

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan bab II dan bab III, argumentasi penulis pada bab I telah terbukti. Pada bab II penulis telah membuktikan bahwa tata kelola rantai nilai Volkswagen dikategorikan sebagai rantai nilai modular. Hal ini dibuktikan dengan analisis tipologi tata kelola rantai nilai yang menunjukkan bahwa Volkswagen memiliki kompleksitas transaksi yang tinggi, kemampuan kodifikasi yang tinggi dan kemampuan basis pasokan yang tinggi. Volkswagen dikategorikan memiliki kompleksitas transaksi yang tinggi karena menerapkan prinsip *just-in-time* yang sensitif terhadap waktu serta menerapkan diferensiasi produk baru seperti seri ID Family dengan berbagai keunggulannya. Volkswagen mengatasi transaksi yang kompleks ini dengan meningkatkan kemampuan kodifikasi berupa penerapan standar teknis, sertifikasi, digitalisasi, dan komputerisasi dalam rantai nilainya sehingga memungkinkan transfer informasi yang tidak hanya berbasis harga. Pemasok Volkswagen di Eropa juga dapat dikategorikan berkapabilitas tinggi yang tercermin dari tingginya persentase kepatuhan terhadap persyaratan sistem penilaian *sustainability rating* serta terdapatnya pemasok *turn-key* yang sesuai dalam rantai nilai modular.

Pada bab III, penulis telah membuktikan bahwa hubungan antara Volkswagen dengan pemasoknya sesuai dengan struktur dalam rantai nilai modular dan rantai nilai otomotif. Penulis mengidentifikasi pemasok-pemasok yang

berhubungan dengan Volkswagen sebagai pemasok *turn-key*. Pemasok tersebut beroperasi dengan berinteraksi dengan masing-masing pemasok mereka di berbagai wilayah di Eropa. Untuk memahami rantai nilai modular pada industri otomotif secara komprehensif, penulis telah memetakan peran dari masing-masing pemasok sesuai dengan peran pemasok dalam rantai nilai otomotif. Penulis menemukan bahwa dalam industri otomotif, pemasok Volkswagen di Eropa telah memenuhi enam peran, yaitu sistem integrator, *global standardizer-system manufacturer*, spesialis komponen, bahan baku, layanan rekayasa teknik, dan layanan desain. Enam peran tersebut tercermin dalam interaksi pemasok lintas batas negara di Eropa. Sedangkan peran ketujuh, yaitu agregator dan intermedator, dipenuhi oleh Volkswagen sendiri melalui digitalisasinya.

4.2 Saran

Berkaitan dengan penelitian-penelitian mengenai tata kelola rantai nilai dalam industri otomotif yang selama ini lebih banyak menyoroti aspek efisiensi produksi atau strategi keberlanjutan secara umum, penelitian ini telah berkontribusi dalam mengkategorikan tata kelola rantai nilai Volkswagen Group di Eropa periode 2019–2025 sebagai *modular value chain* dengan menekankan peran *turn-key supplier* dan mekanisme kodifikasi yang terstandar. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya dapat mengkaji secara komparatif apakah tipe tata kelola modular juga diterapkan oleh produsen otomotif Eropa lainnya seperti BMW Group atau Stellantis dalam merespons tekanan regulasi emisi Uni Eropa dan disrupsi rantai pasok global, atau justru menunjukkan kecenderungan ke arah relasional, *captive*,

maupun hierarki. Selain itu, penelitian berikutnya juga dapat menelusuri dinamika jangka panjang hubungan antara Volkswagen dan pemasok *turn-key* di luar Eropa, untuk melihat apakah pola modular yang teridentifikasi bersifat konsisten secara global atau mengalami variasi berdasarkan konteks regional, terutama dalam menghadapi transisi kendaraan listrik dan peningkatan tuntutan keberlanjutan di masa mendatang.