

**Judul** : Impor 105 ribu pick up India terus picu polemik  
**Tanggal** : Selasa, 03 Maret 2026  
**Surat Kabar** : Rakyat Merdeka  
**Halaman** : 2

## Impor 105 Ribu Pick Up India Terus Picu Polemik

Impor 105.000 unit mobil pick up secara utuh (*completely built up/CBU*) oleh BUMN PT Agrinas Pangan Nusantara memantik polemik di tengah industri otomotif nasional. Kendaraan tersebut direncanakan untuk mendukung operasional Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDKMP). Agrinas menyatakan akan mengimpor 35.000 unit pick up 4x4 merek Mahindra, 35.000 unit pick up 4x4 merek Tata Motors, serta 35.000 unit truk roda enam dari Tata Motors dengan total nilai mencapai sekitar Rp24,66 triliun. Perusahaan menyebut keputusan tersebut

didasarkan pada kapasitas pasokan India yang besar, harga kompetitif, serta kecepatan pengiriman. Sebanyak 1.000 unit kendaraan dilaporkan telah tiba di Indonesia sebagai bagian dari tahap awal implementasi program. Namun, langkah impor dalam jumlah besar itu menuai penolakan dari kalangan pelaku usaha. Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin) meminta pemerintah membatalkan impor CBU tersebut. Wakil Ketua Umum Kadin, Saleh Husin, menyatakan industri otomotif domestik dinilai mampu memenuhi kebutuhan kendaraan untuk

program tersebut. Dari parlemen, Wakil Ketua DPR Sufmi Dasco Ahmad meminta pemerintah menunda rencana impor hingga dilakukan kajian mendalam terkait dampaknya terhadap industri nasional. "Jadi, terkait rencana impor 105.000 truk pick-up dari India, saya telah menyampaikan pesan kepada pemerintah bahwa rencana tersebut harus ditunda sementara," ujarnya di Kompleks Parlemen. Penolakan juga disampaikan Anggota Komisi IV DPR Firmansyah Soebagyo yang menyoroti aspek transparansi pengadaan serta

kesiapan suku cadang di dalam negeri. Ia mengkhawatirkan kendaraan-kendaraan tersebut berpotensi mangkrak apabila tidak didukung sistem distribusi dan layanan purna jual yang memadai. "Saya khawatir mobil-mobil tersebut nantinya menjadi barang mangkrak atau tidak dimanfaatkan secara optimal," ujarnya. Di sisi lain, Ketua Asosiasi Kader Sosio-Ekonomi Strategis (AKSES), Suroto, menilai kebijakan impor telah mempertimbangkan kepentingan nasional. Menurutnya, kapasitas produksi industri otomotif India mampu menjamin suplai

dalam jumlah besar dengan waktu pengadaan relatif cepat, sehingga dapat mempercepat realisasi program KDKMP. Perdebatan ini mencerminkan tarik-menarik antara kebutuhan percepatan program pemerintah dan perlindungan terhadap industri otomotif dalam negeri. Pemerintah kini didesak untuk melakukan kajian komprehensif sebelum melanjutkan rencana impor dalam skala besar tersebut. Untuk mengetahui lebih dalam terkait rencana impor mobil pick up tersebut, berikut wawancara Firmansyah Soebagyo dan Suroto di bawah ini.

**SUROTO, Ketua AKSES**  
**Tawaran India Lebih Kompetitif & Efisien**



“Di balik polemik itu, terdapat konfigurasi kepentingan yang tidak sederhana. Industri otomotif nasional selama ini sangat dipengaruhi oleh jaringan produsen dan importir dengan merek-merek Jepang melalui beberapa asosiasi.

Impor kendaraan mobil pick up dari India menuai polemik di masyarakat. Apa pandangan Anda terkait dengan pembelian mobil tersebut? Keputusan PT APN mengimpor kendaraan niaga terutama dari India mendapat hujatan publik setelah dipantik pernyataan provokatif dari kementerian terkait. Narasi yang dibangun di ruang publik seolah-olah kebijakan tersebut abai terhadap kepentingan ekonomi nasional.

Menurut Anda? Manajemen PT APN memiliki pertimbangan rasional. Kendaraan niaga asal India menawarkan harga lebih kompetitif, efisiensi bahan bakar, serta

teknologi yang telah teruji di negara berkembang dengan karakter geografis dan ekonomi serupa Indonesia.

Kapasitas produksi industri otomotif India juga mampu menjamin suplai dalam jumlah besar dengan waktu pengadaan yang relatif cepat.

Untuk operasionalnya, apakah mobil dari India efektif?

Dari sisi operasional, kendaraan tersebut dinilai memadai untuk distribusi logistik pangan nasional, terutama menjangkau wilayah dengan infrastruktur yang belum merata.

Efisiensi biaya investasi awal dan biaya perawatan menjadi faktor penting dalam keputusan ini. Pertanyaannya

nya: mengapa keputusan bisnis yang rasional ini diserang begitu keras?

Kenapa? Anda bisa jelaskan? Di balik polemik itu, terdapat konfigurasi kepentingan yang tidak sederhana. Industri otomotif nasional selama ini sangat dipengaruhi oleh jaringan produsen dan importir yang terafiliasi dengan merek-merek Jepang melalui beberapa asosiasi.

Konflik kepentingan potensial seperti ini tidak bisa diabaikan dalam membaca dinamika kebijakan. Ketika struktur pasar telah lama dikuasai kelompok tertentu, setiap upaya diversifikasi pemasok dianggap ancaman, bukan strategi rasional. ■REN

**FIRMAN SOEBAGYO, Anggota Komisi IV DPR**  
**Saya Takut, Barangnya Mangkrak & Mubazir**



“Kita tidak boleh hanya melihat dari sisi harga yang murah. Pemerintah perlu mengevaluasi secara menyeluruh, termasuk aspek servis, ketersediaan suku cadang, dan nilai jual kembali (*resale value*).

Bagaimana tanggapan Anda mengenai polemik pembelian mobil dari India?

Sebenarnya impor mobil dari India itu tidak masalah. Namun, yang menjadi persoalan adalah kurangnya transparansi dari berbagai pihak terkait dalam proses pengadaannya.

Mengapa sebelumnya Anda memprotes pembelian impor tersebut?

Karena pembelian mobil itu harus dipikirkan secara matang, terutama soal layanan purna jual (*after-sales service*) dan ketersediaan suku cadang. Di Jakarta saja suku cadangnya sulit dicari. Apalagi jika mobil tersebut ditempatkan di desa-desa yang tidak memiliki bengkel memadai.

Apa kekhawatiran utama Anda terhadap pengadaan mobil ini?

Saya khawatir mobil-mobil tersebut nantinya menjadi barang mangkrak atau tidak dimanfaatkan secara optimal. Selain itu, bisa saja berujung pada pemborosan anggaran dan menambah beban keuangan negara.

Jadi persoalan utamanya bukan semata soal harga?

Betul. Kita tidak boleh hanya melihat dari sisi harga yang murah. Pemerintah perlu mengevaluasi secara menyeluruh, termasuk aspek servis, ketersediaan suku cadang, dan nilai jual kembali (*resale value*).

Bagaimana dengan perbandingan harga mobil nasional yang lebih mahal?

Pemerintah seharusnya mengevaluasi kenapa produksi mobil nasional lebih mahal. Salah satu faktornya karena bahan baku industri otomotif, seperti pelat baja, masih banyak yang diimpor dan dikenakan bea masuk, sehingga biaya produksi menjadi tinggi.

Apa yang harus menjadi penekanan dalam pengadaan ini?

Penekanannya adalah transparansi dalam pengelolaan anggaran serta perhitungan yang matang terhadap layanan purna jual dan keberlanjutan penggunaan kendaraan tersebut. ■REN