dari perusahaan-perusahaan asing yang telah terkenal seperti *BMW, Magna Steyr, Bosch, ZF, Siemens, Schuler, FFT, EBZ, Hirotec, ABB, Durr, GROB, Thyssenkrupp, MAG, dan Eisenmann*. Agar Vinfast dapat memenuhi rasio lokalisasi komponen-komponen dan *parts* yang digunakan dalam perakitan mobil hingga angka 60%, maka Vinfast juga bekerjasama dengan *suppliers* internasional untuk mendirikan pabrik-pabrik komponen dan *parts*-nya sendiri di Hai Phong. Perkembangan Vinfast yang begitu pesat dalam kurun waktu yang tidak terlalu lama, memunculkan optimisme yang besar terhadap perkembangan industri otomotif di Vietnam, hal ini membuat pemerintah Vietnam kemudian berfokus untuk meningkatkan pengembangan mobil-mobil nasionalnya melalui dua perusahaan lokal terkenalnya ini seperti Thaco dan Vinfast. Akan tetapi, tantangan terbesar yang dihadapi oleh perusahaan-perusahaan ini adalah persaingan di dunia internasional yang lebih luas di pasar domestik dan luar negeri. Walaupun kehadiran mobil-mobil nasional yang diproduksi oleh Vinfast terlihat menjanjikan, namun sebagai pendatang baru dengan merk yang belum dikenal luas dan belum ada bukti *track record* yang dapat dikatakan baik, maka fokus pemerintah Vietnam masih pada pengembangan di pasar domestik, setidaknya sampai lima tahun ke depan. Hal ini selaras dengan pernyataan dari CEO Vinfast, Jim Deluca (pearson.com, 2021).

Persaingan dengan mobil-mobil impor akan menjadi tantangan utama bagi pengembangan mobil nasional di Vietnam, sebab kebanyakan konsumen di Vietnam cenderung memilih mobil impor dengan merk yang telah terkenal dan teruji. Walaupun Vinfast telah mengadopsi standar-standar internasional dalam proses produksi mobilnya dan berkolaborasi dengan perusahaan-perusahaan asing terkenal di dunia, namun konsumen di Vietnam masih merasa ragu untuk membeli produk dari Vinfast sebelum perusahaan berhasil membangun jaringan atau pasarnya secara domestik di Vietnam. Dalam rangka mendukung Vinfast, Thaco, dan perusahaan-perusahaan otomotif lokal lainnya untuk dapat berkembang di pasar domestik Vietnam, pada tahun 2018 pemerintah Vietnam telah mengadopsi kebijakan proteksionisme dengan cara membatasi mobil-mobil impor melalui Decree No: 116/2017/ND-CP yang berisi sejumlah persyaratan mengenai uji emisi dan standar kelayakan mobil sebelum dikirim ke Vietnam.

Untuk menerapkan kebijakan Decree 116 ini, pemerintah Vietnam melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan aturan berupa Circular No: 03/2018/TT-BGTVT, tiga bulan setelah diterapkannya Decree 116. Circular ini ditujukan untuk menguji standar keamanan kendaraan dilihat dari aspek lingkungan dan teknisnya terhadap mobil-mobil impor. Kedua kebijakan ini menciptakan sejumlah hambatan bagi importir mobil dari negara-negara lain karena berdampak terhadap meningkatnya biaya produksi mereka dan biaya administratif lainnya dalam proses ekspor, sehingga berpengaruh terhadap meningkatnya harga mobil di pasar domestik Vietnam. Sebagai bagian dari anggota WTO dan berbagai FTA yang telah dijalankan, menerapkan kebijakan yang proteksionis dengan menciptakan hambatan non-tarif atau teknis, justru membuat Vietnam terjebak pada masalah-masalah yang berkaitan pada hukum dan

berpotensi mendapatkan tindakan balasan dari negara-negara lain, yang mana hal ini juga dapat merugikan Vietnam itu sendiri. Disamping dari banyaknya tantangan-tantangan yang dihadapi oleh perusahaan-perusahaan lokal di atas, terutama untuk Vinfast, namun juga terdapat sejumlah peluang yang dapat dimanfaatkan oleh Vinfast di pasar domestik Vietnam. Pertama, pasar otomotif Vietnam dapat dikatakan potensial sebab rasio kepemilikan mobil di Vietnam masih sangat rendah yaitu 16:1000, jauh lebih rendah dibandingkan dengan negara lain seperti Malaysia (341:1000), Thailand (196:1000), dan Indonesia (55:1000). Pada saat yang bersamaan, sebagai sebuah negara dengan total penduduk sebanyak 94 juta orang dengan dominasi penduduk dari kalangan pemuda dan masyarakat menengah ke atas, Vietnam merupakan pasar yang menjanjikan dengan peluang penjualan mobil yang signifikan bagi Vinfast dan perusahaan lokal lainnya. Maka dari itu, tidak mudah bagi Vinfast untuk memperluas pasarnya secara internasional sebelum Vinfast berhasil membangun *track record* di rumahnya sendiri (xe.thanhvien.vn, 2017).

Kedua, sebagai pemain baru di industri otomotif Vietnam, Vinfast tentu akan dihadapkan pada sejumlah hambatan, namun sebagai pemain baru terdapat sejumlah keuntungan yang bisa didapatkan. Sebagai contoh, perusahaan dapat mengadopsi berbagai media teknologi paling baru dan canggih dalam pengembangan strategi bisnisnya dari awal. Keputusan Vinfast untuk mengembangkan mobil dengan model *e-scooter* dan mobil elektrik lainnya merupakan bentuk adaptasi Vinfast terhadap tingkat kemajuan teknologi saat ini yang sudah semakin canggih. Walaupun Vinfast belum memiliki *track record* yang baik di bidang otomotif, namun peluang untuk menciptakan *track record* tersebut dapat dimulai dari sektor bisnisnya yang lain seperti pengembangan properti, sehingga membuka peluang bagi Vinfast untuk mendapatkan pendanaan dari insitansi-institusi keuangan dan mendapatkan kepercayaan dari *partners* dan *suppliers*-nya.

Ketiga, sebagai perusahaan induk yang telah berdiri sejak lama pada tahun 2002, maka Vingroup telah memiliki fondasi keuangan dan performa bisnis yang telah dipercaya kualitasnya dari tahun ke tahun. Tentu bagi Vinfast hal ini menjadi modal yang baik untuk menghadapi berbagai tantangan-tantangan baru yang akan dihadapi. Ditambah dengan besarnya basis konsumen Vingroup yang telah mencapai angka 5 juta dari kalangan masyarakat kelas menengah, tentu akan menguntungkan Vinfast dalam menjalankan strategi pemasarannya di pasar domestik Vietnam. Dengan beragamnya ekosistem bisnis yang dimiliki oleh Vingroup, maka Vinfast dapat menyediakan paket promosi dengan tambahan manfaat yang dapat dihadirkan dari sektor-sektor bisnis lainnya seperti *health care* dan voucher liburan, bahkan diskon untuk produk-produk *real estate*, untuk memancing calon konsumen mobil Vinfast.

Keempat, Vingroup secara umum, dan Vinfast secara khusus, telah mendapatkan dukungan yang begitu besar dari otoritas pemerintah Vietnam, bahkan sejak Vingroup merintis bisnisnya di bidang properti. Hal ini telah menjadi rahasia umum di Vietnam bahwa keberhasilan Vingroup sedikit banyaknya dipengaruhi oleh koneksinya secara politik di level pemerintahan. Koneksi ini pada akhirnya memberikan peluang bagi Vingroup untuk mengakuisisi secara luas sektor-sektor bisnis yang saat ini menjadi fokusnya. Sebagai contoh, basis manufaktur yang telah didirikan di Hai Phong telah banyak dikunjungi oleh sejumlah pejabat dan pimpinan tertinggi di Vietnam. Bahkan pada September 2017 ketika Vinfast diperkenalkan, Perdana Menteri Vietnam, Nguyen Xuan Phuc ikut menghadiri acara tersebut dan mengunjungi basis manufakturnya pada

Mei 2018. Bahkan ia meminta kepada pejabat pemerintahan pusat untuk mendukung pengembangan Vinfast hingga sukses (vov.vn, 2018).

Dengan kuatnya dukungan politik yang dimiliki oleh Vinfast, pemerintah Vietnam bahkan menyediakan berbagai insentif preferensial, seperti pemotongan 50% pajak pemasukan perusahaan selama 15 tahun pertama, pemotongan 50% pajak pemasukan pribadi untuk karyawan-karyawan perusahaan, dan berbagai insentif lainnya. Adanya insentif-insentif tersebut, tentu akan membantu Vinfast untuk menurunkan biaya produksinya sehingga harga mobil yang dijual di pasar domestik Vietnam menjadi lebih murah. Dari gambaran peluang dan tantangan yang dihadapi oleh perusahaan-perusahaan otomotif lokal di atas, tidak mengherankan jika pada akhirnya pemerintah Vietnam menerapkan kebijakan Decree 116 yang ditujukan untuk melindungi industri otomotif nasional dari persaingan global. Walaupun kebijakan ini pada akhirnya menjadi kontroversial karena mendapatkan berbagai respon negatif dari negara-negara lain, akan tetapi upaya pemerintah Vietnam untuk mengembangkan mobil nasionalnya dapat terlihat sejak Vinfast mulai dikembangkan pada tahun 2017. Di tengah arus globalisasi dan persaingan industri otomotif yang semakin ketat, ditambah dengan terbukanya pasar otomotif yang semakin luas di bawah regulasi terbaru AFTA pada tahun 2018 untuk mereduksi tarif impor hingga menjadi 0%, maka hal ini dapat menjadi ancaman serius bagi perusahaan otomotif lokal Vietnam yang sedang fokus mengembangkan pasar penjualannya secara domestik seperti Vinfast.

Maka dari itu, untuk mengurangi tingkat kompetisi yang dapat terjadi di pasar domestik Vietnam dan berpotensi menghambat pengembangan mobil nasional Vietnam melalui Vinfast, maka pemerintah Vietnam menciptakan hambatan-non tarif melalui kebijakan *incidental protectionism* dalam bentuk Decree No: 116/2017/ND-CP yang mulai berlaku pada tahun 2018, dengan harapan bahwa jika Vinfast berhasil dikembangkan secara baik, maka hal tersebut akan berdampak terhadap meningkatnya pertumbuhan GDP Vietnam yang signifikan. Ditengah kompleksitas permasalahan yang terjadi sebagai bagian dari dampak yang ditimbulkan oleh kebijakan Decree 116, bagi pemerintah Vietnam kebijakan proteksionisme seperti itu merupakan tindakan rasional yang dapat dipilih demi kedaulatan ekonomi dalam industri otomotifnya.

Kesimpulan

Kecilnya pangsa pasar otomotif di Vietnam membuat tingkat penjualan dan produksi mobil di Vietnam mengalami perkembangan yang tidak begitu signifikan, bahkan di beberapa tahun terakhir mengalami penurunan. Hal ini disebabkan oleh tingginya harga mobil yang di jual di pasar otomotif Vietnam sehingga tingkat daya beli masyarakatnya tidak begitu tinggi, maka dari itu untuk menstimulus daya beli masyarakat agar meningkatkan penjualan mobil di Vietnam yang secara otomatis juga meningkatkan produksi mobil dalam negeri Vietnam, maka hal tersebut menjadi alasan penerapan kebijakan Decree 116 diberlakukan pada tahun 2018. Terbukti pasca kebijakan tersebut diterapkan, produksi mobil dalam negeri Vietnam mengalami peningkatan dari tahun 2018 sampai 2019 baik secara volume maupun pertumbuhannya. Hal ini disebabkan oleh rendahnya harga mobil yang dijual sebagai akibat dari pengurangan tarif impor dibawah regulasi AFTA hingga berada di angka 0%, ditambah dengan dibatasinya jumlah mobil impor di Vietnam sehingga mengurangi tingkat persaingan penjualan mobil di pasar domestik Vietnam. Dengan meningkatnya kapasitas produksi ini, maka ekonomi Vietnam juga semakin meningkat.

Dengan hadirnya perusahaan-perusahaan lokal yang bergerak di sektor otomotif, seperti Thaco dan Vinfast, maka hal tersebut menjadi peluang tersendiri bagi Vietnam untuk mengembangkan mobil nasionalnya. Akan tetapi, pengembangan tersebut dihadapkan pada sejumlah hambatan dan tantangan yang berasal dari persaingan secara internasional dengan hadirnya mobil-mobil impor di pasar domestik Vietnam, maka dari itu untuk melindungi industri otomotif nasional Vietnam dari persaingan global, penerapan kebijakan Decree No: 116/2017/ND-CP yang mengatur tentang uji emisi dan standar kelayakan kendaraan, dapat memberikan hambatan teknis atau non-tarif terhadap mobil-mobil impor dari luar negeri sehingga membantu untuk mengurangi jumlah masuknya mobil impor ke Vietnam. Secara otomatis, hal ini juga dapat mengurangi tingkat kompetisi antara produk mobil lokal dengan mobil impor, ditambah dengan kecenderungan masyarakat Vietnam yang masih lebih memilih untuk membeli mobil impor yang terkenal dan memiliki *track record* baik, maka jika tidak segera diterapkan kebijakan yang dapat memproteksi produk-produk mobil lokal, tentu akan memberikan hambatan dan memperlambat proses pengembangan mobil nasional yang telah direncanakan oleh pemerintah Vietnam. Saat ini yang menjadi fokus pengembangan otomotif nasional Vietnam adalah produk-produk mobil Vinfast yang sudah mulai diperkenalkan sejak tahun 2017, didukung dengan koneksi secara politik yang dimiliki oleh Vinfast, maka semakin mudah bagi Vinfast untuk berkembang dan mengakuisisi pasar penjualan mobil secara domestik. Tentu hal tersebut merupakan peluang yang dapat dimanfaatkan, agar ketika Vinfast telah berhasil menguasai pasar domestik Vietnam, maka diharapkan terjadi peningkatan GDP Vietnam di masa depan

Daftar Pustaka

- Cao, Dao Nam, "Vietnamese Automotive Industry – Current Situation and Development Solutions", *World Wide Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 2017; 3(11): 136-139
- Cnbcindonesia.com, 2018. *Gaikindo: Akali AFTA, Vietnam Perketat Aturan Impor Mobil*, tersedia di <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180301143115-4-5913/gaikindo-akali-afta-vietnam-perketat-aturan-impor-mobil>
- Customsnews.vn, 2017. *43.3 Thousand Cars were Imported into Vietnam in the First Five Months of 2017*, tersedia di <https://customsnews.vn/433-thousand-cars-were-imported-into-vietnam-in-the-first-five-months-of-2017-3774.html>
- Dunkley, Graham, 2004, *Free Trade: Myth, Reality, and Alternatives*, Palgrave Macmillan, New York
- Forbes.com, 2018. *Pham Nhat Vuong, Forbes, 2018*, tersedia di <https://www.forbes.com/profile/pham-nhat-vuong/#77a65494382e>
- Hiep, Le Hong, 2019, *Vietnam's Industrialization Ambitions: The Case of Vingroup and The Automotive Industry*, ISEAS Publishing, Singapore
- Levy, Philip I., "Imaginative Obstruction: Modern Protectionism in the Global Economy", *Georgetown Journal of International Affairs*, Summer/Fall, 2009, hal. 9
- Marklines.com, 2018. *Vietnam – Flash Report, Sales Volume, 2018*, tersedia di https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/salesfig_vietnam_2018

- Nguyen, Anh Hoai dan Treutler, Thomas J., “New Decree Could Drastically Affect Auto Business in Vietnam”, *Article on Commercial Transactions and M&A*, 2017, hal.7
- Oto.detik.com, 2020. *Tak Bisa Ke Vietnam, Ekspor Mobil ‘Made in Indonesia’ Masih Moncer*, tersedia di <https://oto.detik.com/mobil/d-4108022/tak-bisa-ke-vietnam-ekspor-mobil-made-in-indonesia-masih-moncer>
- Pearson.com, 2021. *Fast and Serious: Vietnam’s First Domestic Car Manufacturer Bets Big*, tersedia di <https://www.pearson.com>
- Ran, dkk., Cong Tri Ran, “An Overview on Automotive Industry in Vietnam”, *World Wide Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 2019; 5(10): 24-30
- Salvatore, Dominick, 2013, *International Economics 11th Edition*, Prentice-Hall, New York
- VIRAC (Vietnam Industry Research and Consutancy), 2021, *Vietnam Automobiles and Auto Parts Industry Report*, Vietnam Automobiles Market Report, VIRAC JSC
- Vnexpress.net, 2018. *Nhà Máy VinFast - Điều Kỳ Lạ Giữa Vùng Biển*, *VnExpress*, 2018, tersedia di <https://vnexpress.net/oto-xe-may/nha-may-vinfast-dieu-ky-la-giua-vung-bien-3816387.html>
- Vov.vn, 2018. *Thủ Tướng Yêu Cầu Tạo Thuận Lợi Cho Thương Hiệu VinFast Thành Công*, *Voice of Vietnam*, 2018, tersedia di <https://vov.vn/chinh-tri/thu-tuong-yeu-cau-cao-cho-thuan-loi-cho-thuong-hieu-vinfast-thanh-cong-761839.vov>
- Xe.thanhvien.vn, 2017. *Tỉ Lệ Người Việt Sở Hữu ô Tô Vẫn ở Mức Thấp*, *Thanh Nien*, 2017, tersedia di <https://xe.thanhvien.vn/thi-truong-xe/ti-le-nguoi-viet-so-huu--o-to-ban-o-muc-thap-12561.html>