

**ANALISIS KEPENTINGAN PEMERINTAH INDONESIA  
MEMPERPANJANG INSENTIF KENDARAAN LISTRIK MELALUI  
PERATURAN PRESIDEN NOMOR 79 TAHUN 2023**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**RIZA FARIS ABQORI**

**2116071082**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2025**

**ANALISIS KEPENTINGAN PEMERINTAH INDONESIA  
MEMPERPANJANG INSENTIF KENDARAAN LISTRIK MELALUI  
PERATURAN PRESIDEN NOMOR 79 TAHUN 2023**

**Oleh**

**RIZA FARIS ABQORI**

**Skripsi**

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar  
**SARJANA HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**Pada**

**Jurusan Hubungan Internasional  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2025**

## **ABSTRAK**

# **ANALISIS KEPENTINGAN PEMERINTAH INDONESIA MEMPERPANJANG INSENTIF KENDARAAN LISTRIK MELALUI PERATURAN PRESIDEN NOMOR 79 TAHUN 2023**

**Oleh**  
**RIZA FARIS ABQORI**

Perkembangan pasar kendaraan Indonesia mulai mengalami transisi menjadi kendaraan listrik. Munculnya produsen baru dalam pasar kendaraan listrik, membuat pemerintah melakukan perpanjangan insentif untuk kendaraan *Completely Built-Up* atau CBU, hal ini dirasakan tidak adil oleh produsen yang telah memenuhi syarat FDI nya untuk mendapatkan insentif dengan melaksanakan *Completely Knock Down* atau CKD di Indonesia, karena adanya ketidakpastian terhadap kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia.

Penelitian ini menganalisis kebijakan investasi mobil listrik di Indonesia, melalui implementasinya terhadap konsep *foreign direct investment*, yang menekankan sebagai jalan untuk terjadinya perubahan, dan menimbulkan pertumbuhan perekonomian dengan adanya transfer teknologi dan peningkatan produktivitas. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif, dengan metode deskriptif analisis, serta didukung data sekunder yang berasal dari situs web pangkalan data Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia mengenai Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023.

Hasil penelitian oleh penulis menunjukkan bahwa *foreign direct investment* merupakan strategi yang digunakan oleh pemerintah Indonesia. Dengan mengeluarkan kebijakan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 menjadi pedoman terhadap investasi kendaraan listrik di Indonesia. Indonesia mempertimbangkan perpanjangan insentif dalam upaya mencapai target pengurangan emisi karbon, menekankan hilirisasi nikel, serta merupakan jalan yang strategis untuk Indonesia mencapai target kendaraan listrik pada tahun 2030.

**Kata Kunci:** *Foreign Direct Invesment*, Indonesia, Investasi, Kebijakan, Kendaraan Listrik

## **ABSTRACT**

# **ANALYSIS THE INTEREST OF THE INDONESIAN GOVERNMENT EXTENDS THE ELECTRIC VEHICLE INCENTIVES THROUGH PRESIDENTIAL REGULATION NUMBER 79 OF 2023**

**By**  
**RIZA FARIS ABQORI**

The development of the Indonesian vehicle market has begun to transition to electric vehicles. The emergence of new manufacturers in the electric vehicle market has made the government extend incentives for Completely Built-Up or CBU vehicles, this is felt to be unfair by manufacturers who have met the FDI requirements to obtain incentives by implementing Completely Knock Down or CKD in Indonesia, due to the uncertainty of policies implemented by the Indonesian government.. This study analyzes the electric car investment policy in Indonesia, through its implementation of the concept of foreign direct investment, which emphasizes it as a path for change, and creates economic growth with technology transfer and increased productivity. This study uses a qualitative approach method, with a descriptive analysis method, and is supported by secondary data from the website of the Republic of Indonesia's Audit Board database regarding Presidential Regulation Number 79 of 2023. The results of the author's research show that foreign direct investment is a strategy used by the Indonesian Government. By issuing the Presidential Regulation Number 79 of 2023 as a guideline for electric vehicle investment in Indonesia. Indonesia is considering extending incentives in an effort to achieve the target of reducing carbon emissions, emphasizing nickel downstreaming, and is a strategic path for Indonesia to achieve the electric vehicle target by 2030.

**Keywords:** *Foreign Direct Investment, Indonesia, Investment, Policy, Electric Vehicles*

Judul Skripsi

: ANALISIS KEPENTINGAN  
PEMERINTAH INDONESIA  
MEMPERPANJANG INSENTIF  
KENDARAAN LISTRIK MELALUI  
PERATURAN PRESIDEN NOMOR 79  
TAHUN 2023

Nama Mahasiswa

: Riza Faris Abqori

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2116071082

Jurusan

: Hubungan Internasional

Fakultas

: Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Moh. Nizar, S.I.P., M.A.  
NIP. 198308192015041005

Tety Rachmawati, S.I.P., M.A.  
NIP. 199203092019032020

2. Ketua Jurusan Hubungan Internasional

Simon Sumajoyo H. S.A.N., M.P.A.  
NIP. 1981062820050111003

## MENGESAHKAN

### 1. Tim Pengaji

Ketua

: Moh. Nizar, S.I.P., M.A.



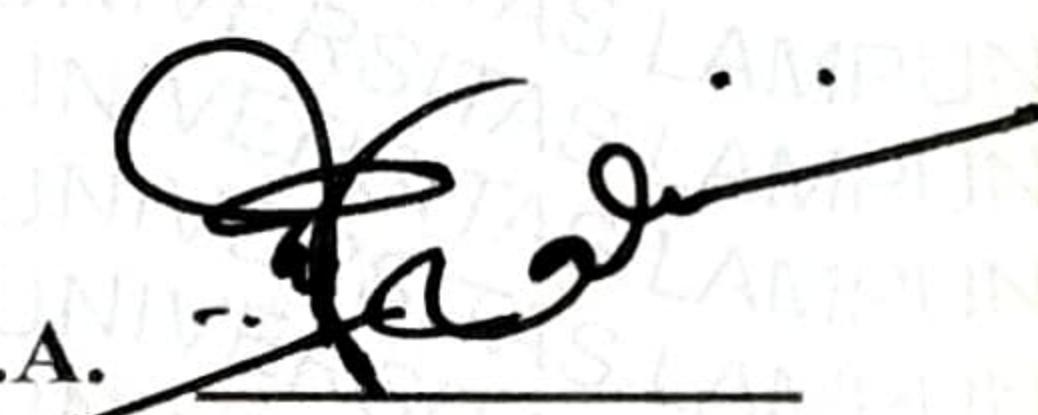
Sekretaris

: Tety Rachmawati, S.I.P., M.A.



Pengaji Utama

: Rahayu Lestari, S.I.Kom., M.A.



### 2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si.  
NIP. 197608212000032001



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **22 April 2025**

## **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasa, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan komisi pembimbing, dan pengujinya.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan sebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 07 April 2025  
Yang membuat pernyataan,



Riza Faris Abqori  
NPM 2116071082

## **RIWAYAT HIDUP**



Penulis bernama lengkap Riza Faris Abqori, lahir di Palembang, 4 Mei 2003 yang merupakan anak tunggal dari pasangan bapak Martin Usbari dan Ibu Nurjanah. Peneliti memulai pendidikan formal di Taman Kanak-kanak (TK) Merpati Pos Palembang tahun 2008-2009, Sekolah Dasar Negeri (SDN) Muhammadiyah 06 Palembang tahun 2009-2015, Madrasah Tsanawiyah Negeri (MTSN) 2 Palembang tahun 2015-2018 dan Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 3 Unggulan Palembang tahun 2018-2021. Selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan tinggi dan tercatat sebagai mahasiswa di jurusan Hubungan Internasional Univeritas Lampung. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif menjadi anggota Himpunan Mahasiswa Jurusan Hubungan Internasional (HMJ-HI) sebagai Wakil Kepala Divisi *External Relations and Business Development* (ERBD) dari tahun 2023 hingga 2024, dan penulis aktif di berbagai kegiatan yang dilaksanakan oleh HMJ-HI selama periode 2023-2024. Penulis juga aktif menjuarai beberapa perlombaan yaitu, Pemilihan Bujang Gadis Palembang 2020 dan berhasil masuk sebagai Finalis, serta penulis juga berhasil menjuarai Duta Bahasa Provinsi Lampung 2023 dan berhasil menjadi Pemenang II. Penulis juga aktif mengikuti Magang Mandiri di PT Pupuk Sriwidjaja Palembang dengan posisi di Departemen Mitra Bisnis Pemasaran (MBP) pada bagian Administrasi Penjualan Urea Non Subsidi dan Amonia, serta bagian *Joint Cost* dan Pelaporan. Penulis juga telah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Bratayudha, Kecamatan Blambangan Umpu, Kabupaten Way Kanan pada tahun 2024.

## **MOTTO**

"Jalan ke depan, lihat ke bawah, impikan yang di atas, ingat yang pernah dilalui di belakang"  
(Riza Faris)

*“It’s really fun to put yourself into a character - into shoes you wouldn’t normally be in”*  
(Billie Eilish)

## SANWACANA

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT, karena atas Rahmat dan Hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Kepentingan Pemerintah Indonesia Memperpanjang Insentif Kendaraan Listrik Melalui Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023”. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana sekaligus menyelesaikan studi di Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

Penulis juga tidak melupakan bahwa berhasilnya penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, doa, dan semangat berbagai pihak kepada penulis dalam menghadapi rintangan dan tantangan selama penelitian berlangsung, sehingga pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, atas segala berkah dan rahmat-Nya dalam memberikan kemudahan baik selama penyusunan hingga menyelesaikan skripsi, serta kepada Baginda Nabi Muhammad SAW yang menuntun dari zaman kegelapan menuju jalan kemenangan.
2. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M., Selaku Rektor Universitas Lampung.
3. Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Bapak Simon Sumanjoyo H, S.A.N., M.PA., selaku Ketua Jurusan Hubungan Internasional Universitas Lampung.
5. Bapak Moh. Nizar, S.I.P., M.A. selaku Dosen Pembimbing Utama skripsi, yang senantiasa sabar dalam memberikan ilmu, waktu, masukan, bimbingan, nasihat serta motivasi kepada penulis selama masa di perkuliahan, dan penyusunan skripsi hingga selesai. Terima kasih banyak atas segala dedikasinya selama ini.
6. Ibu Tety Rachmawati, S.I.P., M.A., selaku Dosen Pembimbing Pendamping Skripsi yang sudah memberikan ilmu, waktu, masukan, bimbingan, nasihat serta motivasi kepada penulis agar lebih semangat lagi. Terima kasih banyak atas bantuannya selama proses penyusunan hingga penyelesaian skripsi saya.

7. Ibu Rahayu Lestari, S.I.Kom., M.A. Selaku Dosen Pengaji Skripsi yang telah memberikan ilmu, waktu, saran serta masukan kepada penulis. Terima kasih banyak sudah banyak membantu dan mengapresiasi saya selama masa perkuliahan, banyak memberikan ilmu baru, dan memberikan kepercayaan lebih kepada saya.
8. Seluruh Dosen Jurusan Hubungan Internasional, terima kasih atas ilmu, bantuan, dan pengalaman yang diberikan kepada penulis, serta tidak lupa selalu mengajarkan semboyan HI yaitu, 5S (Senyum, Sapa, Salam, Sopan, dan Santun) + 1J (Jujur). Semoga kelak ilmu yang diperoleh oleh penulis, dapat menjadi bekal berharga kedepannya.
9. Kepada kedua orang tua saya, bapak Martin Usbari dan Ibu Nurjanah, terima kasih telah memberikan segalanya kepada penulis, mendidik saya dengan sepenuh hati, membekali dengan segala hal baik, selalu mengajarkan berbagai ilmu, seperti kejujuran dan rendah hati dalam setiap proses hidup saya, selalu mengingatkan untuk selalu ingat kepada Allah, selalu memberikan dukungan yang sangat luar biasa. Terima kasih telah mendidik dan mengantarkan saya sampai pada titik ini. Tidaklah cukup sanwacana ini untuk menuliskan segala kebaikan kalian, biarlah doa yang saya panjatkan kepada Allah untuk kalian. Semoga penulis kedepannya menjadi manusia yang lebih baik, lebih bermanfaat, dan dapat saling membantu serta mengerti satu sama lain.
10. Kepada sahabat saya, Muhammad Akbar, terima kasih sudah tulus menemani penulis sejak awal menjadi mahasiswa baru, terima kasih sudah mendengarkan segala keluh kesah baik suka maupun duka dan telah menjadi teman satu *kost* yang selalu peduli kepada penulis. Adanya Akbar disisi kehidupan penulis, merupakan anugerah dari Allah SWT, semoga seluruh kebaikan yang selama ini diberikan oleh Akbar kepada penulis, dibalaskan oleh Allah SWT.
11. Kepada sahabat saya, Firsandini, terima kasih sudah tulus menemani penulis, terkhususnya pada saat penulis mengalami berbagai guncangan kehidupan, menjadi penengah dan memperbaiki mental penulis. Adanya Firsandi disisi kehidupan penulis, menciptakan warna di masa perkuliahan penulis, terkhususnya pada saat pembuatan skripsi.

12. Kepada sahabat saya, Robai Jordan, terima kasih sudah menemani penulis selama lebih dari 4 bulan, untuk magang di PT Pupuk Sriwidjaja Palembang, menemani keseruan selama magang penulis dan menulis laporan bersama.
13. Kepada sahabat-sahabat penulis di perkuliahan yaitu Farhan Alfajri, Daffa Al-Ghiffari, Ramadhita Azzahra, Riezky Sukma Abiastuti, Nazhara Saroja, Anisa Salma, Rahma Ghina, Rey Yuwono, Siti Aqila, Heti Bairani, dan teman-teman lainnya yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu, terima kasih atas dukungan dan bantuan yang kalian berikan selama masa perkuliahan. Terima kasih sudah selalu mengajak saya mengerjakan skripsi dan membuat saya termotivasi. Terima kasih juga telah menjadi teman di saat-saat suka maupun duka.
14. Ferly Asdiansyah, Diana Sefriany, dan Mas Ucup, terima kasih selalu bersedia untuk meluangkan waktu, serta memberikan perhatian dan semangat bagi penulis, dan menjadi tempat *healing* terbaik untuk penulis.
15. Shinta Dwi, Imelda Patricia, Tasya Della, Putri Mutya Sari, Mita Perlina, Regalia Amrina, Dandy Putra, Tanzilal Azizi, Dwi Angga, Taufiqurrahman, yang telah menemani penulis dari awal masuk SMA, hingga sekarang, terima kasih telah menjalin pertemanan dengan penulis, semoga semua canda dan tawa yang terjadi, dapat terus dilaksanakan hingga hari tua nanti.
16. Alda Adriani, Satria Nusa, Billy, Audrey, Irul, Rizki Amelia, dan Bintara, terima kasih telah memberikan berbagai cerita kehidupan selama masa perkuliahan, dan menjadi pengisi waktu penulis disaat sepi.
17. Kepada teman-teman KKN Desa Bratayudha, terima kasih telah menjadi keluarga selama 40 hari. Terima kasih atas pengalaman hidup yang begitu berkesan bagi penulis.
18. Kepada rekan-rekan Duta Bahasa Provinsi Lampung, Bujang Gadis Palembang, dan Himpunan Mahasiswa Hubungan Internasional, terima kasih telah memberikan tempat bagi penulis untuk tumbuh dan berkembang selama masa perkuliahan, terima kasih atas segala kesempatan dan ilmunya.
19. Terima kasih untuk penulis yang telah berjuang hingga akhir untuk dapat menyelesaikan skripsi ini, walaupun terdapat berbagai macam rintangan dan masalah, penulis tidak berhenti untuk menyerah karena hal tersebut.

Perjalanamu baru akan dimulai disini, masih banyak hal yang ingin dicapai, terus semangat untuk mengejar mimpi-mimpi tersebut, dan jangan lupa untuk terus bersyukur akan apa yang telah didapatkan, serta teruslah berusaha untuk menjadi manusia yang lebih baik lagi setiap harinya.

20. Serta tidak lupa kepada teman-teman HI angkatan 2021, terima kasih telah menjadi cerita dalam perjalanan panjang penulis selama 4 (empat) tahun masa perkuliahan ini.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi perbaikan dalam skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat digunakan sebagai referensi yang bermanfaat bagi penelitian selanjutnya, seluruh civitas akademika, serta para pembaca.

Bandar Lampung, 5 April 2025  
Penulis,

Riza Faris Abqori  
NPM. 2116071082

## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL.....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN.....</b>	<b>v</b>
<b>I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	8
1.3 Tujuan Penelitian .....	9
1.4 Manfaat Penelitian .....	9
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>11</b>
2.1 Penelitian Terdahulu .....	11
2.2 Landasan Konseptual .....	18
2.1 Foreign Direct Investment.....	18
2.3 Kerangka Berpikir .....	22
<b>III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>24</b>
3.1 Jenis Penelitian.....	24
3.2 Fokus Penelitian .....	24
3.3 Jenis dan Sumber Data .....	25
3.4 Teknis Pengumpulan Data .....	26
3.5 Teknik Analisis Data.....	27
<b>IV. PEMBAHASAN.....</b>	<b>29</b>
4.1 Gambaran Umum Penerapan Kebijakan Investasi Kendaraan Listrik Indonesia .....	29
4.1.1 Hilirisasi Nikel Indonesia.....	30
4.1.2 Target Kendaraan Listrik di Indonesia.....	33
4.1.3 Penerapan Kebijakan Investasi Mobil Listrik Indonesia .....	34

4.1.4 Kebijakan Pusat dan Daerah Dalam Mendukung Perkembangan Kendaraan Listrik Indonesia .....	35
4.1.5 Respons Produsen Kendaraan Listrik Indonesia.....	40
4.2 Gambaran Investasi Mobil Listrik di Indonesia.....	46
4.2.1 Investasi Perusahaan Hyundai di Indonesia.....	51
4.2.2 Investasi Perusahaan Wuling di Indonesia.....	56
4.2.3 Investasi Perusahaan Toyota di Indonesia .....	59
4.2.4 Investasi Perusahaan BYD di Indonesia .....	63
4.2.5 Produksi Mobil Listrik di Indonesia .....	65
4.3 Analisis Kepentingan Pemerintah Memperpanjang Kebijakan Investasi Kendaraan Listrik di Indonesia .....	67
4.3.1 Pembangunan Pabrik Baterai Terhadap Hilirisasi Nikel Indonesia .....	71
4.3.2 Pembangunan Pabrik Kendaraan Listrik di Indonesia .....	72
4.3.3 Target 15 Juta Kendaraan Listrik Indonesia Pada Tahun 2030 .....	76
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>78</b>
5.1 Kesimpulan .....	78
5.2 Saran.....	80
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>82</b>

**DAFTAR TABEL**

Tabel 1. Harga OTR Jakarta (dengan insentif) .....	4
Tabel 2. Grafik Investasi .....	6
Tabel 3. Penjualan mobil listrik 2022-2024.....	7
Tabel 4. Komparasi Penelitian Terdahulu.....	15
Tabel 5. Populasi Kendaraan Listrik di Indonesia .....	30
Tabel 6. Cadangan Nikel Dunia .....	31
Tabel 7. Produksi Bijih Nikel Indonesia .....	32
Tabel 8. Data Infrastruktur Pengisian Daya di Indonesia .....	48
Tabel 9. Penjualan BYD periode Juni-September .....	64
Tabel 10. Produksi Tahunan Kendaraan Listrik .....	66

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1. Kerangka Berpikir .....	23
-----------------------------------	----

## DAFTAR SINGKATAN

APM	: Agen Pemegang Merek
APEC	: <i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i>
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal
BPK RI	: Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
BEV	: <i>Battert Electric Vehicle</i>
BYD	: <i>Build Your Dreams</i>
BEI	: Bursa Efek Indonesia
CNN	: <i>Cable News Network</i>
CEO	: <i>Chief Executive Officer</i>
CNGR	: <i>China Hong Kong Material Science and Technology</i>
CBU	: <i>Completely Built-Up</i>
CKD	: <i>Completely Knock Down</i>
EV	: <i>Electric Vehicle</i>
FDI	: <i>Foreign Direct Investment</i>
GAIKINDO	: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia
GIIC	: <i>Greenland International Industrial Center</i>
HAKI	: Hak Kekayaan Intelektual
IKN	: Ibu Kota Nusantara
KBLBB	: Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai
KTT	: Konferensi Tingkat Tinggi
LG	: <i>Lucky Goldstar</i>
MoU	: <i>Memorandum of Understanding</i>
MG	: <i>Morris Garages</i>
MFN	: <i>Most Favoured Nation</i>
MAGIC	: <i>Multifunction Unitized Structure Technolog, Advanced Cell Safety, Greater Perfomance, Intelligent Management, and Combustion Free</i>
OTC	: <i>Over Top Companies</i>
PPnBM	: Pajak Penjualan Atas Barang Mewah

PP	: Peraturan Presiden
PT	: Perseroan Terbatas
PDB	: Produk Domestik Bruto
SGMW	: SAIC General Motor Wuling
SPKLU	: Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum
SPLU	: Stasiun Pengisian Listrik Umum
SPBKLU	: Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum
TKDN	: Tingkat Komponen Dalam Negeri
TAM	: Toyota Astra Motor
TEMS	: <i>Toyota Environmental Management System</i>
TMC	: Toyota Motor Corporation
TMMIN	: Toyota Motor Manufacturing Indonesia

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Semua negara saat ini telah merasakan dampak dari globalisasi. Adanya ketergantungan dan keterhubungan antar negara semakin terlihat. Saat ini Indonesia negara yang sedang menghadapi peluang dan tantangan dari globalisasi. Suatu negara yang memiliki sumber daya ekonomi, manusia, dan alam, yang melimpah, membuat negara tersebut dalam posisi yang lebih siap untuk menghadapi, serta mengatasi persaingan globalisasi. Munculnya perusahaan dan aktor baru di bidang perdagangan dan perekonomian sangat dipengaruhi oleh globalisasi, dengan adanya pertanda terhadap berkurangnya peran negara dalam urusan perekonomian, yang digantikan dengan kekuatan pasar. Sistem dan kebijakan ekonomi-politik Indonesia merupakan salah satu aspek yang terdampak oleh globalisasi (F. Ardiansyah et al., 2024).

Pertumbuhan perekonomian merupakan indikator utama dalam penilaian terhadap pembangunan dan perkembangan perekonomian suatu negara, dengan acuan yaitu, semakin tinggi pertumbuhan ekonomi suatu negara, semakin maju juga perkembangan negara tersebut. Pertumbuhan ekonomi dapat dipahami sebagai perkembangan produksi barang dan jasa, dengan demikian pertumbuhan ekonomi adalah proses peningkatan produksi ekonomi secara berkelanjutan, yang menghasilkan pendapatan nasional yang lebih besar. Di dalam perdagangan internasional, ekspor dan impor menjadi faktor penting yang mempengaruhi pertumbuhan perekonomian. Ekspor berfungsi sebagai penambah devisa terhadap perekonomian suatu negara yang terbuka, dengan peningkatan produksi, mendorong pertumbuhan perekonomian, dan kontribusi terhadap stabilitas ekonomi negara (Hodijah & Angelina, 2021).

Indonesia juga merupakan negara yang tidak lepas dari dampak globalisasi. Perekonomian Indonesia bergantung pada perdagangan, produksi, serta keuangan internasional. Adanya globalisasi ini menjadi dorongan munculnya

integrasi ekonomi secara global, dengan aliran uang di satu sisi serta perdagangan di sisi lain. Dampak dari integrasi ekonomi secara global terhadap perekonomian nasional, menimbulkan persaingan yang semakin ketat, yang tidak hanya terjadi dalam lingkup perdagangan, namun juga dalam upaya untuk menarik investor. Dampak lain dari globalisasi ekonomi adalah munculnya multinasionalisasi produksi, dengan adanya pengaruh dari biaya produksi dan dorongan pemerintah dalam menetapkan kebijakan pasar bebas jika ingin tetap bersaing dalam melakukan investasi serta menyediakan lapangan pekerjaan (Suprijanto, 2011).

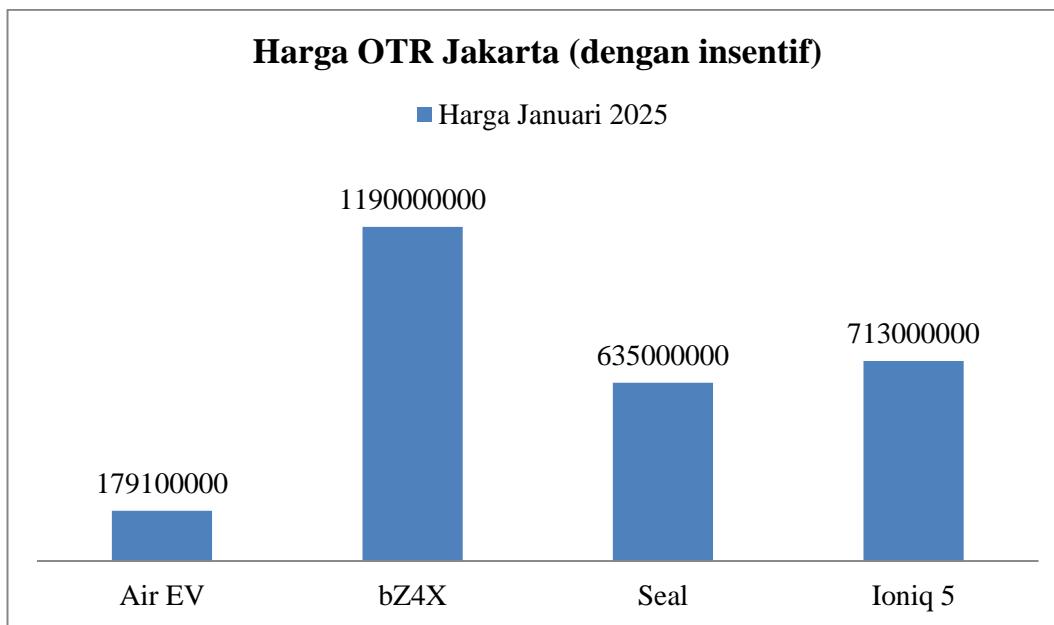
Pada tahun 2023, 14 juta mobil listrik diproduksi secara global, dengan 60% mobil terdaftar baru berada di Tiongkok, 25% di Eropa, 10% di Amerika Serikat, serta 5% sisanya tersebar di seluruh dunia, seperti Jepang, India, dan Kanada (International Energy Agency, 2024). Secara keseluruhan, berdasarkan tren terbaru, peningkatan penjualan kendaraan listrik Pada kuartal pertama dan kedua 2024 akan terus semakin naik setiap tahunnya, dibandingkan periode-periode sebelumnya. Terdapat potensi peningkatan yang perlu dipertimbangkan, seperti adanya pasar baru yang terbuka untuk dijadikan pasar baru dalam memperluas penjualan kendaraan listrik terhadap produsen mobil listrik. Hal ini tentunya dapat menjadi percepatan terhadap pertumbuhan penjualan mobil listrik, baik secara regional maupun global (International Energy Agency, 2024).

Pemerintah Indonesia mulai memberlakukan kendaraan yang digunakan oleh pemerintahan menggunakan mobil listrik sejak 2022, serta subsidi pembelian kendaraan listrik pada 2023. Penjualan *Battery Electric Vehicle* (BEV), mulai mengalami peningkatan hingga lebih dari 10.000 unit (International Energy Agency, 2023). Pemerintah Indonesia mengumumkan adanya insentif dalam mendukung penjualan mobil listrik, baik dalam bentuk mobil, bus, maupun sepeda motor, untuk bertujuan memperkuat kapasitas domestik manufaktur dalam negeri mobil listrik dengan persyaratan komponen lokal. Pemerintah menargetkan subsidi sebesar 200.000 sepeda motor listrik, serta 36.000 mobil listrik pada tahun 2023. Adanya insentif ini dapat menurunkan harga mobil listrik sebesar 25-50%, supaya dapat bersaing dengan kendaraan bermesin konvensional. Indonesia juga memiliki peran penting dalam rantai pasokan mobil listrik dan baterai, adanya sumber daya mineral mentah yang melimpah, dapat menjadi daya tarik bagi

investor perusahaan-perusahaan global, untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat penjualan mobil listrik (International Energy Agency, 2023).

Mobil listrik pertama yang merupakan karya anak bangsa, merupakan Selo, yang dirancang oleh Ricky Elson. Pada tahun 2012, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pada saat itu, Dahlan Iskan, memperkenalkan teknologi mobil listrik asli dari Indonesia, yang dikenal luas dengan nama Selo. Merek mobil ini juga ditampilkan pada pameran KTT APEC di Bali pada tahun 2013. Setelah Selo, muncul merek mobil lain karya anak bangsa, seperti Tucuxi yang merupakan karya dari Danet Suryatama, E&C yang merupakan karya dari mahasiswa Insititut Teknologi Sepuluh Nopember, serta Gendhis, yang merupakan mobil premium karya dari Ricky Elson (G. Tangkudung, 2024). Walaupun Indonesia masih perlu banyak pengembangan terhadap mobil listrik, adanya keberanian dalam membuat merek karya anak bangsa, menjadikan hal yang patut diapresiasi sebagai langkah awal untuk perkembangan mobil listrik di Indonesia.

Pada tahun 2025, terdapat banyak merek industri kendaraan listrik di Indonesia, yang berasal dari Tiongkok, Jepang, dan Korea Selatan. Pertama terdapat PT Wuling AltraJUARA Indonesia, yang menjadi salah satu produsen kendaraan listrik di Indonesia, dengan melalui peluncuran model pertama dari Wuling yaitu Air EV pada tahun 2022. Terdapat juga PT Hyundai Motor Indonesia yang turut berperan dalam perkembangan pasar kendaraan listriknya di Indonesia. Melalui peluncuran model pertama kendaraan listriknya, yaitu Ioniq 5, menjadi pencapaian besar bagi Hyundai Indonesia. PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia, yang merupakan salah satu produsen otomotif terbesar di Indonesia, mulai memasuki pasar kendaraan listriknya dengan meluncurkan model bZ4X. Selain itu, terdapat *Build Your Dreams* (BYD) yang mulai masuk ke pasar Indonesia. BYD memperkenalkan model kendaraan listrik pertamanya di Indonesia yaitu Seal (Suci Kuswardani, 2024).



**Tabel 1. Harga OTR Jakarta (dengan insentif)**

Sumber: Diolah oleh peneliti melalui berbagai sumber situs web

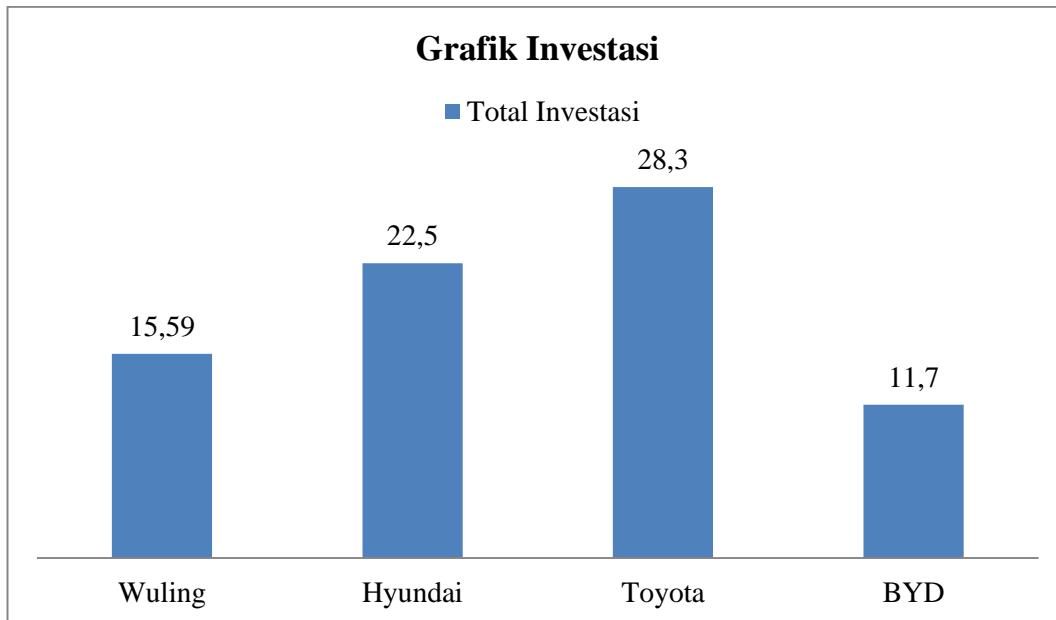
Wuling telah menginvestasikan dana sebesar Rp7,5 triliun untuk membangun pabrik baterai kendaraan listrik di Indonesia. Dengan operasi yang dimulai dari 2015, Wuling telah mencatat investasinya di Indonesia lebih dari Rp15,59 triliun. Direktur Operasional Pemasaran Wuling Motors, Liu Yan, merencanakan akan melakukan produksi baterai di Cikarang, Jawa Barat, yang akan dimulai pada akhir tahun 2024. Dengan kapasitas pabrik hingga 20.000 unit produksi baterai per tahun. Baterai yang akan diproduksi, memiliki nama *MAGIC Battery*, yang merupakan akronim dari *Multifunction Unitized Structure Technolog, Advanced Cell Safety, Greater Perfomance, Intelligent Management, and Combustion Free*. Adanya investasi ini, menunjukkan bahwa Wuling Indonesia memiliki komitmen terhadap mendukung pengembangan kendaraan listrik di Indonesia (Rajendra, 2024).

Hyundai telah melaksanakan tugasnya untuk melakukan investasi di Indonesia, dengan membangun pabrik manufaktur mobil di Cikarang dengan kapasitas produksi sebanyak 150.000 unit per tahun. Dengan nilai investasi sebesar USD 1,5 miliar atau sebesar Rp22,5 triliun, serta investasi lain sebesar USD 60 juta untuk membangun pabrik baterai di Indonesia (Nurdifa, 2024). Hal tersebut berbanding tebalik dengan perusahaan yang baru saja meluncur di Indonesia pada tahun 2024, yaitu BYD, yang baru merencanakan investasi sebesar

Rp11,7 triliun untuk membangun pabrik produksi kendaraan listrik di Indonesia (Ardani, 2024).

Toyota Motor melakukan komitmen untuk melakukan investasi sebesar Rp28,3 triliun di Indonesia. Investasi tersebut merupakan pengembangan terhadap kendaraan listrik Toyota di Indonesia selama lima tahun ke depan. Investasi ini, mencakup perencanaan terhadap peluncuran 10 model kendaraan listrik Toyota hingga tahun 2025, dengan menjadikan Indonesia sebagai pengekspor produk Toyota ke kawasan ASEAN dan pasar internasional (Awal Lingga, 2022). Selain itu, Toyota Motor telah meresmikan *xEV Center*, yang merupakan fasilitas pembelajaran dan pengembangan elektrifikasi energi hijau, yang berlokasi di pabrik Karawang 3. Fasilitas ini menampilkan berbagai teknologi elektrifikasi dari Toyota, seperti menyediakan pengalaman berkendara bagi pelanggan, dan terdapat stasiun pengisian daya. Fasilitas ini juga dilengkapi dengan zona edukasi yang membahas mengenai lingkungan, teknologi kendaraan listrik, serta ekosistem hijau. Tujuan dari fasilitas ini untuk meningkatkan pemahaman publik mengenai teknologi elektrifikasi, serta mendukung transformasi Indonesia menuju ramah lingkungan (Aszhari, 2022).

Perusahaan asal Tiongkok yang masuk ke Indonesia pada tahun 2024, yaitu *Build Your Dreams* atau BYD, memiliki rencana untuk melakukan investasi di Indonesia sebesar Rp11,7 triliun, dengan membangun pabrik kendaraan listrik dengan kapasitas produksi hingga 150.000 unit per tahun. Pabrik ini akan berlokasi di Subang, Jawa Barat, dan direncanakan akan mulai beroperasi pada awal tahun 2026. Tidak hanya membangun fasilitas produksi, BYD juga memiliki rencana untuk mendirikan pusat penelitian dan pengembangan, serta pusat pelatihan di area pabrik tersebut. Langkah ini juga menunjukkan bahwa BYD memiliki komitmen untuk mendukung pengembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia, serta memperkuat posisinya di pasar otomotif Asia Tenggara (Ardani, 2024).



**Tabel 2. Grafik Investasi**

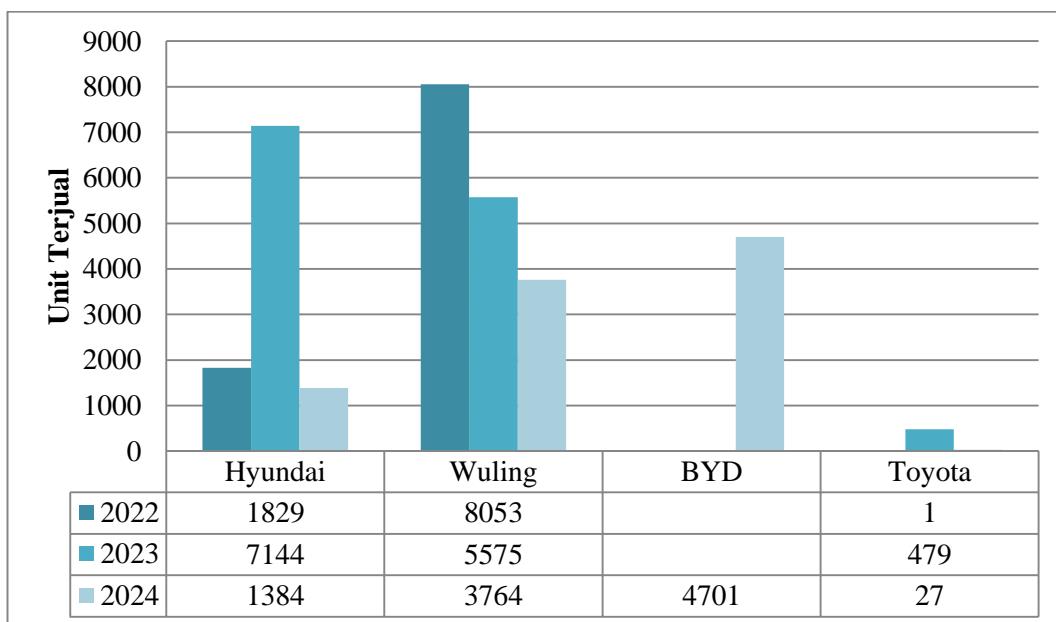
Sumber: Diolah oleh peneliti melalui berbagai sumber situs web

Saat ini, pasar otomotif Indonesia mulai ramai dengan kehadiran dari merek kendaraan listrik dari berbagai macam negara, seperti Jepang, Amerika Serikat, dan Tiongkok. Namun, beberapa merek masih minim dalam melakukan investasi di Indonesia. Hal tersebut masih sangat minim dibandingkan investasi dari negara lain, salah satunya Korea Selatan yang sudah sebesar 1,5 miliar dolar selama periode 2019-2024.

Merek-merek dari Tiongkok seperti BYD dan Wuling mulai masuk ke Indonesia seiring dengan kebijakan pemerintah Indonesia yang melakukan pembebasan terhadap bea masuk dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) untuk impor mobil listrik, baik dalam bentuk CBU ataupun CKD. Hyundai sebagai merek dari terbesar di Indonesia yang berasal dari Korea Selatan, merasa tidak nyaman dengan adanya kebijakan PP No. 79/2023. Hyundai menyatakan bahwa telah menunjukkan komitmen dalam membangun fasilitas manufaktur untuk produksi mobil listrik yaitu Ioniq 5 secara lokal, dengan Tingkat Komponen Dalam Negeri atau TKDN sebesar 40% (Suryani Suyanto & Associates, 2024).

Dorongan pemerintah Indonesia dalam manufaktur domestik, memiliki batasan insentif terhadap model yang memenuhi syarat kandungan lokal sebesar 40%, yaitu dua model, Hyundai Ioniq serta Wuling Air. Namun pada 2023, target

pemerintah dalam mensubsidi 36.000 kendaraan listrik tidak tercapai, hingga pada akhir tahun, persyaratan kandungan lokal dilonggarkan hingga 2026. Akibat dari hal tersebut, perusahaan internasional mendirikan fasilitas manufaktur di Indonesia, seperti BYD. Kedepannya, Indonesia menerapkan target 2 juta mobil listrik di jalan raya Indonesia pada 2030. Dengan adanya produksi baterai yang meningkat dan cadangan nikel yang melimpah di Indonesia, Ibu Kota Nusantara (IKN) akan mewajibkan kendaraan listrik sebagai sarana transportasi utama (International Energy Agency, 2024).



**Tabel 3. Penjualan mobil listrik 2022-2024**

Sumber: Diolah oleh peneliti melalui data dari GAIKINDO

Data yang didapatkan dari organisasi Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), menunjukkan bahwa penjualan dari merek Hyundai, mengalami penurunan drastis pada periode penjualan Januari-November 2024 yang hanya berhasil menjual kendaraan mobil listrik nya yaitu Ioniq 5 sebanyak 808 unit, dibandingkan penjualan pada tahun 2023 yang sebanyak 7144 unit yang berhasil terjual. Merek dari Tiongkok yaitu Wuling dengan produk Air EV berhasil produknya pada periode awal 2024 sebanyak 1253 unit. Serta pendatang baru pada 2024, yaitu BYD dengan produk Seal nya, berhasil menjadi pemenang pasar dalam penjualan mobil listrik dengan 1989 unit yang berhasil terjual selama periode awal 2024. Dapat terlihat dari grafik diatas bahwa

penurunan terbesar dialami oleh Hyundai Indonesia, dengan penurunan penjualan yang jauh dibandingkan periode 2023 (GAIKINDO, 2024). Penurunan ini terjadi karena adanya beberapa pesaing baru pasar mobil listrik di Indonesia, salah satunya adalah BYD yang merupakan merek asal Tiongkok. Hyundai mengalami penurunan yang cukup signifikan hingga sekitar 75%, dengan penjualan hanya sebesar 808 unit dibandingkan periode tahun lalu sebesar 7144 unit. Penurunan ini sangat terlihat pada produk Ioniq 5 yang merupakan mobil mobil listrik pertama yang dirakit secara lokal oleh Hyundai.

Dari penjelasan mengenai grafik investasi perusahaan otomotif di Indonesia sebelumnya, investasi pada kendaraan listrik mengalami peningkatan, baik dari perusahaan dalam negeri maupun internasional. Upaya seperti regulasi pemerintah Indonesia mengenai mobil listrik, dirancang untuk mendukung perkembangan pasar dan mendorong pertumbuhan penjualan mobil listrik. Seperti pembebasan PPnBM melalui PP No. 79/2023, serta insentif untuk produksi mobil listrik yang dirakit secara lokal seperti yang dilakukan oleh Hyundai. Meningkatnya investasi pada kendaraan listrik di Indonesia, menunjukkan potensi yang besar dalam mendorong peralihan dominasi kendaraan berbahan bakar fosil ke kendaraan listrik. Meskipun terdapat insentif dari pemerintah Indonesia, Hyundai, Wuling, dan Toyota merasa pemerintah tidak konsisten terhadap regulasi yang diterapkan, yang menimbulkan ketidakpastian bagi produsen besar kendaraan listrik, yang mempengaruhi penjualan perusahaan. Secara keseluruhan, penelitian mengenai investasi mobil listrik di Indonesia menjadi penting, dengan adanya potensi besar, seperti sumber daya alam yang melimpah, insentif dari pemerintah, serta potensi pasar yang besar, yang bertujuan untuk membantu pertumbuhan mobil listrik di Indonesia, dan mempersiapkan masa depan transportasi yang lebih bersih dan efisien.

## 1.2 Rumusan Masalah

Perkembangan pasar kendaraan listrik di Indonesia semakin ketat, dengan seiring masuknya produsen-produsen internasional seperti Hyundai dari Korea

Selatan, Toyota dari Jepang, serta Wuling dan BYD dari Tiongkok. Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan regulasi dan insentif untuk mendorong perkembangan mobil listrik, seperti PPnBM dan bea masuk impor kendaraan listrik melalui PP No. 79/2023. Kebijakan ini diharapkan dapat memperkuat daya saing produsen mobil listrik, untuk mempercepat transisi menuju kendaraan yang ramah lingkungan. Walaupun adanya kebijakan dan insentif dari pemerintah Indonesia, terdapat pertanyaan yang muncul mengenai penerapan regulasi pemerintah dalam menciptakan investasi bagi produsen kendaraan. Penelitian ini diharapkan dapat menyajikan analisis mengenai bagaimana penerapan regulasi Pemerintah Indonesia mengenai investasi mobil listrik di Indonesia. Hal ini menunjukkan, bahwa kebijakan PP No. 79/2023 yang diterapkan, belum sepenuhnya menguntungkan setiap pihak. Fokus penelitian ini adalah melakukan analisis mengenai kebijakan yang diterapkan Indonesia terhadap investasi mobil listrik. Dengan demikian, rumusan masalah penelitian ini adalah, “Mengapa Pemerintah Indonesia memperpanjang kebijakan PP No. 79/2023?”

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan investasi kendaraan listrik di Indonesia.
2. Menganalisis kepentingan Pemerintah Indonesia memperpanjang kebijakan investasi untuk menarik FDI.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memperdalam kajian terkait dengan konsep *foreign direct investment* (FDI) atau penanaman modal asing langsung. Penelitian ini diharapkan dapat menyajikan analisis mengenai kepentingan Pemerintah Indonesia memperpanjang kebijakan investasi dalam menarik FDI. Penelitian ini juga diharapkan dapat

digunakan sebagai tambahan data bagi peneliti lain untuk meneliti isu yang sama secara lebih lanjut, serta memberikan data terkait dengan investasi kendaraan listrik di Indonesia.

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Penelitian Terdahulu**

Dalam menyusun penelitian ini, peneliti mengambil beberapa jurnal penelitian terdahulu sebagai bahan referensi dalam penyusunan penelitian. Adapun jurnal yang akan digunakan peneliti, merupakan jurnal dengan topik yang serupa, yang terkait dengan isu yang dibahas dalam penelitian ini.

Penelitian yang dilakukan oleh Aria, Edhi, dan Edi (2022), jurnal ini bertujuan untuk menganalisis konsep penanaman modal asing, dengan kaitannya tehadap studi kasus penyerapan tenaga kerja langsung dan bahan baku langsung yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Jurnal ini menggunakan metode kuantitatif, dengan mengukur 4 perusahaan manufaktur Belanda di Indonesia. Konsep ini memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap biaya tenaga kerja langsung dengan koefisien determinasi sebesar 99,1488%, hal tersebut memiliki arti bahwa hampir seluruh variasi biaya tenaga kerja langsung dapat dijelaskan oleh FDI. Peningkatan atau penurunan dari FDI dari Belanda secara langsung mempengaruhi penyerapan tenaga kerja di Indonesia. FDI mendorong terciptanya lapangan kerja baru, yang tentunya berdampak terhadap penurunan tingkat pengangguran di Indonesia. FDI juga mendorong adanya pembelian bahan baku untuk proses produksi, yang bertujuan untuk mendukung keberlanjutan industri manufaktur. FDI mendorong daya saing ekonomi nasional, dengan memperbesar volume usaha, memicu adanya penyerapan tenaga kerja, dan mendorong penggunaan bahan baku. FDI yang berasal dari Belanda berpengaruh yang signifikan tehadap dua variabel penelitian yang diteliti, yaitu tenaga kerja langsung dan bahan baku langsung. Hal ini juga selaras dengan penelitian yang menunjukkan hubungan kuat antara investasi asing dan pertumbuhan perekonomian (Sari et al., 2022).

Penelitian yang dilakukan oleh Wachid, Ikarini, dan Nuzulia (2019), jurnal ini bertujuan untuk meneliti munculnya fenomena *Over Top Companies* (OTC)

seperti Whatsapp, Youtube, dan Instagram yang berkembang di lintas negara, tanpa mengenal subjek pajak lokal. Jurnal ini menggunakan teori *Foreign Direct Investment* (FDI) dan konsep MFN. Jurnal ini menyoroti negara yang ramah terhadap investasi asing, salah satunya Indonesia. Adanya peluang menarik yang ditawarkan oleh Indonesia, seperti pada sektor teknologi dan telekomunikasi. Fokus utama adalah adanya perlakuan diskriminatif pemerintah Indonesia terhadap OTC seperti Whatsapp, Youtube, dan Instagram, yang tidak diwajibkan membayar pajak operasional seperti perusahaan lain, seperti Grab, Lazada, dan Uber, yang dikategorikan sebagai *Permanent Forms of Business* (sekarang disebut BUT). Jurnal ini menegaskan bahwa perlakuan yang tidak setara terhadap OTC, melanggar prinsip MFN, mengenai perlakuan yang sama terhadap negara-negara anggota WTO. Praktik penghindaran pajak yang dilakukan oleh perusahaan OTC di Indonesia, menimbulkan kerugian besar bagi negara. Hilangnya penerimaan pajak dari perusahaan-perusahaan besar, membuat adanya ketidaksetaraan antara perusahaan OTC dan perusahaan yang masuk ke kategori BUT. Perusahaan lokal dan perusahaan asing yang berbasis di Indonesia, harus membayar pajak dan tidak menghindarinya. Prinsip MFN harus diterapkan secara tegas dalam regulasinya yang terkait dengan investasi di Indonesia. Pemerintah perlu memperbarui Undang-Undang Pajak Penghasilan, supaya perusahaan OTC yang beroperasi di Indonesia, masuk menjadi kategori BUT. Adanya langkah ini bertujuan untuk mewujudkan keadilan dalam perlakuan yang sama terhadap pelaku usaha, serta menciptakan bisnis yang setara. Strategi ini, dilakukan untuk menjelaskan posisi perusahaan OTC, agar tidak terhindar dari pajak, dengan menetapkan kategori BUT, agar dikenal sebagai subjek pajak (Ansory et al., 2019).

Penelitian yang dilakukan oleh Dwi Resti (2020), jurnal ini bertujuan untuk menjelaskan perkembangan FDI di ASEAN, yang menjadi kawasan diminati oleh investor asing, dengan kontribusi FDI sebanyak 11% dari total global pada tahun 2018. Aliran FDI yang masuk, terkonsentrasi di enam negara utama, yaitu Singapura, Indonesia, Thailand, Filipina, Vietnam, dan Malaysia. Dengan sektor utama yaitu industri pengolahan, jasa keuangan, perdagangan, dan *real estate*. Faktor Produk Domestik Bruto (PDB) memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap FDI. Peningkatan PDB sebesar 1%, akan meningkatkan FDI sebesar 0,87%. Depresiasi nilai tukar, meningkatkan daya tarik FDI, dengan

penurunan 1% nilai tukar terhadap USD, akan meningkatkan FDI sebesar 0,2%. Tingkat suku bunga memiliki hubungan negatif yang signifikan terhadap FDI, dengan kenaikan suku bungan 1%, menurunkan FDI sebesar 0,14%. Inflasi tidak signifikan terhadap statistik FDI, walaupun memiliki korelasi negatif. Semakin tinggi keterbukaan perdagangan, semakin besar arus masuk FDI. Peningkatan keterbukaan perdagangan sebesar 1%, akan meningkatkan FDI sebesar 0,005%. Stabilitas politik juga memiliki pengaruh positif signifikan terhadap FDI. Semakin stabil kondisi politik, semakin besar daya tarik investasi. Negara-negara ASEAN perlu untuk menjaga stabilitas ekonomi makro, termasuk dalam menjaga tingkat inflasi dan suku bunga pada level yang menarik bagi investor. Hal tersebut akan meningkatkan keterbukaan perdagangan dan mengurangi hambatan perdagangan. Faktor-faktor ekonomi makro dan politik, memanikan peran penting dalam menarik FDI. Inflasi juga memiliki hubungan negatif walaupun tidak signifikan, dengan menunjukkan bahwa stabilitas ekonomi makro ASEAN, mampu mengurangi dampak negatif inflasi terhadap FDI. Sektor-sektor tertentu seperti industri pengolahan dan jasa keuangan, memiliki potensi besar untuk menarik FDI (Pratiwi, 2020).

Penelitian yang dilakukan Bhenu, Jeffry, Bahri, dan Ardhi (2021), penelitian ini berfokus pada hubungan antara FDI dan penerapan merek dagang di wilayah Amerika Latin dan Karibia selama periode 1980-2019. Hasil penelitian menunjukkan angka sebesar 0,000, yang menjelaskan bahwa adanya hubungan kuat antara FDI dan merek dagang, dengan semakin besar FDI, maka semakin besar juga aktivitas pendaftaran merek dagang. Angka koefisien determinasi sebesar 38,8%, menunjukkan bahwa FDI memiliki peran dalam penerapan merek dagang, sedangkan 61,2% menjelaskan adanya faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam penelitian. Hasil penelitian mendukung bahwa temuan perlindungan Hak Kekayaan Intelektual atau HAKI yang kuat, mendorong lebih banyak FDI, relevan dengan dukungan terhadap reformasi kelembagaan terkait dengan perlindungan HAKI, terutama pada negara-negara berkembang. Peningkatan FDI melalui perlindungan HAKI yang tepat, dapat meningkatkan aktivitas perekonomian, mempromosikan dan mengtransfer teknologi, serta memperkuat posisi ekonomi negara-negara di kawasan Amerika Latin dan Karibia

dalam pasar global. Penelitian ini berfokus pada pentingnya FDI dan perlindungan HAKI sebagai elemen utama dalam mendorong pembangunan perekonomian, dan reformasi institusional di kawasan yang sedang berkembang, seperti Amerika Latin dan Karibia (Artha et al., 2021).

Penelitian yang dilakukan oleh Yunial, Zainul, Irsan, dan Syahri (2018), penelitian ini berfokus pada keberhasilan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) dalam mendorong masuknya FDI, dengan menerapkan *one-stop service* dan deregulasi kebijakan investasi. BKPM berfungsi sebagai fasilitator utama antara investor dan pemerintah, dalam mewujudkan kelancaran proses investasi. Pada tahun 2017, BKPM mencatat pencapaian investasi yang melampaui target, yaitu Rp612,8 triliun, atau meningkat sebesar 12,4% dibandingkan tahun sebelumnya. Banyak regulasi dari pemerintah pusat dan daerah yang tidak sinkron dan saling tumpang tindih, menyebabkan kebingungan bagi investor; proses perizinan yang sering memakan waktu lama, dan meningkatkan biaya operasional bagi investor; adanya kekhawatiran investor yang terkait dengan penyelesaian sengketa dan perlindungan hukum; Keterbatasan infrastruktur seperti transportasi, listrik, dan air bersih; serta rendah keterampilan tenaga kerja, menjadi hambatan bagi investor, dan menjadi tantangan bagi BKPM. BKPM harus memprioritaskan reformasi birokrasi, penguatan hukum, dan peningkatan kualitas SDM, untuk menarik lebih banyak FDI. Dengan kebijakan yang komprehensif dan konsisten, BKPM dapat memainkan peran yang lebih signifikan, dalam memperkuat posisi Indonesia sebagai target FDI (Mutia et al., 2018).

**Tabel 4. Komparasi Penelitian Terdahulu**

<b>Aspek Komparasi</b>	<b>Aria, Edhi, dan Edi (2022)</b>	<b>Wachid, Ikarini, dan Nuzulia (2019)</b>	<b>Dwi Resti (2020)</b>	<b>Bhenu, Jeffry, Bahri, dan Ardhi (2021)</b>	<b>Yunial, Zainul, Irsan, dan Syahri (2018)</b>
<b>Topik Penelitian</b>	Pengaruh Penanaman Modal Asing Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Langsung dan Bahan Baku Langsung (Studi Kasus Pada Perusahaan Belanda Yang Terdaftar Di BEI Periode Tahun 2017-2021)	Implikasi Hukum Regional <i>Comprehensive Economic Partnership</i> Terhadap Regulasi Perdagangan Internasional di Indonesia	Analisis Faktor Determinasi Penanaman Modal Asing (PMA) Langsung di ASEAN	Pengaruh Penanaman Modal Asing Langsung Terhadap Penerapan Merek Dagang Di Amerika Latin dan Karibia	Peran Badan Koordinasi Penanaman Modal Dalam Memfasilitasi Kegiatan Investasi Asing Langsung Terhadap Perusahaan di Indonesia
<b>Konsep//Teori</b>	Konsep FDI	Konsep FDI dan Konsep <i>Most Favored Nation</i>	Konsep FDI dan Stabilitas Politik	Konsep FDI dan HAKI	Konsep FDI dan Teori <i>Push and Pull Factors</i>
<b>Metode</b>	Kuantitatif	Kualitatif	Kualitatif dan Kuantitatif	Kuantitatif	Kualitatif

<b>Fokus Inti</b>	<p>Penelitian ini menilai seberapa besar kontribusi FDI dari perusahaan multinasional Belanda yang terdaftar di BEI terhadap biaya tenaga kerja langsung di perusahaan tersebut. Biaya tenaga kerja langsung diukur berdasarkan laporan tahunan perusahaan yang mencerminkan jumlah pengeluaran tenaga kerja yang terlibat langsung dalam proses produksi. Penelitian ini juga menghubungkan bagaimana FDI dapat meningkatkan daya saing ekonomi nasional melalui peningkatan volume usaha, penyerapan tenaga kerja, dan penggunaan bahan baku lokal.</p>	<p>Praktik penghindaran pajak yang dilakukan oleh perusahaan OTC di Indonesia, menimbulkan kerugian besar bagi negara. Hilangnya penerimaan pajak dari perusahaan-perusahaan besar, membuat adanya ketidaksetaraan antara perusahaan OTC dan perusahaan yang masuk ke kategori BUT. Perusahaan lokal dan perusahaan asing yang berbasis di Indonesia, harus membayar pajak dan tidak menghindarinya. Prinsip MFN harus diterapkan secara tegas dalam regulasinya yang terkait dengan investasi di Indonesia. Pemerintah perlu memperbarui Undang-Undang Pajak Penghasilan, supaya perusahaan OTC yang beroperasi di Indonesia, masuk menjadi kategori BUT. Adanya langkah ini</p>	<p>Penelitian ini menganalisis perkembangan FDI di ASEAN selama periode 2007-2018. Dengan menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi arus masuk FDI, seperti PDB, nilai tukar, inflasi, tingkat suku bunga, keterbukaan perdagangan, dan stabilitas politik. FDI di ASEAN menunjukkan pertumbuhan yang signifikan, dengan sektor industri pengolahan, jasa keuangan, dan <i>real estate</i> menjadi tujuan utama FDI. Faktor-faktor yang berpengaruh signifikan terhadap FDI, adalah ukuran pasar, nilai tukar, keterbukaan perdagangan, dan stabilitas politik yang positif, tingkat suku bunga yang negatif, serta inflasi yang</p>	<p>Penelitian ini berfokus pada hubungan antara FDI dan penerapan merek dagang pada wilayah Amerika Latin dan Karibia selama periode 1980-2019. Penerapan merek dagang digunakan sebagai indikator keberhasilan dalam perlindungan HAKI dan aktivitas ekonomi terkait penelitian. FDI dianggap sebagai saluran penting untuk integrasi ekonomi internasional, transfer teknologi, dan pembangunan perekonomian. Penelitian ini menjelaskan bahwa FDI mempengaruhi reformasi institusional terkait dengan HAKI, termasuk dalam hal merek dagang pada wilayah terkait. Penelitian ini juga memperhitungkan</p>	<p>Penelitian ini berfokus pada bagaimana BKPM mempermudah proses FDI melalui pelayanan terpadu satu pintu. BKPM berperan dalam melakukan koordinasi terhadap kebijakan investasi, dengan menyederhanakan proses perizinan, memberikan fasilitas insentif, dan meningkatkan daya saing Indonesia di pasar internasional.</p>
-------------------	---	---	---	--	--

	<p>bertujuan untuk mewujudkan keadilan dalam perlakuan yang sama terhadap pelaku usaha, serta menciptakan bisnis yang setara. Strategi ini, dilakukan untuk menjelaskan posisi perusahaan OTC, agar tidak terhindar dari pajak, dengan menetapkan kategori BUT, agar dikenal sebagai subjek pajak.</p>	<p>memiliki pengaruh signifikan secara statistik terhadap FDI meskipun arah korelasinya sesuai dengan teori FDI.</p>	<p>bagaimana perlindungan HAKI yang lebih tepat, menarik lebih banyak FDI dan memperkuat daya saing perekonomian.</p>	
--	--	--	---	--

Adapun perbedaan antara penelitian-penelitian sebelumnya dengan penelitian peneliti, yaitu peneliti spesifik pada menganalisis kepentingan pemerintah memperpanjang kebijakan investasi kendaraan listrik yang diterapkan di Indonesia. Peneliti melakukan fokus pada kebijakan pemerintah Indonesia, seperti PPnBM dan insentif yang diberikan oleh pemerintah, dengan pengaruhnya terhadap investasi produsen kendaraan listrik di Indonesia. Peneliti juga menggunakan pendekatan kualitatif, namun dengan tambahan analisis data mengenai investasi pasar kendaraan listrik di Indonesia, serta penjualan mobil listrik pada periode 2022-2024 yang mengalami kenaikan dan penurunan. Penelitian terdahulu mengadopsi konsep/teori yang sama dengan peneliti seperti, Konsep FDI. Peneliti melakukan fokus menganalisis kepentingan pemerintah Indonesia memperpanjang kebijakan investasi pemerintah dalam menarik FDI. Penelitian yang diajukan peneliti akan memperkaya literatur dengan memberikan analisis yang lebih terperinci mengenai regulasi pemerintah terhadap persaingan pada sektor yang lebih spesifik, yaitu pasar mobil listrik di Indonesia. Penggunaan topik yang relatif baru seperti mobil listrik akan membantu memperdalam peneliti lain dalam melakukan perkembangan dalam *foreign direct investment*.

## **2.2 Landasan Konseptual**

### **2.1 Foreign Direct Investment**

Menurut penelitian dari Eduardo, Jose, dan Jong-Wha Lee (1995) yang berjudul “*How Does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth?*”, mendefinisikan FDI sebagai aliran investasi langsung dari negara industri ke negara berkembang. FDI merupakan bentuk investasi internasional yang melibatkan individu, perusahaan, maupun entitas asing, dalam melakukan investasi di sebuah negara tujuan, untuk memiliki pengaruh langsung dalam pengelolaan bisnis atau perusahaan lokal. FDI dalam kacamata investasi internasional, melibatkan kepemilikan modal langsung dengan minimal 10% saham perusahaan dari negara penerima, kontrol dan pengelolaan langsung terhadap

aktivitas perusahaan, serta alokasi modal untuk membentuk aset tetap, transfer teknologi, atau inovasi di negara tujuan. Penelitian ini mengukur dampak FDI pada pertumbuhan perekonomian di 69 negara berkembang. Analisis yang dilakukan bertujuan untuk memahami hubungan antara FDI dan berbagai faktor ekonomi, seperti stok modal manusia dan PDB. Kontribusi FDI terhadap pertumbuhan perekonomian sangat berdampak, terutama pada negara-negara dengan tingkat modal manusia yang memadai, dan tentunya meningkatkan efisiensi ekonomi. Pada negara dengan modal manusia rendah, FDI memiliki keterbatasan dalam meningkatkan pertumbuhan dibandingkan investasi domestik. Diperlukan sinergi antara FDI dan investasi lokal untuk memaksimalkan manfaat dari FDI (Borensztein et al., 1995).

Menurut penelitian dari Maria Carkovic dan Ross Levine (2002) yang berjudul "*Does Foreign Direct Investment Accelerate Economic Growth?*", menjelaskan bahwa FDI merupakan komponen utama mengenai aliran modal global, terutama setelah terjadinya penurunan pinjaman oleh bank internasional terhadap negara-negara berkembang pada 1980-an. FDI sering dianggap sebagai penyebab terjadinya perubahan dan menimbulkan kejadian baru terhadap pertumbuhan perekonomian, karena memiliki potensi menghasilkan perkembangan yang signifikan, seperti adanya transfer teknologi dan peningkatan produktivitas. FDI merupakan jalan untuk menutup "kesenjangan ilmu" antara negara maju dan berkembang. Penelitian dari Carkovic dan Levine mendapatkan temuan bahwa kebijakan yang sehat, seperti memberikan insentif khusus, dapat mendorong pertumbuhan perekonomian dan menarik FDI (Carkovic & Levine, 2002).

Penelitian dari Friedrich Schneider dan Bruno S. Frey (1985) yang berjudul "*Economic and Political Determinants of Foreign Direct Investment*", menjelaskan mengenai aktor utama yang memainkan peran penting terhadap FDI. Investor asing merupakan pemain sentral dalam FDI. Investor asing dapat berupa perusahaan multinasional, individual, atau perwakilan pemerintah dari negara asal. Dalam konteks FDI, investor asing merupakan entitas yang memiliki keunggulan teknologi, kemampuan manajemen yang maju, serta akses terhadap jaringan pasar global. Investor asing tertarik terhadap negara penerima berdasarkan faktor-faktor,

seperti stabilitas ekonomi, potensi pasar, serta ketersediaan sumber daya. Selanjutnya terdapat negara penerima, yang merupakan lokasi di mana FDI dilakukan. Negara penerima memiliki peran penting dalam menciptakan lingkungan investasi yang kondusif, dengan mengeluarkan kebijakan fiskal, insentif, stabilitas politik, serta adanya infrastruktur yang mendukung. Negara-negara berkembang, sering kali menjadi target pelaksanaan FDI, karena menawarkan pasar yang besar, serta sumber daya yang melimpah. Pemerintah tentunya memiliki peran juga dalam FDI. Pemerintah dari negara asal, memberikan dukungan berupa informasi pasar, serta insentif ekspor, sedangkan untuk pemerintah dari negara penerima, menyediakan insentif pajak, perlindungan hukum, serta kebijakan investasi terhadap FDI (Schneider & Frey, 1985).

Dalam beberapa kasus, hubungan antar negara asal dan negara penerima juga menjadi faktor penting. Organisasi internasional seperti Bank Dunia, *World Trade Organization*, dan *International Monetary Fund*, turut terlibat dalam aliran FDI. Organisasi internasional memberikan bantuan keuangan, pengawasan terhadap suatu kebijakan, serta membantu negara penerima meningkatkan daya tarik investasi. Bank komersial dan lembaga keuangan internasional memiliki fungsi sebagai perantara dalam mendukung pembiayaan investasi, dengan mengurangi risiko bagi investor asing mengenai instrument keuangan. Komunitas lokal pada negara penerima juga menjadi bagian penting dalam FDI, terkhususnya pada penerimaan tenaga kerja, adaptasi sosial, serta hubungan antara perusahaan asing dengan masyarakat setempat (Schneider & Frey, 1985). Setiap aktor memiliki peran spesifik dalam memastikan bahwa investasi tidak hanya menguntungkan secara ekonomi, namun juga berkontribusi terhadap pembangunan yang berkelanjutan pada negara penerima. Dengan adanya kesinambungan antar para aktor yang terlibat, FDI dapat memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan perekonomian secara global.

FDI umumnya terjadi saat kondisi ekonomi global yang kondusif, seperti stabilitas terhadap pasar keuangan, pertumbuhan ekonomi, dan kebijakan perdagangan yang mendukung. Setelah Perang Dunia II, menjadi pertanda meningkatnya aliran FDI, seiring dengan munculnya perusahaan multinasional yang memanfaatkan perdagangan internasional dan globalisasi ekonomi. Pada

tahun 1980-an hingga 1990-an, terjadi lonjakan terhadap FDI di negara-negara berkembang, yang didorong juga dengan reformasi pasar di banyak negara. Ketika sebuah negara membuka sektor perekonomiannya untuk investasi asing, FDI cenderung meningkat. FDI juga terjadi di suatu negara yang menawarkan keuntungan bagi investor asing. Negara-negara berkembang sering menjadi target, karena menyediakan pasar yang besar, biaya tenaga kerja yang lebih rendah, serta beberapa menawarkan sumber daya alam yang melimpah, contohnya seperti pasar Asia Tenggara. Lokasi terjadinya FDI juga dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur, stabilitas politik, serta regulasi mengenai investasi. Sebaliknya, negara yang menghadapi ketidakstabilan atau memiliki risiko yang tinggi politik, sering menjadi faktor bagi investor untuk meninjau ulang FDI (Cheng & Kwan, 2000). Kombinasi antara waktu yang tepat dan lokasi yang strategis, sangat penting untuk memaksimalkan dampak dari FDI terhadap pertumbuhan perekonomian.

Menurut penelitian dari Steven Globerman dan Daniel Shapiro (2002) yang berjudul "*Global Foreign Direct Investment Flows: The Role of Governance Infrastructure*", menjelaskan bahwa FDI merupakan salah satu elemen yang penting dalam perekonomian global. FDI memiliki peran penting dalam pertumbuhan perekonomian berbagai negara. FDI berkontribusi langsung terhadap peningkatan kapasitas produksi, penciptaan lapangan kerja, serta penguatan daya saing global. Ketika perusahaan multinasional melakukan FDI, perusahaan tersebut tidak hanya membawa modal, namun juga teknologi, inovasi, serta keterampilan yang sering kali belum didapatkan di negara penerima. FDI juga menjadi pendorong utama dalam pembangunan infrastruktur suatu negara. Infrastruktur yang baik, sering kali menjadi salah satu persyaratan utama untuk menarik FDI. Dalam konteks globalisasi, FDI memainkan peran yang penting dalam mengintegrasikan ekonomi negara berkembang, untuk masuk ke dalam rantai pasok global. Perusahaan multinasional menggunakan negara penerima untuk menjadi basis produksi untuk memenuhi kebutuhan pasar global, sehingga mendorong pertumbuhan ekspor dan meningkatkan nilai produk domestik (Globerman & Shapiro, 2002).

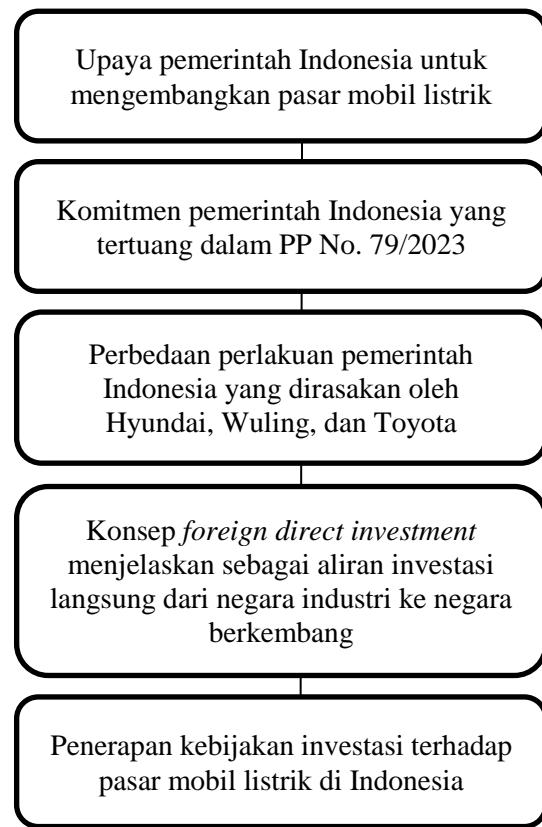
Proses FDI tidak hanya dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah saja, namun juga terdapat strategi perusahaan multinasional dalam memilih lokasi dan bentuk investasi yang dilakukan. Dimulai dengan melakukan analisis yang mendalam mengenai potensi pasar yang akan dituju. Penentuan lokasi investasi bergantung dengan berbagai faktor, seperti luas pasar yang dituju, stabilitas ekonomi, infrastruktur, serta insentif yang ditawarkan oleh negara penerima. Setelah ditentukannya lokasi FDI, perusahaan memulai tahap perencanaan yang melibatkan penilaian risiko, analisis kebijakan, serta pengembangan strategi bisnis. Pada tahap ini, perusahaan akan memutuskan bentuk FDI seperti apa yang akan dilakukan, seperti contohnya membentuk usaha patungan (Blomström & Kokko, 2003).

Adanya proses interaksi antara pelaku FDI dan pemerintah negara penerima, menjadi tahap yang krusial. Adanya tawaran seperti insentif, memiliki syarat dan kewajiban tertentu, tentunya hal ini perlu adanya komunikasi yang mendalam antara kedua pihak yang terlibat. Setelah masuknya FDI, terjadi pendirian infrastruktur fisik dan mengatur operasi bisnis di negara penerima. Proses ini melibatkan tenaga kerja, transfer teknologi, serta koordinasi dengan mitra yang terlibat, untuk mempercepat adaptasi terhadap lingkungan bisnis. Pada tahap terakhir, yaitu saat operasi berjalan, perusahaan akan memantau kinerja investasi melalui mekanisme pengawasan dan evaluasi. Proses ini mencakup analisis mengenai efisiensi produksi, dampak terhadap lingkungan, serta regulasi lokal yang terus berkembang dan berubah (Blomström & Kokko, 2003). Tentunya rangkaian dari proses FDI ini, merupakan langkah sinergi antara perusahaan dan pihak-pihak yang terlibat, untuk mencapai keberhasilan dari FDI. FDI tidak hanya menjadi alat untuk ekspansi bisnis saja, tetapi juga berkontribusi pada pembangunan perekonomian terhadap negara penerima.

### **2.3 Kerangka Berpikir**

Kerangka berpikir penelitian ini menganalisis kebijakan pemerintah Indonesia dalam investasi pasar mobil listrik di Indonesia. Konsep mengenai FDI,

digunakan untuk menjelaskan, apakah pemerintah Indonesia menggunakan konsep tersebut dalam menganalisis kebijakan dan aturan terhadap investasi kendaraan listrik di Indonesia. FDI menjadi kunci dalam membangun infrastruktur yang diperlukan, untuk memaksimalkan potensi sumber daya nikel Indonesia. Keterkaitan dengan kebijakan investasi Indonesia, harus disesuaikan untuk menciptakan iklim yang kondusif bagi investor asing. Dengan menggabungkan teori dan konsep tersebut, peneliti bertujuan untuk memahami dan menganalisis secara komprehensif terhadap kepentingan pemerintah Indonesia dalam mengeluarkan kebijakan dan aturan mengenai kendaraan listrik, dengan dampaknya terhadap pasar mobil listrik di Indonesia. Berdasarkan uraian yang telah dituliskan di atas, berikut adalah kerangka berpikir yang akan dijelaskan dalam penelitian ini:



**Gambar 1. Kerangka Berpikir**

Sumber: Diolah oleh peneliti

### **III. METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Penelitian yang dilakukan oleh penulis, menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Metode penelitian kualitatif merupakan pendekatan yang berfokus pada deskripsi serta interpretasi, dan dapat mengarah pada pengembangan konsep atau teori baru, atau juga evaluasi pada proses. Metode kualitatif cenderung fokus pada, bagaimana suatu kelompok atau individual memiliki cara pandang yang berbeda terhadap realitas, dengan mempelajari perilaku dalam aturan secara alami, atau menggunakan catatan pengalaman individu sebagai data. Metode ini juga, fokus pada laporan pengalaman atau data, yang tidak dapat diekspresikan secara numerik, dengan proses penelitian yang fleksibel, berkembang, namun sistematis. Penelitian kualitatif berkaitan dengan pengembangan dalam penjelasan mengenai fenomena sosial (Hancock et al., 2009). Penulis menggunakan metode deskriptif analisis, dengan proses analisis data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan untuk menjelaskan objek penelitian. Dalam hal ini, penulis menginterpretasikan data yang diperoleh, untuk mendeskripsikan serta menganalisis penerapan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia, yaitu PP No. 79/2023 mengenai pembebasan PPnBM untuk impor mobil listrik dalam bentuk CBU dan CKD, mengenai investasi pasar mobil listrik di Indonesia.

#### **3.2 Fokus Penelitian**

Pendekatan pada penelitian kualitatif sangatlah banyak, tidak semua pertanyaan pada penelitian kualitatif memiliki tipe yang sama, karena adanya perbedaan pada ragam penelitian. Penting untuk dipahami, karena pendekatan yang berbeda, menyiratkan juga pandangan dunia yang berbeda, dengan

mengadopsi pendekatan tertentu, dapat mempengaruhi bagaimana atau di mana peneliti akan menjelaskan penemuannya. “*The method needs to be selected so as to address the question, while fitting with the resources and expertise of the researchers*”. Fokus penelitian akan mencerminkan pendekatan metodologis yang diputuskan oleh peneliti (Hancock et al., 2009). Fokus peneliti adalah menjelaskan penerapan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia, yaitu PP No. 79/2023 mengenai pembebasan PPnBM untuk impor mobil listrik dalam bentuk CBU dan CKD, terhadap investasi pasar kendaraan listrik di Indonesia, dengan prinsip yang dimaksud adalah *foreign direct investment*. Penelitian ini akan berfokus pada perdagangan bebas Indonesia melalui regulasi yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia. Melalui hal ini, secara garis besar dengan tujuan dari penelitian ini, untuk dapat menjawab mengenai penerapan kebijakan pemerintah Indonesia, mengenai investasi pasar mobil listrik di Indonesia.

### **3.3 Jenis dan Sumber Data**

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang berasal dari studi kepustakaan, berupa data yang dirujuk dari berbagai laporan serta dokumen resmi. Penelitian ini mengambil regulasi yang berasal dari situs web pangkalan data Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK RI) mengenai Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 mengenai Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Perpres Nomor 79 Tahun 2023.Pdf*, n.d.). Selain regulasi resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia, penelitian ini juga menggunakan sumber lainnya, seperti jurnal ilmiah dari *International Energy Agency* dan situs web GAIKINDO.or.id yang sudah terbukti kredibilitasnya, serta penelitian-penelitian terdahulu.

### 3.4 Teknis Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui studi dokumen, sebagai cara utama untuk mengumpulkan, serta menganalisis berbagai jenis dokumen yang berkaitan dengan topik penelitian. Pengumpulan data akan dilakukan melalui:

1. Studi pustaka, yang merupakan kajian teoritis mengenai teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dengan mempelajari lebih lanjut berbagai literatur bacaan, dengan berbagai jenis bahan tertulis, yang dapat menghasilkan informasi kualitatif, yang berguna dalam memahami suatu fenomena. Seperti informasi yang berasal dari laporan, artikel, situs web, catatan kasus, serta publikasi lainnya (Hancock et al., 2009). Melalui studi pustaka, peneliti mengambil, serta menggunakan data yang berasal dari jurnal-jurnal penelitian terdahulu, serta data yang berasal dari situs web seperti BPK RI mengenai Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 mengenai Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai;
2. Studi dokumen, dimana dengan adanya studi dokumen, memungkinkan peneliti untuk dapat menggali data yang telah dipublikasikan, seperti dalam situs web resmi, artikel, jurnal, berita, serta publikasi lainnya. Seperti jurnal ilmiah dari *International Energy Agency* dan situs web GAIKINDO yang sudah terbukti kredibilitasnya, serta penelitian-penelitian terdahulu.

Data yang telah dikumpulkan oleh peneliti, kemudian peneliti analisis dengan menggunakan kerangka konsep yang telah dijelaskan sebelumnya. Penggunaan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan dan studi dokumen, digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan data yang diperlukan guna untuk membantu argumen peneliti dalam penyusunan hingga perolehan hasil penelitian.

### 3.5 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif, yang berasal dari Miles dan Huberman (Miles et al., 2014), yaitu kondensasi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan.

#### 1. Kondensasi Data

Tahap pertama yaitu kondensasi data, peneliti melakukan penyaringan serta penyederhanaan data yang telah dikumpulkan. Dalam konteks penelitian ini, data berasal dari sumber sekunder informasi yang berasal dari laporan, artikel, situs web, catatan kasus, serta publikasi lainnya, mengenai regulasi pemerintah Indonesia terhadap penjualan mobil listrik, serta kepentingan perdagangan bebas terhadap regulasi yang diterapkan di Indonesia. Proses kondensasi data, melibatkan *Publish or Perish* untuk memasukkan tema ke dalam kategori tertentu, yang relevan dengan topik penelitian, seperti tema perdagangan bebas, regulasi pemerintah Indonesia, serta penjualan mobil listrik di Indonesia. Data yang tidak relevan atau tidak mendukung fokus penelitian, akan dieliminasi, untuk menjaga fokus dan arah analisis penelitian.

#### 2. Penyajian Data

Dalam penyajian data, peneliti menyertakan adanya tabel, diagram, atau narasi deskriptif, untuk menjelaskan data-data yang telah ditemukan. Penyajian data kualitatif akan lebih baik jika penyajiannya, disertakan dalam jenis tabel, diagram, atau teks naratif, agar data yang diolah lebih valid (Miles et al., 2014). Melalui tahapan ini, peneliti juga menggunakan konsep FDI, untuk menganalisis data yang telah diperoleh melalui hasil studi literatur.

#### 3. Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Tahap terakhir merupakan penarikan kesimpulan, melalui pengujian kebenarannya, kecocokannya, serta kekokohnya dari hasil peneliti, yang mana hal ini merupakan suatu bentuk dari validitas data. Pada tahap penarikan kesimpulan ini, peneliti menjelaskan kembali kepentingan yang melatar belakangi pemerintah Indonesia dalam menerapkan regulasi

sebagai alat perdagangan bebasnya. Kemudian hal ini dijelaskan, secara runut terhadap hubungan yang telah terbentuk antar pihak-pihak yang terlibat, dimana melalui hubungan tersebut, lahirnya regulasi yang menjadi alat perdagangan bebas pemerintah terhadap penjualan mobil listrik di Indonesia.

## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Penelitian ini membahas mengenai inkonsistensi kebijakan kendaraan listrik di Indonesia sebagai jalan utama untuk mencapai target pemerintah yaitu untuk melakukan hilirisasi nikel, serta 2 juta kendaraan listrik dan 13 juta kendaraan listrik roda dua di Indonesia pada tahun 2030. Penelitian ini menggunakan konsep *foreign direct investment* dari enam penelitian yang berbeda, yang mendefinisikan FDI sebagai jalan untuk terjadinya perubahan, dan menimbulkan adanya kejadian baru terhadap pertumbuhan perekonomian, karena FDI memiliki potensi untuk menghasilkan perkembangan yang signifikan, seperti adanya transfer teknologi, pembangunan infrastruktur, dan mendorong pertumbuhan perekonomian. Analisis dari peneliti, menemukan bahwa Indonesia memiliki target ambisius terhadap transisi kendaraan, dari mesin konvensional menjadi kendaraan listrik.

Sebelum adanya FDI produsen kendaraan listrik di Indonesia, telah ada beberapa produsen kendaraan mesin konvensional yang telah berinvestasi di Indonesia, seperti Toyota, Hyundai, dan Wuling. Namun, dengan seiringnya perkembangan pasar global, yang mulai melakukan transisi ke kendaraan listrik, membuat produsen kendaraan mesin konvensional, mulai meluncurkan model kendaraan listriknya juga. Tidak hanya itu, mulai bermunculan juga produsen baru yang mengkhususkan perusahaannya untuk memproduksi kendaraan listrik, seperti BYD.

Untuk mencapai target pemerintah dalam melakukan hilirisasi nikel, serta 2 juta kendaraan listrik dan 13 juta kendaraan listrik roda dua di Indonesia pada tahun 2030, diperlukan adanya strategi untuk mencapai target tersebut, dan jalan yang dipilih oleh pemerintah Indonesia adalah melalui FDI. Dengan adanya kebijakan pertama yang berfokus terhadap pengembangan kendaraan listrik di Indonesia, yaitu Peraturan Presiden Nomor. 55 Tahun 2019, yang diperbarui

menjadi Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Kebijakan ini juga sebagai pedoman untuk kebijakan-kebijakan lainnya, baik kebijakan yang dibuat oleh pusat, maupun kebijakan daerah, yang ditetapkan di Indonesia. Kebijakan ini, berisikan insentif yang dapat mengurangi harga kendaraan listrik sebanyak 20-50% dari harga asli jualnya. Tidak hanya itu, terdapat insentif untuk Bea Masuk 0%, PPnBM 0%, serta pembebasan pajak daerah untuk KBLBB. Untuk mendapatkan insentif ini, terdapat syarat dari Pemerintah Indonesia, yaitu KBLBB harus dalam bentuk CKD dengan TKDN <40%. Namun, dikarenakan target yang ditetapkan oleh Indonesia memiliki waktu yang singkat, hanya sampai 2030, serta kebijakan yang masih baru ditetapkan, pemerintah Indonesia memberikan keringanan untuk mendapatkan insentif, yaitu untuk produsen kendaraan listrik diperbolehkan untuk CBU hingga Desember 2023. Namun, terdapat pembaruan kebijakan yang terdapat di PP No. 79/2023, mengenai perpanjangan insentif untuk CBU, hingga mencapai paling lambat Desember 2027. Oleh sebab itu, mulai dari tahun 2028, maka seluruh produsen kendaraan listrik di Indonesia, diwajibkan untuk memproduksi kendaraan listriknya di Indonesia, dengan tingkat TKDN <40% untuk mendapatkan insentif.

Namun, adanya ketidakpastian kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia, seperti perpanjangan dari kebijakan yang ditetapkan pemerintah Indonesia, mengenai perpanjangan insentif untuk kendaraan CBU, dirasakan tidak adil oleh produsen yang telah melaksanakan FDI nya di Indonesia, seperti Hyundai, Wuling, dan Toyota. Karena perusahaan yang telah lebih dahulu memenuhi syarat untuk mendapatkan insentif, diberikan hak yang sama, dengan perusahaan yang belum memenuhi syarat insentif, seperti BYD, karena BYD baru melaksanakan FDInya untuk membangun infrastruktur di Indonesia pada akhir tahun 2025.

Pasar kendaraan listrik di Indonesia, merupakan pasar yang relatif baru, serta belum terdapat pemegang pasar yang dominan pada sektor ini, tidak seperti mesin konvensional. Hal ini menciptakan peluang yang besar bagi perusahaan untuk masuk dan bersaing memperebutkan posisi sebagai produsen utama kendaraan listrik di Indonesia. Meskipun potensi pasar listrik di Indonesia ini

menarik perhatian bagi produsen internasional, keberadaan mereka juga menimbulkan persaingan terhadap industri kendaraan listrik di Indonesia. Dalam analisis ini, peran pemerintah Indonesia sangatlah penting, terutama pada perumusan kebijakan yang mendukung terciptanya iklim investasi yang kondusif dan berkelanjutan. Negara penerima FDI harus memiliki peran penting dalam menciptakan lingkungan investasi yang menarik bagi investor, sekaligus memastikan bahwa investasi yang dilaksanakan, memberikan dampak positif bagi negara penerima. Kebijakan yang fleksibel dan adaptif ini, akan menentukan keberhasilan Indonesia dalam melakukan FDI, serta memastikan bahwa sektor kendaraan listrik tidak hanya berkembang sebagai pasar ekspansi, namun juga memberikan kontribusi terhadap pembangunan perekonomian nasional.

## 5.2 Saran

Kebijakan terhadap FDI yang masuk ke Indonesia, perlu dianalisis terhadap pertimbangan investor dalam memilih Indonesia sebagai destinasi investasi pada sektor kendaraan listrik, serta hambatan yang ada dalam mencapai target pemerintah Indonesia untuk melaksanakan hilirisasi nikel, serta 2 juta kendaraan listrik dan 13 juta kendaraan listrik roda dua di Indonesia pada tahun 2030. Bagi peneliti, perlu diingat bahwa sektor kendaraan listrik dipengaruhi oleh inovasi teknologi yang terus berkembang, tidak hanya itu, persaingan yang sengit terjadi di Indonesia dalam memperebutkan posisi sebagai pemimpin pasar kendaraan listrik. Kebijakan yang adaptif dan fleksibel juga perlu dilihat dampaknya terhadap FDI di Indonesia. Terkhususnya pada hubungan produsen negara asal dengan negara penerima. Setiap aktor memiliki peran dalam memastikan bahwa FDI tidak hanya menguntungkan secara ekonomi saja, namun juga berkontribusi terhadap pembangunan yang berkelanjutan, adanya hubungan yang berkesinambungan, dapat memberikan dampak terhadap mencapai target pemerintah Indonesia untuk melaksanakan hilirisasi nikel, serta 2 juta kendaraan listrik dan 13 juta kendaraan listrik roda dua di Indonesia pada tahun 2030.

Oleh karena itu, pemerintah Indonesia perlu menyesuaikan kebijakan secara dinamis, agar dapat merespons tantangan dan peluang untuk mengembangkan pasar dan mencapai target pemerintah tahun 2030. Hal ini juga, sejalan dengan tujuan pemerintah Indonesia untuk mendukung transisi energi yang berkelanjutan dalam mendorong pertumbuhan industri kendaraan listrik terkhususnya pada komponen baterai listrik yaitu hilirisasi nikel, serta memperkuat daya saing global Indonesia pada sektor kendaraan listrik dengan tidak hanya melakukan produksi saja, namun melakukan ekspor ke berbagai negara

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah. (2023). *Melalui Program Insentif Baru, Pemerintah Dorong Ekosistem Kendaraan Listrik di Indonesia*. Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi. ry 5, 2025, from <https://maritim.go.id/detail/melalui-program-insentif-baru-pemerintah-dorong-ekosistem-kendaraan-listrik-di-indonesia>
- Adhito, A. (2024). Wuling telah Investasi USD700 Juta di RI. *TopBusiness*. <https://www.topbusiness.id/93206/wuling-telah-investasi-usd700-juta-di-ri.html>
- Aditya, A. P. (2024). Kebijakan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) dalam Transisi Energi di Indonesia. *Jurnal Analisis Kebijakan Pembangunan Ekonomi*.
- Akbar, C. (2020). *Toyota Investasi Rp 28 Triliun di Indonesia, 2022 Mulai Produksi Mobil Hybrid*. Tempo. Retrieved January 17, 2025, from <https://www.tempo.co/arsip/toyota-investasi-rp-28-triliun-di-indonesia-2022-mulai-produksi-mobil-hybrid-552661>
- Andika, M. L. (2021). *Mantul! Pabrik Mobil Listrik Hyundai di Cikarang Bisa Produksi 250.000 Kendaraan Setahun*. detikOto. Retrieved March 9, 2025, from <https://oto.detik.com/mobil/d-5735241/mantul-pabrik-mobil-listrik-hyundai-di-cikarang-bisa-produksi-250-000-kendaraan-setahun>
- Ansory, W. A., Widiyanti, I. D., & Kumalasari, N. (2019). The Application of the Most-Favored-Nation Principle to the Over Top“ Companies in Investment Activities of Indonesia. *Lentera Hukum*, 6(2), 189–202. <https://doi.org/10.19184/ejlh.v6i2.11254>
- Antara. (2023). *Luhut: Indonesia Tiga Besar Produsen Baterai Kendaraan Listrik Dunia pada 2027 / tempo.co*. Retrieved April 22, 2025, from <https://www.tempo.co/ekonomi/luhut-indonesia-tiga-besar-produsen-baterai-kendaraan-listrik-dunia-pada-2027-228478>
- Ardani, F. (2024). *BYD Bakal Kucurkan Investasi di Indonesia Senilai Rp11,7 T*. CNN Indonesia.c Retrieved December 13, 2024, from <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20241017182726-603-1156586/byd-bakal-kucurkan-investasi-di-indonesia-senilai-rp117-t>

- Ardiansyah, A., Widia Nugraha, R., & Prakoso, B. (2023). IMPLIKASI KEBIJAKAN PEMERINTAH TERHADAP SUBSIDI KENDARAAN LISTRIK DALAM LINGKUP INVESTASI. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 3(4), 1123–1132.
- Ardiansyah, F., Ginting, E. M., Mujasmara, F. D., & Nasution, A. R. (2024). Perkembangan Ekonomi Politik Global Terhadap Kebijakan Politik dan Ekonomi Indonesia. *MANTAP: Journal of Management Accounting, Tax and Production*, 2(1), 104–108. <https://doi.org/10.57235/mantap.v2i1.1591>
- Arifin, R. (2024). *Hyundai “Curhat” Biang Kerok Turunnya Penjualan Mobil Listrik di Indonesia*. detikOto. <https://oto.detik.com/mobil-listrik/d-7356669/hyundai-curhat-biang-kerok-turunnya-penjualan-mobil-listrik-di-indonesia>
- Artha, B., Putra, J. A., Bahri, & Khairi, A. (2021). PENGARUH PENANAMAN MODAL ASING LANGSUNG TERHADAP PENERAPAN MERK DAGANG DI AMERIKA LATIN DAN KARIBIA. *EFEKTIF Jurnal Bisnis dan Ekonomi*, 12(1), 23–30.
- Astuti, W., & Putra, F. A. A. (2024). Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change. *Jurnal Hubungan Internasional*, 17(2), 364–386. <https://doi.org/10.20473/jhi.v17i2.60634>
- Aszhari, A. (2022). *Mengintip Fasilitas xEV Center Toyota Sebagai Pusat Studi Elektrifikasi*. liputan6.com. Retrieved January 10, 2025, from <https://www.liputan6.com/otomotif/read/4966969/mengintip-fasilitas-xev-center-toyota-sebagai-pusat-studi-elektrifikasi>
- Awal Lingga, R. (2022). *Toyota Tanam Rp28 T untuk Kendaraan Listrik di RI 5 Tahun ke Depan*. CNN Indonesia. Retrieved January 10, 2025, from <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221122201219-92-877286/toyota-tanam-rp28-t-untuk-kendaraan-listrik-di-ri-5-tahun-ke-depan>

- Blomström, M., & Kokko, A. (2003). The Economics of Foreign Direct Investment Incentives. *NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH*, 9489, 37–60.
- Borensztein, E., De Gregorio, J., & Lee, J.-W. (1995). How Does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth? *Journal of International Economics*, 45(1), 115–135.
- Carkovic, M., & Levine, R. E. (2002). Does Foreign Direct Investment Accelerate Economic Growth? In *Does Foreign Direct Investment Promote Development?* (220th ed., Vol. 195, p. 411). Institute for International Economics Monograph Titles. <http://www.ssrn.com/abstract=314924>
- Cheng, L. K., & Kwan, Y. K. (2000). What Are the Determinants of the Location of Foreign Direct Investment? The Chinese Experience. *Journal of International Economics*, 51(2), 379–400.
- CNN Indonesia. (2025). *Aturan Diskon PPNBM Mobil Listrik CBU dan CKD untuk 2025 Telah Terbit*. otomotif. Retrieved January 27, 2025, from <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20250109092011-603-1185290/aturan-diskon-ppnbm-mobil-listrik-cbu-dan-ckd-untuk-2025-telah-terbit>
- Dananjaya, D. (2024). *Target 15 Juta Kendaraan Listrik pada 2030, Ini Strategi Pemerintah*. KOMPAS.com. Retrieved January 26, 2025, from <https://lestari.kompas.com/read/2024/05/26/160000786/target-15-juta-kendaraan-listrik-pada-2030-ini-strategi-pemerintah>
- Dionisius, Arfianty, R., & M Phil. (2024). ANALISIS KOMPARATIF BISNIS PERUSAHAAN TOYOTA DI JEPANG DENGAN PERUSAHAAN TOYOTA DI INDONESIA. *Jurnal Daruma: Linguistik, Sastra dan Budaya Jepang*, 4(2), 102–112.
- Erlangga, C. (2024). *Populasi Kendaraan Listrik Tembus 133 Ribu di Indonesia*. CNN Indonesia. Retrieved January 17, 2025, from <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20240924191025-603-1147893/populasi-kendaraan-listrik-tembus-133-ribu-di-indonesia>

- Fansuri, F. (2024). *Wuling Investasi Rp 7 Triliun Bangun Pabrik Baterai EV di Indonesia*. Republika Online. Retrived January 16, 2025, from <https://republika.co.id/share/sk51xt468>
- Ferlindungan, D. (2020). *Sejarah Wuling Motors Indonesia, Menggebrak Sejak 2015 – MOLADIN*. Moladin. Retrived January 17, 2025, from <https://moladin.com/blog/sejarah-wuling-motors-indonesia/>
- G. Tangkudung, A. (2024). Jejak Sejarah Mobil Listrik di Indonesia: Perkembangan dan Tantangan. *Journal Syntax Idea*, 6(9), 8087–8096. <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v6i9.4487>
- GAIKINDO. (2017). *Investasi Rp 9,3 Triliun, Pembangunan Pabrik Wuling di Indonesia Tuntas – GAIKINDO*. <https://www.gaikindo.or.id/investasi-rp-93-miliar-pembangunan-pabrik-wuling-di-indonesia-tuntas/>
- GAIKINDO. (2022). *Hyundai Perkuat Inovasinya di Indonesia, Resmian Pabrik Pertama di ASEAN – GAIKINDO*. <https://www.gaikindo.or.id/hyundai-perkuat-inovasinya-di-indonesia-resmian-pabrik-pertama-di-asean/>
- GAIKINDO. (2024). *Indonesian Automobile Industry Data*. <https://www.gaikindo.or.id/indonesian-automobile-industry-data/>
- Globerman, S., & Shapiro, D. (2002). Global Foreign Direct Investment Flows: The Role of Governance Infrastructure. *World Development*, 30(11), 1899–1919. [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(02\)00110-9](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(02)00110-9)
- Gopalakrishnan, R. (2025). China's BYD to complete \$1 billion Indonesia plant by year-end, executive says. *Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-complete-1-billion-indonesia-plant-by-end-2025-executive-says-2025-01-20/>
- Hancock, B., Ockleford, E., & Windridge, K. (2009). An Introduction to Qualitative Research. *The NIHR RDS for the East Midlands / Yorkshire & the Humber 2009 Qualitative Research*. [https://www.academia.edu/download/54784339/5\\_Introduction-to-qualitative-research-2009.pdf](https://www.academia.edu/download/54784339/5_Introduction-to-qualitative-research-2009.pdf)
- Hardzi, A. A. & Sugito. (2023). Implikasi Foreign Direct Investment Jepang melalui Toyota terhadap Perekonomian Indonesia Periode 2016-2022.

- Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS), 6(2), 648–656. <https://doi.org/10.34007/jehss.v6i2.1928>*
- Hatta, R. T. (2021). *Kisah Wuling Mengarungi Laut Biru Indonesia hingga Jadi Mobil China Terpopuler*. liputan6.com. Retrieved January 17, 2025, from <https://www.liputan6.com/otomotif/read/4622295/kisah-wuling-mengarungi-laut-biru-indonesia-hingga-jadi-mobil-china-terpopuler>
- Hayati, N. Z. (2023). *Foreign Direct Investment Korea Selatan melalui Proyek Hyundai di Indonesia*. KOMPASIANA. Retrieved January 16, 2025, from <https://www.kompasiana.com/nurzahrotulhayati/63b84d1008a8b50aea4141d2/foreign-direct-investment-korea-selatan-melalui-proyek-hyundai-di-indonesia>
- Hidayat, K. (2024). *CNGR Berencana Bangun Pabrik Material Baterai Senilai US\$ 10 Miliar di Indonesia*. kontan.co.id. Retrieved January 26, 2025, fromuary Retanuary 26y 1, 2025, fr <https://industri.kontan.co.id/news/cngr-berencana-bangun-pabrik-material-baterai-senilai-us-10-miliar-di-indonesia-1>
- Hodijah, S., & Angelina, G. P. (2021). ANALISIS PENGARUH EKSPOR DAN IMPOR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA. *Jurnal Manajemen Terapan Dan Keuangan*, 10(01), 53–62. <https://doi.org/10.22437/jmk.v10i01.12512>
- International Energy Agency. (2022). Global EV Outlook 2022: Securing supplies for an electric future. *OECD*, 1–221.
- International Energy Agency. (2023). Global EV Outlook 2023: Catching up with Climate Ambitions. *OECD*, 1–142.
- International Energy Agency. (2024). Global EV Outlook 2024: Moving towards increased affordability. *OECD*, 1–174.
- Ismail, A., & Mulyaman, D. (2021). HYUNDAI INVESTMENT ON ELECTRIC VEHICLES IN INDONESIA: A PUSH AND PULL FACTORS ANALYSIS. *Journal of International Studies*, 5(2), 375–394. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v5n2.11>
- Kaur, M., Vieri, D., & Saleh, M. Z. (2024). Strategi Membangun Merek Toyota dalam Menghadapi Tantangan dan peluang di Industri Otomotif. *EBISMA*:

- eBisnis Manajemen*, 2(2), 57–69.  
<https://doi.org/10.59603/ebisman.v2i2.399>
- Komuro, A. (2024). *Indonesia Moves To Reduce Chinese Ownership of Nickel Projects / Power Systems Research*.  
<https://www.powersys.com/2024/08/indonesia-moves-to-reduce-chinese-ownership-of-nickel-projects/>
- Kurniawan, S. (2021). *Potensi Investasi Baterai Mobil Listrik Tembus Rp242,3 T*. CNN Indonesia. Retrived January 26, 2025, from <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210201171515-85-600969/potensi-investasi-baterai-mobil-listrik-tembus-rp2423-t>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (Edition 3). Sage.
- Muhiddin, A. H. (2024). *Indonesia target 15 juta kendaraan listrik digunakan pada 2030*. Antara News. Retrived January 26, 2025, from <https://www.antaranews.com/berita/4342755/indonesia-target-15-juta-kendaraan-listrik-digunakan-pada-2030>
- Mutiari, Y. L., Arifin, M. Z., Irsan, & Ramadhan, M. S. (2018). PERAN BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL DALAM MEMFASILITASI KEGIATAN INVESTASI ASING LANGSUNG TERHADAP PERUSAHAAN DI INDONESIA. *NURANI*, 18(2), 215–226.
- Nanda, A. M. (2024). *Kata Toyota Soal Kebijakan Pembebasan PPnBM Mobil Listrik Impor*. KOMPAS.com. Retrived January 28, 2025, from <https://otomotif.kompas.com/read/2024/11/19/081200915/kata-toyota-soal-kebijakan-pembebasan-ppnbm-mobil-listrik-impor>
- Naufal, K. P. A., & Wulansari, I. (2024). KEPENTINGAN NASIONAL TIONGKOK DALAM PENGEMBANGAN ELECTRIC VEHICLE: STUDI KASUS INVESTASI DI INDONESIA PERIODE 2014-2023. *MANDALA Jurnal Hubungan Internasional*, 7(2), 90–113.
- Nurcahyani, I. (2022). *Wuling kerja sama dengan Gotion untuk penyediaan baterai EV*. Antara News. Retrived January 2816, 2025, from <https://otomotif.antaranews.com/berita/3278313/wuling-kerja-sama-dengan-gotion-untuk-penyediaan-baterai-ev>

- Nurdifa, A. R. (2024). *Pabrik Baterai Mobil Listrik Hyundai-LG Bakal Diresmikan Juli 2024.* Bisnis.com. <https://otomotif.bisnis.com/read/20240423/46/1759763/pabrik-baterai-mobil-listrik-hyundai-lg-bakal-diresmikan-juli-2024>
- Pamungkas, S. (2023). *Aturan dan Regulasi Pemerintah Terkait Kendaraan Listrik yang Perlu Diketahui.* liputan6.com. Retrived January 27, 2025, from, <https://www.liputan6.com/otomotif/read/5492965/aturan-dan-regulasi-pemerintah-terkait-kendaraan-listrik-yang-perlu-diketahui>
- Panji, R. (2024). Mengupas Sejarah BYD, Dulunya Cuma Produsen Baterai! Carmudi Indonesia. <https://www.carmudi.co.id/journal/sejarah-dan-profil-byd-di-indonesia/>
- Perpres Nomor 79 Tahun 2023.pdf.* (n.d.).
- Pistilli, M. (2024). *Top 9 Countries by Nickel Reserves / INN.* Investing News Network. Retrived March 18, 2025, from, <https://investingnews.com/daily/resource-investing/base-metals-investing/nickel-investing/nickel-reserves-by-country/>
- Pratama. (2024a). *Soal Perubahan Regulasi Mobil Listrik Indonesia, Hyundai: Kami Tidak Bisa Protes.* kumparanOTO. Retrived January 27, 2025, from <https://kumparan.com/kumparanoto/soal-perubahan-regulasi-mobil-listrik-indonesia-hyundai-kami-tidak-bisa-protes-22mAp6yHggv>
- Pratama, S. (2024b). *Wuling Berharap Kebijakan Mobil Listrik Bisa Lebih Konsisten Supaya Adil.* kumparan. Retrived January 28, 2025, from <https://kumparan.com/kumparanoto/wuling-berharap-kebijakan-mobil-listrik-bisa-lebih-konsisten-supaya-adil-23F3zbifabo>
- Pratiwi, D. R. (2020). ANALISIS FAKTOR DETERMINASI PENANAMAN MODAL ASING (PMA) LANGSUNG DI ASEAN. *Jurnal Budget : Isu dan Masalah Keuangan Negara,* 5(1), 47–66. <https://doi.org/10.22212/jbudget.v5i1.38>
- PT PLN. (2024). *PLN Terus Genjot Penambahan Charging Station Kendaraan Listrik di Berbagai Daerah.* PT PLN (Persero). Retrived January 20, 2025, from <https://web.pln.co.id/media/siaran-pers/2024/08/pln-terus-genjot-penambahan-charging-station-kendaraan-listrik-di-berbagai-daerah>

- Putra, N. M. Y. (2024). *Hyundai “Curhat” Kebijakan Mobil Listrik Mudah Berubah, Karpet Merah BYD Cs?* Bisnis.com. Retrieved January 27, 2025, from, <https://otomotif.bisnis.com/read/20240509/46/1764157/hyundai-curhat-kebijakan-mobil-listrik-mudah-berubah-karpet-merah-byd-cs>
- Putri, L. A. M., & Malau, H. (2024). Efektivitas Penggunaan Sepeda Listrik Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2020 di Kota Padang. *Jurnal ISO: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora*, 4(2), 1–15. <https://doi.org/10.53697/iso.v4i2.1828>
- Raharja, E. (2022). *5 Merek Otomotif Jepang Bersatu, Bikin Proyek Di Indonesia.* Retrieved January 28, 2025, from, medcom.id. <https://www.medcom.id/otomotif/mobil/GNIQXyPb-5-merek-otomotif-jepang-bersatu-bikin-proyek-di-indonesia>
- Raharja, E. (2023). *Strategi Dari Toyota Agar Indonesia Jadi Pemain Utama Kendaraan Listrik.* medcom.id. Retrieved January 28, 2025, from <https://www.medcom.id/otomotif/mobil/GNGDX9Lb-strategi-dari-toyota-agar-indonesia-jadi-pemain-utama-kendaraan-listrik>
- Rahmawati, W. (2024). *Ada Insentif Impor Mobil Listrik, Hyundai Menilai Regulasi Indonesia Tak Konsisten.* kontan.co.id. <https://industri.kontan.co.id/news/ada-insentif-impor-mobil-listrik-hyundai-menilai-regulasi-indonesia-tak-konsisten>
- Rajendra, R. (2024). *Wuling Gelontorkan Rp7,5 Triliun untuk Produksi Baterai EV di Indonesia.* Bisnis.com. Retrieved January 10, 2025, from <https://otomotif.bisnis.com/read/20240922/275/1801347/wuling-gelontorkan-rp75-triliun-untuk-produksi-baterai-ev-di-indonesia>
- Ramadan, M. F. (2023). *Sejarah Hyundai di Indonesia, Pasang Surut Hingga Jadi Brand Ternama: Okezone Otomotif.* Okezone. Retrieved January 16, 2025, from ,<https://otomotif.okezone.com/read/2023/03/10/52/2778717/sejarah-hyundai-di-indonesia-pasang-surut-hingga-jadi-brand-ternama>
- Ramadhina, A., & Najicha, F. U. (2022). Regulasi Kendaraan Listrik di Indonesia Sebagai Upaya Pengurangan Emisi Gas. *Jurnal Hukum to-ra : Hukum Untuk Mengatur dan Melindungi Masyarakat*, 8(2), 201–208. <https://doi.org/10.55809/tora.v8i2.126>

- Revanda, H. (2024). *BYD akan Investasi di RI Senilai Rp 11,7 Triliun, Bakal Hadirkan Banyak Kendaraan Listrik Plug-in Hybrid / tempo.co*. Tempo. <https://www.tempo.co/ekonomi/byd-akan-investasi-di-ri-senilai-rp-11-7-triliun-bakal-hadirkan-banyak-kendaraan-listrik-plug-in-hybrid-359389>
- Sandi, F. (2024). *BYD Laku Keras di RI, Apa Kabar Investasi Pabrik Rp16 T di Subang?* CNBC Indonesia. Retrieved January 19, 2025, from, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20241105131546-4-585748/byd-laku-keras-di-ri-apa-kabar-investasi-pabrik-rp16-t-di-subang>
- Sani, M. A. (2024). *Sejarah Singkat Kehadiran Wuling di Pasar Otomotif Indonesia.* Merdeka.Com. Retrived January 16, 2025, from, <https://www.merdeka.com/otomotif/sejarah-singkat-kehadiran-wuling-di-pasar-otomotif-indonesia-120697-mvk.html>
- Sari, A. N., Asmirantho, E., & Jatmika, E. (2022). PENGARUH PENANAMAN MODAL ASING TERHADAP PENYERAPAN TENAGA KERJA LANGSUNG DAN BAHAN BAKU LANGSUNG (STUDI KASUS PADA PERUSAHAAN BELANDA YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE TAHUN 2017-2021). *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Manajemen*, 8(3), 1–16.
- Schneider, F., & Frey, B. S. (1985). Economic and political determinants of foreign direct investment. *World Development*, 13(2), 161–175. [https://doi.org/10.1016/0305-750X\(85\)90002-6](https://doi.org/10.1016/0305-750X(85)90002-6)
- Sinambela, S. M., Simanjuntak, J. P., Saragih, M. D., Sinaga, M. L., Nisa, C., & Lumbantobing, Y. (2023). Analisis Perlindungan Investor Perusahaan Asing Hyundai di Indonesia dalam Kegiatan Penanaman Modal Asing Beserta Implikasinya. *akim: Jurnal Ilmu Hukum dan Sosial*, 1(4), 247–260. <https://doi.org/10.51903/hakim.v1i4.1465>
- Sitohang, C., Azis, H., & Hafiz, M. S. (2025). Hilirisasi Komoditi Mineral: Studi Kasus Nikel di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Manajemen*, 3(2), 1–12. <https://doi.org/10.61722/jiem.v3i2.3755>
- Suci Kuswardani, Y. (2024). Dinamika Persaingan dan Prospek Industri Mobil Listrik di Indonesia: Analisis Tren dan Implikasi. *Journal Syntax Idea*, 6(10), 6340–6353. <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v6i10.8041>

- Sulistiwati, T. (2025). *BYD Pastikan Pembangunan Pabrik Mobil Listrik di Indonesia Berjalan Sesuai Rencana*. kontan.co.id. Retrived January 30, 2025, from, <https://industri.kontan.co.id/news/byd-pastikan-pembangunan-pabrik-mobil-listrik-di-indonesia-berjalan-sesuai-rencana-1>
- Suprijanto, A. (2011). DAMPAK GLOBALISASI EKONOMI TERHADAP PEREKONOMIAN INDONESIA. *Jurnal Ilmiah CIVIS*, 1(2), 100–119.
- Suryani Suyanto & Associates. (2024). *Hyundai Protes Impor Mobil Listrik Dapat Insentif, Total Investasi Korsel Kalahkan BYD*. <https://www.ssas.co.id/hyundai-protes-impor-mobil-listrik-dapat-insentif-total-investasi-korsel-kalahkan-byd-cs/>
- Suryodarsono, W., & Sudiarto, T. D. (2024). Diplomasi Komersial Indonesia dalam Promosi Investasi Industri EV Tahun 2019—2022. *Intermestic: Journal of International Studies*, 9(1), 128. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v9n1.5>
- Tangkudung, A. G., & Kaseger, J. Y. (2024). Hilirisasi Nikel sebagai Nilai Tambah dalam Penguatan Perekonomian Indonesia. *Jurnal Syntax Admiration*, 5(10), 3946–3955. <https://doi.org/10.46799/jsa.v5i10.1591>
- Yogatama, B. K. (2024). *Pemerintah Minta Wuling Tambah Investasi di Indonesia*. kompas.id. Retrived January 16, 2025, from, <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/06/18/kementerian-perindustrian-ingin-wuling-tambah-investasi-di-indonesia>