

BAB II

GAMBARAN UMUM INDUSTRI OTOMOTIF DAN KEBIJAKAN PROTEKSI

. Bab ini ditujukan untuk meletakkan fondasi empiris serta historis yang esensial guna memahami konteks makro dari ekosistem kendaraan listrik sebelum membedah lebih jauh efektivitas kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri. Pemaparan dalam bab ini dirancang untuk memberikan gambaran umum yang komprehensif, diawali dengan tinjauan terhadap pergeseran paradigma industri otomotif di tingkat global serta manuver ekspansif yang dilakukan oleh korporasi multinasional asal Tiongkok. Selanjutnya, pembahasan akan ditarik ke dalam konteks domestik melalui penelusuran sejarah industrialisasi otomotif dan evolusi kebijakan proteksionisme di Indonesia. Bab ini juga memetakan arsitektur kebijakan elektrifikasi nasional beserta formulasi komponen lokal yang menjadi instrumen utamanya, untuk kemudian diakhiri dengan pemaparan mengenai kerentanan ekosistem manufaktur domestik di tengah pusaran transisi teknologi. Melalui alur penjabaran tersebut, bab ini berfungsi sebagai jembatan analitis yang menghubungkan dinamika rantai nilai global dengan rasionalitas intervensi negara melalui regulasi perlindungan industri.

2.1. Dinamika Industri Otomotif Global

Pergeseran fundamental menuju elektrifikasi otomotif pada dasarnya tidak hanya didorong oleh inovasi mekanis, melainkan juga oleh dorongan intervensi rezim lingkungan internasional dan urgensi ketahanan energi global. Komitmen terhadap pengurangan emisi karbon memicu perlombaan restrukturisasi industri yang membelah kekuatan pasar menjadi beberapa kutub utama dalam persaingan di

pasar baru ini. Uni Eropa merespons perkembangan ini melalui *European Green Deal* yang menargetkan penjualan kendaraan nol emisi (*Zero Emission Vehicles* atau ZEV) pada tahun 2035 (European Commission, 2021). AS, sebagai salah satu produsen besar dalam industri otomotif, merespons ketertinggalan mereka melalui instrumen proteksionisme defensif yang disebut *Inflation Reduction Act* (IRA). IRA berdampak langsung ke produksi EV di AS melalui aturan hampir serupa seperti TKDN dengan insentif pajak hingga *cashback* pembelian EV bagi konsumen, diikuti dengan aturan *Foreign Entity of Concern* atau FEOC untuk mengamankan keberlanjutan produksi EV dan kendaraan ICE mereka yang telah ada (IRS, 2025). Berbeda dengan negara-negara barat, Jepang sebagai hegemon tradisional justru memperlihatkan resistensi struktural terhadap BEV demi melindungi tata kelola GVC mereka dalam ranah kendaraan ICE. Arsitektur manufaktur ICEV secara historis melibatkan ribuan komponen mekanis yang dikelola oleh ekosistem vendor berlapis, di mana pabrikan Jepang merakit 80% nilai kendaraan dari pihak pemasok. Mengingat pergeseran fundamental menuju BEV akan mendisrupsi relasi antar perusahaan ini secara substansial dan mengeliminasi komponen struktural layaknya *drivetrain* (Patchell, 1999). Kekhawatiran ini juga digambarkan oleh Maulana (2025) dalam risetnya khususnya di ekosistem industri produsen Jepang di Indonesia melalui vendor Tier 1, 2 dan 3. Celah keterlambatan maupun ketidakeimbangan partisipasi skala besar dari ketiga kubu tersebut merupakan faktor yang akhirnya menciptakan asimetri pasar global, yaitu sebuah celah strategis yang terbuka untuk diisi oleh produsen asal Tiongkok.

Kebijakan yang mendorong cepatnya Tiongkok dalam mengejar pasar EV merupakan gerakan ekonomi nasional yang dapat dibilang beresiko dalam jangka panjang. Hal ini terbukti dengan ekspansi eksternal mereka yang berkembang dengan cepat dalam beberapa waktu terakhir (Zhang, 2025). Kapasitas produksi masif yang dipercepat melalui subsidi senilai kurang lebih 30 miliar dolar AS selama lebih dari satu dekade kini berbenturan dengan melambatnya kurva pertumbuhan permintaan di pasar domestik. Saturasi pasar ini memicu terjadinya *overcapacity* struktural di mana volume produksi pabrikan Tiongkok yang telah didorong oleh kapital besar selama bertahun-tahun berekspansi jauh melampaui daya serap konsumen lokal. Sebagai gambaran, saat ini terdapat sekitar 100 produsen mobil listrik Tiongkok, turun dari sekitar 500 pada tahun 2019 karena persaingan harga yang ketat dalam pasar domestik (Bloomberg News, 2023). Dalam logika Ekonomi Politik Internasional, kondisi ini mendesak pabrikan Tiongkok untuk bertahan hidup, di mana ekspansi ke pasar eksternal tidak lagi digerakkan oleh hanya motif pencarian margin keuntungan, namun menjadi sebuah keharusan struktural untuk mendistribusikan stok berlebih tersebut untuk mencegah kerugian.

Target ideal bagi pabrikan Tiongkok untuk mendistribusikan kelebihan kapasitas tersebut adalah pasar negara maju yang memiliki daya beli tinggi. Namun, ekspansi yang disebut *Second China Shock* ini berbenturan dengan halangan kebijakan proteksionisme dari AS dan Uni Eropa. Pada bulan Juli tahun 2018 silam, Presiden AS, Donald Trump, menetapkan tarif awal sebesar 25% terhadap produk hasil kekayaan intelektual Tiongkok (USTR, 2018). Penetapan tarif ini didasarkan

oleh Pasal 301 dari Trade Act of 1974 yang memberikan wewenang kepada presiden untuk mengambil semua tindakan yang sesuai, termasuk pembalasan berbasis tarif dan non-tarif, untuk mendapatkan penghapusan setiap tindakan, kebijakan, atau praktik pemerintah asing yang melanggar perjanjian perdagangan internasional atau tidak dapat dibenarkan, tidak masuk akal, atau diskriminatif, dan yang membebani atau membatasi perdagangan AS (United States Congress, n.d.). Tarif ini kemudian ditingkatkan lagi pada bulan Mei 2024 hingga 100% khusus untuk kendaraan listrik asal Tiongkok oleh Presiden AS pada saat itu, Joe Biden (Elliott, 2024). Tarif ekstrim ini secara efektif melipatgandakan harga kendaraan listrik Tiongkok yang kemudian dibebankan harganya terhadap konsumen. Adopsi di Eropa yang diperlambat oleh faktor seperti sarana pengisian daya yang belum merata, biaya muka yang mahal, dan tarif hingga 35% yang diterapkan untuk melindungi produsen Eropa dari persaingan pasar yang timpang juga mempersulit penetrasi pasar dari produsen Tiongkok ke negara-negara Uni Eropa (Ryabova, 2026). Meskipun halangan ini diubah secara sistematis menjadi penetapan harga jual minimum pada bulan Januari 2026 silam, Uni Eropa tetap menjadi pasar dimana Produsen Tiongkok harus bersaing dengan merk Eropa yang sudah ada serta stigma pendatang baru yang berpotensi menurunkan penjualan apabila mereka meneruskan investasi secara mendalam.

Dalam lingkup ekonomi politik Internasional, terdapat sebuah perjanjian dagang yang mempengaruhi bagaimana rantai pasok global beroperasi di Asia Pasifik. Kebijakan yang dinamakan Regional Comprehensive Economic Partnership atau RCEP yang dicanangkan pada tahun 2011 adalah perjanjian

perdagangan bebas atau FTA (*Free Trade Agreement*) yang diinisiasi ASEAN bersama dengan mitra satu lingkup regionalnya yaitu Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Australia dan Selandia Baru. Efektif berlaku pada awal tahun 2022 lalu, tujuan utama dari RCEP adalah mengeliminasi hingga 90% tarif bea masuk antarnegara anggota dalam kurun waktu 20 tahun ke depan (Shimizu, 2021). Salah satu bagian dari kebijakan ini adalah konsep *Harmonized Rules of Origin* dan *Regional Cumulation*.

Ekspansi BYD dan Wuling ke ASEAN berasal dari industri EV nasional Tiongkok yang disokong subsidi masif atas dasar *State Capitalism*. Dengan adanya *Harmonized RoO (Rules of Origin)* di dalam RCEP maka terbentuklah sebuah prinsip atau persetujuan baru yang menetapkan bahwa bahan baku, suku cadang, atau komponen yang diproduksi di negara RCEP manapun akan dihitung secara kumulatif sebagai komponen lokal regional. Keberadaan klausul *Harmonized RoO* ini secara langsung mengubah kalkulasi rasional dan perilaku korporasi multinasional Tiongkok seperti SGMW dan BYD di Indonesia. Kebijakan ini menghasilkan dua dampak struktural yang melegitimasi fenomena relokasi semu. Pembangunan fasilitas Riset dan Pengembangan atau manufaktur komponen inti seperti sel baterai, motor traksi, dan microchip di Indonesia mensyaratkan belanja modal (CAPEX, *Capital Expenditure*) yang masif dan waktu panjang untuk edukasi insinyur lokal. Dengan berlakunya kumulasi regional RCEP, korporasi Tiongkok tidak lagi memiliki urgensi maupun insentif ekonomi untuk mereplikasi pusat teknologi tersebut di Indonesia. Menjadi jauh lebih efisien dan rasional bagi BYD

dan SGMW untuk memproduksi komponen berteknologi tinggi tersebut di fasilitas raksasa mereka di Tiongkok

Akibat dari halangan terhadap pasar Uni Eropa dan AS, Tiongkok mengalihkan perhatiannya terhadap pasar lain seperti Amerika Selatan, Timur Tengah, dan terutama Asia Tenggara, termasuk Indonesia untuk menyerap kelebihan kapasitas produksi domestik. Dalam pergeseran geoekonomi tersebut, kawasan Asia Tenggara, khususnya Indonesia, menempati posisi yang strategis. Mengingat statusnya sebagai salah satu negara dengan populasi tertinggi dan cadangan nikel terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi tinggi tidak hanya sebagai pasar konsumen akhir yang masif, melainkan juga sebagai titik integrasi untuk rantai pasok material baterai kendaraan listrik. Oleh karena itu, masuknya pabrikan otomotif Tiongkok seperti Wuling dan BYD memberi pijakan bagi kedua negara untuk mengambil langkah struktural guna mempertahankan skala ekonomi operasional bagi Tiongkok, dan meningkatkan kualitas maupun kuantitas produksi otomotif dalam skala nasional di Indonesia.

2.2. Profil dan Strategi Ekspansi Pabrik Tiongkok

SGMW merupakan sebuah *Joint Venture* dari tiga perusahaan, yaitu SAIC Motor asal Tiongkok, General Motors asal AS, dan Guangxi Auto atau Wuling Group asal Tiongkok yang terbentuk pada tahun 2002. Secara sasaran konsumen, SGMW terkenal dalam segmen *microvan*, mobil kompak dan mobil komersial untuk konsumen kelas menengah dan *entry-level*. Kapabilitas produksi SGMW di ranah domestik Tiongkok juga merupakan yang tertinggi sejak diproduksi Hongguang Mini EV pada tahun 2020 yang menjadikan mereka pemegang rekor

penjualan tertinggi sejumlah 1,1 juta unit pada tahun 2023. Berbeda dengan SGMW yang merupakan joint venture berwujud BUMN Tiongkok, BYD Auto merupakan perusahaan terbuka yang didirikan pada tahun 2003 sebagai anak perusahaan BYD Company yang merupakan produsen baterai. Berkebalikan juga dengan Wuling, selain memproduksi mobil kota atau city car, BYD juga telah memproduksi kendaraan listrik dalam kelas profesional, *off-road*, segmen mobil mewah dan mobil performa tinggi yang dipasarkan di bawah merk Denza/Danza, Fang Cheng Bao dan Yangwang, dimana semua produk bermerk BYD saat ini adalah mobil BEV atau PHEV (*Plug-In Hybrid Electric Vehicle*). Di tahun 2025, BYD juga menjadi produsen kendaraan listrik terbesar di dunia, melampaui Tesla dan juga mengalahkan Ford untuk menempati posisi keenam dalam penjualan mobil secara total. Kedua produsen tersebut merupakan dua dari sekian banyak produsen asal Tiongkok yang berusaha memasuki pasar Indonesia dalam dua dekade terakhir.

Lini kendaraan listrik yang dipasarkan di Indonesia juga beragam dari kedua merk tersebut. Wuling menyediakan Air EV, Binguo EV, Cloud EV, Darion dan Mitra EV, yang ditujukan kepada kelas menengah ekonomi Indonesia dan Mitra pengusaha (Wuling Indonesia, 2026). Di sisi lain, BYD juga menawarkan model seperti Atto 1, Atto 3, M6 (PHEV dan EV), Dolphin, serta kedua merk *flagship* mereka di Indonesia, Sealion 7 dan Seal (BYD, 2026). Seluruh kendaraan tersebut menggunakan MAGIC battery (milik Wuling) dan Blade battery milik BYD, yang mana keduanya merupakan baterai berbasis LFP. Berdasarkan dokumentasi dari website TKDN Kemenperin (P3DN), semua produk kendaraan listrik Wuling sudah berhak menerima insentif pajak berdasarkan pemenuhan syarat TKDN dimana

kelima produk tersebut berada di ambang 40-40,52% berdasarkan sertifikasi TKDN di komponen baterai yang terdokumentasi. Kebalikannya, berdasarkan cara mereka memasuki pasar Indonesia, secara jelas produk BYD belum ada yang diproduksi di Indonesia hingga saat ini. Hal ini dikarenakan BYD sedang menggunakan alokasi transisi dan menjual semua mobilnya secara CBU dari Tiongkok secara langsung. Agunan bank ini bermaksud untuk memberi ikatan bagi BYD untuk berkomitmen dalam mendirikan dan menjalankan pabrik di Indonesia. Agunan ini disesuaikan dari jumlah unit impor yang diberikan pembebasan pajak, yang akan ditagih ketika BYD gagal memenuhi target pengoperasian pabrik pada tahun 2026 (Destavian, 2025).

Kriteria Perbandingan	PT SGMW Motor Indonesia	BYD Company Ltd. Indonesia
Tahun Masuk	2015-2017 dari ekspansi awal hingga operasional pabrik	Secara resmi pada tahun 2024
Bentuk Investasi	Kepatuhan Langsung melalui pembangunan pabrik dengan kapital sebesar US\$700 Juta	Kepatuhan tertunda dengan menggunakan insentif masa transisi. Pabrik yang dibangun ditakar senilai US\$1 Miliar
Lokasi	Cikarang, Jawa Barat	Subang, Jawa Barat
Status TKDN	100% produk EV sudah memenuhi syarat TKDN	Belum memenuhi karena belum ada fasilitas produksi yang beroperasi
Model Kendaraan Listrik	Air EV, Binguo EV, Cloud EV, Darion, Eksion dan Mitra	Atto 1, Atto 3, M6, Dolphin, Sealion 7 dan Seal

Ekosistem Vendor	Nanning Liaowang, Shuangying, Bosch, Yanfeng, Gotion Hi-Tech	BYD Company, FinDreams, kemitraan lokal dengan data tertutup
Sumber Baterai	Mengandalkan pasokan dari entitas korporasi Gotion Hi-Tech asal Tiongkok yang merelokasi pabriknya ke Indonesia	Mengandalkan pasokan penuh dari FinDreams Battery yang merupakan entitas anak perusahaan internal mereka sendiri

Tabel 2.1. Perbandingan SGMW dan BYD di Indonesia (Sumber: Satedy & Rasyidah, Maulana et al.)

Kedua korporasi multinasional ini mewakili dua pendekatan strategis yang kontras dalam merespons arsitektur proteksionisme negara tuan rumah. SGMW bertindak sebagai penggerak pertama yang memilih jalur kepatuhan regulasi secara langsung guna mengeksekusi manuver penanaman modal asing bermotif pencarian pasar secara masif. Strategi adaptasi ini direalisasikan melalui injeksi kapital sebesar 700 juta Dolar AS untuk membangun fasilitas manufaktur terintegrasi di Cikarang, yang secara spesifik mempraktikkan tata kelola internalisasi rantai pasok melalui penyatuan belasan vendor komponen di dalam satu kawasan operasional pendukung (Satedy & Rasyidah, 2026). Integrasi arsitektur produksi tersebut menegaskan bahwa ekspansi Wuling ditujukan untuk mengunci keunggulan lokasi Indonesia sebagai pasar domestik raksasa, sekaligus menjadikannya sebagai basis manufaktur regional guna mendikte rantai distribusi ekspor menuju kawasan Asia Tenggara. Di sisi lain, BYD memilih untuk melaksanakan skema kepatuhan tertunda dengan memanfaatkan celah masa transisi pada regulasi nasional. Manuver ini dieksekusi dengan mengandalkan produk impor berwujud utuh guna menguji daya serap pasar, seraya meletakkan agunan finansial kepada pemerintah sebagai

penjamin komitmen pembangunan pabrik di masa mendatang. Perbedaan pola adaptasi struktural dari kedua raksasa otomotif ini memberikan landasan empiris yang krusial untuk mengkaji sejauh mana instrumen proteksi negara mampu mendikte tata kelola rantai nilai global korporasi asing.

Di sisi lain, BYD Motor Indonesia memilih untuk melaksanakan skema kepatuhan tertunda. Manuver ini memanfaatkan celah masa transisi pada regulasi nasional dengan mengandalkan produk impor berwujud utuh untuk menguji daya serap pasar domestik, seraya meletakkan agunan finansial kepada pemerintah sebagai penjamin komitmen pembangunan pabrik di masa mendatang. Perbedaan pola adaptasi struktural dari kedua raksasa otomotif ini memberikan landasan empiris yang krusial untuk mengkaji sejauh mana instrumen proteksi negara mampu mendikte tata kelola rantai nilai global dari korporasi asing. Lebih jauh lagi, strategi ekspansi BYD tidak hanya berhenti pada eksploitasi celah masa transisi regulasi, melainkan bermanifestasi pada penerapan tata kelola Rantai Nilai Global yang bersifat hierarkis dan tertutup (*closed-loop ecosystem*) (Maulana et al., 2025). Dalam operasionalisasinya, BYD mengadopsi model sentralisasi vertikal ekstrem dengan mengintegrasikan seluruh lini rantai pasok mulai dari produksi komponen inti hingga perakitan akhir. Berbeda dengan model kemitraan terbuka yang selama ini mendominasi industri otomotif nasional, BYD secara mandiri memproduksi komponen krusial kendaraan listriknya, termasuk baterai yang disuplai oleh entitas afiliasinya sendiri, FinDreams. Karakteristik tata kelola tertutup ini semakin diperkuat oleh temuan empiris yang mengindikasikan bahwa pelibatan vendor lokal dalam ekosistem BYD kerap kali tereduksi menjadi proses bidding seremonial

semata. Praktik penetapan harga agresif yang berpotensi mengarah pada *predatory pricing* (Hernayanto et al., 2023) ini digunakan untuk menjustifikasi penunjukan pemasok internal atau jaringan afiliasi asal Tiongkok. Kondisi ini mendemonstrasikan bagaimana sebuah korporasi multinasional mendikte struktur pasar tuan rumah, sekaligus memvalidasi kerentanan pemasok domestik yang teralienasi dari arus alih teknologi dalam ekosistem kendaraan listrik yang baru terbentuk.

2.3. Sejarah Industrialisasi dan Evolusi Proteksionisme Otomotif Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara dengan dominasi produsen otomotif asal Jepang tertinggi di dunia. Layaknya negara seperti AS, Jepang memasuki pasar Indonesia pada dekade 1960-an menggaet pasar dengan harga yang murah serta konsumsi bahan bakar yang lebih rendah dibandingkan mobil asal Eropa seperti GM Group, Fiat dan Volkswagen. Pasca Tragedi Malari tahun 1974, pabrikan Jepang telah menggandeng perusahaan bisnis lokal yaitu Astra International serta Indomobil untuk memulai transfer teknologi di Tanah Air (Agustina & Zulkifli, 2014). Melalui produk seperti Kijang, hasil dari program KBNS (Kendaraan Bermotor Niaga Sederhana) pada tahun 1977, merk seperti Toyota, Isuzu, Daihatsu dan Nissan berhasil menjadi favorit konsumen Indonesia karena harganya yang masuk akal bagi kelas menengah Indonesia di kala itu. Akibat Krisis Moneter pada tahun 1998 yang mengusir pesaing barat secara signifikan, Toyota serta Honda melesat ke posisi atas sebagai produsen otomotif roda empat terbesar di Indonesia. Maulana (2025) menjelaskan bahwa dalam skema Rantai Nilai Global, pabrikan Jepang telah mendirikan sebuah ekosistem tersendiri yang menjadi tulang

panggung ekonomi industri Nasional, terutama dengan mobil LCGC (*Low Cost Green Car*) mereka yang laris karena harganya yang murah serta perawatannya yang mudah, ciri dan label mobil Jepang sejak awal milenium. Ekosistem ini terdiri atas jaringan rantai pasok multi-tier yang sangat luas dan mendalam. Ribuan pemasok komponen dari level Tier 1, Tier 2, hingga Tier 3 terlibat dalam proses produksi, masing-masing mengkhususkan diri pada komponen yang berbeda, mulai dari mesin berpresisi tinggi hingga bagian interior yang bersifat estetis dan ergonomis. Untuk memproduksi satu unit kendaraan, dibutuhkan puluhan ribu bagian yang berasal dari ratusan bahkan ribuan vendor berbeda. Namun Jepang tidak memutuskan untuk melakukan investasi besar ke Indonesia tanpa alasan. Instrumen hukum mengenai dagang yang diterapkan Indonesia merupakan alasan besar mengapa industri otomotif Jepang dan Indonesia dapat menjadi industri yang dominan dan berkontribusi besar terhadap mobilitas serta ekonomi Indonesia. TKDN juga diterapkan kepada mobil Jepang, lebih tepatnya kepada LCGC dan era proteksionisme yang berbasis insentif. Melalui program LCGC, pemerintah menawarkan pembebasan PPnBM (pajak barang mewah menjadi 0%) jika pabrikan mampu memproduksi mobil dengan TKDN minimal 80%.

Dalam diskursus Ekonomi Politik Internasional mengenai pengembangan industri otomotif di Indonesia, proyek Mobil Nasional (Mobnas) melalui peluncuran "Timor" oleh PT Timor Putra Nasional (PT TPN) pada tahun 1996 merupakan kasus yang relevan untuk dibahas. Kebijakan yang dimulai oleh Instruksi Presiden (Inpres) No. 2 Tahun 1996 ini tidak mencerminkan penerapan *Strategic Trade Policy* yang esensial, melainkan sebuah distorsi proteksionisme

yang gagal menginisiasi transfer teknologi. Regulasi ini mendesain sebuah payung proteksionisme yang sangat eksklusif bagi PT TPN. Skema insentif yang diberikan bersifat absolut: pembebasan Bea Masuk komponen dan pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Fakta keberadaan inisiatif Mobil Nasional ini adalah salah satu indikator bahwa Indonesia pernah mengalami ilusi kekuatan industri, yang mendapat kemungkinan terulang dengan kasus EV Tiongkok.

Landasan Hukum	Sifat Proteksionisme	Substansi Kebijakan
UU No. 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian	Proteksi normatif	Memberikan kemudahan dan perlindungan dasar bagi industri dalam negeri, mewajibkan penggunaan teknologi lokal atau mengatur pengalihan teknologi asing.
UU No. 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian	Pengamanan terstruktur dan legalisasi metrik LCR	Menetapkan instrumen pertahanan pasar yang tegas, meresmikan TKDN
Perpres No. 55 Tahun 2019 tentang KBLBB	Paksaan Lokalisasi Fisik, Roadmap TKDN	Mewajibkan industri KBLBB untuk membangun fasilitas manufaktur di dalam negeri dan menetapkan target TKDN secara bertahap
Permenperin No. 6 tahun 2022, Permenperin No. 28 Tahun 2023 (Revisi)	Pembobotan Kuantitatif	Mengatur persentase bobot TKDN menjadi tiga aspek: Manufaktur (komponen utama), Perakitan, dan R&D.
Perpres No. 79 Tahun 2023 (Revisi Perpres 55)	Relaksasi Target Waktu dan pengadaa insentif impor bersyarat	Memperpanjang batas waktu pemenuhan TKDN 40% hingga 2026, membuka jalur komitmen kepatuhan tertunda

Tabel 1.2 Perkembangan dasar hukum perlindungan industri di Indonesia

Implementasi kebijakan proteksionisme dalam industri Indonesia memang merupakan hal yang sudah lama diterapkan, meskipun wujudnya terus berubah seiring dengan perkembangan waktu dan penyempurnaan yang diberikan dengan UU dan instrumen hukum lain. Dalam sebuah jurnal yang ditulis oleh Ernawati

(2021) Kebijakan Tingkat Kandungan Dalam Negeri atau yang secara umum dikenal dengan singkatan TKDN memiliki akar sejarah yang merentang sejak tahun 1980-an. Landasan hukum paling awal yang berkaitan dengan kebijakan proteksionisme ini adalah UU no. 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian. Tepatnya di Pasal 9 Ayat (3) yang berbunyi “Pengaturan dan pembinaan bidang usaha industri dilakukan dengan memperhatikan: Perlindungan yang wajar bagi industri dalam negeri terhadap kegiatan-kegiatan industri dan perdagangan luar negeri yang bertentangan dengan kepentingan nasional pada umumnya serta kepentingan perkembangan industri dalam negeri pada khususnya...” serta Pasal 12 yang berbunyi “Untuk mendorong pengembangan cabang-cabang industri dan jenis-jenis industri tertentu di dalam negeri, Pemerintah dapat memberikan kemudahan dan/atau perlindungan yang diperlukan.”. Pasal 16 juga menyatakan secara eksplisit bahwa “Dalam menjalankan dan/atau mengembangkan bidang usaha industri, perusahaan industri menggunakan dan menciptakan teknologi industri yang tepat guna dengan memanfaatkan perangkat yang tersedia dan telah dikembangkan di dalam negeri.”, dan apabila perangkat teknologi industri yang diperlukan tidak tersedia, pemerintah membantu pemilihan perangkat teknologi industri dari luar negeri yang diperlukan dan mengatur pengalihannya ke dalam negeri yang bersifat strategis untuk pengembangan industri di dalam negeri, yang kemudian diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. Dari beberapa pasal dan ayat yang tercantum, dapat disimpulkan bahwa meskipun belum ada perintah yang secara baku mendorong adanya *technological captive*, suplai instrumen strategis dari luar negeri yang ditujukan untuk memastikan keberjalanan industri dalam negeri sudah

dicantumkan sejak tahun 1984. UU ini telah dicabut dan digantikan oleh UU no. 3 tahun 2014 tentang Perindustrian. Perubahan yang disorot adalah perkembangan dari perlindungan normatif ke instrumen pengamanan terstruktur dengan Pasal 96 dan Pasal 98 UU no. 3 tahun 2014 yang Secara eksplisit mengamanatkan Pemerintah untuk melakukan tindakan pengamanan industri dari ancaman iklim usaha dan persaingan global yang mengakibatkan kerugian bagi industri dalam negeri, serta menegaskan bahwa tindakan pengamanan dari persaingan global tersebut ditetapkan dalam wujud instrumen tarif dan nontarif. Di pembaruan UU ini juga asal kebijakan TKDN modern terbentuk. Pasal 87 ayat (1) secara hukum meresmikan metrik TKDN dengan menyatakan bahwa kewajiban penggunaan produk dalam negeri dilakukan "sesuai besaran komponen dalam negeri pada setiap barang/jasa yang ditunjukkan dengan nilai tingkat komponen dalam negeri, ayat (4) kemudian memberikan payung hukum bagi Pemerintah (melalui Menteri) untuk secara spesifik "menetapkan batas minimum nilai tingkat komponen dalam negeri pada Industri tertentu". Akhirnya pasal 88 Memperkuat penegakan TKDN dengan memberikan fasilitas berupa "preferensi harga dan kemudahan administrasi" serta penyebutan resmi "sertifikasi tingkat komponen dalam negeri".

Rangkaian hukum dari 1984 hingga 2014 tersebut yang diterapkan dalam Perpres no. 55 tahun 2019 dan revisinya, Perpres no. 79 tahun 2023. Perpres ini mengatur tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Untuk Transportasi Jalan, dan disinilah Pasal 87 UU no. 3 tahun 2014 diterapkan melalui roadmap TKDN yang mengikat bagi industri KBLBB. Melalui Pasal 8 ayat (1) pada Perpres no. 55 tahun 2019, pemerintah menetapkan target

TKDN beroda empat atau lebih yang terus meningkat: 35% (2019-2021), 40% (2022-2023), 60% (2024-2029), dan menyentuh 80% pada tahun 2030. Perpres ini juga melanjutkan visi UU 3/2014 untuk memperkuat struktur industri nasional, Pasal 6 ayat (1) Perpres 55/2019 mewajibkan perusahaan industri KBLBB untuk membangun fasilitas manufaktur secara fisik di dalam negeri. Pasal 8 ayat (1) huruf b pada Perpres 79/2023 merevisi jadwal TKDN untuk roda empat atau lebih, dengan memperpanjang masa berlaku syarat TKDN 40% hingga tahun 2026 (sebelumnya hanya sampai 2023), dan menggeser syarat 60% menjadi periode 2027-2029. Relaksasi ini memberikan ruang napas bagi manufaktur untuk melokalisasi komponen inti tanpa harus terhenti produksinya akibat gagal memenuhi target kepatuhan. Pasal 12 Perpres 79/2023 melonggarkan keran impor mobil listrik dalam keadaan utuh dalam jumlah tertentu hingga akhir tahun 2025. Namun, ini bukan perdagangan bebas biasa; impor ini diizinkan *hanya* bagi perusahaan yang sudah berinvestasi atau berkomitmen meningkatkan produksi manufaktur di dalam negeri, layaknya BYD. Pasal 19A Perpres 79/2023 secara brilian menggunakan instrumen fiskal (pembebasan Bea Masuk dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah/PPnBM) untuk CBU dan CKD. Insentif masif ini diberikan dengan syarat mutlak: perusahaan wajib berkomitmen memproduksi KBLBB di dalam negeri dengan jumlah dan waktu tertentu, serta wajib memenuhi target TKDN sesuai Pasal 8. Tentunya dengan sanksi wanprestasi bagi perusahaan yang gagal memenuhi komitmen produksi dan lokalisasi tersebut.

Teknikalitas dan perhitungan nilai TKDN KBLBB sendiri diatur dalam Permenperin no. 6 tahun 2022 tentang Spesifikasi, Peta Jalan Pengembangan, dan

Ketentuan Penghitungan Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai, serta revisinya, Permenperin no. 28 tahun 2023. Metodologi penghitungan nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri dalam regulasi ini membedah struktur produksi kendaraan dalam empat pilar pembobotan utama. Keempat pilar tersebut dirancang untuk mengukur letak penambahan nilai secara proporsional. Aspek Manufaktur Komponen Utama mengukur lokalisasi pada elemen-elemen esensial penggerak kendaraan. Komponen yang dinilai meliputi struktur bodi, sasis, baterai, serta sistem penggerak motor listrik. Baterai ditempatkan sebagai episentrum penilaian dengan alokasi bobot paling dominan, yang mensyaratkan adanya proses manufaktur sel baterai hingga integrasi sistem manajemen baterai di dalam negeri. Aspek Manufaktur Komponen Pendukung mengevaluasi subsistem mekanikal dan elektrikal penunjang. Penilaian pada aspek ini mencakup sistem kemudi, suspensi, pengereman, sistem roda, hingga instalasi sistem elektronik dan pendingin udara. Aspek Perakitan menilai tahapan penyatuan berbagai komponen menjadi sebuah unit kendaraan utuh, mulai dari penyambungan rangka hingga pengujian mutu. Pemberian nilai tidak hanya didasarkan pada terjadinya proses fisik perakitan, tetapi diukur secara proporsional melalui rasio penggunaan tenaga kerja domestik dibandingkan tenaga kerja asing, serta status kepemilikan alat kerja yang digunakan. Pilar terakhir memberikan ruang afirmasi bagi aktivitas penguasaan teknologi. Aspek pengembangan mengevaluasi tahapan riset pasar, perencanaan produk, rekayasa teknis, pembuatan purwarupa, hingga pengujian dan sertifikasi kendaraan yang dilakukan di dalam negeri.

Rangkaian panjang evolusi regulasi proteksionisme ini menegaskan posisi negara yang secara konsisten berupaya menggunakan instrumen hukum sebagai tuas rekayasa industri otomotif nasional. Dari era dominasi manufaktur Jepang yang berhasil membangun arsitektur rantai pasok mekanis berlapis hingga fase transisi menuju kendaraan bermotor listrik, pemerintah selalu menempatkan lokalisasi komponen sebagai mekanisme pertukaran mutlak antara akses pasar domestik dengan kewajiban alih teknologi. Formulasi detail mengenai empat pilar pembobotan kuantitatif pada regulasi terbaru pada dasarnya dikonstruksikan sebagai benteng pertahanan strategis untuk memastikan bahwa triliunan rupiah insentif fiskal yang direlakan negara mampu dikonversi menjadi kedaulatan inovasi yang riil. Fondasi historis dan arsitektur hukum inilah yang kini menjadi arena pengujian paling krusial bagi ketahanan ekosistem otomotif nasional ketika harus berhadapan langsung dengan gelombang disrupsi elektrifikasi serta manuver ekspansif dari korporasi multinasional pendatang baru.

2.4. Arsitektur Kebijakan Elektrifikasi dan Formulasi TKDN

Arsitektur kebijakan elektrifikasi nasional di Indonesia dibangun di atas lima pilar penyelenggaraan yang komprehensif, yakni percepatan pengembangan industri domestik, pemberian insentif, penyediaan infrastruktur pengisian listrik, pemenuhan ketentuan teknis, serta perlindungan lingkungan hidup. Melalui kerangka ini, orientasi strategis negara digeser dari sekadar pasar konsumen menjadi basis produksi kendaraan masa depan. Pergeseran paradigma ini diwujudkan melalui mandat hukum yang mewajibkan perusahaan industri kendaraan bermotor listrik untuk membangun fasilitas manufaktur secara fisik di

dalam negeri. Seiring dengan dinamika industri, arsitektur ekosistem ini kemudian diperluas kedalamannya dengan memasukkan entitas bengkel konversi kendaraan listrik sebagai instrumen tambahan dalam percepatan transisi elektrifikasi nasional. Formulasi tingkat komponen dalam negeri dirancang menggunakan skema penahapan untuk merekayasa lokalisasi rantai pasok secara bertahap. Pada cetak biru awal, target komponen lokal untuk kendaraan roda empat atau lebih ditetapkan pada angka minimum 35 persen untuk periode 2019 hingga 2021, kemudian ditingkatkan menjadi 40 persen untuk periode 2022 hingga 2023, dan direncanakan mencapai 60 persen mulai tahun 2024. Namun demikian, formulasi kebijakan ini beradaptasi terhadap realitas kesiapan investasi dan rantai pasok. Melalui regulasi revisi, pemerintah memperpanjang tenggat waktu pemenuhan target 40 persen hingga tahun 2026, dan menunda implementasi target 60 persen menjadi periode 2027 hingga 2029. Kalibrasi ulang ini merepresentasikan pragmatisme birokrasi dalam menjaga iklim investasi di tengah transisi industri.

Dalam desain kebijakan elektrifikasi ini, pemenuhan tingkat komponen lokal tidak diposisikan sebagai sekadar indikator teknis, melainkan sebagai prasyarat mutlak untuk mengakses fasilitas negara. Pemerintah menetapkan insentif fiskal strategis yang mencakup pembebasan bea masuk dan pengurangan pajak penjualan atas barang mewah bagi korporasi yang mematuhi target lokalisasi. Sebagai langkah akselerasi penetrasi pasar, kebijakan terbaru juga memberikan relaksasi berupa izin impor kendaraan dalam keadaan utuh hingga akhir tahun 2025 dengan pembebasan bea masuk. Akan tetapi, relaksasi impor ini diikat dengan paksaan kontraktual yang mewajibkan korporasi pengimpor untuk merealisasikan

komitmen investasi pembangunan fasilitas manufaktur dan memenuhi standar produksi komponen lokal. Apabila komitmen produksi tersebut mengalami wanprestasi, negara memiliki landasan hukum untuk menjatuhkan sanksi berupa denda finansial yang proporsional dengan akumulasi insentif yang telah dinikmati oleh perusahaan.

Arsitektur kebijakan ini juga merekonstruksi definisi pelaku industri di dalam negeri. Perusahaan produsen kendaraan listrik beserta komponennya diklasifikasikan secara yuridis sebagai entitas yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan beroperasi di wilayah teritorial nasional. Konstruksi hukum ini secara legal menyediakan ruang bagi penanaman modal asing untuk mendirikan badan hukum domestik dan beroperasi dengan status entitas lokal. Terkait wacana kemandirian nasional, regulasi ini memang merumuskan klasifikasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bermerek Nasional. Namun, kualifikasi tersebut dititikberatkan pada kepatuhan tingkat komponen lokal serta penggunaan tanda, gambar, dan nama berciri khas Indonesia, tanpa memuat prasyarat yang mengikat mengenai penguasaan paten atau keharusan restrukturisasi kepemilikan modal oleh entitas domestik.

2.5. Ekosistem Manufaktur Otomotif Domestik dan Kerentanan Era Transisi

Selama lebih dari tiga dekade, arsitektur industri otomotif domestik telah dibentuk dan didominasi oleh ekosistem manufaktur berbasis mesin pembakaran internal di bawah perusahaan Jepang. Lanskap ini menumbuhkan struktur rantai pasok berlapis yang mengintegrasikan ribuan vendor komponen lokal ke dalam sistem kemitraan jangka panjang yang ditopang oleh kepercayaan serta inovasi

kolaboratif (Maulana et al., 2025). Dominasi absolut ini terbukti melalui penguasaan lebih dari tujuh puluh tujuh persen pangsa pasar otomotif nasional pada tahun 2025 yang dicapai berkat strategi pelokalan produksi dan jaringan distribusi masif (Andriani et al., 2026). Meskipun tetap berada di bawah kendali hierarkis prinsipal asing, ekosistem konvensional ini memberikan ruang partisipasi yang nyata bagi entitas domestik. Keterlibatan historis ini menciptakan stabilitas industri yang kurang dalam, di mana pemasok lokal nampak telah menjadi bagian integral dari rantai nilai otomotif nasional

Namun, transisi menuju era kendaraan bermotor listrik menghadirkan guncangan struktural yang mendisrupsi fondasi mekanis tersebut secara absolut. Fase pertumbuhan eksponensial kendaraan listrik di Indonesia yang menembus angka seratus ribu unit penjualan pada tahun 2025 menandai pergeseran siklus hidup produk yang mematikan, di mana kendaraan konvensional mulai memasuki fase kematangan menuju siklus penurunan. Arsitektur elektrifikasi memangkas ribuan komponen bergerak yang sebelumnya menjadi denyut nadi pemasok lokal. Komponen bernilai tambah tertinggi kini bergeser menuju sistem propulsi elektrik dan teknologi sel baterai. Pergeseran fundamental ini mendevaluasi aset pengetahuan mekanis yang telah dibangun oleh ekosistem domestik, memaksa mereka berhadapan dengan standar kompetensi baru di tengah ketertinggalan kapabilitas dinamis untuk beradaptasi. Dalam menghadapi pergeseran rezim teknologi tersebut, lanskap pemasok komponen domestik terekspos pada tingkat kerentanan yang sangat akut akibat benturan dengan model bisnis pemain baru asal Tiongkok. Berbeda dengan sistem pasok terbuka ala korporasi Jepang, pendatang

baru seperti BYD mengadopsi strategi sentralisasi vertikal ekstrem yang membentuk ekosistem rantai pasok tertutup. Kekosongan kapabilitas vendor lokal menghadirkan justifikasi rasional bagi korporasi multinasional tersebut untuk tidak melibatkan aktor domestik dan sebaliknya mengintegrasikan produksi komponen utama secara internal. Praktik eksklusif pasar ini diperparah dengan penetapan harga agresif yang secara sistematis meruntuhkan daya tawar pemasok lokal yang mencoba berpartisipasi dalam ekosistem baru tersebut.

Gabungan disrupsi teknologi, keusangan siklus hidup produk konvensional, dan monopoli rantai pasok tertutup ini menempatkan ekosistem otomotif domestik di posisi rawan. Di saat instrumen negara menuntut percepatan industrialisasi kendaraan listrik, ketidaksiapan struktural dari pemasok lokal menuntut adanya transformasi strategis yang sangat radikal. Realita kerentanan inilah yang menjadi arena pertarungan krusial di era elektrifikasi, di mana kelangsungan hidup industri nasional sangat bergantung pada kemampuan negara memaksa terjadinya asimilasi teknologi sebelum seluruh rantai pasok konvensional tersebut tergantikan secara permanen oleh rantai kuasa perusahaan asing. Secara normatif, seluruh kerangka regulasi dan desain pemberian insentif fiskal ini dibangun di atas sebuah asumsi linear mengenai efek rambat ekonomi. Melalui teks hukum tersebut, pemerintah meyakini bahwa penetapan kuota numerik komponen lokal dan guyuran fasilitas subsidi akan secara otomatis memicu terjadinya pendalaman struktur industri. Arsitektur kebijakan ini diyakini oleh instansi perumus regulasi memiliki kapasitas untuk memfasilitasi proses alih teknologi dari korporasi multinasional kepada entitas lokal. Ekspektasi utama dari rancangan peraturan negara ini adalah

terciptanya sebuah ekosistem manufaktur inklusif di mana vendor penyedia komponen domestik dapat berpartisipasi aktif, terintegrasi ke dalam rantai nilai elektrifikasi global, dan secara bertahap mampu mewujudkan kemandirian industri otomotif nasional yang berdaulat.