

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi di perempat pertama abad ke-21 telah mengikutsertakan dunia otomotif dalam kemajuannya. Tren yang kini sedang berkembang adalah pergeseran global dari kendaraan bermesin konvensional (*Internal Combustion Engine* atau ICE) ke kendaraan listrik (*Electric Vehicles* atau EV) (Malik et al., 2023). Isu lingkungan, urgensi efisiensi energi dan mandat modernisasi dari berbagai pemerintahan negara di dunia (IEA, 2021). Estimasi data penjualan IEA mengungkap bahwa peningkatan penjualan kendaraan listrik pada tahun 2024 sejumlah 3.500.000 unit di lingkup global telah melebihi keseluruhan penjualan pada tahun 2020 (IEA, 2024). Jumlah penjualan yang tinggi tersebut juga didorong oleh kemajuan teknologi yang memperbolehkan harga EV untuk menurun, biaya perawatan yang lebih rendah, serta kapasitas penggunaan harian menjadi layak. Reportase terkini dari IEA menunjukkan bahwa 60 negara telah mendorong perubahan menuju kendaraan listrik tersebut—termasuk Indonesia, yang membuat persaingan antar produsen kendaraan asal Jepang, Amerika Serikat (AS), Eropa dan pesaing internasional baru, Tiongkok, semakin menegang.

Tiongkok, yang dikenal sebagai Negeri Tirai Bambu, merupakan negara yang terisolasi dan eksklusif dalam dunia otomotif (Henry, 2025). Zeyi Yang, melalui MIT Technology Review menyatakan bahwa Tiongkok belum memulai ekspor kendaraan listrik mereka hingga sekitar tahun 2019, dan melonjak setinggi 120% pada tahun 2022 (Yang, 2023). Jumlah ekspor yang tinggi ini disebabkan

oleh investasi tinggi dari Pemerintah Nasional Tiongkok yang mendorong perubahan menuju teknologi listrik dalam lingkup otomotif dan kehidupan sehari-hari. Sejak tahun 2001, Rencana Lima Tahun (*Five-Year Plan*) Tiongkok telah memulai investasi besar-besaran ke bidang tersebut, dilanjutkan dengan perkembangan intens melalui Rencana Lima Tahun ke-11 dan ke-12. Pada periode 2009-2022, pemerintah Tiongkok mengeluarkan lebih dari 200 miliar RMB (29 miliar Dollar AS) untuk subsidi dan keringanan pajak yang relevan. Sebagai hasilnya, Tiongkok sekarang memiliki permintaan domestik yang sangat besar untuk kendaraan listrik: menurut survei dari perusahaan konsultan AS AlixPartners, lebih dari 50% responden mempertimbangkan kendaraan listrik bertenaga baterai (*Battery Electric Vehicle* atau BEV) sebagai mobil mereka berikutnya pada tahun 2021, proporsi tertinggi di dunia dan dua kali lipat rata-rata global (Wakefield et al., 2021). Subsidi pemerintah terhadap produksi dan riset terhadap kendaraan listrik juga tidak kalah berpengaruh terhadap perkembangan pesat Tiongkok dalam pasar kendaraan listrik. Sebagai bagian dari agenda ini, Tiongkok juga menerapkan Sistem Kredit NEV (*New Electric Vehicles*) yang mengharuskan produsen otomotif memenuhi kuota produksi kendaraan listrik atau membayar sanksi dengan membeli surplus kredit dari produsen khusus EV. Berbagai wujud *State Capitalism* inilah yang akhirnya mendorong Tiongkok menjadi negara dengan stok EV terbesar di dunia. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, investasi besar-besaran selama hampir dua dekade ini mulai berbalik kepada Tiongkok. Pasar yang mulai jenuh, jumlah produsen yang tinggi, diikuti dengan skala produksi berlebih dari masing-masing merk tersebut menyebabkan persaingan dalam ranah nasional tidak

berkelanjutan. Isu kapasitas berlebih atau *overcapacity* ini akhirnya mendorong Tiongkok dan produsennya untuk melakukan *export push* dengan skala besar, yang sering disebut juga *Second China Shock*. Berbagai regional seperti Eropa dan Amerika Latin merupakan beberapa dari banyak sasaran pasar Tiongkok dalam agenda dorongan ekspornya ini.

Indonesia, sebagai salah satu negara dengan populasi tertinggi di dunia, dan salah satu dari 60 negara yang mendorong penggunaan kendaraan listrik, merupakan salah satu dari sasaran pasar Tiongkok. Secara hukum, Indonesia telah menerapkan Perpres no. 55 tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan (KBLBB) yang kemudian dikembangkan oleh Perpres no. 79 tahun 2023. Sebagai negara dengan cadangan nikel terbesar di dunia, Indonesia juga merupakan salah satu sasaran potensial bagi Tiongkok untuk mendapatkan suplai nikel guna memproduksi baterai EV. Dalam posisi inilah Indonesia perlu menetapkan posisinya dalam Rantai Nilai Global atau *Global Value Chain*. Di satu sisi, masuknya kendaraan listrik dengan harga yang kompetitif seperti yang dilakukan oleh SGMW (SAIC-GM-Wuling Automobile) dan kemudian disusul oleh berbagai merk lainnya menawarkan peluang untuk mempercepat adopsi EV di kalangan masyarakat Indonesia. Di sisi lain, apabila impor kendaraan yang berwujud utuh (*Completely Built-Up* atau CBU) dari Tiongkok dibiarkan terbuka tanpa adanya restriksi, jumlah dari produk ekspor yang masuk ke Indonesia berpotensi menciptakan deindustrialisasi yang dapat menyusutkan industri otomotif yang sudah mapan di Indonesia.

Menghadapi asimetri pasar tersebut, Pemerintah Indonesia menanggapi dengan mengadaptasikan instrumentasi proteksionismenya yang telah berakar sejak pemberlakuan UU no. 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian, dan UU no. 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian. UU no. 3 Tahun 2014 menjelaskan mengenai optimalisasi pemanfaatan sumber daya domestik serta perlindungan industri strategis nasional dari persaingan global yang tidak seimbang (Ernawati, 2021). Dasar hukum inilah yang kemudian dijabarkan secara spesifik ke dalam sektor otomotif, terutama sektor KBL (Kendaraan Bermotor Listrik; dan KBLBB—Kendaraan Listrik Bermotor Berbasis Baterai) melalui instrumen Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) no. 55 Tahun 2019. Dalam Peraturan Presiden tahun 2019 tersebut, Pemerintah Indonesia juga menerapkan sistem TKDN yang merupakan besaran kandungan dalam negeri pada Barang, Jasa, serta gabungan Barang dan Jasa (Republik Indonesia, 2019). Regulasi TKDN yang ditetapkan melalui Perpres yang kemudian diperinci melalui Perpres no. 79 Tahun 2023 ini secara efektif menjadi Kebijakan Dagang Strategis (*Strategic Trade Policy*) yang bertujuan untuk menyeimbangkan tingkat persaingan antar pendatang baru dan industri otomotif petahana. Pemerintah memutuskan untuk menerapkan kebijakan hambatan non-tarif (*Non-Tariff Measures*) ini sebagai instrumentasi yang dapat diinterpretasikan melalui analogi *stick and carrot* (tongkat dan wortel). Tongkat menggambarkan sanksi yang dapat diterima berupa pencabutan insentif seperti bebas PPnBM (Pajak Penjualan atas Barang Mewah) dan Bea Masuk (BM), subsidi penjualan yang ditujukan untuk mendorong penggunaan kendaraan listrik, serta pembatasan kuota

impor dalam bentuk utuh. Di sisi lain, Wortel menggambarkan insentif yang telah disebut seperti BM impor CBU dan PPnBM DTP (Ditanggung Pemerintah), dukungan pembiayaan SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) dan SPBKLU (Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum) sesuai spesifikasi yang diperlukan, serta insentif transisi BM dan PPnBM DTP dalam fase transisi atas komitmen pemenuhan TKDN (Damiana, 2023). Melalui rekayasa struktural ini, pemerintah berusaha untuk meraih keuntungan secara infrastruktur strategis dan mendorong produsen untuk menanam modal berupa pabrik produksi di Indonesia sebagai basis produksi dalam negeri.

Dua dari sekian banyak produsen yang telah, atau sedang memenuhi syarat minimal TKDN adalah BYD Auto Co., Ltd. (Build Your Dreams) dan Wuling dibawah SGMW (SAIC-GM-Wuling Automobile Co., Ltd.). Kedua aktor multinasional ini merespon kebijakan yang diterapkan melalui bentuk komitmen investasi yang berbeda dalam beberapa aspek. Wuling merupakan *first mover* dalam jajaran produsen KBLBB asal Tiongkok. SGMW memilih jalur kepatuhan langsung atau *immediate compliance* dengan menginvestasikan kapital sebesar US\$700.000.000 untuk membangun fasilitas pabrik di Cikarang, Jawa Barat (Satedy & Rasyidah, 2026). Sedangkan, BYD Motor Indonesia, anak perusahaan dari BYD Auto di Indonesia, memilih untuk melaksanakan skema kepatuhan tertunda atau *delayed compliance* dengan memanfaatkan celah transisional sesuai tercantum pada Perpres no. 79 Tahun 2023. BYD menggunakan insentif PPnBM DTP terhadap produk impor CBU, sebagai salah satu cara untuk menguji daya serap pasar Indonesia, dan meletakkan bank garansi sebagai agunan legal atas komitmen

mereka untuk membangun pabrik perakitan lokal selambat-lambatnya pada tahun 2026. Perbedaan dalam menanggapi arsitektur proteksionisme ini menempatkan kedua produsen sebagai unit analisis komparatif untuk menguji sejauh mana instrumen kebijakan perdagangan strategis negara dalam menghadapi korporasi multinasional yang berusaha masuk ke pasar Indonesia.

Walaupun di atas kertas strategi tersebut berhasil memicu relokasi kapital dan basis produksi, efektivitas nyata dari pelaksanaan kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri dalam lanskap domestik tetap dihadapkan pada celah implementasi dan tantangan struktural. Dalam industri teknologi tinggi seperti kendaraan listrik, ancaman terbesar terhadap pencapaian integrasi industri lokal adalah munculnya praktik perakitan kosmetik serta tindakan penghindaran sumber dalam perhitungan syarat lokalisasi. Melalui celah ini, produk impor berisiko untuk hanya dikemas di dalam negeri demi mengeksploitasi fasilitas insentif negara tanpa memberikan transfer teknologi yang nyata bagi ekosistem nasional. Tantangan validasi ini semakin diperparah oleh adanya asimetri informasi yang bersumber dari karakteristik tata kelola produsen asal Tiongkok dengan sistem integrasi vertikal yang tertutup dari hulu ke hilir. Konsekuensinya, pelaksanaan regulasi ini perlu dievaluasi secara kritis untuk mengukur sejauh mana pemenuhan persentase lokalisasi tersebut benar-benar mampu memberikan nilai tambah yang riil bagi peningkatan kapasitas industri otomotif nasional. Tanpa adanya dorongan struktural untuk menciptakan nilai tambah yang substansial, kebijakan proteksionisme ini berpotensi hanya menjadi hambatan birokrasi semu yang pada akhirnya menjebak

Indonesia secara permanen di dasar Kurva Senyum sebagai basis perakitan berbiaya rendah.

Beranjak dari kerentanan operasional serta dorongan ekonomi politik terhadap lanskap industri Indonesia, evaluasi kritis terhadap pelaksanaan kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri menjadi sebuah urgensi penelitian tersendiri. Skripsi ini tidak hanya membedah kelayakan regulasi tersebut sebagai instrumen proteksi di atas kertas, melainkan meneliti secara empiris bagaimana pelaksanaan instrumen ini berusaha menyusun ulang Rantai Nilai Global dari dua produsen otomotif asal Tiongkok yang memiliki pendekatan ekspansi berbeda arah. Kajian ini memposisikan penciptaan nilai tambah sebagai variabel penentu untuk mengukur efektivitas regulasi dalam memastikan terjadinya peningkatan kapasitas industri dan alih teknologi yang riil, demi menarik ekosistem manufaktur otomotif nasional keluar dari jebakan perakitan pasif di dasar Kurva Senyum.

1.2. Rumusan Masalah

Bagaimana efektivitas kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri sebagai instrumen *Strategic Trade Policy* menciptakan nilai tambah industri otomotif Indonesia di sepanjang Kurva Senyum Rantai Nilai Global?

1.3. Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Umum

Mengevaluasi dan mengkritisi efektivitas kebijakan dagang strategis (TKDN) Indonesia dalam menciptakan kedaulatan teknologi dan *industrial upgrading* pada sektor kendaraan listrik, melalui kerangka komparatif dan studi kasus aktor multinasional Tiongkok.

1.3.2. Tujuan Khusus

1. Membedah tata kelola Rantai Nilai Global dan strategi lokalisasi yang diterapkan oleh SGMW dan BYD dalam merespons kebijakan TKDN di Indonesia.
2. Mengidentifikasi kerentanan ekosistem industri otomotif domestik terhadap jebakan perakitan pasif di dasar *Smile Curve*.
3. Membandingkan komitmen implementasi TKDN Indonesia dengan kebijakan serupa di negara lain untuk menemukan celah kebijakan dalam penciptaan inovasi dan merk nasional.

1.4. Kegunaan Penelitian

1.4.1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya literatur Ekonomi Politik Internasional, khususnya dalam menjembatani kerangka kerja *Strategic Trade Policy* dan *Quid Pro Quo FDI* dengan realita Tata Kelola Rantai Nilai Global. Studi ini memberikan pembaruan teoritis mengenai bagaimana instrumen hambatan non-tarif di negara berkembang seringkali memicu kepatuhan semu yang mengunci negara tersebut di dasar *Smile Curve*, alih-alih memfasilitasi transfer teknologi secara nyata.

1.4.2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan evaluatif dan *policy brief* bagi pemangku kebijakan, seperti Kementerian Perindustrian dan otoritas verifikasi independen, mengenai urgensi perancangan ulang arsitektur TKDN. Selain itu, temuan skripsi ini dapat

memberikan peringatan strategis mengenai pentingnya menggeser fokus regulasi dari sekadar pemenuhan kuota perakitan fisik berskala rendah menuju kewajiban alih teknologi inti.

1.5. Tinjauan Pustaka

Perkembangan industri kendaraan listrik global telah mengubah lanskap kompetitif secara fundamental, di mana Tiongkok muncul sebagai eksportir terbesar dunia yang menciptakan tekanan signifikan bagi negara-negara lain. Jiang dan Wang (2025) menyoroti ekspansi masif ini melalui analisis komprehensif terhadap lonjakan ekspor Tiongkok, sementara Bonilla (2024) menekankan bahwa daya saing perusahaan konstruktor otomotif Tiongkok pada dasarnya merupakan representasi dari kekuatan finansial negara itu sendiri. Dukungan subsidi pemerintah dan strategi implantasi yang masif memicu terjadinya overcapacity struktural di pasar domestik Tiongkok, yang pada gilirannya mendorong keharusan ekspansi agresif ke pasar-pasar berkembang seperti Indonesia.

Sebelum gelombang elektrifikasi ini masuk, struktur Tata Kelola Rantai Nilai Global (*Global Value Chain*) industri otomotif di Asia Tenggara sangat hierarkis dan didominasi secara mutlak oleh pabrikan Jepang. Kajian dari Natsuda et al. (2015) serta Techakanont (2015) mengilustrasikan bagaimana produsen Jepang membangun ekosistem rantai pasok multi-tier yang kuat melalui hubungan kemitraan jangka panjang dan koordinasi intensif dengan pemasok lokal di kawasan tersebut. Namun, dominasi historis ini kini menghadapi guncangan disruptif akibat transisi teknologi. Andriani et al. (2026) mencatat bahwa transformasi strategis

sedang terjadi pada pabrikan Jepang di Indonesia yang kini berada di bawah tekanan kompetitif langsung dari penetrasi pasar kendaraan listrik asal Tiongkok.

Memasuki konteks domestik, literatur terbaru mulai membedah taktik ekspansi spesifik dari aktor multinasional Tiongkok di Indonesia. Satedy dan Rasyidah (2026) menganalisis strategi ekspansi produksi Wuling Motors yang bertindak sebagai penggerak pertama dalam melokalisasi fasilitas manufaktur dari tahun 2020 hingga 2024. Di sisi lain, Maulana et al. (2025) membongkar strategi sentralisasi dan penetapan harga agresif yang dilakukan oleh BYD. Studi tersebut menyoroti bagaimana BYD mengadopsi model sentralisasi vertikal ekstrem dengan rantai pasok tertutup yang mendisrupsi ekosistem vendor lokal otomotif Jepang di masa transisi ini.

Dalam merespons tekanan global dan penetrasi korporasi asing tersebut, instrumen *Local Content Requirement* (LCR) seperti Tingkat Komponen Dalam Negeri menjadi tameng kebijakan utama yang diandalkan oleh negara. Martinelli (2016) memberikan perspektif kritis mengenai dampak dan batasan LCR dalam aturan perdagangan multilateral, sementara Ernawati (2021) memaparkan gambaran umum mengenai kerangka dan sejarah implementasi TKDN di Indonesia. Meskipun demikian, kajian mengenai TKDN pada sektor kendaraan listrik di Indonesia sebagian besar masih berkutat pada tinjauan normatif dan ekosistem inovasi sektoral, sebagaimana direpresentasikan oleh analisis hukum politik pengembangan kendaraan listrik oleh Laxamanahady dan Firdaus (2021) serta identifikasi tantangan inovasi institusional oleh Ariyani et al. (2023).

Berdasarkan tinjauan literatur tersebut, terlihat adanya kekosongan akademis yang signifikan. Penelitian terdahulu cenderung memisahkan antara analisis tata kelola rantai pasok tertutup milik pabrikan Tiongkok seperti integrasi vertikal BYD dan Wuling dengan evaluasi kritis terhadap kelemahan struktural instrumen TKDN itu sendiri. Oleh karena itu, kebaruan dari penelitian ini terletak pada pemosisian kebijakan TKDN bukan sekadar sebagai syarat administratif kelengkapan investasi, melainkan sebagai instrumen Kebijakan Dagang Strategis. Penelitian ini menguji secara komparatif efektivitas regulasi perlindungan tersebut dalam memaksa relokasi rantai nilai global dan mencegah ekosistem domestik jatuh ke dalam jebakan perakitan pasif di dasar *Smile Curve* akibat ekspansi korporasi multinasional Tiongkok.

1.6. Kerangka Pemikiran

Untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri terhadap ekspansi pabrikan kendaraan listrik asal Tiongkok di Indonesia, penelitian ini menyusun sebuah kerangka pemikiran yang mengintegrasikan tiga instrumen analitis secara hierarkis. Kerangka ini menempatkan teori *Strategic Trade Policy* sebagai landasan teoretis untuk menjelaskan rasionalitas intervensi negara. Selanjutnya, kerangka tersebut diturunkan ke tingkat meso menggunakan pendekatan *Global Value Chain (GVC) Governance* sebagai alat analisis utama untuk membedah dinamika relasi kuasa dan restrukturisasi jaringan pasok korporasi. Akhirnya, konsep *Smile Curve* diintegrasikan sebagai konsep bantu operasional untuk mengukur secara konkret kualitas distribusi nilai tambah yang dihasilkan dari intervensi tersebut. Melalui sintesis ketiga pendekatan ini, hubungan

kausalitas antara regulasi proteksionis negara dan strategi adaptasi aktor multinasional dapat dipetakan secara holistik.

1.6.1. Teori Utama: *Strategic Trade Policy*

Teori Kebijakan Dagang Strategis atau *Strategic Trade Policy* merupakan istilah yang menggambarkan bahwa suatu negara dengan pertimbangan kepentingan nasionalnya dapat melakukan intervensi pada kebijakan investasi dan perdagangan internasional untuk kepentingan nasional tersebut (Brander, 1995). Teori ini menantang asumsi klasik perdagangan internasional dengan berargumen bahwa dalam pasar modern yang bersifat oligopolistik, intervensi aktif negara menjadi prasyarat mutlak untuk menggeser keuntungan dari aktor asing ke dalam ekonomi domestik. Namun, model ortodoks yang digunakan oleh James Brander dan Barbara Spencer ini memiliki keterbatasan analitis ketika diaplikasikan kepada negara berkembang seperti Indonesia. Mengingat model tersebut mensyaratkan atau mengasumsikan adanya perusahaan domestik yang disubsidi oleh negara guna memenangkan kompetisi global. Maka dari itu, penelitian ini mengkontekstualisasikan STP melalui kerangka *Quid Pro Quo Foreign Direct Investment* yang dirumuskan oleh Jagdish Bhagwati (1992). Pendekatan oleh Bhagwati menjelaskan bahwa ketika negara berkembang tidak memiliki kapasitas untuk mensubsidi perusahaan lokal, instrumen STP bergeser menjadi penciptaan ancaman proteksionisme, yang direpresentasikan oleh regulasi Tingkat Komponen Dalam Negeri. Melalui mekanisme tersebut, negara memanfaatkan besarnya daya tarik pasar

domestik sebagai daya tawar utama untuk mendorong agenda percepatan KBLBB sebagaimana diatur dalam Perpres no. 55 tahun 2019. Di saat yang sama, negara juga mengaplikasikan TKDN tersebut untuk secara efektif menjadi hambatan non-tarif yang dapat memblokir ekspor produk utuh mereka. Dengan demikian, perusahaan multinasional, dalam kasus ini SGMW dan BYD akan merespon dengan melakukan QPQ FDI; yakni menukar kapital dan teknologi mereka dalam wujud penanaman modal fisik guna meredakan ancaman proteksi tersebut dan mengamankan akses pasar jangka panjang. Dalam skripsi ini, instrumen paksaan inilah yang membantu analisa strategi *export-push* SGMW dan BYD, memaksa mereka mendirikan basis manufaktur di Indonesia, serta merubah wujud investasi mereka dari sekedar pasar menjadi basis produksi.

1.6.2. *Global Value Chain Governance*

Dalam penelitian ini, teori Strategic Trade Policy digunakan sebagai landasan rasionalitas intervensi negara. Maka kerangka Tata Kelola Rantai Nilai Global (*Global Value Chain* atau *GVC Governance*) yang dikemukakan oleh Gary Gereffi difungsikan sebagai instrumen analitik dalam penelitian ini (Gereffi et al., 2005). Pendekatan ini menyatakan bahwa mekanisme kontrol dan koordinasi jaringan produksi didikte oleh *lead firm* (SGMW dan BYD dalam penelitian ini) melalui tata kelola yang asimetris ketika memasuki pasar Indonesia. Pola tata kelola ini tidak terbentuk secara acak namun ditentukan oleh tiga variabel: Tingkat kompleksitas informasi dan transfer pengetahuan yang dibutuhkan untuk

mempertahankan transaksi, kemampuan untuk memodifikasi (standardisasi) informasi tersebut sehingga dapat ditransmisikan secara efisien, serta tingkat kapabilitas aktual dari pemasok dalam memenuhi persyaratan transaksi. Dijabarkan pula oleh Gereffi, bahwa berdasarkan interaksi ketiga variabel tersebut, relasi produksi membentang menjadi lima model utama: *Market*, *Modular*, *Relational*, *Captive*, hingga *Hierarchy*. Kerangka *GVC Governance* diaplikasikan untuk membedah signifikansi dari rekayasa struktural yang terjadi akibat regulasi TKDN terhadap alur produksi SGMW dan BYD. Sebelum adanya regulasi ketat, tata kelola produksi dari pabrikan Tiongkok cenderung terkonsolidasi pada model *Hierarchy*, dimana hulu hingga hilir produksi dikuasai oleh negara asal atau *Market* (pasar lepas). Melalui TKDN, negara pada hakikatnya berupaya meningkatkan kompleksitas transaksi dan memaksa peningkatan kapabilitas pemasok lokal agar tata kelola bergeser menuju model *Captive*, *Relational*, hingga idealnya, *Modular*. Transformasi ini menuntut perusahaan asing untuk membina dan mengintegrasikan aktor pemasok lokal ke dalam rantai pasok vertikal mereka yang sebelumnya sangat terintegrasi secara vertikal. Oleh karenanya, alat analisis ini menjadi krusial dalam mendeterminasi apakah lokalisasi yang tercipta merepresentasikan integrasi substantif atau sekadar manuver administratif.

1.6.3. *Smile Curve*

Sebagai alat bantu analisis *GVC Governance*, konsep Kurva Senyum (*Smile/Smiling Curve*) yang digagas oleh Stan Shih diintegrasikan sebagai

konsep tambahan yang menduduki fungsi sebagai parameter evaluatif (Meng et al., 2020). Konsep ini menjelaskan bahwa distribusi nilai tambah dalam rantai industri kontemporer tidak teralokasi secara rata, melainkan terwujud dalam kurva asimetris berbentuk huruf “U”. Retensi nilai ekonomi berada pada kedua ujung kurva tersebut, yaitu fase pra-produksi, termasuk riset, desain dan penguasaan teknologi inti, serta fase pasca-produksi yang terdiri dari pemasaran dan kapitalisasi dari merk produk. Sebaliknya, tahapan manufaktur dan perakitan berada di titik paling rendah di dasar kurva dengan margin keuntungan dan serapan nilai yang paling minimal.

Dalam konstruksi kerangka pemikiran ini, Kurva Senyum dioperasionalkan secara spesifik untuk mengukur indikator eskalasi struktural dari implementasi kebijakan TKDN. Konsep bantu ini membatasi ruang lingkup analisis agar terhindar dari bias penilaian yang bersifat administratif. Efektivitas kebijakan TKDN tidak direpresentasikan secara eksklusif oleh pemenuhan kuota kuantitatif 40% di atas kertas, melainkan dikuantifikasi melalui kapabilitas regulasi tersebut dalam menstimulasi industrial upgrading guna mendongkrak ekosistem otomotif domestik keluar dari dasar kurva. Penelitian ini menggunakan kerangka tersebut untuk menguji sebuah premis; apakah manuver *Tariff-Jumping FDI* dari Wuling melalui integrasi manufaktur baterai, serta komitmen konstruksi fasilitas BYD, secara empiris memicu eskalasi alih teknologi ke proksimal kiri kurva yaitu mengenai manufaktur komponen kritical bernilai tinggi,

atau justru mengonfirmasi kerentanan bahwa ekosistem industri Indonesia masih terperangkap dalam jebakan perakitan pasif.

1.7. Operasionalisasi Konsep

1.7.1. Definisi Konseptual

1. TKDN sebagai Hambatan Non-Tarif

Secara konseptual, TKDN beroperasi sebagai wujud spesifik dari instrumen hambatan non-tarif, yang dalam kajian Ekonomi Politik Internasional diklasifikasikan sebagai *Local Content Requirement* (Dewi & Koentjoro, 2018). Instrumen ini merepresentasikan intervensi struktural negara yang mewajibkan persentase kumulatif tertentu dari nilai barang atau jasa untuk diproduksi secara domestik sebagai prasyarat mutlak bagi perusahaan multinasional dalam mengakses pasar nasional Indonesia maupun mengamankan fasilitas insentif fiskal. Pendekatan ini merupakan perwujudan kedaulatan ekonomi negara dalam mengatur tingkat penetrasi produk asing untuk melindungi sekaligus memberdayakan kapasitas industri domestik serta menjalankan kepentingan nasional.

2. *Tariff-Jumping FDI*

Secara konseptual, *Tariff Jumping Foreign Direct Investment* merujuk pada rasionalitas strategis korporasi multinasional yang memutuskan untuk mengeksekusi penanaman modal langsung melalui konstruksi fasilitas produksi fisik di negara tuan rumah, dengan motif utama untuk menghindari jebakan sanksi hambatan tarif maupun non-

tarif yang merugikan dalam prospek penjualan (Blonigen et al., 2004). Berdasarkan kerangka kerja Kebijakan Dagang Strategis, konsep ini menyoroti rasionalitas perusahaan asing yang bersedia mengeluarkan biaya masif untuk membangun fasilitas produksi. Keputusan ini diambil karena risiko kerugian akibat hilangnya pangsa pasar dan insentif pemerintah dinilai jauh melampaui besaran modal yang harus mereka tanamkan.

3. *GVC Governance*

Diskursus Tata Kelola Rantai Nilai Global merujuk pada kerangka teoritis Gary Gereffi yang mendefinisikan asimetri relasi kuasa dan struktur kontrol antarperusahaan dalam jejaring produksi lintas negara (Gereffi et al., 2005). Konsep ini dioperasionalkan untuk mengukur kapasitas perusahaan inti dalam mendikte ekosistem pemasoknya di wilayah destinasi investasi. Spektrum tata kelola ini membentang dari tipologi *Hierarchy* maupun *Captive*, dimana korporasi asing memonopoli integrasi rantai pasok secara tertutup dan eksklusif, hingga tipologi *Relational* dimana terjadi alih pengetahuan dan asimilasi strategis dengan entitas vendor lokal secara organik.

4. Kurva Senyum

Kurva Senyum merujuk pada asumsi asimetri distribusi nilai tambah dalam rantai produksi industri kontemporer. Model analitis ini mengilustrasikan bahwa retensi ekonomi tertinggi terkonsentrasi secara eksklusif pada kedua ujung spektrum, yakni fase praproduksi yang

mencakup riset, inovasi desain dan penguasaan teknologi rentang tengah seperti baterai, serta fase pascaproduksi yang berfokus pada kapitalisasi merk global (Meng et al., 2020). Sebaliknya tahapan manufaktur dan perakitan fisik menempati titik terendah dalam kurva dengan tingkat serapan nilai serta margin keuntungan yang paling minim. Dalam kajian ini, kerangka tersebut digunakan sebagai parameter evaluatif untuk melacak apakah manuver lokalisasi korporasi multinasional sungguh memicu eskalasi penguasaan teknologi inti bagi industri lokal atau sekedar menahan ekosistem domestik di fase perakitan dasar secara permanen.

5. Perakitan Kosmetik

Yang dimaksud oleh perakitan kosmetik adalah manifestasi dari kerentanan industrialisasi dimana fasilitas manufaktur yang didirikan oleh entitas asing beroperasi secara manipulatif semata-mata sebagai pusat perakitan komponen pasif (Mair, 1994). Fenomena ini mendeskripsikan praktik di mana produk didatangkan dalam wujud terurai parsial dari negara asal, untuk kemudian sekedar dirangkai di wilayah tuan rumah demi memanfaatkan celah regulasi lokalisasi seperti LCR dan melompati sanksi serta hambatan tarif. Strategi kepatuhan administratif semu ini mendemonstrasikan absennya transfer pengetahuan dan teknologi secara nyata, yang pada gilirannya menahan ekosistem otomotif nasional dalam stagnasi struktural tanpa

memberikan kontribusi terhadap terciptanya kedaulatan inovasi mandiri.

6. Efektivitas Kebijakan

Dalam arsitektur proteksionisme modern tidak hanya diukur sekadar kepatuhan kuantitatif atas rasio komponen atau akumulasi volume investasi fisik, melainkan dari kapabilitas instrumen intervensi negara dalam mendikte terjadinya peningkatan industri. Dalam konteks lokalisasi komponen otomotif, sebuah regulasi dinyatakan efektif apabila desainnya secara struktural mampu berfungsi sebagai katalis alih teknologi inti secara nyata, guna mencegah ekosistem domestik terperangkap dalam *screwdriver* atau *cosmetic plant*. Keberhasilan ini divalidasi secara empiris melalui pergeseran posisi rantai pasok negara menuju proksimal kiri pada kurva senyum, sebuah standar eskalasi kedaulatan teknologi yang efektivitasnya dapat diukur melalui komparasi terhadap capaian kebijakan LCR serupa di negara lain.

1.7.2. Definisi Operasional

1. TKDN sebagai Hambatan Non-Tarif

Secara operasional, konsep ini diukur dengan menganalisis dan menginterpretasikan instrumen regulasi negara, secara spesifik Perpres Nomor 55 Tahun 2019 dan Perpres Nomor 79 Tahun 2023 yang mengatur penerapan TKDN terhadap KBLBB. Indikator yang diamati adalah bagaimana regulasi tersebut menetapkan prasyarat kuota lokalisasi minimal 40% sebagai instrumen paksaan, dimana kegagalan

memenuhi kuota tersebut berakibat pada pencabutan insentif diskal seperti pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah serta penolakan akses pasar melalui pajak terhadap kendaraan listrik yang diimpor secara utuh.

2. *Tariff-Jumping FDI*

Manuver ini diukur melalui realisasi aliran penanaman modal fisik yang dilakukan pabrikan Tiongkok di Indonesia sebagai respon langsung terhadap tenggat waktu regulasi lokalisasi. Indikator empiris pada SGMW diukur melalui valuasi kapital yang telah dikeluarkan untuk pembangunan fasilitas manufaktur di Cikarang, Jawa Barat. Sedangkan pada BYD, variabel ini diukur melalui penyerahan agunan legal berupa jaminan bank kepada pemerintah sebagai komitmen tertulis untuk mendirikan fasilitas produksi lokal selambat-lambatnya beroperasi pada tahun 2026 di Subang, Jawa Barat untuk menikmati insentif masa transisi.

3. *GVC Governance*

Tata kelola Rantai Nilai Global diukur dengan membedah profil ekosistem pemasok komponen kendaraan listrik SGMW dan BYD di Indonesia. Indikator utama yang diteliti adalah komposisi daftar vendor pihak ketiga yang digandeng oleh kedua pabrikan tersebut. Apabila rantai pasok didominasi oleh anak perusahaan atau afiliasi yang dibawa langsung dari Tiongkok, maka tata kelola beroperasi secara tertutup. Sebaliknya, apabila terdapat pelibatan vendor murni dari entitas lokal

Indonesia secara substantif, maka tata kelola bergeser menjadi lebih partisipatif. Secara sederhana, operasional pengukuran faktor tata kelola Rantai Nilai Global juga dapat dilihat dari dokumentasi publik dari Pemerintahan Indonesia yang dapat dinilai mengindikasikan maupun membuktikan adanya partisipasi lebih dari pengelolaan tersebut melalui berita dengan sumber yang terpercaya.

4. Kurva Senyum

Konsep ini dijadikan alat pengukur dengan memetakan hasil riset mengenai pemenuhan syarat TKDN oleh fasilitas produksi. Pemetaan difokuskan untuk mengidentifikasi apakah komponen yang diproduksi secara lokal di Indonesia merupakan komponen bernilai strategis dan berteknologi tinggi di sisi proksimal kiri, atau sekedar berpusat pada perakitan fisik komponen pendukung bernilai margin rendah di dasar kurva. Pengamatan melalui pemberitaan dari sumber dengan editorial yang konsisten mengenai *after-sales service* (layanan purna jual) juga bisa menjadi indikator dalam analisis menggunakan kurva senyum ini.

5. Perakitan Kosmetik

Secara operasional, status ini diukur dengan menganalisis rasio dan sifat kegiatan manufaktur di fasilitas produksi yang sudah ada di Indonesia. Indikator yang digunakan adalah tingginya ketergantungan pabrikan pada impor komponen terurai yang didatangkan dari negara asal yang dapat menyebabkan ketimpangan dalam penggunaan dan perawatan. Juga apabila tidak ditemukan penciptaan nilai tambah baru

di luar proses penyatuan komponen impor tersebut, maka fasilitas tersebut dikategorikan hanya sebagai pusat perakitan dan tidak memberi nilai di atas pembukaan lapangan pekerjaan dan pelatihan SDM untuk masuk ke lini produksi semata.

6. Efektivitas Kebijakan

Efektivitas ini diukur menggunakan metode komparasi kualitatif terhadap pencapaian peningkatan kapasitas industri. Indikatornya adalah ketiadaan atau keberadaan kewajiban regulasi untuk melakukan alih teknologi inti. Pengukuran dilakukan dengan membandingkan hasil kepatuhan SGMW dan BYD terhadap aturan lokalisasi di Indonesia, yang disandingkan dengan tonggak pencapaian implementasi syarat lokalisasi di negara pembanding. Kebijakan dinyatakan tidak efektif apabila data empiris menunjukkan bahwa instrumen perlindungan negara gagal menginisiasi pembentukan kedaulatan inovasi di dalam negeri

1.8. Argumen Penelitian

Penelitian ini berargumen bahwa meskipun instrumen TKDN terbukti efektif dalam memaksa relokasi modal dari aktor multinasional seperti SGMW dan BYD ke Indonesia, desain fundamental dari regulasi tersebut mengalami disorientasi strategis. Jika dibandingkan dengan agresivitas dan keinginan konkret dari kebijakan lokalisasi di negara pembanding, TKDN Indonesia gagal bertindak sebagai katalis peningkatan industri, secara spesifik di bagian kiri kurva senyum. Ketiadaan mandat paksaan atau dorongan secara terbuka untuk transfer teknologi

memungkinkan produsen asal Tiongkok untuk tetap mengintegrasikan rantai pasok mereka secara tertutup. Pada akhirnya, instrumen proteksi ini justru menggunakan insentif negara hanya untuk mempertahankan posisi ekosistem industri otomotif Indonesia secara permanen di bagian bawah kurva senyum sebagai ekosistem perakitan (atau hubungan *captive* atau *hierarchy* dalam *GVC Governance*), tanpa adanya proyeksi logis menuju keadaan seperti penciptaan merk nasional andalan di sektor elektrifikasi industri otomotif. Dalam kurva senyum secara spesifik, Indonesia gagal dalam mengembangkan adisi tinggi dalam bidang pengembangan teknologi, meskipun memiliki posisi yang kuat sebagai penyuplai layanan purna jual.

1.9. Metode Penelitian

1.9.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif-analitis. Pendekatan ini dipilih karena tujuan penelitian adalah untuk mendeskripsikan mekanisme kompleks di balik implementasi regulasi TKDN dan menganalisis dampaknya terhadap strategi bisnis internasional. Sesuai dengan pandangan (Sugiyono, 2021), pendekatan kualitatif tepat digunakan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan, dalam hal ini adalah interaksi antara regulasi negara dan strategi korporasi.

1.9.2. Situs Penelitian

Penelitian ini tidak terikat pada lokasi geografis atau instansi tunggal secara fisik, melainkan menggunakan metode *desk research* (studi

kepastakaan dan dokumen). Penelusuran dan ekstraksi data dilakukan melalui pangkalan data akademik, repositori dokumen hukum dan regulasi pemerintah Indonesia, serta publikasi resmi dari perusahaan multinasional terkait yang diakses secara daring.

1.9.3. Subjek Penelitian

Terdapat beberapa subjek utama dalam penelitian ini. Pertama adalah Kementerian Perindustrian Republik Indonesia sebagai institusi perancang regulasi teknis otomotif, di mana fokus analisis tertuju pada dokumen kebijakan yang dirilis oleh institusi tersebut. Selanjutnya, penelitian ini menempatkan perusahaan kendaraan listrik asal Tiongkok, khususnya SGMW Motor Indonesia (Wuling) dan BYD Motor Indonesia, sebagai unit analisis atau objek studi kasus. Kedua perusahaan ini dikaji strategi bisnis, struktur rantai pasok, dan tingkat kepatuhannya terhadap regulasi TKDN melalui analisis laporan dan dokumen publik yang tersedia.

1.9.4. Jenis Data

Data yang digunakan dalam riset ini bersifat kualitatif dan bertumpu pada sumber data sekunder. Data sekunder ini diperoleh dari literatur akademik bereputasi, dokumen hukum negara, laporan korporasi terkait, serta publikasi media massa dan industri yang relevan serta kredibel.

1.9.5. Sumber Data

Pemilihan sumber data difokuskan pada literatur dan dokumen otentik yang dapat dipertanggungjawabkan otoritasnya. Sumber data

sekunder diambil dari jurnal internasional yang bereputasi, dikutip dari basis data seperti indeks Scopus, JSTOR serta Taylor & Francis yang membahas topik *Strategic Trade Policy*, *Global Value Chain*, dan *Non-Tariff Measures*. Dokumen regulasi berupa Perpres, Peraturan Menperi, dan dokumen teknis terkait petunjuk pelaksanaan verifikasi TKDN. Terakhir, laporan korporasi seperti annual report atau sustainability report dari perusahaan terkait untuk melihat data investasi dan rantai pasok.

1.9.6. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan pendekatan Creswell (2018), strategi utama yang digunakan dalam pengumpulan data pada penelitian ini adalah analisis dokumen kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan menelusuri, mengunduh, dan menelaah dokumen legal pemerintah guna memahami arsitektur kebijakan TKDN. Penelusuran kepustakaan (*literature review*) dilakukan pada basis data jurnal internasional untuk membangun kerangka argumen teoritis yang kuat. Selain itu, dilakukan pengumpulan rilis data perusahaan dan publikasi industri untuk menangkap realita operasional serta strategi penanaman modal korporasi Tiongkok di Indonesia.

1.9.7. Analisis dan Interpretasi Data

Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui pengorganisasian dokumen, pembacaan mendalam, identifikasi pola, serta tema yang relevan dengan penelitian (Creswell, W. John & Creswell, 2018). Kondensasi data dilakukan dengan memilah teks dokumen hukum, laporan perusahaan, dan jurnal akademik yang relevan dengan topik TKDN dan

strategi EV Tiongkok, serta membuang data yang tidak memiliki urgensi. Data yang telah dipilah kemudian disusun (penyajian data) dalam bentuk narasi logis maupun perbandingan regulasi untuk memudahkan pemahaman. Terakhir, kesimpulan ditarik dari data yang sudah disintesis dan dijabarkan untuk menjawab pertanyaan penelitian mengenai efektivitas TKDN sebagai instrumen pemaksa investasi.

1.9.8. Kualitas Data

Kualitas data yang digunakan dalam riset ini dipastikan melalui kredibilitas dan autentisitas sumber data. Data yang digunakan berasal dari basis data hukum yang legal, repositori akademik yang teruji melalui proses *peer-review*, serta rilis korporasi resmi. Untuk menjamin keabsahan data tanpa keterlibatan wawancara, penulis menggunakan teknik Triangulasi Dokumen (Triangulasi Sumber). Penulis membandingkan silang antara (1) mandat dan klaim normatif dalam aturan pemerintah, (2) laporan operasional serta jejak investasi nyata dari perusahaan di lapangan, dan (3) perspektif atau evaluasi teoritis dari jurnal akademik. Jika ketiga sumber ini memperlihatkan pola atau kesimpulan yang konsisten, maka keabsahan dan validitas data tersebut dapat dipertanggungjawabkan.