

Tersedia online di www.journal.unesa.ac.idHalaman jurnal di www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans

Celah Regulasi atau Dilema Pro-Investasi? Kasus Impor Truk CBU Tiongkok di Indonesia

Ramadhan Dwi Prasetyo ^a, Tri Veni Putri ^b, Rahmat Hidayat ^c, Aditya Ferrarin Dharma Bhayangkara ^d, Maulana Yusuf Alkahfi ^e, Mohamad Fauzan Ardani ^f

^{a,c,d,e,f} Program Studi Terapan Teknologi Rekayasa Otomotif, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Tegal, Indonesia

^b Program Studi Terapan Keamanan Ekonomi dan Intelijen Keuangan, Sekolah Tinggi Intelijen Negara, Bogor, Indonesia

email: ^aramadhan@pktj.ac.id, ^btrivenyputri17@gmail.com, ^crahmathidayat242003@gmail.com, ^dadtybhygkr@gmail.com, ^emaulanakahfi200212@gmail.com, ^fmohamadfauzanardani@gmail.com

INFO ARTIKEL

Sejarah artikel:

Menerima 10 Agustus 2026

Revisi 12 Agustus 2026

Diterima 13 Agustus 2026

Online 20 Agustus 2026

Kata kunci:

Fragmentasi Regulasi

Celah Regulasi

Keadilan Kompetitif

Arsitektur Kebijakan

Truk CBU

ABSTRAK

Penelitian ini berangkat dari paradoks kebijakan pro-investasi di sektor otomotif Indonesia yang, alih-alih memperkuat industri nasional, justru membuka celah regulasi bagi masuknya truk CBU tanpa pemenuhan standar teknis dan kewajiban domestik. Studi ini bertujuan mengidentifikasi akar fragmentasi regulasi lintas kementerian serta merumuskan solusi kebijakan yang mampu memulihkan keadilan kompetitif. Metode yang digunakan adalah pendekatan ekonomi politik dengan analisis kelembagaan dan tata kelola kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa inkonsistensi regulasi menciptakan distorsi pasar, menggerus penerimaan negara, dan melemahkan industri komponen lokal. Penelitian ini mengusulkan pembangunan arsitektur regulasi terintegrasi dan penguatan mekanisme audit pasca-impor sebagai solusi yang lebih sistemik dibanding pendekatan parsial sebelumnya. Kontribusi utama studi ini terletak pada penegasan bahwa masalah bukan sekadar kekurangan regulasi, melainkan kegagalan koordinasi kebijakan. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan kerangka solusi yang lebih komprehensif untuk memperkuat daya saing industri otomotif nasional sekaligus memastikan keberlanjutan fiskal dan lingkungan.

Regulatory Loophole or Pro-Investment Dilemma? The Case of Chinese CBU Truck Imports in Indonesia

ARTICLE INFO

Keywords:

Regulatory Fragmentation

Regulatory Loopholes

Competitive Fairness

Policy Architecture

CBU Trucks

Prasetyo, R. D., & Putri, T. P., dkk (2026). Celah Regulasi atau Dilema Pro-Investasi? Kasus Impor Truk CBU Tiongkok di Indonesia. MITRANS: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi, v4 (n2), 515 – 525.

ABSTRACT

This study is grounded in the paradox of pro-investment policies in Indonesia's automotive sector, which, rather than strengthening domestic industry, have created regulatory loopholes allowing the entry of Completely Built Up (CBU) trucks without complying with technical standards and domestic requirements. The research aims to identify the roots of cross-ministerial regulatory fragmentation and to formulate policy solutions that restore competitive fairness. It employs a political economy approach combined with institutional and governance analysis. The findings reveal that regulatory inconsistency generates market distortions, erodes state revenues, and weakens the local component industry. This study proposes the development of an integrated regulatory architecture and the strengthening of post-import audit mechanisms as more systemic solutions compared to previous fragmented approaches. Its key contribution lies in demonstrating that the core problem is not the absence of regulation, but the failure of policy coordination. Accordingly, the study offers a more comprehensive framework to enhance the competitiveness of the national automotive industry while ensuring fiscal and environmental sustainability.

1. Pendahuluan

Sektor transportasi darat memiliki peran krusial dalam mendukung sistem logistik nasional dan pertumbuhan ekonomi, khususnya melalui distribusi barang dan mobilitas industri. Dalam kajian kebijakan transportasi, sektor ini dipandang sebagai elemen strategis yang menghubungkan aktivitas ekonomi dan pembangunan wilayah, sehingga kualitas regulasi transportasi sangat menentukan efisiensi sistem logistik dan daya saing ekonomi (Wandelt et al., 2025). Dalam konteks negara berkembang seperti Indonesia, kendaraan komersial seperti truk dan bus menjadi tulang punggung distribusi logistik yang menghubungkan pusat produksi dengan pasar. Sumber daya manusia (SDM) menjadi elemen penting dalam proses operasional (Atasya et al., 2025).

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi logistik, pemerintah mendorong pertumbuhan industri melalui kebijakan yang berorientasi pada peningkatan investasi dan kemudahan berusaha. Namun, literatur menunjukkan bahwa kebijakan transportasi yang tidak terintegrasi dapat menimbulkan ketidakkonsistenan implementasi serta menghasilkan dampak yang tidak diinginkan dalam sistem transportasi (Vickerman, 2024). Ketidaksinkronan ini seringkali muncul akibat perbedaan tujuan antar kebijakan sektoral, seperti antara kebijakan transportasi, industri, dan investasi.

Permasalahan menjadi lebih kompleks ketika terdapat perbedaan perlakuan regulasi terhadap kendaraan bermotor berdasarkan skema pemasukan dan klasifikasinya. Produsen kendaraan dalam negeri yang beroperasi melalui skema *Completely Knocked Down* (CKD) diwajibkan memenuhi berbagai persyaratan teknis, seperti pengujian tipe kendaraan, standar emisi, serta sertifikasi laik jalan. Sebaliknya, kendaraan impor dalam bentuk *Completely Built Up* (CBU) dapat masuk melalui klasifikasi tertentu yang tidak mewajibkan pemenuhan standar teknis yang sama. Fenomena ini sejalan dengan temuan bahwa desain regulasi yang tidak komprehensif dapat menciptakan celah regulasi (*regulatory loophole*) yang dimanfaatkan oleh pelaku usaha untuk mengurangi beban kepatuhan (Arblaster & Hooper, 2015).

Celah regulasi tersebut berdampak pada ketimpangan dalam persaingan usaha serta menurunkan efektivitas kebijakan transportasi. Ketidakkonsistenan kebijakan juga dapat menyebabkan distorsi pasar dan mengurangi efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan. Selain itu, perbedaan standar teknis, khususnya terkait emisi kendaraan, berpotensi meningkatkan dampak lingkungan karena kendaraan dengan standar lebih rendah tetap dapat beroperasi dalam sistem transportasi jalan. Dalam konteks tata kelola transportasi, tantangan utama terletak pada lemahnya koordinasi antarinstansi serta fragmentasi kelembagaan. Studi kebijakan transportasi menunjukkan bahwa efektivitas regulasi sangat bergantung pada konsistensi implementasi dan integrasi antar kebijakan lintas sektor (Lee & Fu, 2023). Ketika koordinasi antar lembaga tidak berjalan optimal, maka kebijakan yang dihasilkan cenderung tidak efektif dalam mencapai tujuan yang diharapkan.

Penelitian mengenai industri otomotif selama ini umumnya berfokus pada aspek daya saing industri dan efisiensi ekonomi. Namun demikian, kajian yang secara khusus mengaitkan dinamika kebijakan transportasi, kebijakan industri, dan kebijakan investasi dalam satu kerangka analisis masih terbatas. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan dalam kajian yang mengintegrasikan perspektif manajemen transportasi dengan analisis kebijakan lintas sektor.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini memilih industri kendaraan komersial sebagai objek kajian dengan mengambil studi kasus pada PT Hino Motors Manufacturing Indonesia (HMMI). Pemilihan objek ini didasarkan pada peran strategisnya dalam industri otomotif nasional serta keterkaitannya dengan sistem transportasi logistik. Selain itu, fenomena masuknya kendaraan impor melalui skema alternatif memberikan konteks empiris yang relevan untuk mengkaji ketimpangan regulasi secara lebih mendalam.

Penelitian ini memberikan kontribusi berupa analisis terhadap celah regulasi kendaraan bermotor dalam konteks kebijakan pro-investasi, dengan menekankan pentingnya harmonisasi regulasi

dan penguatan koordinasi lintas sektor. Pendekatan ini penting mengingat efektivitas kebijakan transportasi sangat bergantung pada keterpaduan kebijakan dan konsistensi implementasinya.

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisis penyebab munculnya celah regulasi kendaraan bermotor, mengkaji perbedaan penerapan regulasi antara kendaraan produksi dalam negeri dan kendaraan impor, serta menilai dampak yang ditimbulkan terhadap sistem transportasi dan industri nasional. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan rekomendasi kebijakan guna mendukung terciptanya sistem regulasi yang lebih adil, efektif, dan berkelanjutan.

2. *State of the Art*

Kajian mengenai kebijakan transportasi dan industri otomotif dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan adanya peningkatan perhatian terhadap isu tata kelola regulasi, integrasi kebijakan, serta dampaknya terhadap efisiensi sistem logistik dan keberlanjutan lingkungan. Secara umum, penelitian terdahulu dapat dikelompokkan ke dalam tiga pendekatan utama, yaitu: (1) kebijakan transportasi dan lingkungan, (2) tata kelola regulasi dan fragmentasi kelembagaan, serta (3) daya saing industri dan dinamika investasi.

Dalam konteks kebijakan transportasi dan lingkungan, sejumlah studi menekankan pentingnya regulasi yang konsisten dalam mengendalikan dampak eksternalitas transportasi. Wandelt et al. (2025) menegaskan bahwa kebijakan transportasi modern menghadapi tantangan kompleks dalam menyeimbangkan antara pertumbuhan ekonomi, mobilitas, dan keberlanjutan lingkungan. Sejalan dengan itu, Creutzig et al. (2020) menunjukkan bahwa sektor transportasi darat merupakan kontributor utama emisi global, sehingga kebijakan terkait standar kendaraan dan efisiensi energi menjadi instrumen penting dalam pengendalian dampak lingkungan. Namun, efektivitas kebijakan tersebut sangat bergantung pada konsistensi implementasi di lapangan.

Selanjutnya, dalam perspektif tata kelola regulasi, berbagai penelitian menunjukkan bahwa fragmentasi kelembagaan menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan ketidakefisienan kebijakan. Vickerman (2021) mengemukakan bahwa ketidakselarasan antara kebijakan transportasi, investasi, dan fiskal dapat menciptakan distorsi dalam sistem transportasi, terutama ketika tidak terdapat koordinasi yang memadai antar pembuat kebijakan. Hal ini diperkuat oleh studi Meersman dan Nazemzadeh (2022) yang menemukan bahwa regulasi transportasi yang tidak terintegrasi dapat meningkatkan biaya logistik serta menurunkan efisiensi rantai pasok.

Lebih lanjut, konsep regulatory loophole atau celah regulasi juga menjadi perhatian dalam literatur kebijakan publik. Fenomena ini terjadi ketika desain regulasi memungkinkan adanya interpretasi atau klasifikasi alternatif yang dimanfaatkan oleh pelaku usaha untuk menghindari kewajiban tertentu. Menurut Baldwin et al. (2021), celah regulasi sering muncul dalam sistem kebijakan yang kompleks dan melibatkan banyak aktor, sehingga pengawasan menjadi tidak optimal. Dalam konteks transportasi, hal ini dapat berdampak pada ketidakadilan kompetitif serta menurunnya kualitas standar keselamatan dan lingkungan.

Pada sisi lain, penelitian terkait daya saing industri otomotif lebih banyak menyoroti peran investasi, efisiensi produksi, dan integrasi global supply chain. Studi oleh Sturgeon dan Van Biesebroeck (2020) menunjukkan bahwa globalisasi industri otomotif mendorong negara berkembang untuk membuka pasar melalui kebijakan investasi. Namun, kebijakan tersebut seringkali menimbulkan trade-off antara menarik investasi asing dan melindungi industri domestik. Dalam konteks ini, kebijakan yang terlalu longgar dapat membuka peluang masuknya produk impor yang tidak sepenuhnya memenuhi standar domestik.

Selain itu, penelitian terbaru dalam bidang logistik dan transportasi juga menunjukkan bahwa ketidakseimbangan regulasi dapat mempengaruhi perilaku pasar. Zhang et al. (2023) menemukan bahwa pelaku industri cenderung memilih jalur atau mekanisme yang memiliki beban regulasi lebih rendah, meskipun hal tersebut dapat mengurangi efisiensi sistem secara keseluruhan. Hal ini

menunjukkan bahwa desain kebijakan yang tidak seragam dapat menciptakan distorsi dalam sistem transportasi dan logistik.

Dalam konteks negara berkembang, beberapa studi menyoroti tantangan implementasi kebijakan transportasi akibat keterbatasan koordinasi antar lembaga. Nguyen et al. (2022) menunjukkan bahwa lemahnya integrasi kebijakan transportasi dan industri di negara berkembang seringkali menyebabkan inkonsistensi regulasi, yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya efektivitas kebijakan. Kondisi ini juga diperparah oleh perbedaan kepentingan antar sektor, seperti antara sektor investasi dan sektor lingkungan.

Meskipun berbagai penelitian tersebut telah membahas aspek kebijakan transportasi, tata kelola regulasi, dan industri otomotif, terdapat keterbatasan dalam mengkaji fenomena celah regulasi secara spesifik pada kendaraan komersial dalam konteks kebijakan pro-investasi. Sebagian besar penelitian masih melihat isu ini secara parsial, baik dari sisi lingkungan, ekonomi, maupun industri, tanpa mengintegrasikan ketiganya dalam satu kerangka analisis.

Dengan demikian, terdapat kesenjangan penelitian yang terletak pada belum adanya kajian yang secara komprehensif menghubungkan fenomena regulatory loophole pada kendaraan bermotor dengan dinamika kebijakan lintas sektor, khususnya antara kebijakan transportasi, industri, dan investasi. Penelitian ini berupaya mengisi kesenjangan tersebut dengan menganalisis kasus masuknya kendaraan CBU dalam perspektif manajemen transportasi dan kebijakan publik secara terintegrasi. Kontribusi utama penelitian ini terletak pada pengembangan analisis yang mengaitkan celah regulasi dengan fragmentasi kelembagaan dan dampaknya terhadap sistem transportasi, industri otomotif, serta penerimaan negara. Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai pentingnya harmonisasi kebijakan dalam menciptakan sistem transportasi yang efisien, adil, dan berkelanjutan.

3. Metode Penelitian

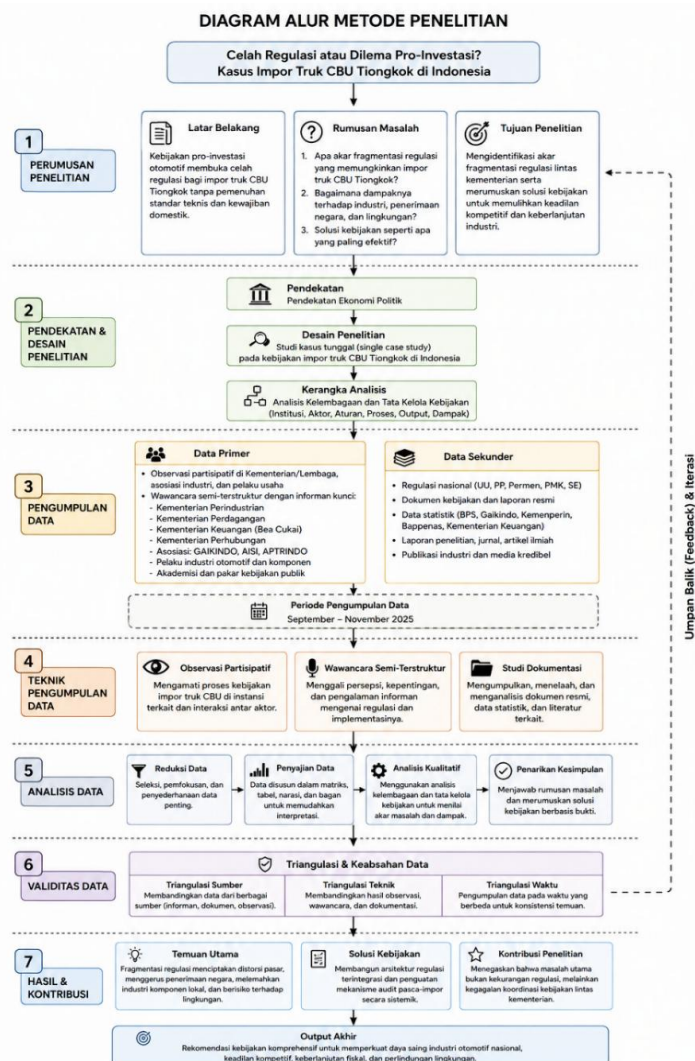
Metode Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus tunggal (*single case study*) yang berfokus pada PT Hino Motors Manufacturing Indonesia (HMMI) sebagai locus penelitian. Pendekatan ini dipilih karena mampu memberikan pemahaman mendalam terhadap fenomena celah regulasi kendaraan bermotor dalam konteks nyata, khususnya yang melibatkan interaksi kompleks antara kebijakan transportasi, industri, dan investasi. Desain studi kasus digunakan karena karakteristik fenomena yang dikaji bersifat kontekstual, tidak dapat dipisahkan dari lingkungan kebijakan, serta melibatkan banyak aktor dan kepentingan. Pendekatan ini memungkinkan eksplorasi hubungan kausal dan dinamika implementasi kebijakan secara komprehensif.

Tabel 1. Jenis Data, Teknik Pengumpulan, dan Analisis Data (Peneliti, 2025)

Komponen	Uraian	Sumber/Instrumen	Output yang Diharapkan
Data Primer	Observasi langsung di lingkungan industri HMMI	Catatan lapangan (<i>field notes</i>)	Identifikasi praktik implementasi regulasi
	Wawancara semi-terstruktur (QC, External Affairs, praktisi)	Pedoman wawancara	Perspektif aktor industri & kebijakan
	FGD & seminar industri	Dokumentasi kegiatan	Insight kebijakan & praktik industri
Data Sekunder	Regulasi (UU, Perpres, Permenhub, Permen LHK)	Dokumen resmi pemerintah	Analisis kesenjangan regulasi
	Laporan kementerian & data BPS	Laporan & statistik nasional	Validasi kondisi industri
	Publikasi industri & media ekonomi	Artikel & laporan industri	Konteks ekonomi & kebijakan
Teknik Pengumpulan Data	Observasi partisipatif	Observasi langsung	Data empiris implementasi

Komponen	Uraian	Sumber/Instrumen	Output yang Diharapkan
Teknik Analisis Data	Wawancara semi-terstruktur	<i>Interview guide</i>	Data persepsi & pengalaman
	Studi dokumentasi	Arsip & regulasi	Data normatif kebijakan
Dimensi Analisis	Data <i>Reduction</i>	Seleksi & simplifikasi data	Data terfokus
	Data Coding	Koding tematik	Tema-tema utama
	<i>Category Development</i>	Klasifikasi data	Struktur analisis
	Interpretation	Penafsiran hasil	Kesimpulan & insight
	Regulasi	Dokumen hukum	Identifikasi celah regulasi
	Kelembagaan	Wawancara & dokumen	Koordinasi antar lembaga
	Ekonomi & Fiskal	Data industri	Dampak ekonomi
	Tata Kelola	Observasi & kebijakan	Kegagalan governance

Untuk memastikan proses penelitian berlangsung secara sistematis, terarah, dan dapat ditelusuri, penelitian ini disusun melalui tahapan yang menghubungkan perumusan masalah, pemilihan pendekatan dan desain penelitian, pengumpulan serta analisis data, pengujian keabsahan data, hingga perumusan temuan dan rekomendasi kebijakan. Alur tersebut menggambarkan keterkaitan antara setiap tahapan penelitian sekaligus menunjukkan bagaimana data empiris dan dokumen kebijakan digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Secara keseluruhan, tahapan penelitian disajikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram Alur Metode Penelitian

Gambar 1 menunjukkan bahwa penelitian tidak berhenti pada identifikasi celah regulasi, tetapi menelusuri hubungan antara fragmentasi kebijakan, implementasi regulasi, dan dampaknya terhadap industri, fiskal, lingkungan, serta tata kelola transportasi. Proses analisis dilakukan secara iteratif melalui triangulasi sumber, teknik, dan waktu untuk memastikan bahwa temuan yang dihasilkan tidak hanya merepresentasikan perspektif satu aktor, tetapi mencerminkan keterkaitan antara regulasi, praktik implementasi, dan kondisi empiris. Tahap akhir penelitian diarahkan pada identifikasi akar permasalahan dan penyusunan rekomendasi kebijakan yang berbasis bukti.

4. Hasil dan Pembahasan

Fragmentasi Kebijakan Regulasi Kendaraan Bermotor

Fragmentasi kebijakan merupakan akar dari ketidakterpaduan regulasi yang memungkinkan masuknya truk *Completely Built Up* (CBU) asal Tiongkok tanpa uji tipe dan sertifikasi laik jalan sebagaimana diatur dalam sistem pengujian nasional. Berdasarkan temuan lapangan yang dihimpun oleh peneliti, ditemukan bahwa sebagian truk CBU asal Tiongkok masuk melalui skema investasi pertambangan dan dikategorikan sebagai “alat berat” atau “barang modal investasi,” bukan kendaraan bermotor. Klasifikasi tersebut membuat importir dapat menghindari kewajiban sertifikasi Sertifikat Uji Tipe (SUT) dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang merupakan prasyarat utama untuk memperoleh Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Padahal, UU No. 22 Tahun 2009 secara tegas mendefinisikan setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan umum wajib memiliki status laik jalan dan uji tipe.

Fragmentasi ini tercermin dari lemahnya koordinasi lintas kementerian. Kementerian Perhubungan menafsirkan pengawasan kendaraan sebatas pada kendaraan yang terdaftar di sistem uji tipe nasional, sedangkan Kementerian Investasi/BKPM menilai bahwa izin impor barang modal merupakan ranah investasi murni. Kementerian Perindustrian berfokus pada TKDN, dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) hanya mengawasi standar emisi kendaraan yang dikategorikan sebagai kendaraan niaga, bukan alat tambang. Akibatnya, terdapat ruang kosong pengawasan di antara sektor-sektor ini.

Sebagaimana dijelaskan dalam wawancara lapangan dengan staf *Corporate External Affairs* HMMI (Oktober 2025), kendaraan impor yang awalnya dimaksudkan untuk area tambang di Kalimantan Timur dan Sulawesi Tengah justru banyak digunakan di jalan umum tanpa sertifikasi laik jalan. Fenomena ini menunjukkan *governance failure*, yakni kegagalan sistem tata kelola dalam memastikan konsistensi kebijakan lintas sektor. Sejalan dengan pandangan Jordan dan Schout (2020), *policy incoherence* seperti ini menciptakan “ruang abu-abu regulasi” yang dapat dimanfaatkan oleh pelaku ekonomi tertentu dengan dalih investasi produktif. Fragmentasi kelembagaan ini pada akhirnya menciptakan paradoks kebijakan: deregulasi investasi yang bertujuan meningkatkan efisiensi ekonomi justru melemahkan kapasitas regulatif negara. Menurut Levi-Faur (2021), dalam rezim *regulatory capitalism*, kelemahan pengawasan justru sering lahir dari tekanan politik pro-investasi yang mengutamakan pertumbuhan jangka pendek daripada keberlanjutan industri.

Temuan ini menegaskan bahwa permasalahan yang terjadi tidak semata-mata bersifat teknis administratif, melainkan bersifat struktural dalam tata kelola kebijakan. Negara mengalami kondisi *split governance*, yaitu situasi di mana kebijakan investasi berjalan tanpa sinkronisasi dengan regulasi teknis sektor transportasi. Hal ini diperparah oleh adanya konflik mandat antar lembaga serta ketiadaan *single regulatory authority* yang mampu mengintegrasikan kebijakan lintas sektor secara efektif. Akibatnya, kegagalan regulasi bukan disebabkan oleh kekurangan aturan, melainkan oleh keberadaan regulasi yang berlimpah namun tidak terkoordinasi dengan baik. Kondisi ini menciptakan inefisiensi sistemik sekaligus membuka ruang bagi terjadinya celah regulasi yang dapat dimanfaatkan oleh aktor tertentu.

Skema CKD vs CBU dalam Perspektif Daya Saing Nasional

Temuan lapangan menunjukkan perbedaan mendasar antara skema *Completely Knocked Down* (CKD) dan *Completely Built Up* (CBU) dalam konteks beban regulasi, struktur biaya, serta kontribusi ekonomi

terhadap perekonomian nasional. Tabel berikut merangkum hasil perbandingan yang dihimpun oleh peneliti berdasarkan wawancara dengan internal HMMI (2025):

Tabel 2. Perbedaan *Completely Knocked Down* (CKD) dan *Completely Built Up* (CBU) (Peneliti, 2025)

Aspek	Truk CKD (Hino)	Truk CBU (Tiongkok)
Status Hukum	Kendaraan Bermotor (UU 22/2009)	Barang Modal Investasi/Alat Tambang
Kewajiban Uji Tipe	Wajib (SUT & SRUT)	Tidak Wajib
Standar Emisi	Euro IV (Permen LHK No. 20/2017)	Euro II–III
TKDN	≥ 40%	0%
Harga Rata-Rata per Unit	Rp 650–720 juta	Rp 450–520 juta
Pajak & Bea Masuk	Berlaku (5–10%)	Banyak dibebaskan
Serapan Tenaga Kerja Domestik	Tinggi (±1.500 pekerja)	Rendah
Ketahanan Komponen Lokal	Stabil (diproduksi di Purwakarta & Karawang)	Tidak ada substitusi lokal

Perbedaan struktur biaya di atas menunjukkan bahwa truk CBU Tiongkok memiliki keuntungan harga sekitar 25-35 persen lebih murah dibandingkan truk CKD buatan Hino. Namun, keunggulan harga tersebut bukan berasal dari efisiensi teknologi, melainkan dari beban regulasi dan fiskal yang tidak simetris. Dengan demikian, kehadiran truk CBU di pasar domestik berpotensi menimbulkan distorsi pasar yang melemahkan industri otomotif nasional. Dari sisi kontribusi ekonomi, HMMI melalui produksi CKD berperan penting dalam menumbuhkan ekosistem industri otomotif domestik, termasuk rantai pasok komponen dari 110 pemasok lokal dan lebih dari 30 UKM binaan. Sebaliknya, truk CBU impor tidak memiliki efek berganda (*multiplier effect*) terhadap ekonomi nasional. Hal ini sejalan dengan studi OECD (2023) yang menunjukkan bahwa model substitusi impor berbasis investasi asing sering kali gagal memperkuat kapasitas manufaktur lokal karena tidak mendorong transfer teknologi atau penciptaan rantai nilai domestik.

Berbeda dengan studi sebelumnya yang umumnya menekankan aspek efisiensi biaya produksi sebagai penentu utama daya saing, penelitian ini menunjukkan bahwa keunggulan harga pada produk impor justru mencerminkan fenomena *artificial competitiveness* yang terbentuk melalui praktik *regulatory arbitrage*, bukan hasil dari inovasi atau peningkatan produktivitas. Kondisi ini menimbulkan distorsi pasar yang signifikan, di mana mekanisme persaingan tidak lagi berlangsung secara adil (*fair competition*), melainkan dipengaruhi oleh ketimpangan beban regulasi. Dampaknya, industri domestik mengalami tekanan sistemik yang berpotensi melemahkan keberlanjutan ekosistem manufaktur nasional. Lebih jauh, ketidakseimbangan ini juga menggerus legitimasi kebijakan industri, karena pelaku usaha yang patuh terhadap regulasi justru berada pada posisi yang kurang kompetitif. Dengan demikian, dinamika yang terjadi tidak dapat dikategorikan sebagai kompetisi pasar bebas, melainkan sebagai bentuk kompetisi yang telah terdistorsi oleh bias regulasi.

Celah Regulasi dan Implikasi Ekonomi-Politik

Celah regulasi (*regulatory loophole*) yang dimanfaatkan importir truk CBU Tiongkok merupakan konsekuensi langsung dari inkonsistensi kebijakan lintas sektor. Dalam perspektif ekonomi politik kebijakan, kondisi ini dapat dibaca sebagai bentuk *regulatory capture*, yaitu situasi ketika kebijakan publik dipengaruhi oleh aktor ekonomi tertentu yang memiliki kepentingan terhadap peraturan.³⁶ Sebagaimana diungkapkan oleh Stiglitz (2022), liberalisasi ekonomi tanpa penguatan kelembagaan negara akan membuka ruang dominasi kepentingan pasar yang mereduksi tujuan pembangunan nasional.

Dalam kasus ini, relaksasi impor kendaraan “non-lalu lintas” digunakan sebagai pintu masuk untuk menghindari standar teknis dan fiskal. Dari hasil telaah dokumen *Bea Cukai 2024* dan *BKPM Investment Report*, beberapa perusahaan importir truk CBU Tiongkok memanfaatkan peraturan investasi barang modal (Peraturan BKPM No. 4/2021) untuk mengajukan pengecualian uji tipe,

meskipun kendaraan yang diimpor digunakan di jalan umum. Implikasi fiskal dari celah ini sangat signifikan. Berdasarkan simulasi perhitungan peneliti menggunakan data penjualan nasional, jika 1.000 unit truk CBU bebas pajak masuk ke Indonesia, potensi kehilangan penerimaan negara mencapai Rp150 miliar per tahun, terdiri atas bea masuk (Rp 60 miliar), PPnBM (Rp 50 miliar), dan PKB serta BBNKB (Rp 67 miliar). Selain itu, celah regulasi ini juga menurunkan insentif investasi jangka panjang bagi produsen yang patuh terhadap aturan, seperti Hino, Isuzu, daimler, dan Mitsubishi Fuso. Kondisi ini menunjukkan bahwa kebijakan pro-investasi yang tidak disertai kapasitas pengawasan yang kuat dapat menciptakan asimetrisitas kebijakan yang justru merugikan industri domestik. Sejalan dengan Rodrik (2020), negara berkembang seperti Indonesia memerlukan strategi industrialisasi yang tidak hanya berorientasi pada investasi, tetapi juga pada “*embedded autonomy*” yaitu otonomi kebijakan yang mampu melindungi kepentingan industri nasional tanpa menghambat arus investasi

Temuan penelitian ini mengarah pada kesimpulan yang lebih mendasar mengenai posisi negara dalam tata kelola kebijakan, yakni bahwa negara tidak sepenuhnya berada dalam posisi netral, melainkan menunjukkan adanya bias kebijakan yang cenderung mengakomodasi kepentingan tertentu, khususnya dalam kerangka investasi. Kebijakan investasi yang seharusnya menjadi instrumen pendorong pertumbuhan ekonomi justru berpotensi menjadi *entry point* bagi terjadinya distorsi pasar ketika tidak diimbangi dengan pengawasan regulatif yang memadai. Kondisi ini sekaligus mencerminkan adanya keterbatasan *state capacity*, terutama dalam hal koordinasi lintas sektor dan penegakan regulasi secara konsisten. Secara konseptual, fenomena ini menunjukkan pergeseran dari model *regulatory state* yang ideal di mana negara berperan sebagai pengatur yang efektif dan independent menuju *compromised regulatory state*, yaitu kondisi ketika kapasitas regulatif negara tereduksi oleh tekanan kepentingan ekonomi dan fragmentasi kelembagaan. Pergeseran ini tidak hanya berdampak pada efektivitas kebijakan, tetapi juga berimplikasi pada melemahnya kepercayaan terhadap institusi regulasi dan arah pembangunan industri nasional.

Dampak terhadap Industri, Lingkungan, dan Keselamatan Jalan

Dampak dari ketimpangan regulasi ini tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga meluas ke ranah lingkungan dan keselamatan transportasi. Dari sisi industri, HMMI melaporkan penurunan permintaan domestik sebesar 7,5 persen pada semester I tahun 2025 dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya, seiring meningkatnya penetrasi truk CBU asal Tiongkok di segmen *medium duty truck* (kategori 10-16 ton). Penurunan ini berpotensi menyebabkan pengurangan kapasitas produksi dan ancaman efisiensi tenaga kerja di sektor manufaktur otomotif nasional.

Secara lingkungan, sebagian besar truk CBU asal Tiongkok masih menggunakan standar emisi Euro II–III, sementara pemerintah telah mewajibkan standar Euro IV sejak April 2022. Berdasarkan estimasi Kementerian Lingkungan Hidup, satu unit truk Euro II menghasilkan emisi gas buang sekitar 20-25 persen lebih tinggi dibandingkan truk Euro IV. Dengan 1.000 unit truk beroperasi tanpa kontrol emisi, potensi tambahan emisi CO₂ dapat mencapai lebih dari 5.000 ton per tahun.

Penjualan truk domestik sepanjang tahun berjalan mengalami penurunan signifikan, salah satu penyebabnya yakni maraknya truk impor asal China yang membanjiri pasar. Mengacu data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualan wholesales truk pada Januari-Juli 2025 sebanyak 30.156 unit. Angka itu turun 19% secara year-on-year (YoY) dibandingkan periode sama tahun sebelumnya sebanyak 37.267 unit. Sementara itu, penjualan truk secara ritel alias dari dealer ke konsumen juga ambles 12% menjadi 32.227 unit pada periode yang sama, dibandingkan 7 bulan pertama 2024 sebanyak 36.430 unit.

Temuan ini menunjukkan bahwa dampak kebijakan yang terjadi tidak dapat dipahami secara parsial atau sektoral, melainkan bersifat sistemik melalui *systemic spillover effect* yang menjalar ke berbagai dimensi, mulai dari industri, lingkungan, hingga keselamatan publik. Ketidakseimbangan regulasi tidak hanya menciptakan distorsi pada mekanisme pasar, tetapi juga menghasilkan berbagai *negative externalities* yang tidak secara langsung tercermin dalam perhitungan ekonomi formal.

Menariknya, kebijakan yang dirancang dengan orientasi pro-investasi justru memunculkan konsekuensi yang berlawanan, yakni terbentuknya *hidden social cost* berupa peningkatan emisi, risiko keselamatan jalan, serta melemahnya struktur industri domestik. Dengan demikian, keuntungan ekonomi jangka pendek yang dihasilkan dari relaksasi kebijakan tersebut pada dasarnya ditransformasikan menjadi beban sosial jangka panjang yang harus ditanggung oleh negara dan masyarakat, sehingga menegaskan perlunya pendekatan kebijakan yang lebih holistik dan berkelanjutan.

Arah Reformasi Kebijakan Lintas Sektor

Menutup celah regulasi kendaraan bermotor memerlukan reformasi tata kelola lintas sektor. Pertama, pemerintah perlu membentuk mekanisme koordinasi regulatif yang melibatkan Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Investasi, dan KLHK dalam satu sistem digital terintegrasi berbasis data *Single Vehicle Identification System (SVIS)*. Sistem ini dapat digunakan untuk memantau izin impor, status uji tipe, dan peredaran kendaraan di lapangan secara *real time* melalui integrasi data antara *Bea Cukai*, *Samsat*, dan *Sertifikasi Laik Jalan* Kemenhub.

Kedua, perlu diterapkan *National Interoperable Vehicle Regulation Framework*, mirip dengan kebijakan *European Whole Vehicle Type Approval (WVTA)* di Uni Eropa, agar setiap kendaraan yang beroperasi di Indonesia tunduk pada standar teknis yang sama tanpa terkecuali. Ketiga, aspek penegakan hukum harus diperkuat melalui revisi Permenhub No. 33/2018 agar memasukkan klasifikasi “kendaraan tambang” sebagai subkategori kendaraan bermotor yang wajib uji tipe bila digunakan di jalan umum. Ke-empat, langkah ini perlu diikuti dengan harmonisasi insentif fiskal melalui koordinasi Kemenkeu-BKPM-Kemenperin, agar investasi yang patuh regulasi mendapat prioritas dukungan fiskal dan kemudahan perizinan. Kelima, perlu diterapkan sistem pelaporan publik digital di mana masyarakat dapat melacak status legalitas dan uji tipe kendaraan melalui portal daring. Langkah ini tidak hanya meningkatkan transparansi tetapi juga memperkuat *social accountability* dan partisipasi publik dalam pengawasan kebijakan transportasi.

Rekomendasi yang dihasilkan dalam penelitian ini menegaskan bahwa solusi atas permasalahan yang terjadi tidak cukup ditempuh melalui penambahan regulasi baru, melainkan menuntut pembangunan arsitektur regulasi yang terintegrasi dan lintas sektor. Penambahan aturan tanpa koordinasi justru berpotensi memperparah kompleksitas dan memperluas ruang inkonsistensi kebijakan. Oleh karena itu, yang dibutuhkan adalah desain tata kelola regulasi yang mampu menyinergikan fungsi, kewenangan, serta aliran data antar lembaga secara sistematis. Tanpa pembenahan struktural tersebut, fragmentasi kebijakan tidak akan pernah benar-benar hilang, melainkan akan terus bereproduksi dalam bentuk baru yang lebih kompleks, sebuah kondisi yang dapat disebut sebagai *policy recycling failure*. Fenomena ini menunjukkan bahwa kegagalan kebijakan bukan hanya terletak pada isi regulasi, tetapi pada ketidakmampuan sistem untuk membangun koherensi dan integrasi dalam implementasinya.

5. Kesimpulan

Ringkasan Penelitian ini menegaskan bahwa persoalan utama regulasi kendaraan bermotor di Indonesia bukan terletak pada kekurangan aturan, melainkan pada fragmentasi kebijakan lintas sektor yang menciptakan celah regulasi. Ketidaksinkronan antar lembaga memungkinkan praktik *regulatory arbitrage*, di mana kendaraan impor CBU dapat menghindari kewajiban teknis yang seharusnya berlaku. Akibatnya, terbentuk distorsi daya saing yang tidak berbasis efisiensi, melainkan pada ketimpangan beban regulasi, sehingga melemahkan industri domestik sekaligus menggerus legitimasi kebijakan.

Lebih jauh, temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan pro-investasi yang tidak diimbangi kapasitas regulatif memadai menghasilkan dampak sistemik berupa penurunan kinerja industri, peningkatan risiko lingkungan dan keselamatan, serta munculnya *hidden social cost* yang tidak terinternalisasi dalam kebijakan. Dalam konteks ini, negara tidak lagi berfungsi sebagai *regulatory state*

yang efektif, melainkan bergerak menuju *compromised regulatory state*, di mana fungsi pengaturan tereduksi oleh fragmentasi kelembagaan dan tekanan kepentingan ekonomi.

Namun demikian, penelitian ini terbatas pada pendekatan kualitatif berbasis studi kasus, sehingga generalisasi temuan masih terbatas, serta belum didukung analisis kuantitatif makro yang komprehensif. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya perlu mengembangkan pendekatan kuantitatif dan komparatif lintas negara untuk memperkuat validitas temuan.

Implikasi utama penelitian ini adalah perlunya pergeseran pendekatan kebijakan dari sekadar penambahan regulasi menuju pembangunan arsitektur regulasi yang terintegrasi. Tanpa reformasi struktural tersebut, fragmentasi kebijakan akan terus berulang dalam bentuk baru. Dengan demikian, keseimbangan antara kepentingan investasi dan perlindungan industri domestik menjadi kunci dalam membangun sistem regulasi yang adil, konsisten, dan berkelanjutan.

6. Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dalam proses penyusunan penelitian ini. Ucapan terima kasih secara khusus disampaikan kepada pihak internal industri, khususnya tim *Corporate External Affairs* HMMI, yang telah memberikan akses data, wawasan, serta informasi lapangan yang sangat berharga dalam mendukung kelengkapan analisis penelitian ini. Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah berkontribusi secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian penelitian ini.

7. Referensi

- Arbblaster, M., & Hooper, P. (2015). Light-handed regulation: Can it play a role in the developing world? *Transport Policy*, 43, 32–41. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.014>
- Atasya, Q. F., & Supriyatno, D. (2025). Analisis Kesiapan Alat Rubber Tyred Gantry, Sumber Daya Manusia, Dan Truck round Time (Receiving) Terhadap Produktivitas Bpngkar Muat Di Terminal Petikemas Surabaya. *Jurnal Media Publikasi Transportasi*, V3N3, 247–258.
- Baldwin, R., Cave, M., & Lodge, M. (2022). *Understanding regulation: Theory, strategy, and practice*. Oxford University Press.
- Creutzig, F., Jochem, P., Edelenbosch, O. Y., Mattauch, L., van Vuuren, D. P., McCollum, D., & Minx, J. (2020). Transport: A roadblock to climate change mitigation? *Science*, 350(6263), 911–912. <https://doi.org/10.1126/science.aac8033>
- Jang, S., Hong, D., Jung, Y., & Lee, C. (2024). Exploring reference-dependency in route switching behavior on intercity travel: Endowment effect and disparities between willingness to pay and willingness to accept. *Transport Policy*, 155, 224–233. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.07.001>
- Jordan, A., & Schout, A. (2020). *The coordination of the European Union: Exploring the capacities of networked governance*. Oxford University Press.
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2017). *Permen LHK No. 20/2017 tentang standar emisi kendaraan*.
- Lee, P. T. W., & Fu, X. (2023). The Belt and Road Initiative (BRI) and transport infrastructure: Paradigm shift from hardware to software development. *Transport Policy*, 137, 45–47. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.04.005>
- Levi-Faur, D. (2021). *The Oxford handbook of governance*. Oxford University Press.
- Meersman, H., & Nazemzadeh, M. (2022). The contribution of transport infrastructure to economic activity: The case of logistics efficiency. *Research in Transportation Economics*, 93, 101095. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101095>

- Nguyen, H. O., Nguyen, T. T., & Tran, T. P. (2022). Policy integration challenges in transport and industrial development in emerging economies. *Transport Policy*, 118, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.01.002>
- OECD. (2023). *Global value chains and industrial policy report*. OECD Publishing.
- Peraturan BKPM Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.
- Rodrik, D. (2020). *Straight talk on trade: Ideas for a sane world economy*. Princeton University Press.
- Stiglitz, J. E. (2022). *People, power, and profits*. W.W. Norton.
- Sturgeon, T. J., & Van Biesebroeck, J. (2020). Global value chains in the automotive industry: An enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 12(3), 1–21.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Vickerman, R. (2021). Beyond cost–benefit analysis: The role of transport policy in economic development. *Transport Policy*, 103, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.001>
- Vickerman, R. (2024). The transport problem: The need for consistent policies on pricing and investment. *Transport Policy*, 49–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.02.009>
- Wandelt, S., Zhang, A., Antoniou, C., Budd, L., Castro-Nuño, M., Ding, Y., et al. (2025). The Hitchhiker’s guide to challenges in transport policy research: Towards ANSWERING questions regarding life, mobility, and everything. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 200, 104650. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104650>
- Zhang, Y., Wang, X., & Li, K. (2023). Regulatory asymmetry and logistics efficiency: Evidence from freight transport systems. *Transport Policy*, 132, 45–55. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.004>