



Merawat Industri Otomotif Indonesia

Riyanto **

ICE BSD Tangerang Selatan, Kamis, 31 Juli 2025

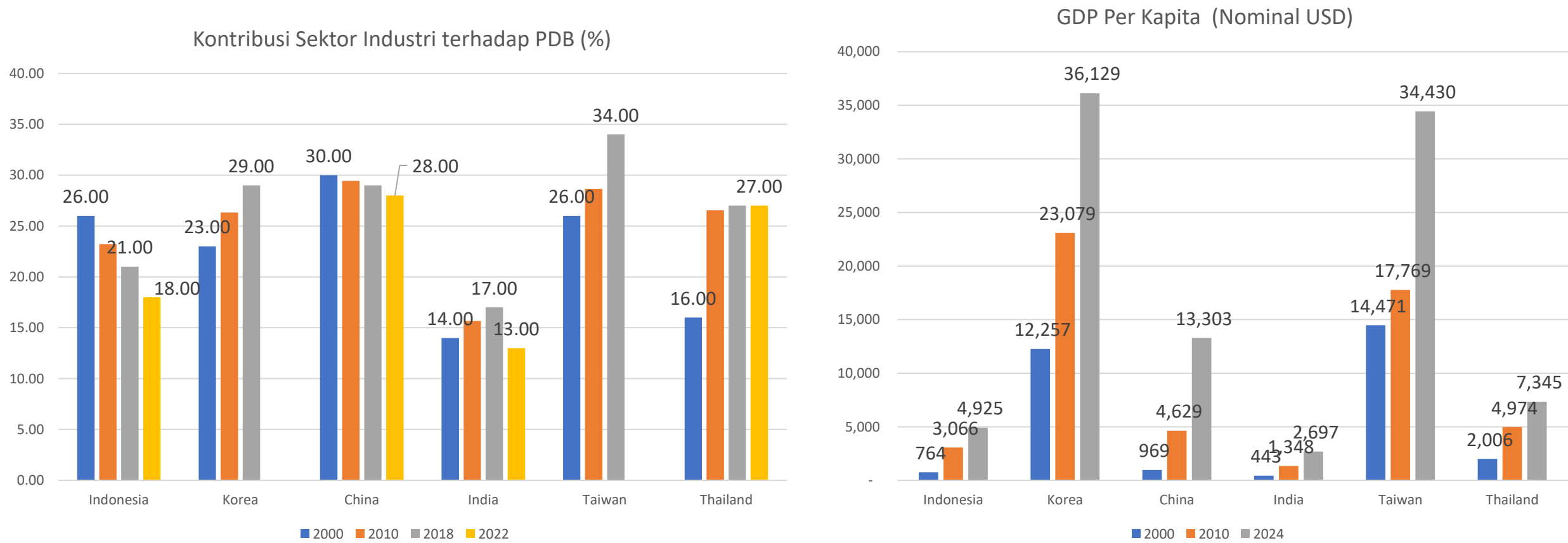
**Disampaikan dalam acara Seminar Harian GIIAS 2025 , 31 Juli 2025 – ICE BSD, Tangerang dengan Tema : “Mempertahankan Kontribusi Industri Kendaraan Bermotor terhadap Perekonomian Nasional”*

***Peneliti Senior LPEM FEB UI : riyanto@lpem-febui.org ; riyantobinumar70@gmail.com ; riyanto.si@ui.ac.id Hp: 08111199667*

Outline

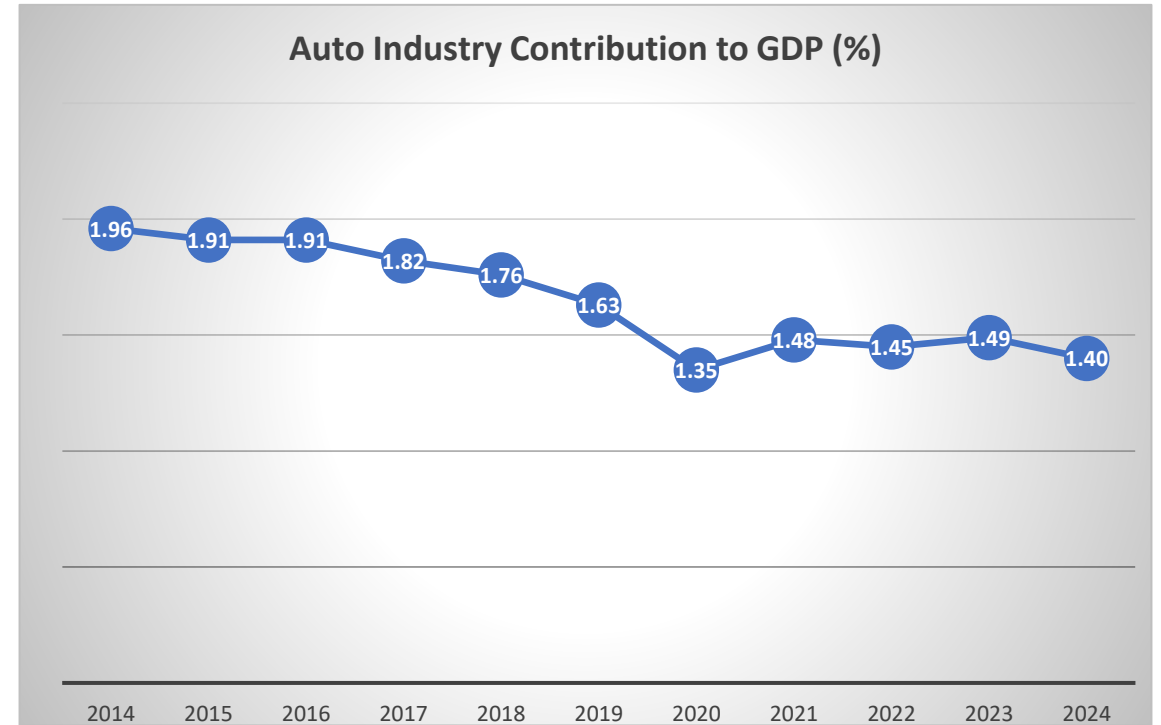
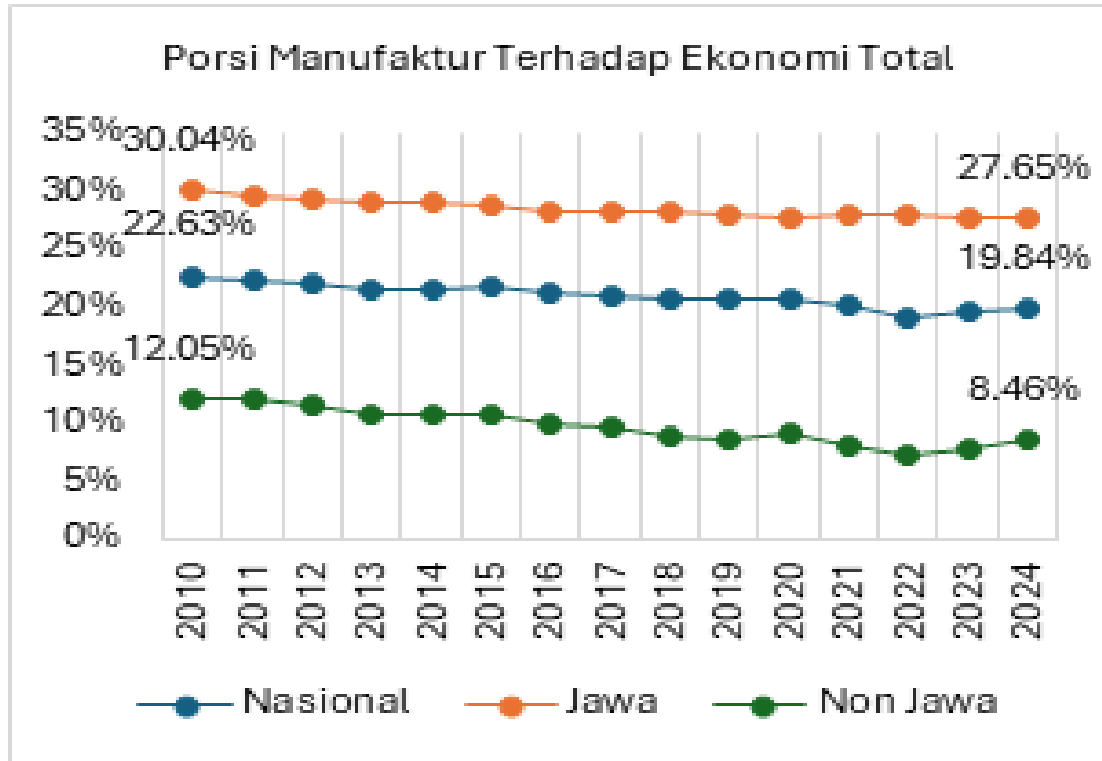
- Pentingnya Merawat Industri Otomotif
- #1 : Pasar otomotif yang stagnan dan cenderung menurun
 - Analisis
 - Saran untuk peningkatan pasar mobil
- #2 : Bagaimana Transisi ke NEV (New Energy Vehicle) ?
 - Kebijakan
 - Capaian
 - Evaluasi Kebijakan : Target vs Capaian
 - Dampak Program LCEV : Manfaat dan Biaya Insentif Fiskal untuk xEV
 - Kebijakan Transisi ke NEV di Beberapa Negara ASEAN
 - Saran Kebijakan untuk Transisi ke NEV

Kontribusi Sektor Industri Pengolahan (%) dan GDP per Kapita (USD) di Beberapa Negara



Sumber : CEIC Database, 2025 (diolah)

Mengapa Industri otomotif harus dirawat dan dikembangkan ?



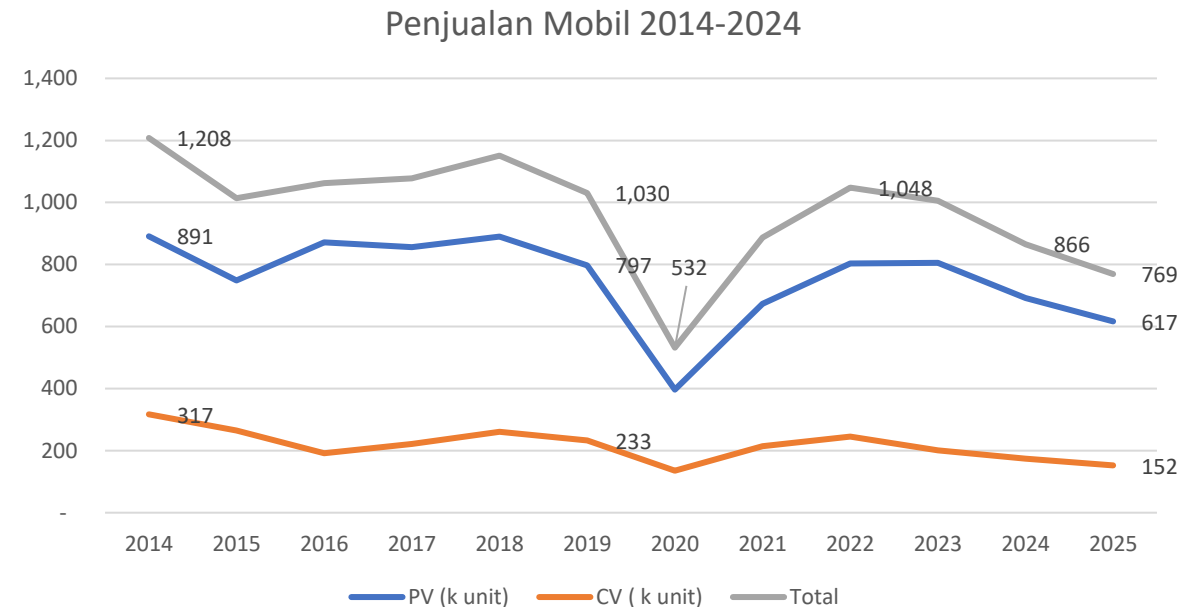
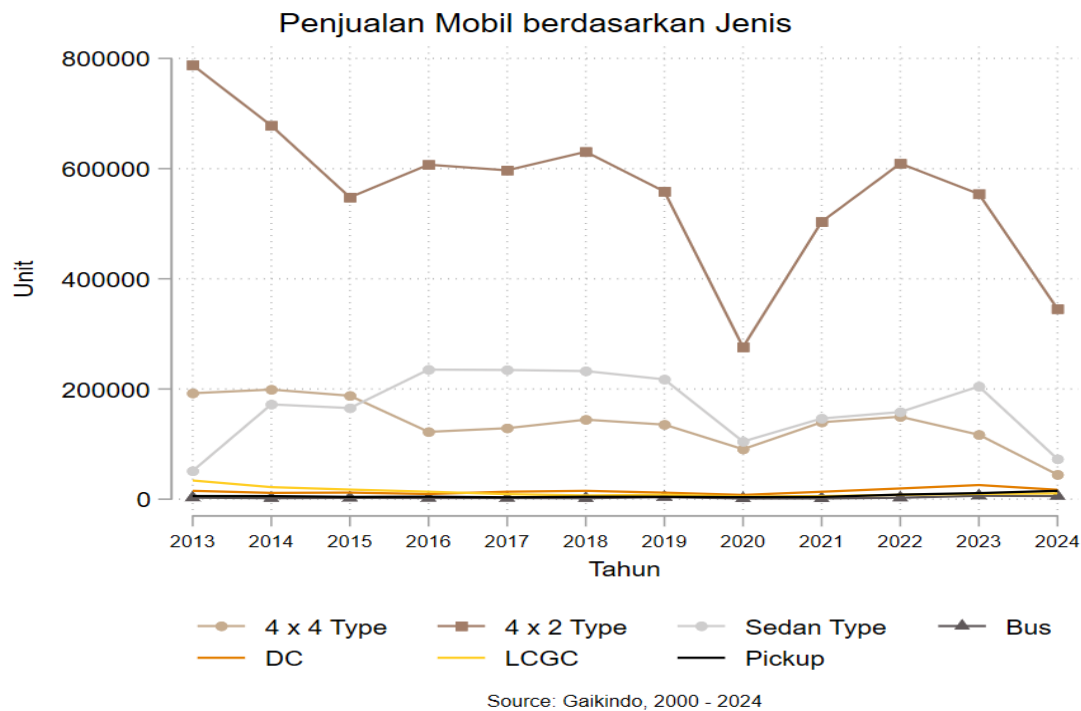
- Merawat dan mengembangkan industri otomotif berarti mengembangkan sektor industri pengolahan → Kemajuan Bangsa → Menjadi Negara Maju 2045 ?
- Ada banyak perusahaan yang bergerak dalam rantai nilai industri otomotif R-4 dan 1.5 juta tenaga kerja yang bekerja di sepanjang rantai nilainya
- Utilisasi Produksi 2024 (Domestic & Export) : **1.196.464 (56,7%)** ; **Idle Capacity : 712.748 (43,3%)**

Dua Masalah Penting

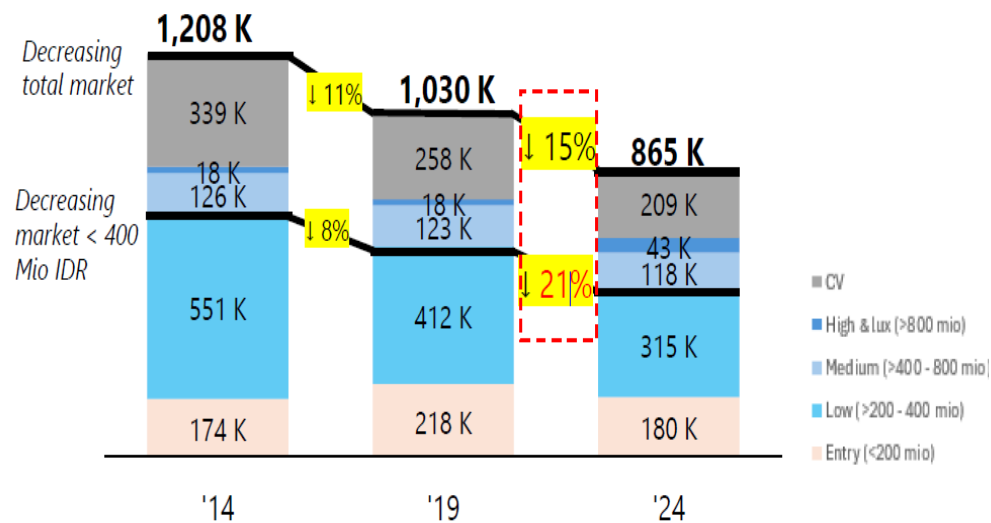
#1 : Pasar otomotif yang stagnan dan cenderung menurun

#2 : Bagaimana Transisi ke NEV (*New Energy Vehicle*) ?

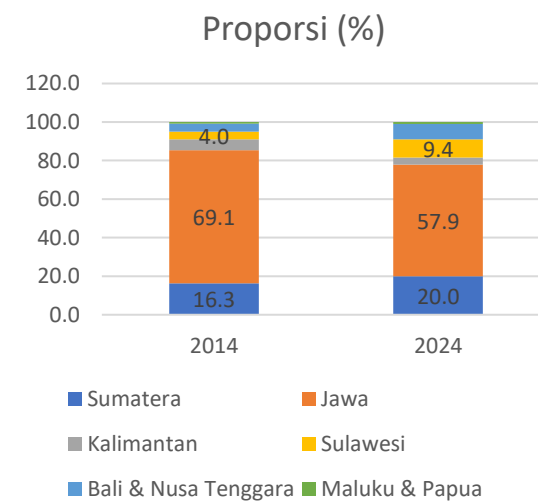
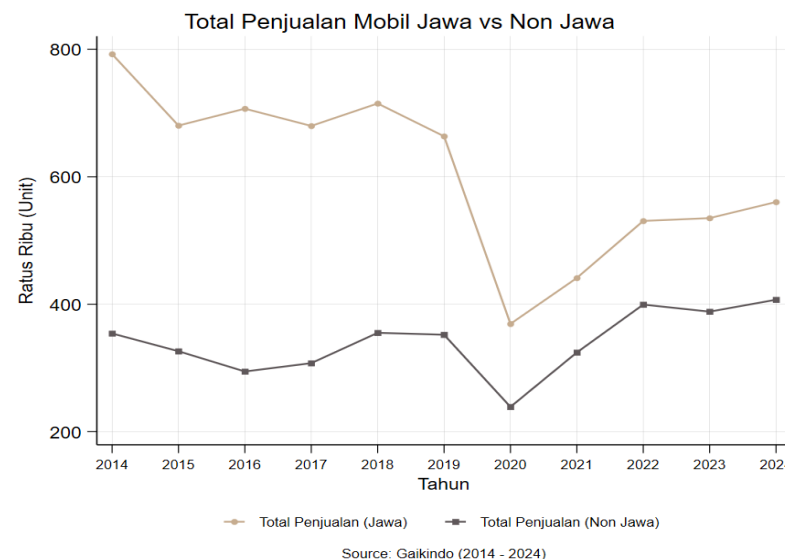
Pasar otomotif yang stagnan dan
cenderung menurun



Total Pasar Menurun 28% ; Passenger Car : Menurun 22%; Commercial Vehicle : Menurun 45% (2014 -2024)

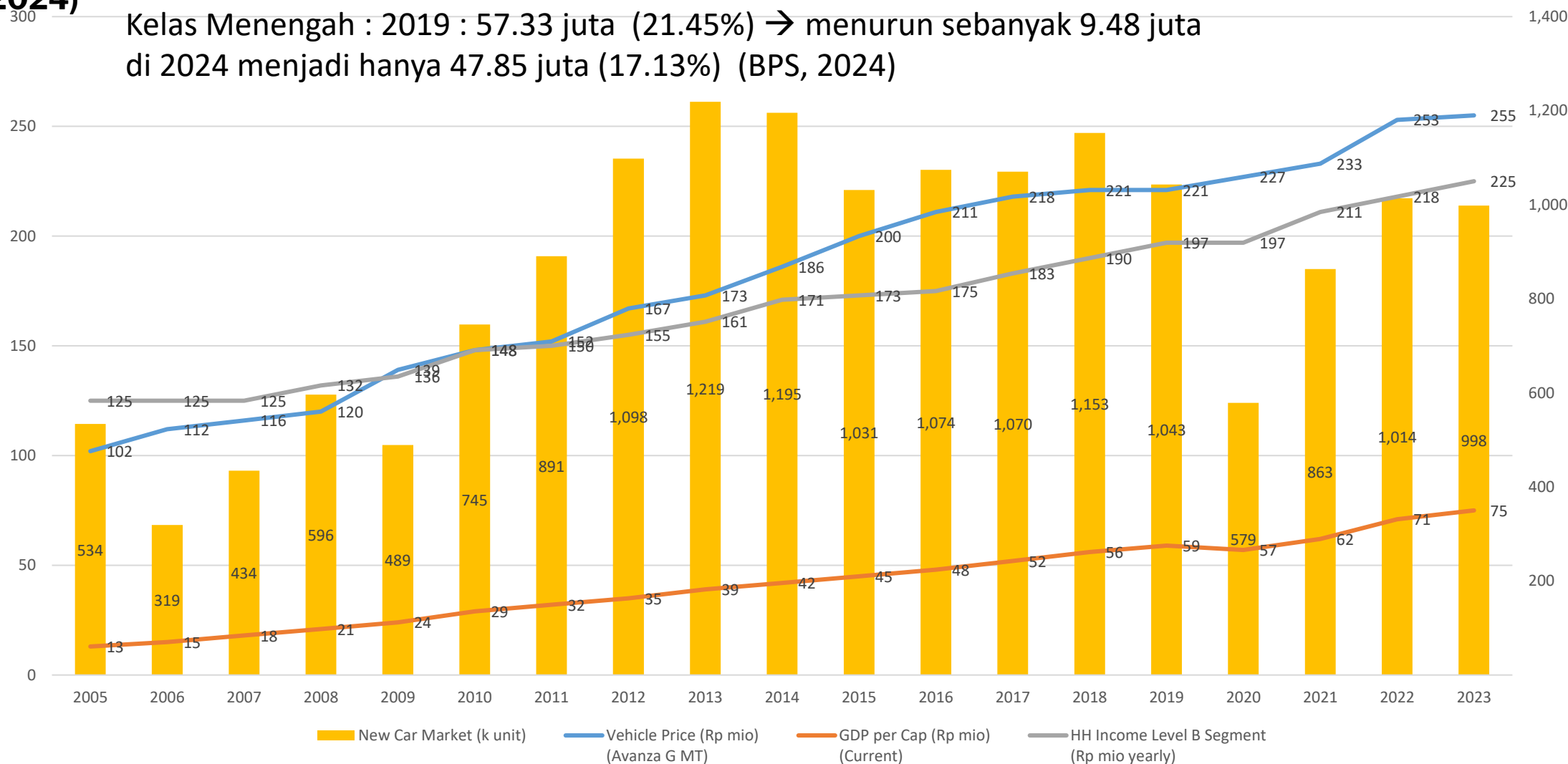


Source: Gaikindo



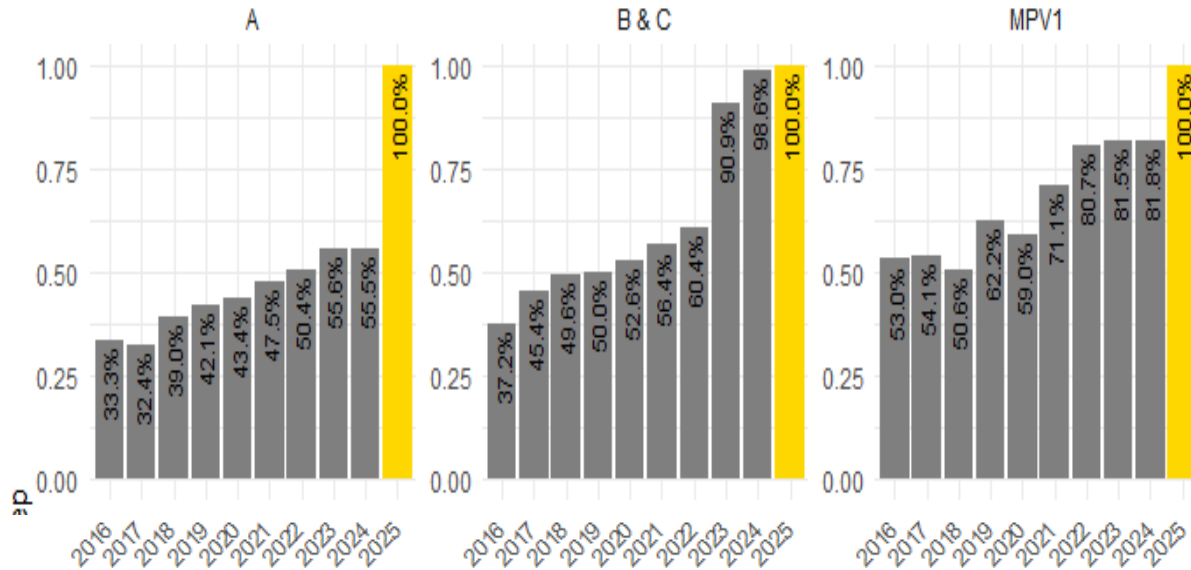
Penyebab Utama Penurunan Pasar Mobil Indonesia :
Gap antara pendapatan rumah tangga dengan harga mobil baru makin jauh melebar → Tidak Terjangkau lagi oleh kelompok pendapatan yang selama ini membeli mobil dengan harga di bawah 400 juta (LPEM FEB UI, 2024)

Kelas Menengah : 2019 : 57.33 juta (21.45%) → menurun sebanyak 9.48 juta di 2024 menjadi hanya 47.85 juta (17.13%) (BPS, 2024)

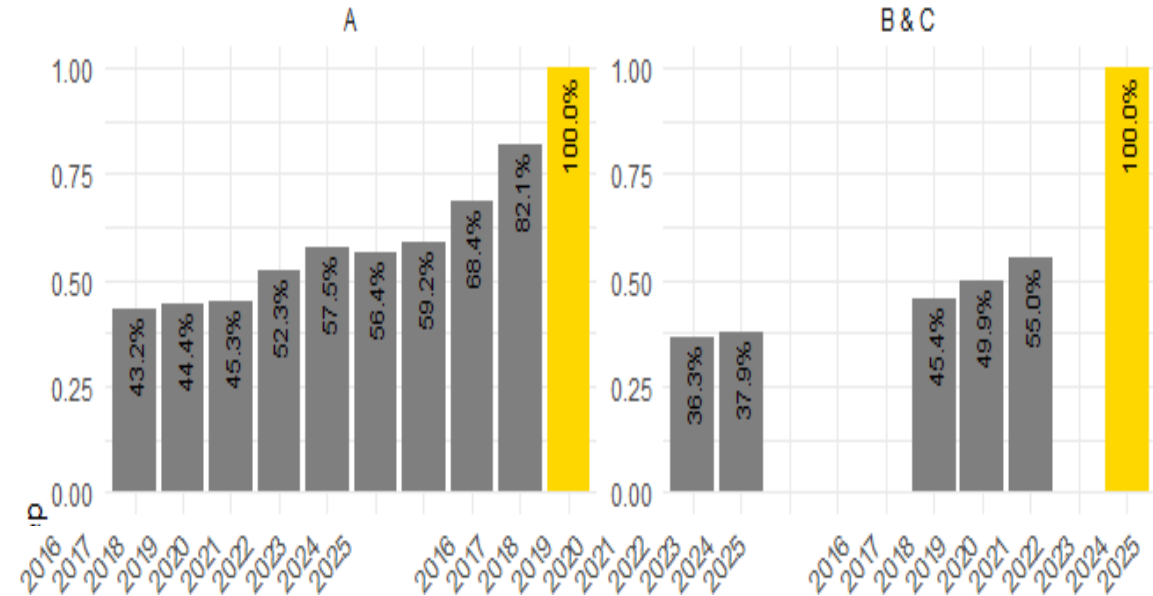


Harga Mobil Baru vs Harga Mobil Bekas tahun 2025

Toyota



Honda



Keterangan :

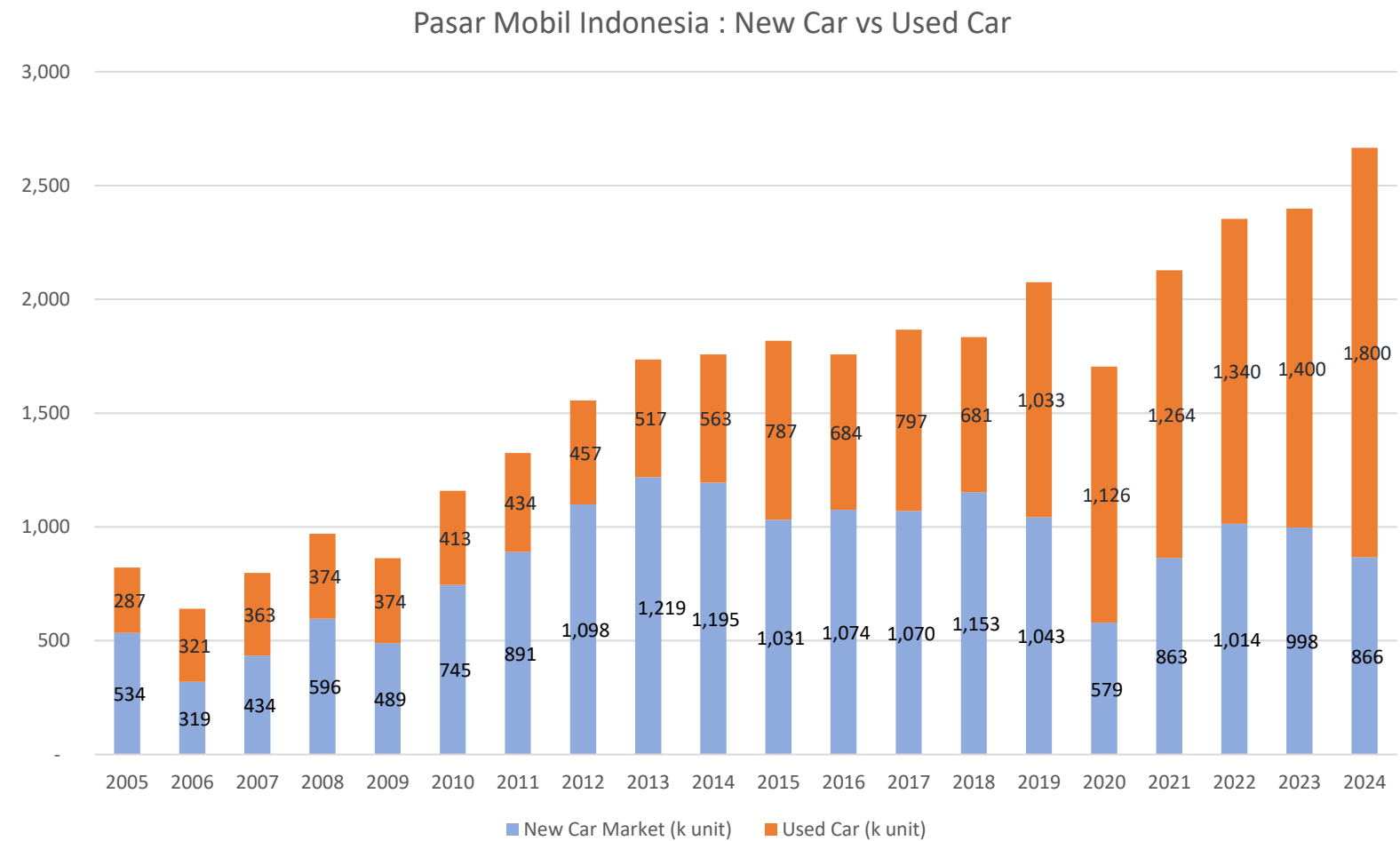
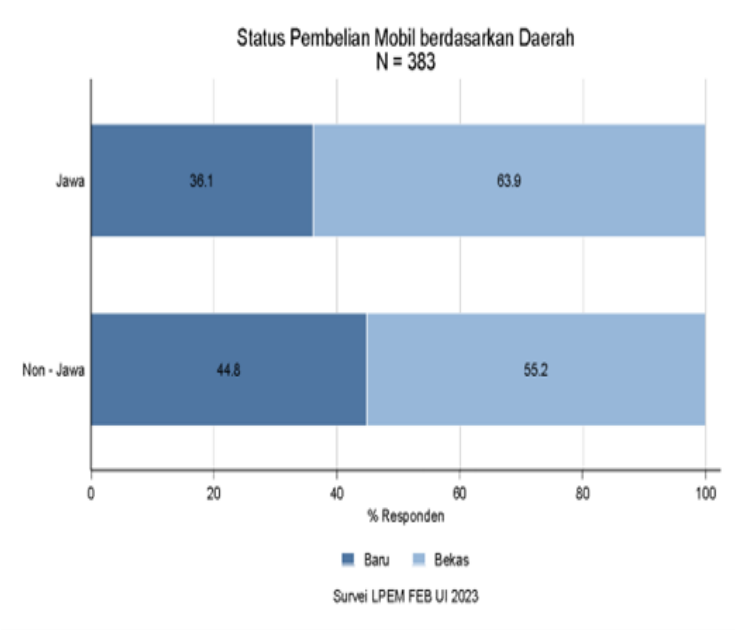
Toyota: A = Agya, B & C = Yaris, MPV1 = Avanza, MPV2 = Kijang Innova, SUV A-B = Raize, SUV C-D = Fortuner

Honda: A = Brio, B & C = City, SUV A-B = BR-V, SUV C-D = HR-V

Sumber: Website OLX, diolah

- Grafik ini membandingkan harga baru di 2025 dengan harga bekas dari 2024-2016 yang tersedia.
- Nilai jual mobil dikonversi menjadi persentase, dengan harga baru 100%, dan harga bekas adalah perbandingan dengan harga baru.
- Setiap segmen memiliki depresiasi yang berbeda, misalnya untuk segmen A Toyota memiliki depresiasi yang tinggi di tahun pertama, serta MPV1 yang mampu mempertahankan nilai jual paling tinggi di umur >5 tahun.

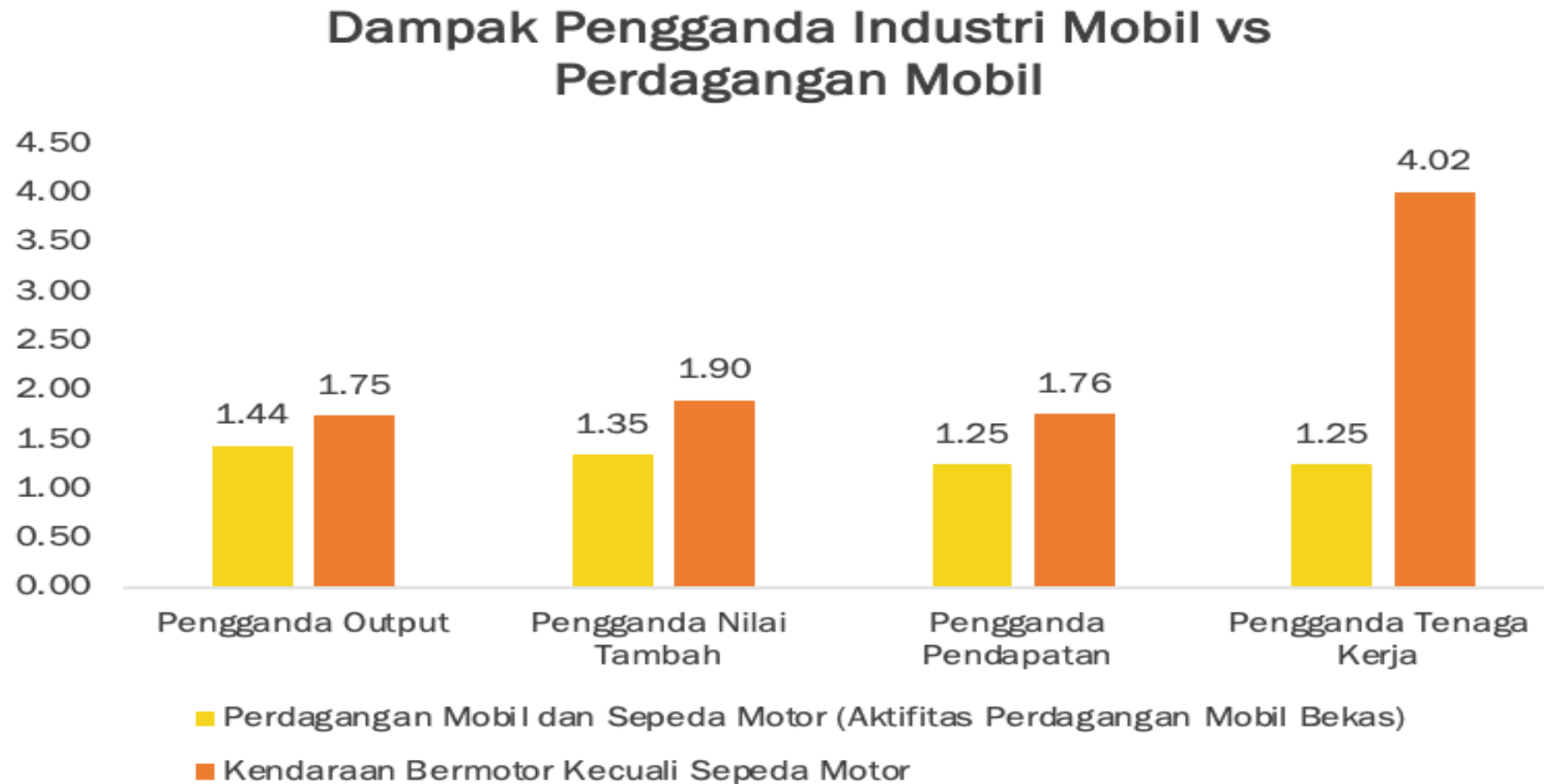
Namun pasar mobil (baru dan bekas) sejatinya tumbuh → Lemahnya daya beli membuat konsumen bergeser ke Mobil Bekas



Tahun	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Proporsi Used Car (%)	35.0	50.2	45.5	38.5	43.3	35.7	32.8	29.4	29.8	32.0	43.3	38.9	42.7	37.1	49.7	66.1	59.4	56.9	58.4	67.5

Sumber : GAIKINDO, 2024 (diolah)

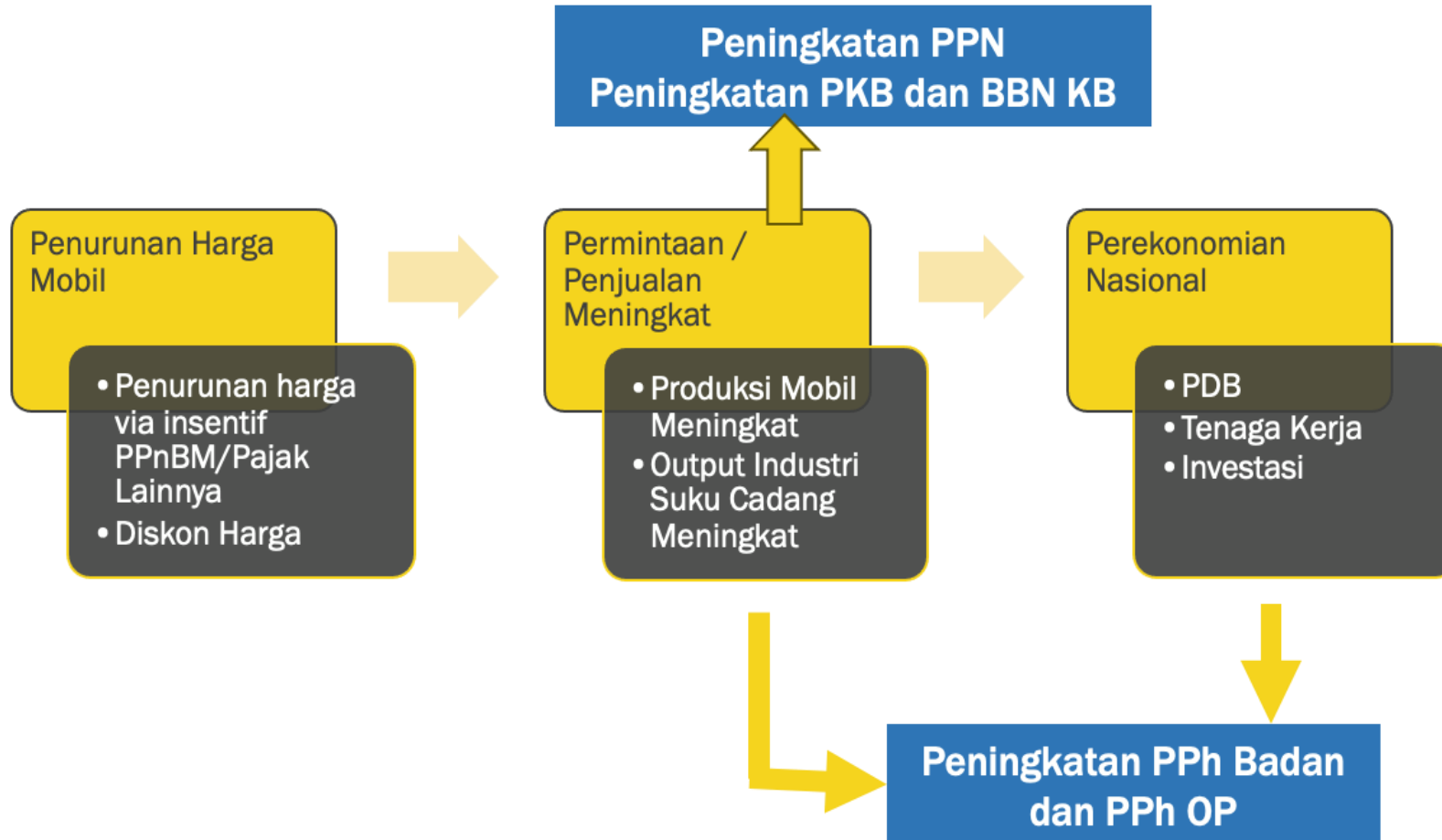
Sektor Industri Mobil Memberikan Manfaat Ekonomi dan Sosial yang Jauh Lebih Besar dibandingkan (Hanya) Sektor Perdagangan Mobil (*Used Car* atau Mobil CBU)



Sumber : Tabel IO 2020, BPS (Diolah)

*Asumsi : Margin perdadangan mobil baru dan mobil bekas sama

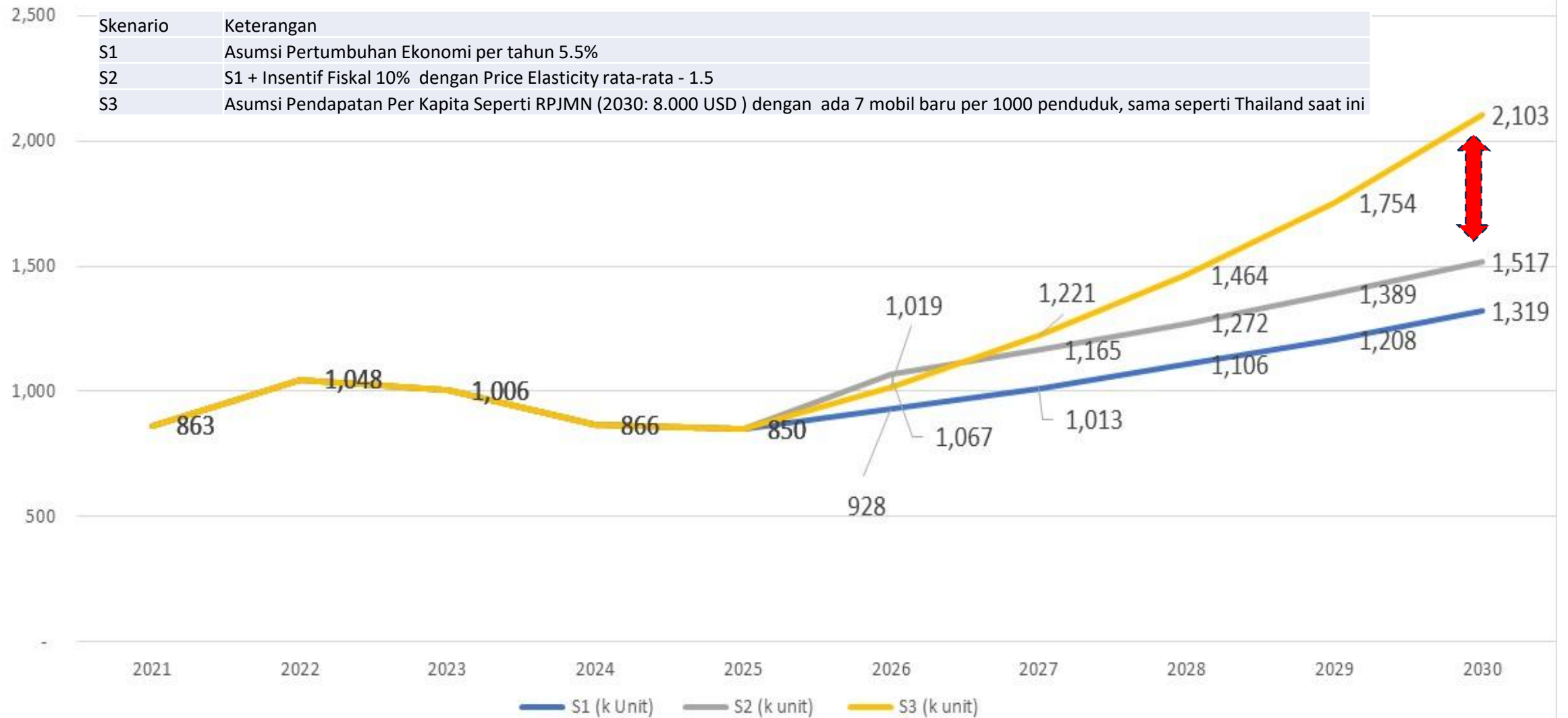
Dampak Insentif Fiskal terhadap Industri Otomotif dan Perekonomian Nasional



Dasar pemberian insentif adalah :

- Memberikan dampak ekonomi dan sosial yang lebih besar (*multiplier effect* lebih tinggi)
- Rendah Emisi
- Mobil baru vs Mobil Bekas
- CBU vs CKD/IKD dengan TKDN lebih tinggi

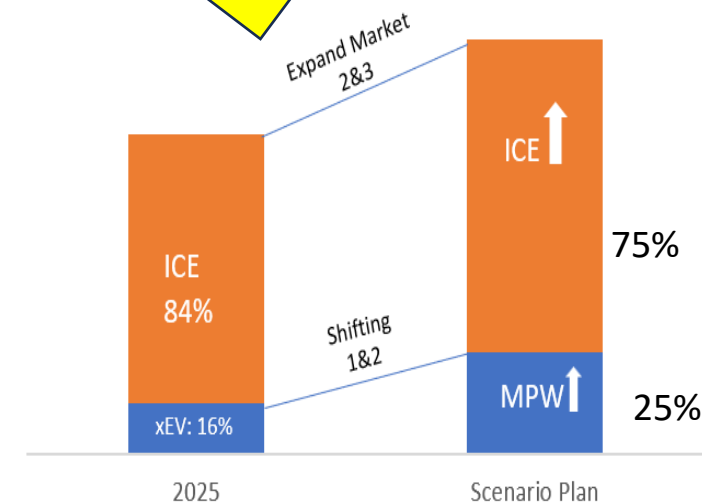
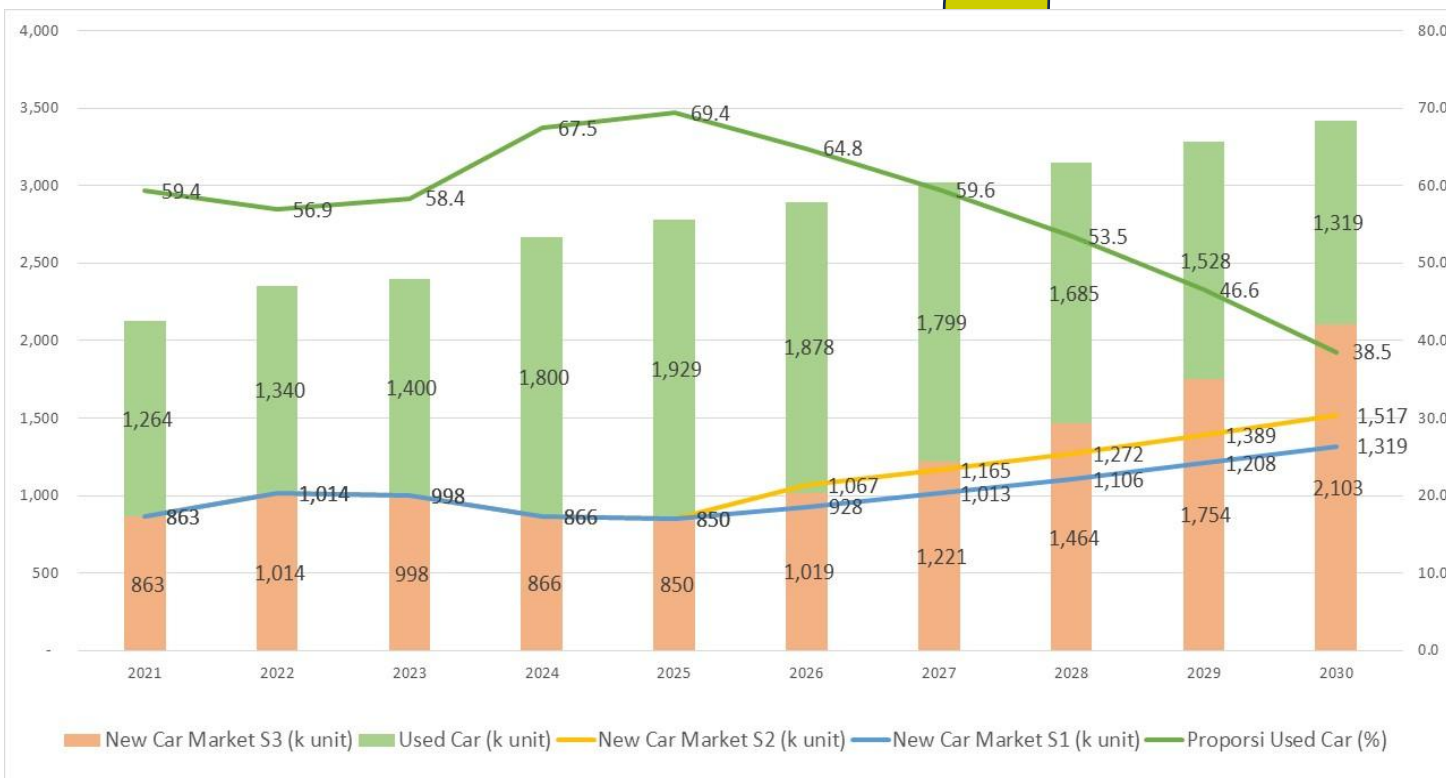
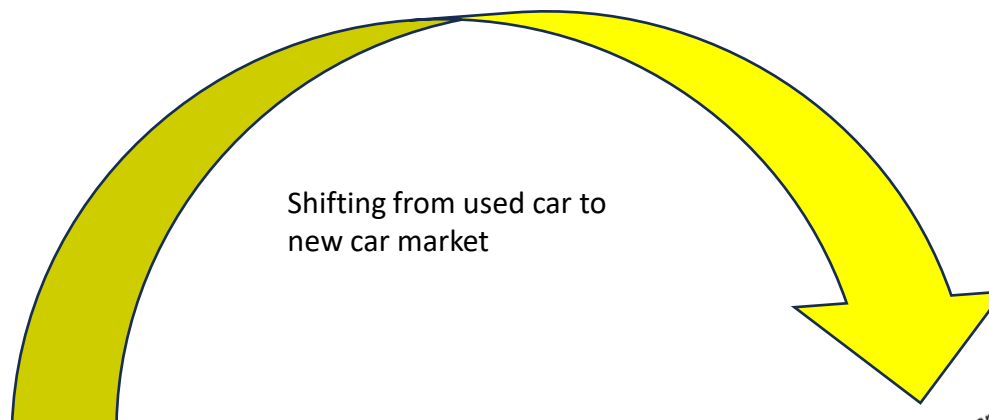
Proyeksi Penjualan Mobil dengan berbagai skenario



Sumber : Hasil Simulasi Penulis (2025)

Untuk memperbesar pasar mobil baru :

- Insentif Fiskal untuk Mobil Baru tidaklah cukup, harus ada intervensi pada pasar mobil bekas (memperkecil jarak mobil baru dengan mobil bekas)



Scenario Plan	Expand Market	Shift to MPW*
1. New ICE to New MPW		
2. Used Car to New ICE/MPW		
3. New Car Segment		

*MPW: Multi-Pathway

Skenario	Keterangan
S1	Asumsi Pertumbuhan Ekonomi per tahun 5.5%
S2	S1 + Insentif Fiskal 10% dengan Price Elasticity rata-rata - 1.5
S3	Asumsi Pendapatan Per Kapita Seperti RPJMN (2030: 8.000 USD) dengan ada 7 mobil baru per 1000 penduduk, sama seperti Thailand saat ini

Dampak Insentif Fiskal terhadap Perekonomian Nasional**

Keterangan	BAU	Insentif 1	Insentif 2	Insentif 3	Insentif 4
	PPn BM 15%	PPnBM 10%	PPnBM 7.5%	PPnBM 5%	PPNBM 0%
Penjualan Mobil Tanpa Insentif (Unit)	1,067,000	1,067,000	1,067,000	1,067,000	1,067,000
Harga off the Road (Juta IDR)	199.373	199.373	199.373	199.373	199.373
PPN (11%) per Mobil (Juta IDR)	21.931	21.931	21.931	21.931	21.931
PPnBM per Mobil (Juta IDR)	29.906	19.937	14.953	9.969	-
PKB (1.75%) per Mobil (Juta IDR)	3.489	3.489	3.489	3.489	3.489
BBNKB (12.5%) per Mobil (Juta IDR)	24.922	24.922	24.922	24.922	24.922
Harga Mobil on The Road Tanpa Insentif (Juta IDR)	279.620	269.651	264.667	259.683	249.714
Penurunan Harga Mobil dari Penurunan PPnBM (%)	0	-3.6	-5.3	-7.1	-10.7
Elastisitas Harga	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
Tambahan Permintaan (%)	0	5.35	8.02	10.70	16.04
Tambahan Permintaan (Unit)	0	53,476	80,214	106,952	160,428
Penjualan Mobil Dengan Insentif (Unit)	1,067,000	1,120,476	1,147,214	1,173,952	1,227,428
Nilai Produksi Mobil (Juta IDR)	212,730,510	223,392,143	228,722,960	234,053,777	244,715,411
Nilai Penjualan (Juta IDR)	298,354,540	302,137,874	303,629,730	304,855,045	306,506,052
Nilai Tambah Industri Mobil (Juta IDR) : Kontribusi Langsung (Juta IDR)	101,046,992	106,111,268	108,643,406	111,175,544	116,239,820
Kontribusi Otomotif R4 thdp GDP (Juta) : Kontirbusi Langsung dan Tak Langsung (Juta IDR)	168,748,477	177,205,818	181,434,488	185,663,159	194,120,500
Kontribusi Otomotif R4 thdp GDP (Juta) : Kontirbusi Langsung dan Tak Langsung (% thdp GDP)	0.689	0.724	0.741	0.759	0.793
Tambahan Tenaga Kerja di Industri Otomotif (Orang)	-	7,740	11,611	15,481	23,221
Total Tambahan Tenaga Kerja dalam Perkeonomian (Multiplier, orang)		15,790	23,685	31,581	47,371

Sumber : **Angka Sementara Hasil Estimasi Penulis (2024)

Saran untuk Kebijakan

Kebijakan Peningkatan Pasar Mobil (yang selama ini stagnan dan cenderung menurun)

a. **Pemerintah : Insentif Fiskal untuk mobil baru berbasis TKDN**

- Insentif fiskal (belajar dari insentif fiskal tahun 2021 yang sukses)
- LCGC dikembalikan ke bebas PPnBM (secara permanen)
- Pengurangan pajak (terutama PPnBM (15% → 10%) dan BBNKB (12.5% → 8%) secara permanen untuk mobil dengan kapasitas mesin sd 1500 cc

b. Industri

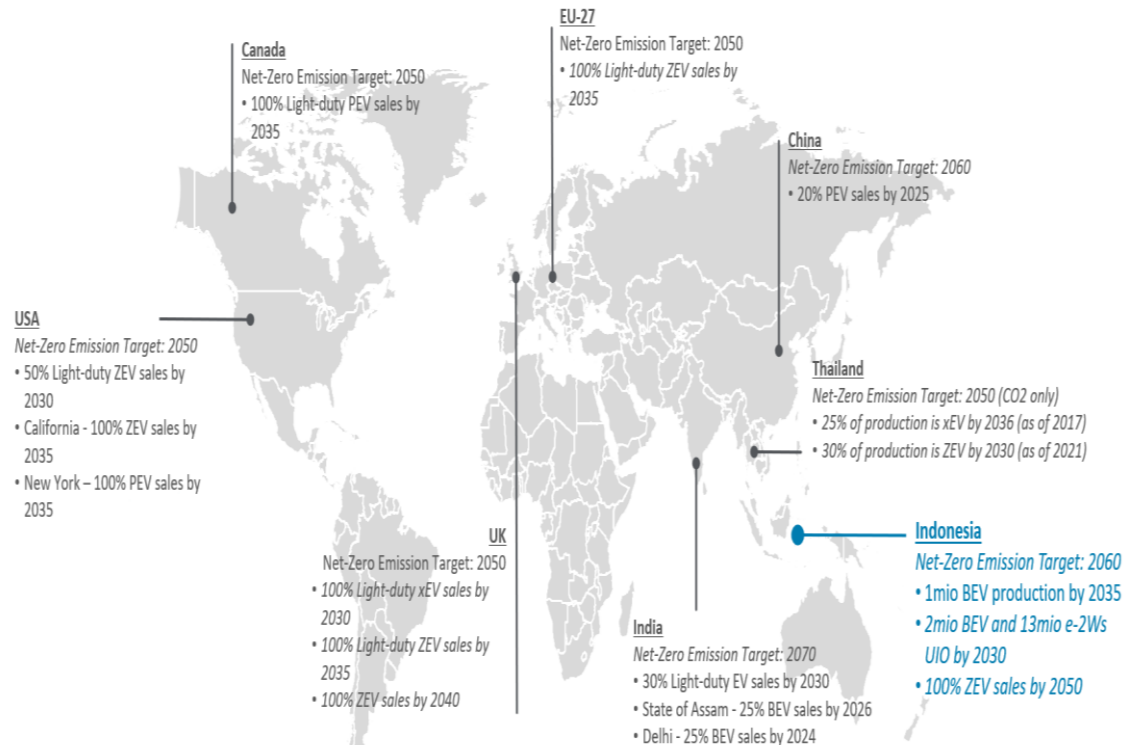
- **Diskon Harga**
- Segmen baru (pre- entry low) di pasar mobil dengan harga terjangkau atau mengembalikan LCGC ke “kithoh”-nya) → (shifting *used car* ke mobil baru) → Riset pasar mobil bekas

c. **Intervensi Pasar *Used Car* : menggunakan instrument opsen pajak, terutama di kota-kota dengan populasi kendaraan yang sangat padat**

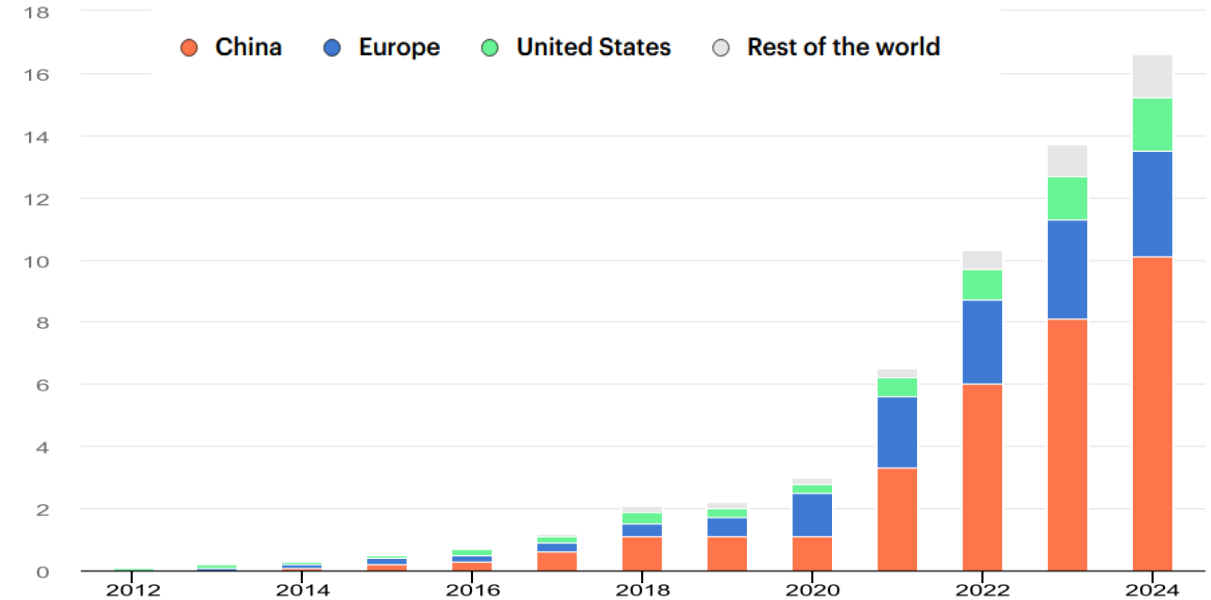
Transisi ke *New Energy Vehicle (NEV)*

Era baru otomotif Dunia : *New Energy Vehicle*

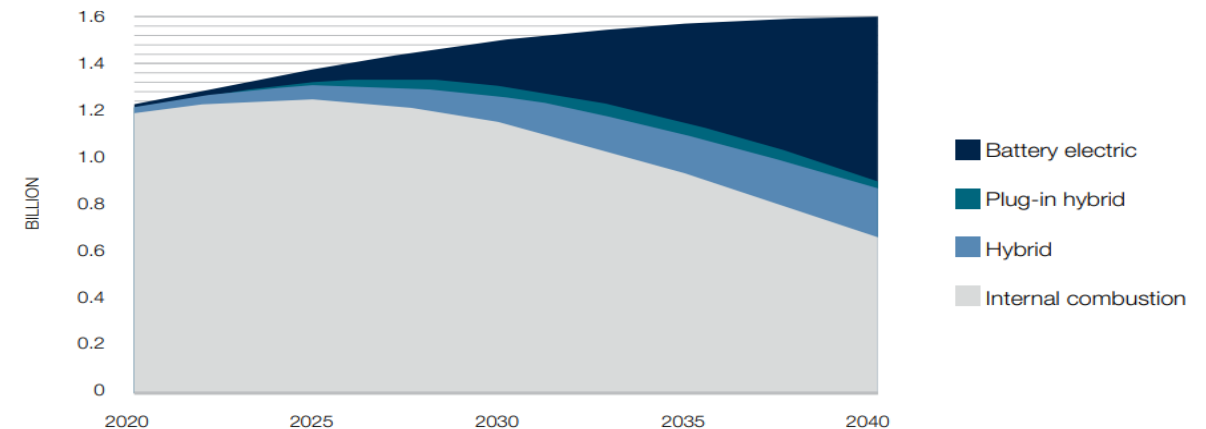
- *Commitment* global dalam dekarbonisasi dan *carbon neutrality* → **Pasar BEV Meningkat Eksponensial**



Notes: in *italic* indicates verbal commitment only/ under consideration (no legislation/ regulation); ZEV = Zero Emission Vehicle; PEV = Plug-in EV; xEV = all Electrified Vehicles (inc. Hybrid)



Source : <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/electric-car-sales-2012-2024>



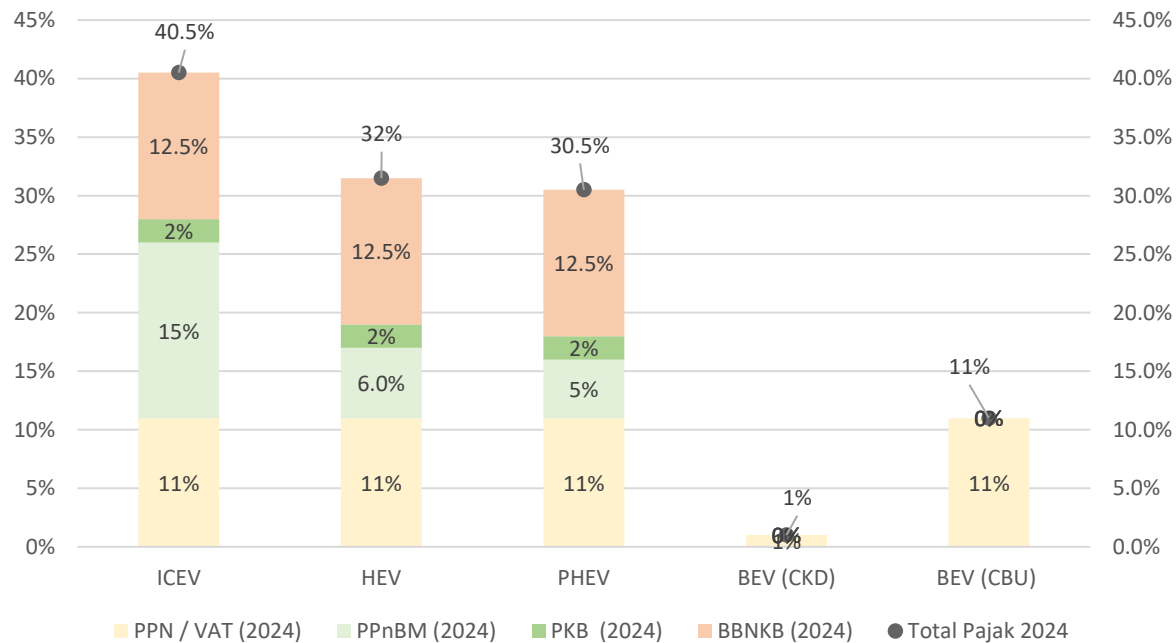
Target Produksi dan Penjualan Mobil Indonesia di Era *NEV*

Produksi		2020	2025	2030	2035	Dasar regulasi
	Total (k Unit)	1,500	2,000	3,000	4,000	Permenperin No 27 tahun 2020
	Share of LCEV (%)	10	20	25	30	
	Share of KBH2 (%)	25	20	20	20	
	BEV (k unit)	-	400	600	1,000	
Penjualan	Total (k unit)	1250	1,690	2000	2500	Permenperin No 27 tahun 2020
	BEV	Tidak ada target khusus				
	LCEV (k unit)	125	338	500	750	Permenperin No 27 tahun 2020
	KBH2	313	338	400	500.0	
	Ekspor	250	310	900	1500	

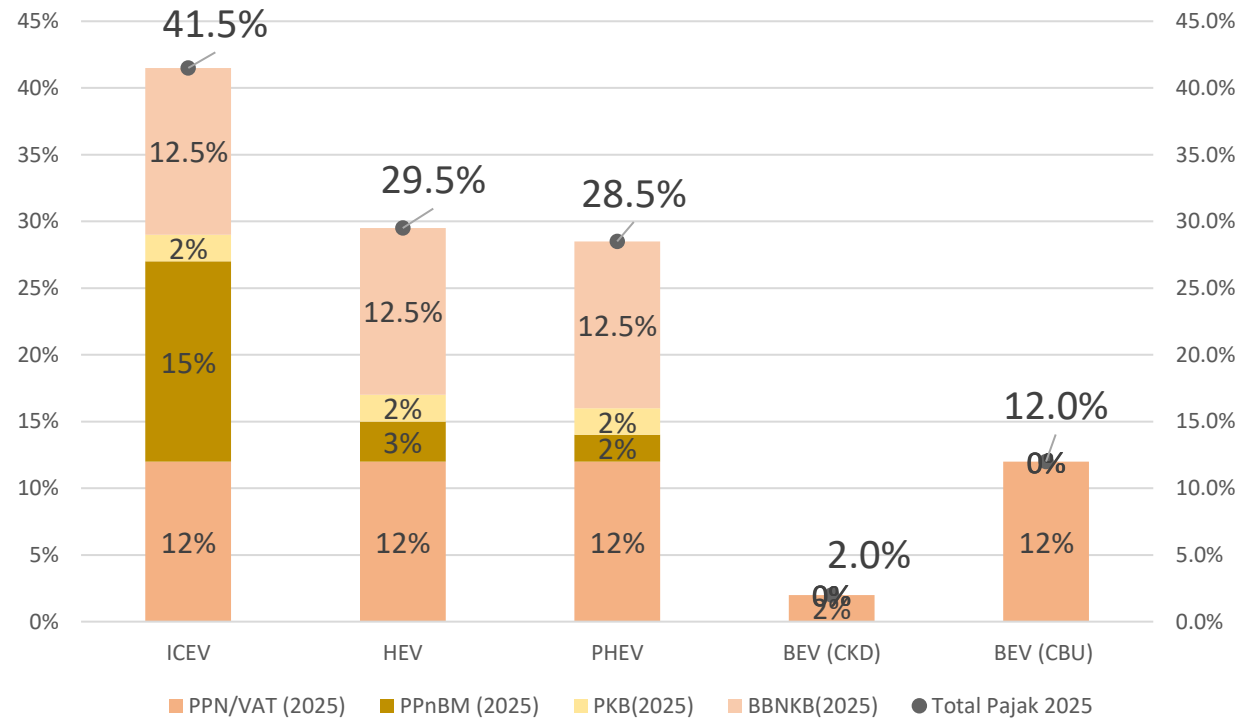
Sumber : Diolah dari regulasi-regulasi terkait

Pajak Mobil di Indonesia

Perbandingan Tarif Pajak Tahun 2024



Perbandingan Tarif Pajak Tahun 2025



Sumber : Diolah dari PP 74/2021, PMK No 12 /2025

Capaian Indonesia dalam Transisi ke *NEV (k Unit)*

Penjualan (k unit)	2019	2020	2024	Jan - Juni 2025	2025 Est. *
Total Market	1,032.9	532.0	865.7	374.7	749.5
BEV	-	0.1	43.2	35.8	71.7
HEV	0.8	1.2	59.9	28.8	57.6
PHEV	0.0	0.0	0.1	1.6	3.2
ICEV KBH2	217.5	104.7	176.8	64.1	128.1
ICEV NON KBH2	814.6	426.1	585.7	244.4	488.8
LCEV	0.8	1.3	103.2	66.3	132.6
Ekspor	332.0	232.3	472.2	233.6	467.3
Maret Share (%)					
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
BEV	0.00	0.02	4.99	9.57	9.57
HEV	0.08	0.22	6.92	7.69	7.69
PHEV	0.00	0.00	0.02	0.43	0.43
ICEV KBH2	21.05	19.67	20.42	17.10	17.10
ICEV NON KBH2	78.87	80.08	67.66	65.22	65.22
LCEV	0.08	0.25	11.92	17.69	17.69

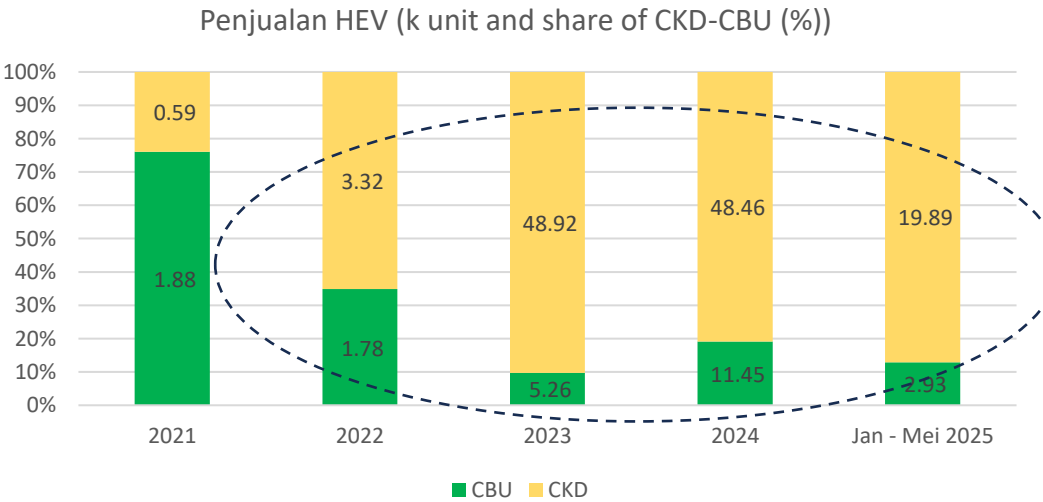
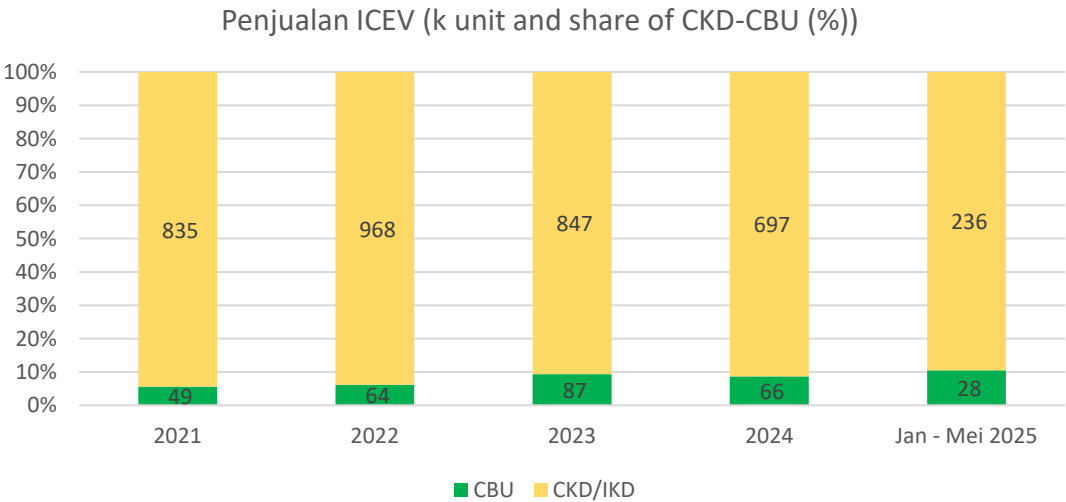
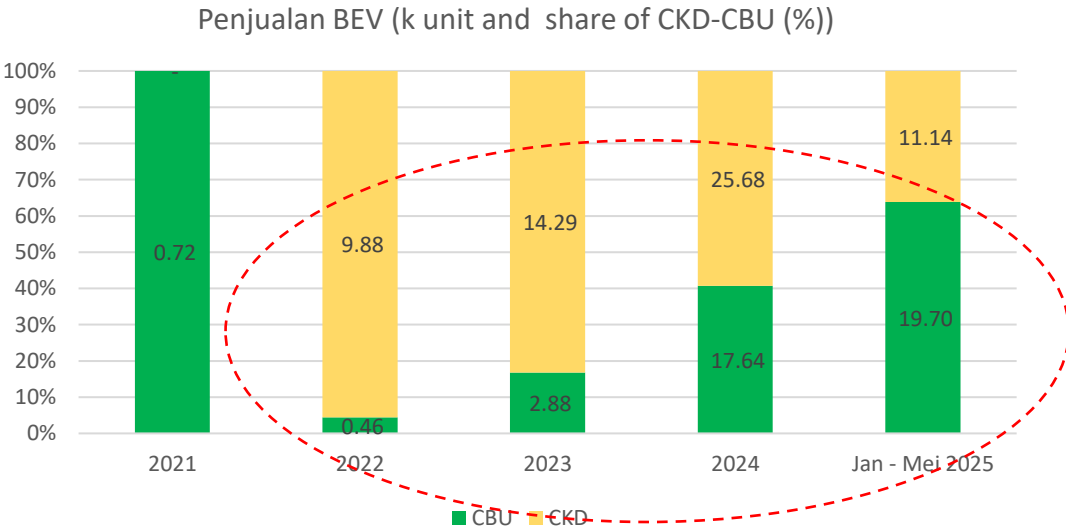
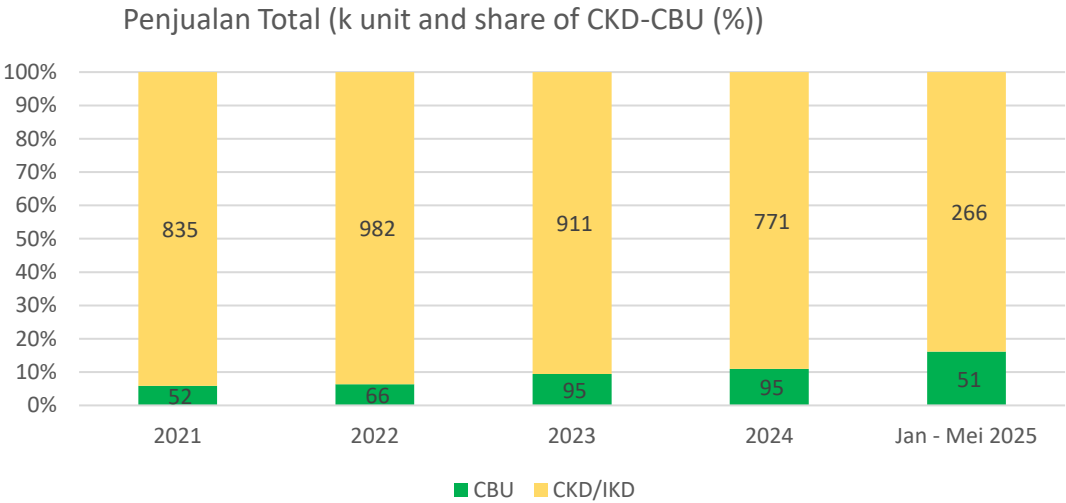
Sumber : GAIKINDO (2025), diolah

Evaluasi : Capaian vs Target

Indikator	Target dan Capai	2020	2025
Total Sales	Target	1,250.0	1,690.0
	Capaian *	532.0	749.5
	Capaian - Target	(718.0)	(940.5)
Ekspor	Target	250.0	310.0
	Capaian *	232.3	467.3
	Capaian - Target	(17.7)	157.3
LCEV Sales (k unit)	Target	125.0	338.0
	Capaian *	1.3	132.6
	Capaian - Target	(123.7)	(205.4)
LCEV Sales (share %)	Target	10.0	20.0
	Capaian *	0.2	17.7
	Capaian - Target	(9.8)	(2.3)
KBH2 (k unit)	Target	312.5	338.0
	Capaian *	104.7	128.1
	Capaian - Target	(207.9)	(209.9)
KBH2 (share , %)	Target	25.0	20.0
	Capaian *	21.1	17.1
	Capaian - Target	(3.9)	(2.9)
Produksi (k unit)	Target	1,500.0	2,000.0
	Capaian *	764.3	1,216.8
	Capaian - Target	(735.7)	(783.2)
Produksi BEV	Target (k unit)	-	400.0
	Capaian * (Kapasitas, k unit))		70.1
	Capaian - Target		(330)
* Capaian 2025 : diestimasi dengan kondisi bulan Juni 2025 , disetahunkan			

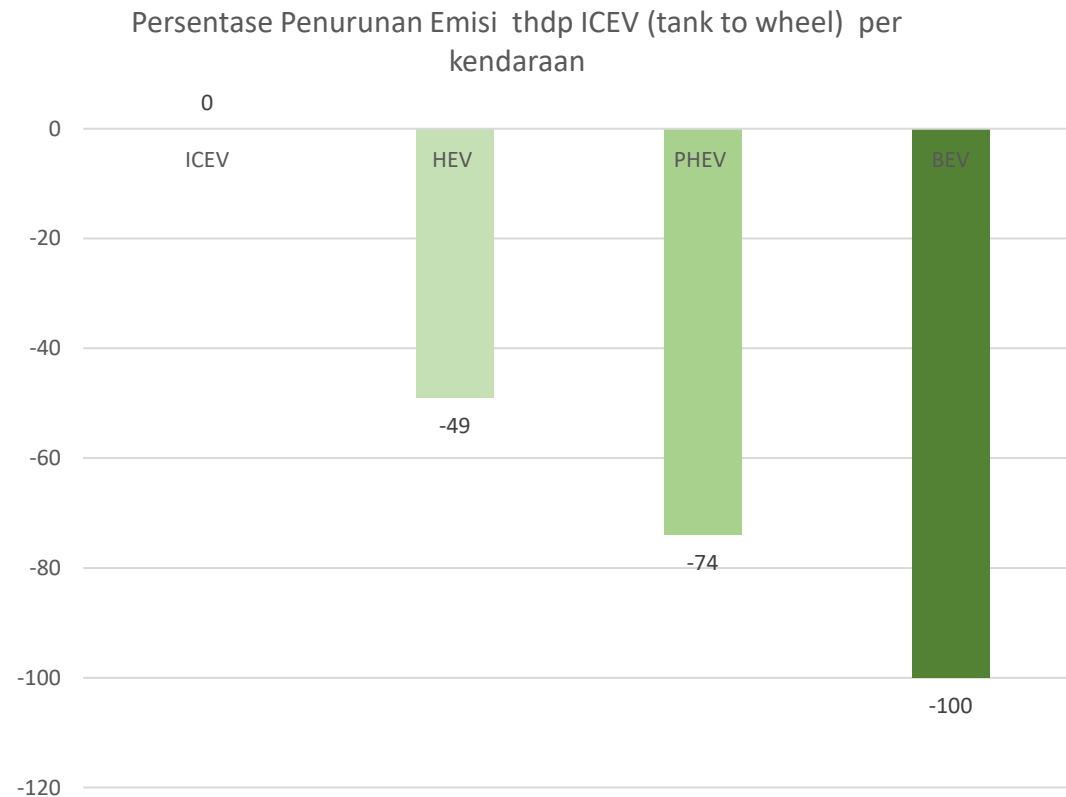
Sumber : Diolah dari data target dan capaian pasar

Proporsi CKD vs CBU : Dampak Kebijakan Fiskal

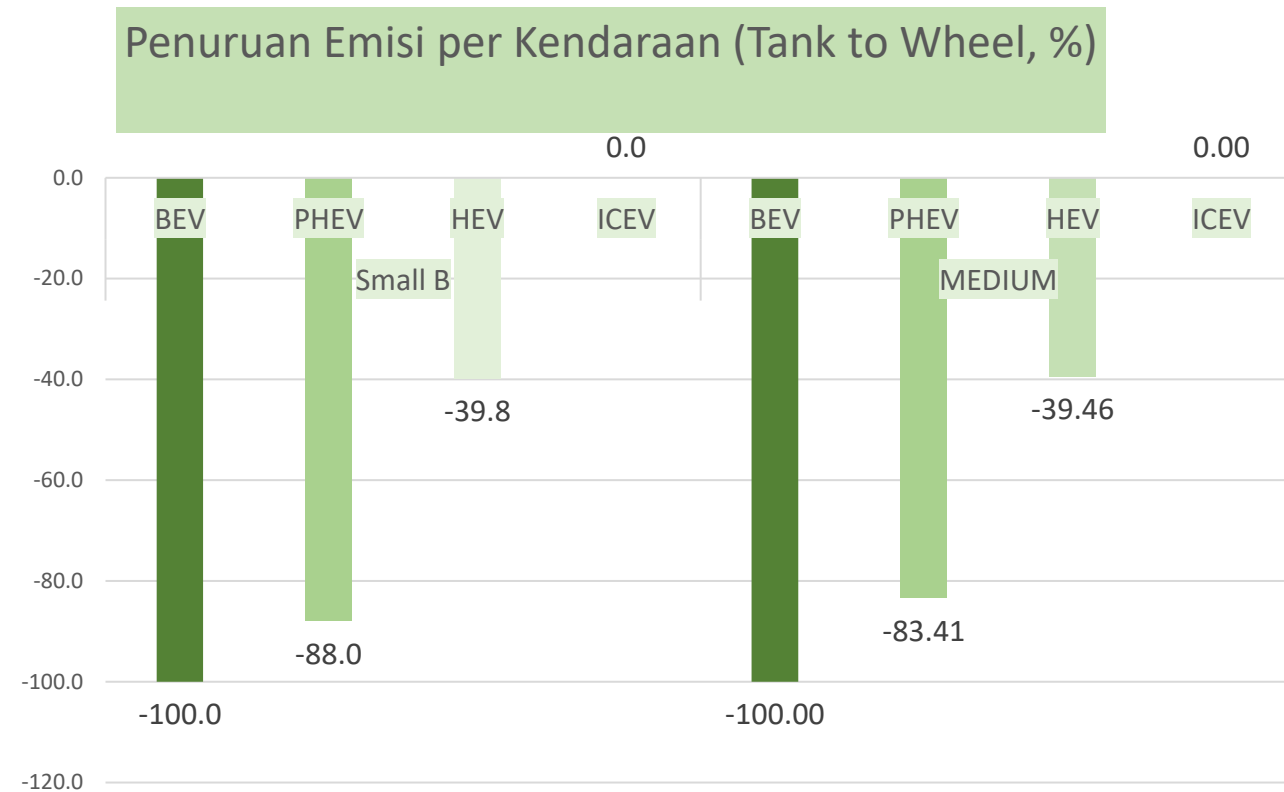


	ICEV	HEV	PHEV	BEV	BEV Jan- Mei 2025	BEV Honeymoon
CBU Cumulatif 2022-Mei 2025	7.84%	15.62%		33%	40.21%	63.9%
CKD Cumulatif 2022- Mei 2025	92.16%	84.38%		67%	59.79%	36.1%

Pengurangan Emisi CO₂

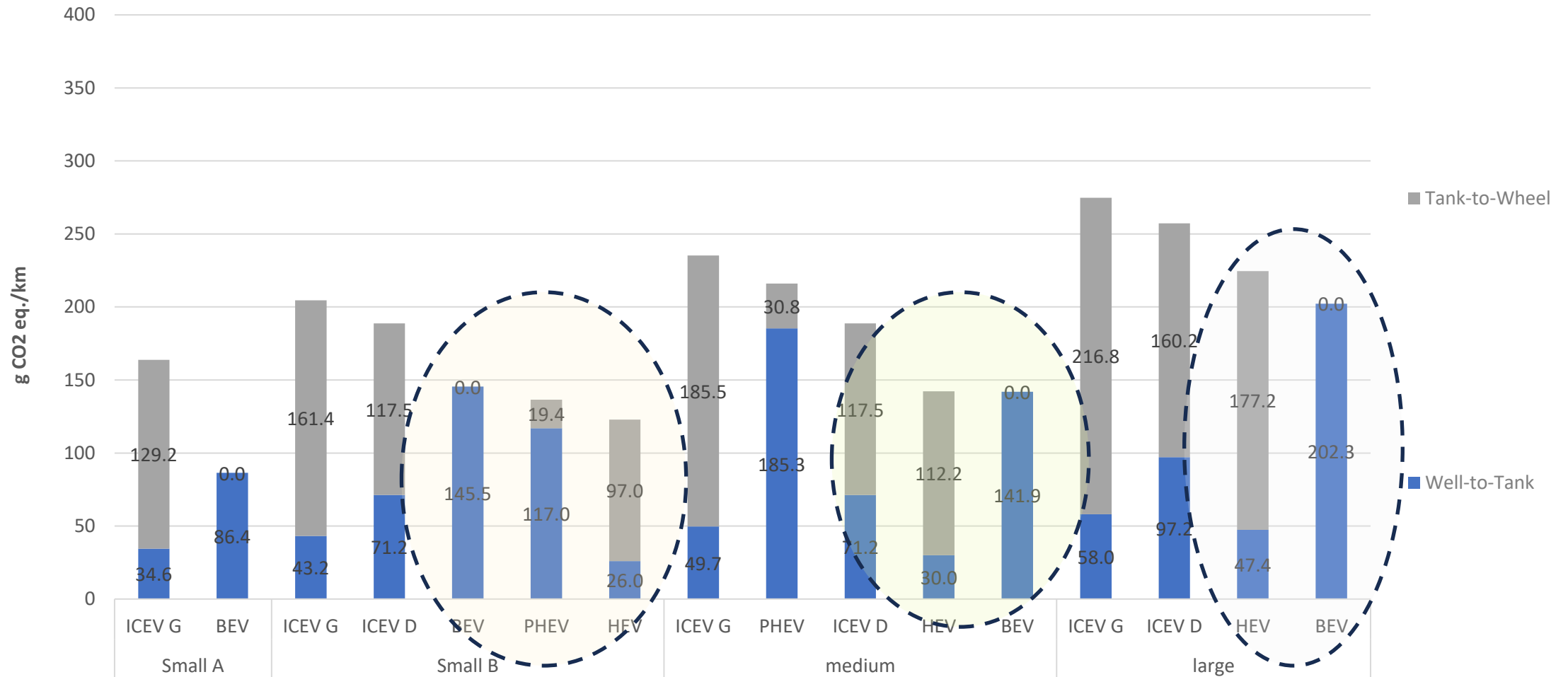


Sumber : Kemenperin , 2019 (Hasil Penelitian 6 Universitas di Indonesia)



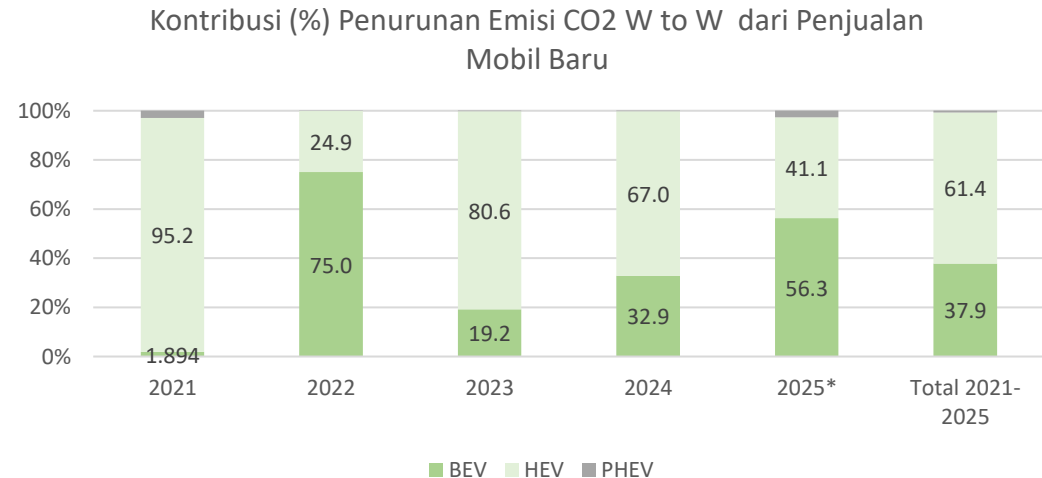
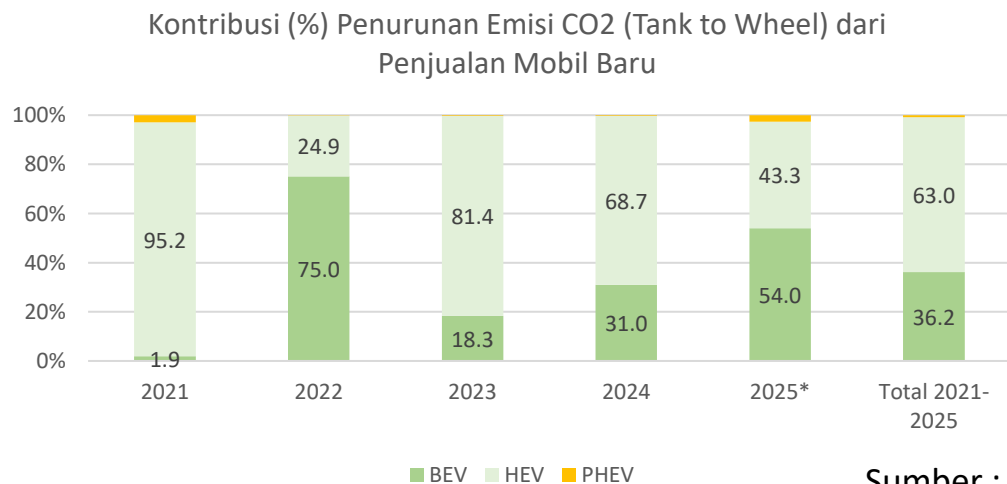
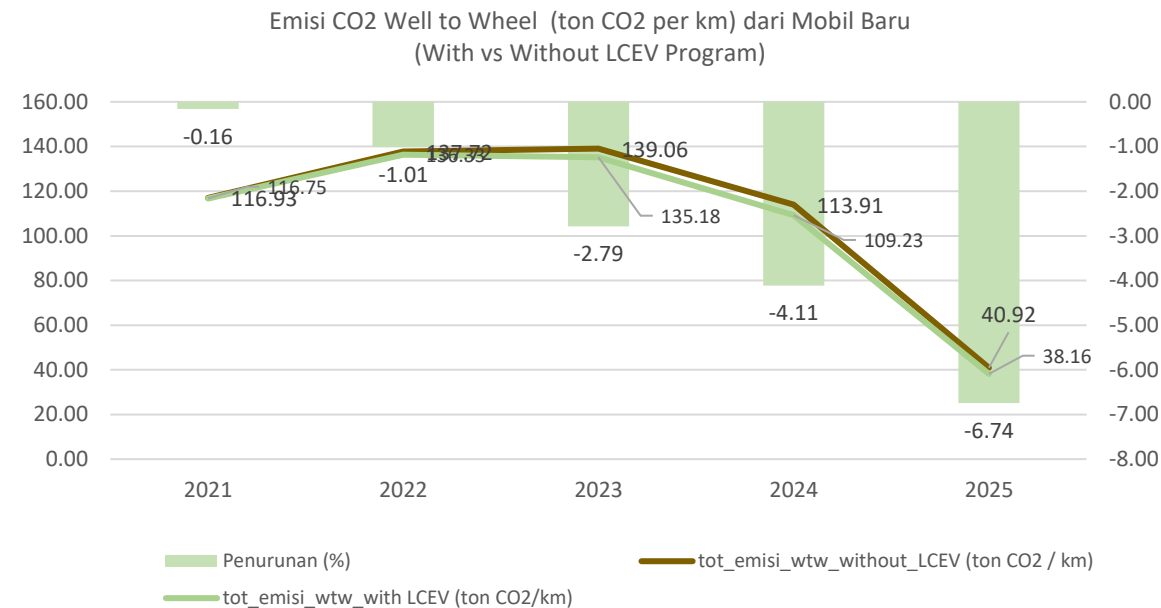
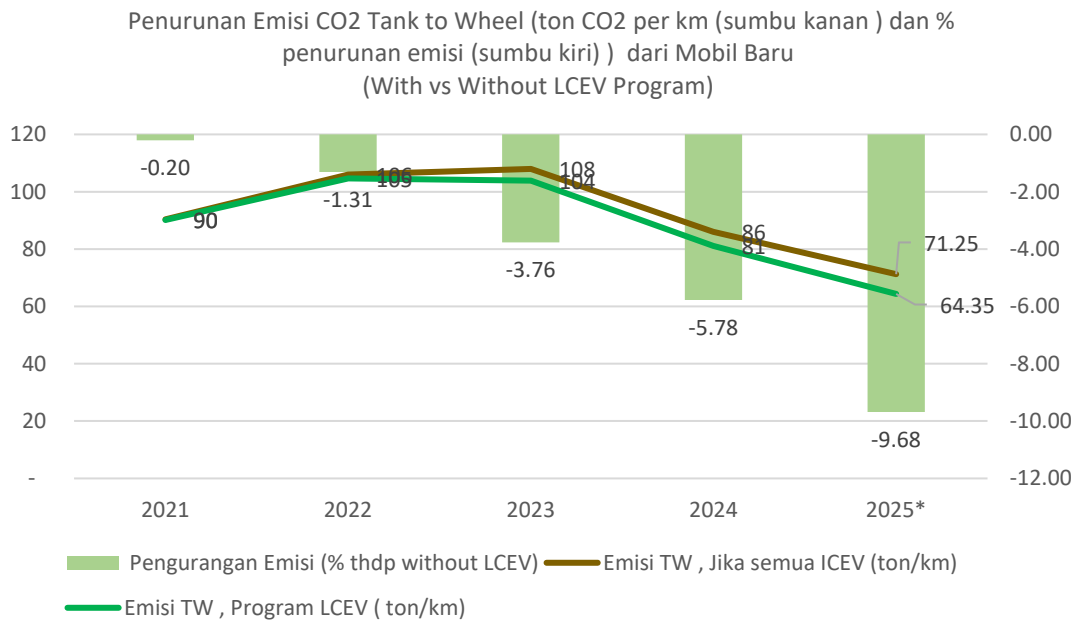
Sumber : Estimasi LPEM , 2024

Emisi per Jenis Kendaraan (*Well to Wheel*)



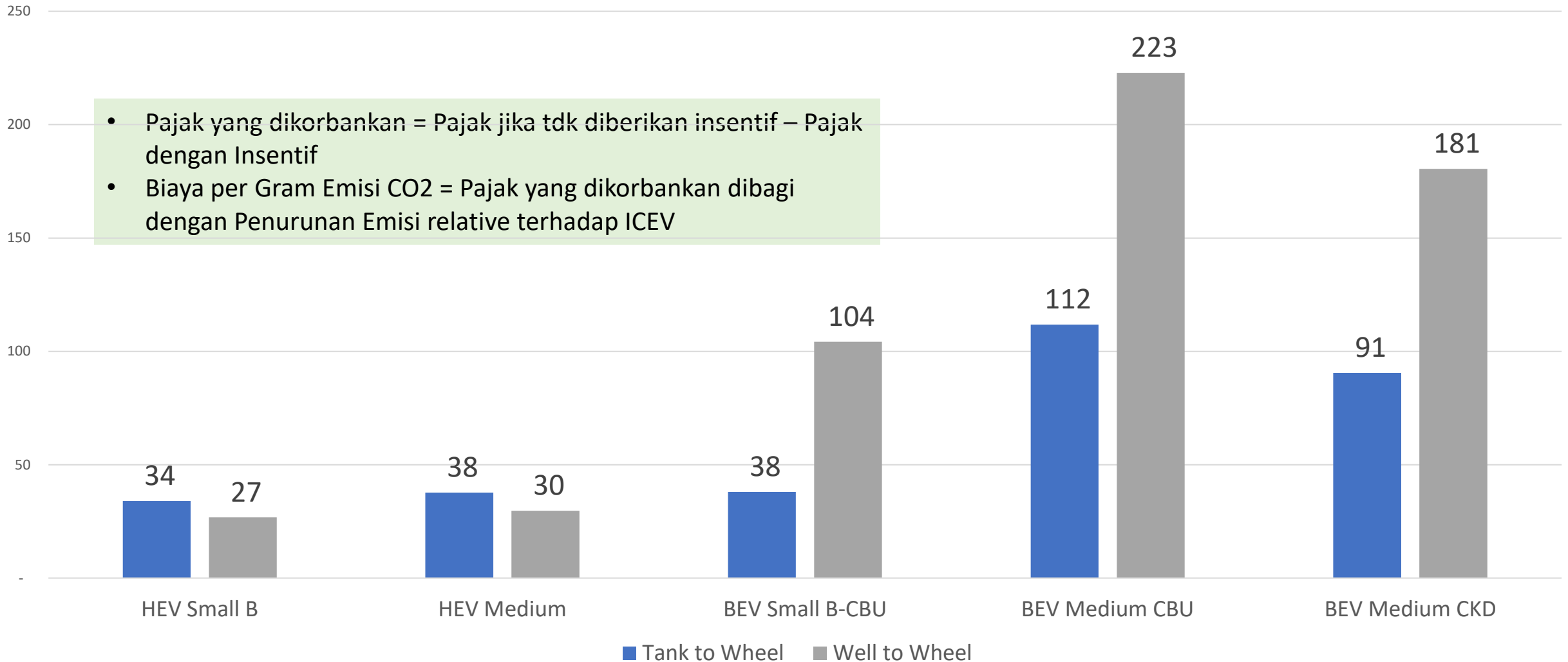
Sumber : Estimasi LPEM , 2024

Dampak Program LCEV terhadap Pengurangan Emisi CO₂



Sumber : Estimasi Penulis (2025)

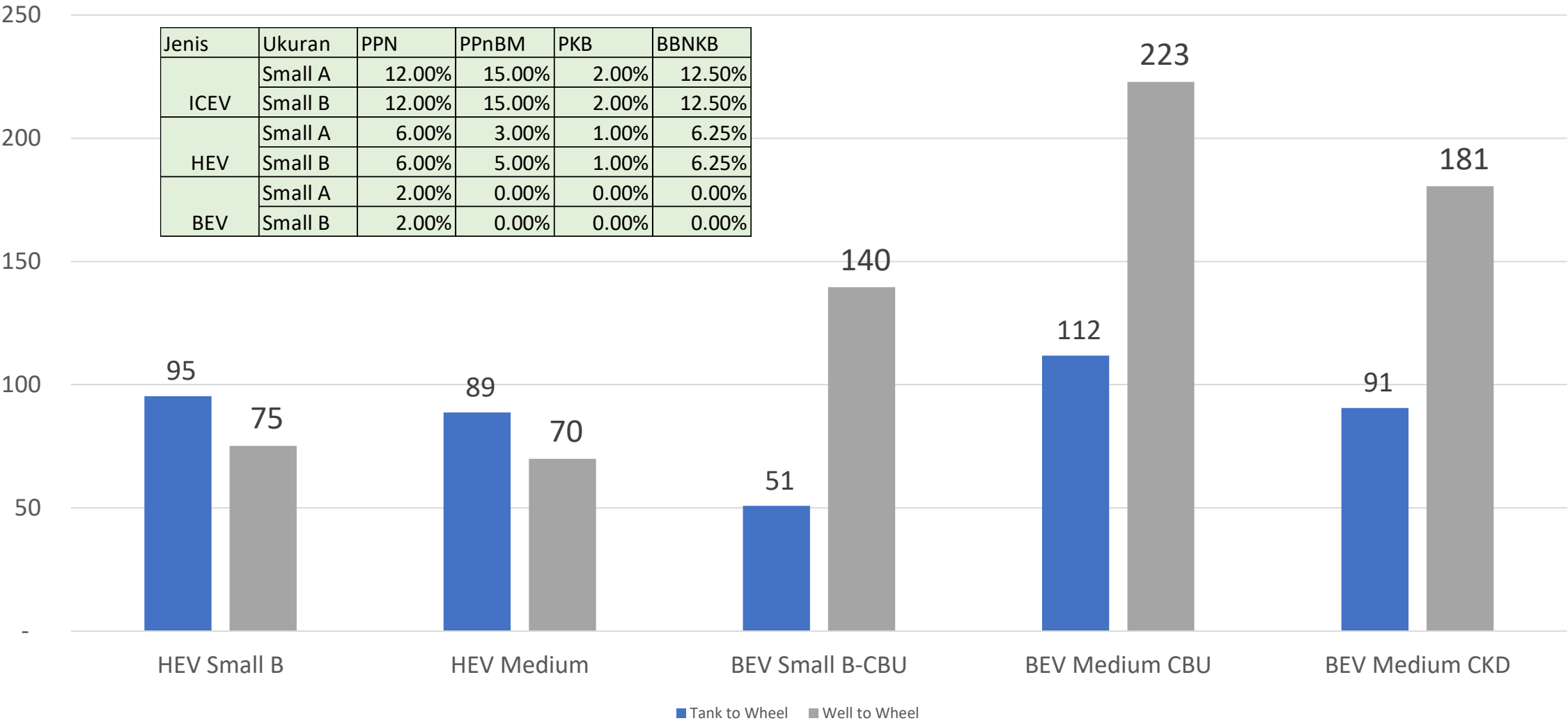
Biaya Program LCEV (Pajak yang dikorbankan Pemerintah) untuk Mengurangi Emisi CO₂ (Rp per gram CO2 per km)



Pajak = PPnBM +PPN +PKB +BBNKB

Sumber : Hasil Estimasi Penulis (2025)

Biaya Program LCEV (Pajak yang dikorbankan Pemerintah) untuk Mengurangi Emisi CO2, HEV dapat insentif 50% dari Pajak ICEV (Rp per gram CO2 per km)



Dampak Ekonomi Program LECV

Biaya dan Manfaat		HEV		BEV		
	Keterangan	Small B - CKD	Medium - CKD	Small B - CBU	Medium B-CKD	Medium B-CBU
Pengorbanan Pemerintah (Pajak yang dikorbankan) untuk Mengurangi Emisi (Rp per Gram CO2 per km)	tank to wheel	34	38	38	112	91
	well to wheel	27	30	104	223	181
Dampak Ekonomi	<i>Value –Added Multiplier</i>	1.9	1.9	1.35	1.9	1.35
	<i>Employment Multiplier</i>	4.02	4.02	1.25	4.02	1.25

Kebijakan Transisi ke *NEV* di ASEAN

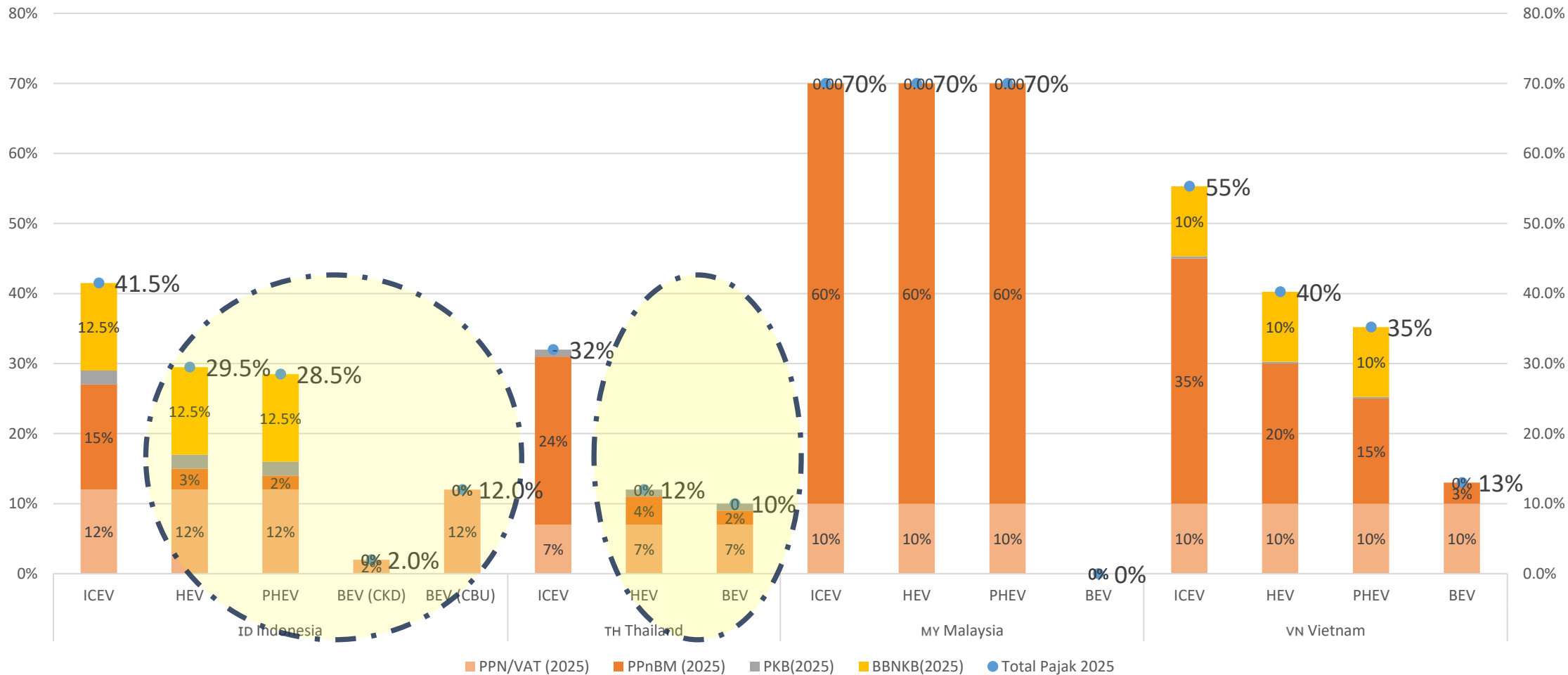
Indonesia dan Negara ASEAN

Negara	Indonesia	Thailand	Malaysia	Vietnam	Filipina	Singapura
Produksi Mobil 2024(Unit)	1.196.664	1.468.997	790.347	348.544*	467.209*	50.991*
Penjualan Mobil 2024 (Unit)	865.723	562.954	816.747	340.142	467.253	52.828
Pertumbuhan Penjualan 2021 - 2024 (%)	-0,02	-0,25	0,60	0,12	1,09	-0,10
Jumlah Penduduk 2024 (juta orang)	283	72	34	101	112,9	5,66
Pendapatan per Kapita 2024 (US\$)	4.960	7.630	11.868	4.017	3.925	90.689
Penjualan Mobil per 1000 penduduk 2024	3,06	7,82	24,02	3,37	4,14	9,33
Rasio Kepemilikan Mobil per 1000 penduduk (2024)	105	236	795	97	73	141
Pertumbuhan Ekonomi 203-2024 (%)	5	2,7	5,1	7	5,6	2,7

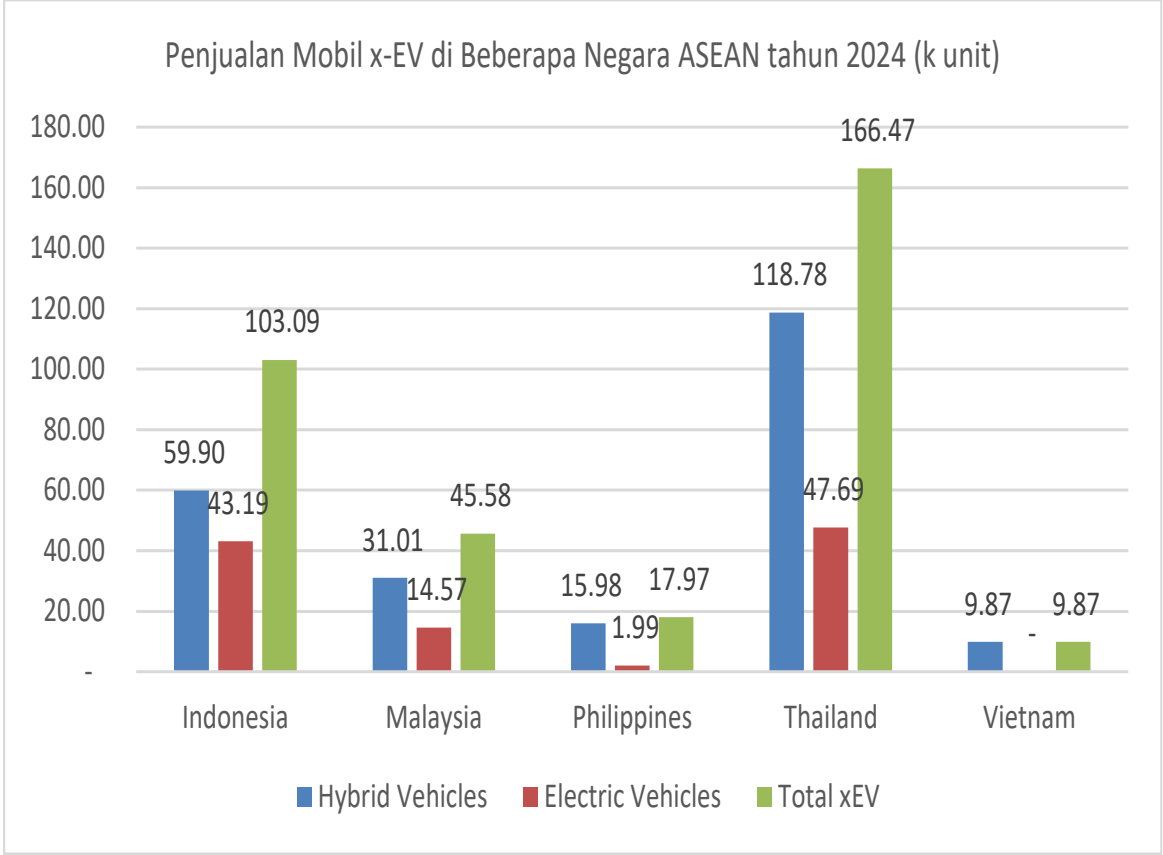
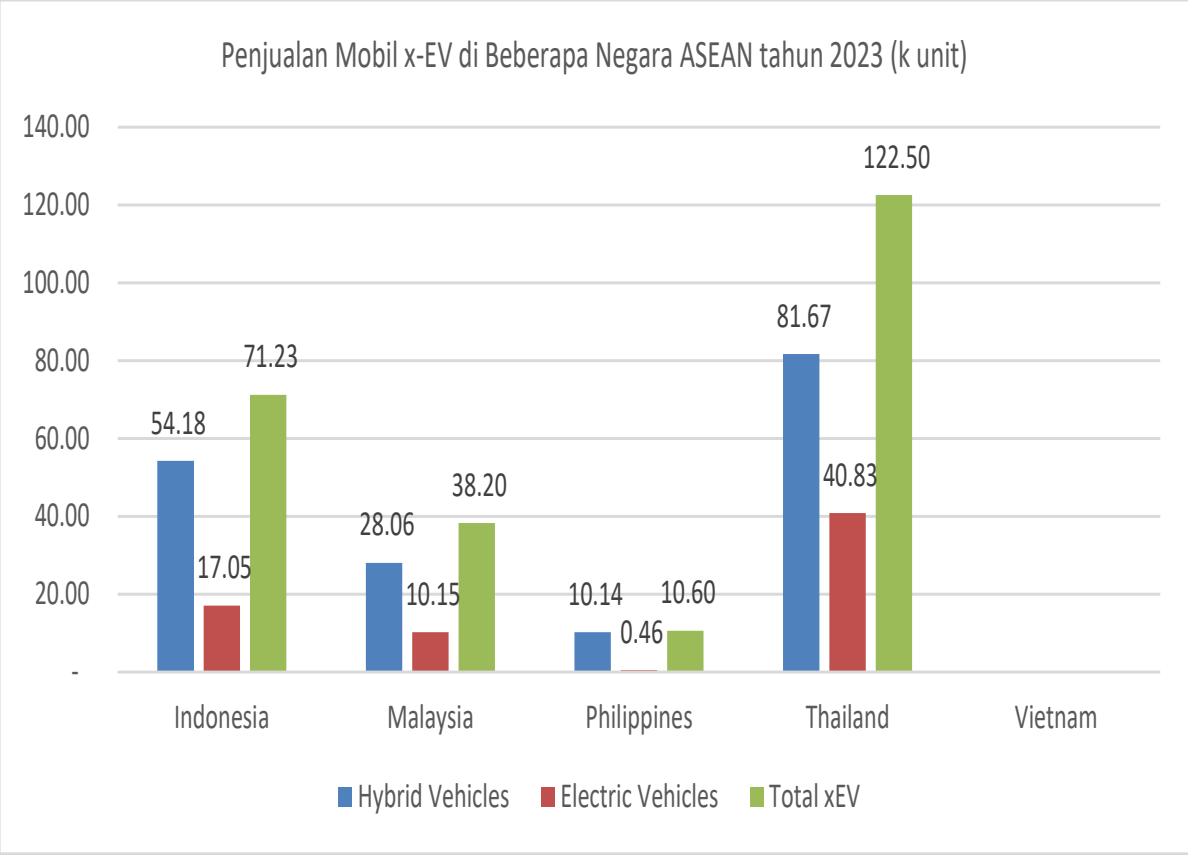
Sumber: Dikompilasi dari berbagai sumber

Perbandingan Tarif Pajak Mobil untuk Transisi ke NEV Beberapa Negara ASEAN

Perbandingan Tarif Pajak Beberapa Negara ASEAN



NEV di ASEAN tahun 2023 -2024



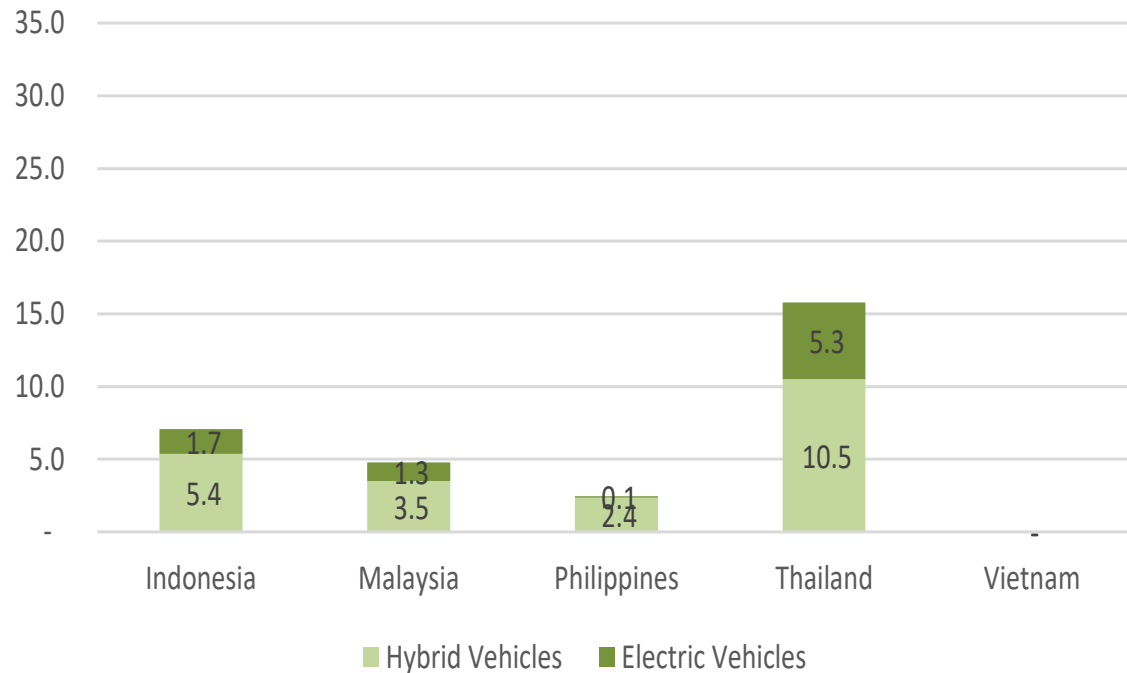
Sumber : GAIKINDO dan OICA (2025), diolah

Country	k unit	
	Market 2023	Market 2024
Indonesia	1,006	866
Malaysia	800	817
Philippines	430	467
Thailand	776	563
Vietnam	302	340

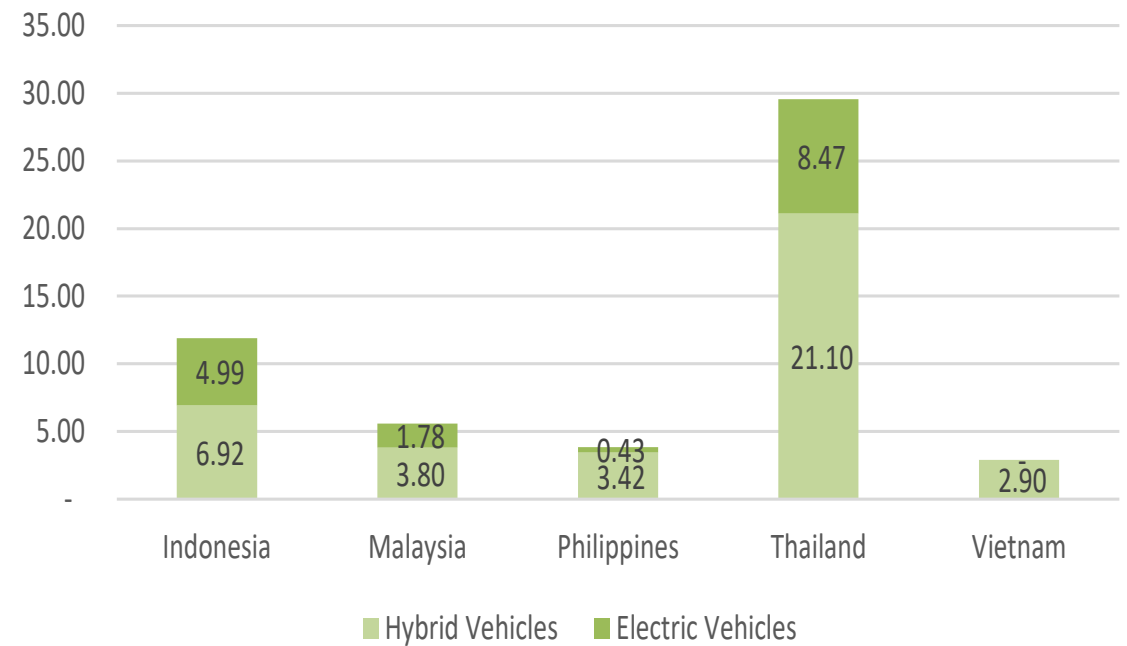
Sumber : GAIKINDO dan OICA (2025), diolah

Capaian Pasar xEV di ASEAN

Capaian Pasar xEV (% terhadap total sales)
Beberapa Negara ASEAN (2023)



Capaian Pasar xEV (% terhadap total sales)
Beberapa Negara ASEAN (2024)

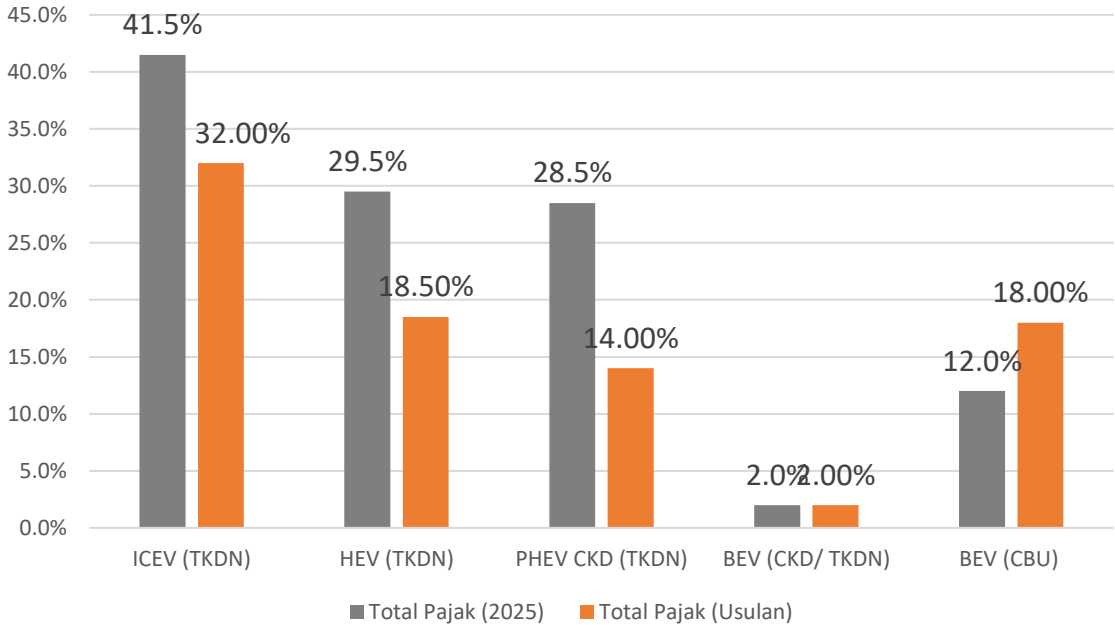


Saran untuk Kebijakan Transisi ke *NEV*

- Evaluasi secara menyeluruh dan mendalam program insentif LCEV yang saat ini diterapkan, terutama BEV CBU → Kaji secara mendalam *Benefit* dan *Cost* program LCEV saat ini, baik dari sisi surplus konsumen, surplus produsen, fiskal pemerintah. Evaluasi dampaknya terhadap **perekonomian nasional (Industri otomotif dan suku cadang, Ekonomi Makro (PDB), Penciptaan Lapangan Kerja), lingkungan (emisi CO₂ dan biaya pengurangan emisi), Pengurangan Impor BBM, Subsidi BBM dsb**
- Revisi **Program LCEV** dengan Kebijakan **Fiskal yang Fair dan Proporsional** berbasis Emisi dan TKDN. Kendaraan yang berkontribusi mengurangi emisi cukup besar dan dampak terhadap perekonomiannya besar, patut memperoleh insentif yang besar pula.

Usulan Insentif Fiskal

Jenis Kendaraan	PPN /VAT		PPnBM		PKB		BBNKB	
	PPN/VAT (2025)	PPN/VAT (usulan)	PPnBM (2025)	PPnBM (Usulan)	PKB(2025)	PKB(usulan)	BBNKB(2025)	BBNKB (Usulan)
ICEV (TKDN)	12.0%	12.0%	15% → 10.00%		2.00%	2.00%	12.5%	8.00%
HEV (TKDN)	12.0% → 7.0%		3% → 2.00%		2.00% → 1.50%		12.5%	8.00%
PHEV CKD (TKDN)	12.0% → 5.0%		2% → 1.00%		2.00% → 1.50%		12.5%	6.50%
BEV (CKD/ TKDN)	2.0%	2.0%	0%	0.00%	0.00%	0.00%	0%	0.00%
BEV (CBU)	12.0% → 10.0%		0%	0.00%	0.00% → 1.50%		0%	6.50%



Terima kasih