

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Tujuan dari perumusan kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri sebagai instrumen Hambatan Non-Tarif pada dasarnya merupakan perwujudan niat Pemerintah Indonesia dalam mendorong adopsi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai sekaligus mengamankan industri domestik. Namun, penelitian ini menyimpulkan bahwa instrumen tersebut mengalami disorientasi strategis yang menyebabkan pendalaman struktur industri otomotif nasional bernilai dangkal. Secara administratif, regulasi ini terbukti beroperasi efektif sebagai *Strategic Trade Policy* yang memicu terjadinya *Tariff-Jumping FDI*. Hal ini diwujudkan melalui realisasi investasi fasilitas manufaktur SGMW di Cikarang dan komitmen pembangunan pabrik BYD di Subang guna mematuhi syarat lokalisasi secara tertunda.

Meskipun demikian, manuver investasi dari aktor multinasional ini terbukti tidak sepenuhnya mempraktikkan "perakitan kosmetik" melainkan beroperasi dalam wujud *Completely Knocked Down* dengan tingkat investasi yang dangkal. Proses pengerjaan manufaktur, khususnya pada fasilitas Wuling di luar faktor baterai, murni bertumpu pada perakitan komponen fisik dan penyediaan buruh lokal tanpa diiringi oleh alih teknologi yang mendasar. Perusahaan multinasional tersebut sekadar membeli akses pasar domestik dan insentif fiskal tanpa memberikan kompensasi peningkatan kapasitas industri bagi ekosistem tuan rumah. Keberhasilan merk asal Tiongkok dalam memenuhi ambang batas TKDN pada dasarnya hanyalah sebuah relokasi geografis dari jejaring rantai pasok asing, bukan

sebuah transformasi struktural yang memberdayakan industri nasional. Ketimpangan bobot valuasi regulasi TKDN memungkinkan aktor seperti SGMW dan BYD untuk mempertahankan Tata Kelola Rantai Nilai Global mereka yang bersifat vertikal dan hierarkis. Keterlibatan vendor lokal murni masih terhenti pada penyediaan komponen periferai berteknologi rendah, sementara riset pengembangan serta produksi komponen inti kendaraan listrik tetap dikuasai secara absolut oleh ekosistem tertutup bawaan prinsipal di negara asal.

Jika dianalisis menggunakan kerangka *Smile Curve*, kebijakan ini gagal mendongkrak ekosistem domestik ke arah proksimal kiri (pengembangan teknologi inti) maupun menciptakan merk nasional di proksimal kanan. Pada sektor hilir, ketersediaan Layanan Purna Jual sebenarnya telah memberikan adisi nilai yang baik di dalam kurva senyum, mengingat keandalan layanan ini merupakan faktor penentu utama kepemilikan kendaraan oleh konsumen di Indonesia. Akan tetapi, potensi nilai tambah ini menjadi rentan dan terdistorsi karena jaringan bengkel resmi berpotensi menghadapi masa tunggu yang lama. Hal ini diakibatkan oleh ketiadaan vendor penyedia suku cadang di wilayah Indonesia, bahkan untuk suku cadang yang dikategorikan sebagai *slow-moving parts* seperti panel bodi dan kaca jendela, yang memaksa proses perbaikan bergantung sepenuhnya pada pasokan langsung dari luar negeri.

4.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, terdapat beberapa saran praktis bagi pemerintah, khususnya Kementerian Perindustrian, untuk merestrukturisasi arsitektur kebijakan elektrifikasi nasional di masa depan.

Pertama, pemerintah perlu melakukan kalibrasi ulang mendasar terhadap Peraturan Menteri Perindustrian No. 28 Tahun 2023 dengan mengubah paradigma TKDN dari sekadar lokalisasi berbasis pengeluaran geografis menjadi lokalisasi berbasis penguasaan teknologi. Kedua, perlu ada peningkatan bobot dan pengetatan syarat pada Aspek Pengembangan, di mana pemenuhan nilainya harus diikat secara konkret dengan kewajiban skema *Joint Venture* bersama entitas domestik, pelibatan tenaga ahli lokal dalam level desain strategis, dan kewajiban transfer paten, bukan sekadar diukur dari nilai kapital yang diinvestasikan. Ketiga, pemerintah perlu merumuskan insentif afirmatif yang mampu mendiferensiasi dan memberikan perlindungan tambahan bagi produsen bermodal domestik murni agar mampu bersaing dengan korporasi asing yang mendirikan anak usaha di Indonesia.

Secara akademis, penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas ruang lingkup kajian Ekonomi Politik Internasional dengan mengeksplorasi dimensi kedaulatan data dan perangkat lunak (*software*) pada kendaraan listrik sebagai bagian non-fisik dari EV. Mengingat *User Experience* (UX) dan piranti lunak kini menjadi inti operasional EV yang servernya sering kali berpusat di negara asal pabrikan, studi mengenai ancaman terhadap keamanan nasional dan privasi data konsumen menjadi urgensi baru yang sangat relevan untuk diteliti. Selain itu, diperlukan juga studi empiris lanjutan yang memetakan secara spesifik tingkat kebangkrutan dan kerentanan vendor komponen lokal tingkat 2 dan 3 yang tergeser atau gagal berkembang akibat praktik monopoli rantai pasok tertutup di era transisi elektrifikasi otomotif Indonesia.