

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Tren mobil listrik sudah ada sejak tahun 1980 di New York. Akan tetapi mobil listrik baru di kembangkan di negara Korea Selatan setelah kemerdekaannya pada tahun 1945, pada saat itu pemerintah Korea Selatan mulai memperbaiki tatanan pemerintah serta ekonomi di Korea Selatan. Pemerintah Korea Selatan mencari para pengusaha di Korea Selatan yang mampu membangun dan mengembangkan kembali perekonomian Korea Selatan. Hal tersebut dijadikan peluang oleh pendiri Hyundai yaitu Chung Ju Yung. Di tahun 1947 dijadikan peluang oleh Chung Ju Yung untuk memulai mendirikan perusahaan konstruksi yang saat ini sering kita dengar dengan sebutan “Hyundai” Hyundai berasal dari bahasa Korea yang memiliki arti ‘*zaman modern*’, Hyun (현) berarti ‘modern’ lalu Dai’ (대) berarti ‘sekarang’ atau ‘mengacu pada ‘era’ dan ‘zaman’ yang sejalan dengan pergerakan Hyundai, yaitu terdepan dalam inovasi teknologi, terutama dalam bidang kendaraan bermotor (Dewi, 2021).

Hyundai Motor Company merupakan anak perusahaan dari *Hyundai Motors Group*, yang berasal dari Korea Selatan, Perusahaan ini bergerak di bidang otomotif. Pada tahun 1947 Chung Ju Yung yang merupakan pendiri dari Hyundai mulai mengembangkan *Hyundai Engineering*, selanjutnya Hyundai sendiri mulai mencoba bekerja sama dengan *Ford Motors Company*. *Ford* merupakan salah satu produsen mobil yang berasal dari Amerika Serikat, *Ford* didirikan oleh Henry Ford di Michigan, Amerika Serikat (Pamungkas, 2013).

Setelah kerja sama yang dilakukan oleh *Hyundai Motors Group* (HMG) dan *Ford Motors Company* (FMC) pada akhirnya di tahun 1967 *Hyundai Motors Company* berdiri dan mulai memproduksi model pertama yang dipasarkan pada tahun 1968, model pertama ini adalah model Cortina yang di produksi di Ulsan Korea Selatan. Hyundai memulai pasar internasional dengan mengekspor mobil pony yaitu mobil pertamanya ke berbagai negara seperti Argentina, Chili, Kolombia dan Mesir pada tahun 1976. Hyundai memberanikan diri untuk mengekspor ke negara-negara di Eropa memulai ekspansinya di pasar Internasional pada tahun 1980 (Taylor, 2010).

Adanya pabrik Hyundai di berbagai negara merupakan salah satu cara Hyundai memperluas pasarnya tidak hanya di Korea Selatan saja, diantaranya ada di Turki, China, Amerika Utara, Ceko, Pakistan dan dari pabrik Hyundai yang sudah disebutkan, Hyundai mampu memproduksi mobil bahkan sampai 1,6 juta unit (Taylor, 2010). Dengan pabrik yang sudah dibangun di berbagai negara, Hyundai mampu menjual produknya ke 193 negara. Hyundai berkembang dengan sangat cepat sehingga memiliki enam pusat pengembangan di berbagai negara, pusat pengembangan tersebut diantaranya ada tiga di Korea Selatan, satu di Jepang, satu di Jerman dan satu di India (Makhfudz, n.d.). Oleh karena itu, Hyundai dapat dikatakan sukses melakukan ekspansi, ekspansi perusahaan dapat dianggap suatu keberhasilan atau kemajuan suatu perusahaan selain meningkatnya penjualan di berbagai negara (Chis A R, 2009). Dengan keberhasilan di tahun 2006 *J.D Power and Associates* melakukan *survey*, *J.D Power and Associates* merupakan perusahaan intelijen konsumen dan analisis yang melakukan *survey* untuk perusahaan otomotif dunia. Dalam risetnya *J.D Power and Associates*

meriset perusahaan otomotif dari segi kualitas dengan waktu yang singkat Hyundai memposisikan diri pada peringkat ke 3 dibawah *Porsche* dan *Lexus* (J.D. Power, 2006).

Untuk sampai ke Indonesia Hyundai memulai pasar internasionalnya di tahun 1995 masuknya ke Indonesia *Hyundai Motors Company* melalui Agen Pemegang Merek (APM) yaitu PT. Citra Mobil Indonesia, satu tahun setelahnya pada tahun 1996 *Hyundai Motors Company* mulai mendirikan PT. Hyundai Motors Indonesia (*Company Profile / Hyundai Indonesia - New Thinking. New Possibility*, 2022). Setelah masuknya Hyundai ke Indonesia, di tahun 2016 Hyundai memperkenalkan mobil listrik pertamanya yaitu Hyundai IONIQ yang menggabungkan antara kata “Ion” dan “Unik”. Dukungan dari pemerintah Indonesia sendiri diberikan secara penuh pada saat kepemimpinan presiden Joko Widodo tahun 2019, Presiden Jokowi memberikan dukungan penuh untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat industri mobil listrik dunia (Aziz et al., 2020).

Dukungan yang diberikan oleh pemerintah Indonesia dengan menertibkan Peraturan Presiden No 55 Tahun 2019, tentang Percepatan Program Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan. Perpres tersebut merupakan landasan bagi pelaku industri di Indonesia untuk membangun dan mengembangkan mobil listrik (Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019, 2019). Saat ini indonesia sedang mengalami masa transisi, dari kendaraan konvensional bahan bakar fosil ke kendaraan listrik. Adanya transisi tersebut kendaraan listrik menggunakan baterai, baterai tersebut menggunakan nikel, yang dimana Indonesia memiliki cadangan nikel terbesar di dunia, bahkan menurut US Geologica Survey cadangan nikel

Indonesia sebesar 21 Juta Metrik ton (Kementerian Perindustrian, 2019). Selain mempercepat program, Indonesia sedang melakukan upaya untuk melakukan hilirisasi industri nikel, untuk nantinya diproduksi menjadi baterai lithium yang merupakan komponen utama dalam mobil listrik. Indonesia sebagai penghasil nikel terbesar menyetop ekspor nikel dan lebih memilih untuk mengembangkan nikel sebagai bahan baku mobil listrik di Indonesia (Mutia, 2019). Bijih nikel laterit dan aluminium merupakan cadangan sumber daya alam Indonesia yang sangat besar sehingga nikel dapat dijadikan sebagai bahan utama yang diperlukan untuk produksi baterai lithium-ion (Wibowo, 2018).

Gambar 1. Grafik Penurunan Harga Mobil Listrik



Sumber: (Zaenudin, 2021)

Dapat dilihat gambar atas menjelaskan bahwa mobil listrik terbilang cukup mahal akibat harga baterai lithium yang cukup tinggi, sehingga penurunan harga mobil listrik mengikuti harga baterai. Untuk penyimpanan energi dalam mobil listrik, mobil listrik menggunakan baterai *lithium-ion* untuk penyimpanan energinya, lalu energi tersebut diubah menjadi energi mekanik oleh bagian mobil listrik tanpa harus menggunakan mesin pembakar sehingga

dalam mobil listrik tidak terdapat asap dan suara knalpot, sehingga kendaraan lebih senyap dibandingkan kendaraan berbahan bakar fosil yang lebih bising. Maka dari itu bahan-bahan yang diperlukan untuk pembuatan mobil listrik sangat penting dan membutuhkan jumlah yang banyak, sehingga Indonesia sendiri sudah menghentikan ekspor nikel pada tanggal 1 Januari 2020 yang ditetapkan sebagai peraturan melalui Peraturan Menteri ESDM Nomor 11 Tahun 2019 (KEMEN-ESDM, 2019). Ekspor nikel dihentikan karena pemerintah Indonesia merasa bahwa volume ekspor nikel sudah terlalu besar (Purba, 2023).

Dalam kerja sama ini, Sumber Daya Alam Indonesia yang digunakan sebagai bahan baku pembuatan baterai mobil listrik. Indonesia memiliki perusahaan BUMN serta Swasta yang dapat mengelola Sumber Daya Alam tersebut untuk dijadikan bahan komponen mobil listrik, salah satunya adalah PT. Adaro Minerals Indonesia yang bekerjasama dengan *Hyundai Motors Company*. Hal tersebutlah yang menjadi pendorong PT. Adaro Minerals Indonesia untuk mengembangkan usahanya, dengan membangun industri hijau yang berada di kawasan Kalimantan Utara, dengan Visi dan Misi PT. Adaro Minerals Indonesia untuk mengembangkan Kawasan Industri hijau, hal tersebut merupakan daya tarik *Hyundai Motors Company* melakukan kerjasama dengan PT. Adaro Minerals Indonesia (Mulia et al., 2022a).

Adanya kerjasama yang dilakukan antara *Hyundai Motors Company* dan PT. Adaro Minerals Indonesia dengan tujuan untuk memproduksi sel baterai, dan aluminium di Indonesia, *Hyundai Motor Company* berupaya terus untuk mencari bidang-bidang lain yang dapat dijadikan kerjasama untuk mendapatkan hasil kendaraan yang ramah lingkungan di kawasan Indonesia.

Dengan terus menggali bidang-bidang yang dapat dijadikan kerjasama antara kedua belah pihak menjadikan hal tersebut bukti bahwa Indonesia mampu memanfaatkan sumber daya alamnya yaitu nikel, aluminium, dan litium sebagai bahan utama pembuatan baterai mobil listrik di Indonesia. Adapun kerjasama yang dilakukan oleh *Hyundai Motors Company* dengan PT. Adaro Minerals Indonesia mencangkup kepada jaminan pasokan aluminium yang stabil serta membangun sistem yang komprehensif dan kooperatif untuk produksi serta menjaga pasokan aluminium (Mulia et al., 2022).

Selain perpres yang dikeluarkan untuk melakukan stop ekspor nikel, serta rencana kerjasama yang dilakukan PT Adaro Minerals Indonesia dan Hyundai Motors Company untuk mengelola nikel dan aluminium sebagai bahan baku mobil listrik, dukungan lainnya adalah dengan memberikan izin pendirian pabrik mobil listrik pertama di Asia Tenggara. Di tahun 2020 PT. *Hyundai Motors Manufacturing* Indonesia yang merupakan anak perusahaan dari *Hyundai Motors Company* yang berdiri untuk mengembangkan mobil listrik di Indonesia (Suryanto, 2020). PT. *Hyundai Motor Manufacturing* Indonesia meresmikan pabriknya yang berlokasi di Cikarang, Bekasi pada tahun 2022 yang merupakan pabrik mobil listrik Hyundai pertama di kawasan Asia Tenggara. Bangunan yang dibangun seluas 77,7 hektar yang dibangun untuk menjadi pusat manufaktur *Hyundai Motors Company* di Kawasan Asia Tenggara.

Untuk pembuatan pabrik pertamanya di Asia Tenggara *Hyundai Motors Company* sendiri menginvestasikan 95,5 triliun Korea (KRW) dengan berbagai macam fasilitas serta pelatihan yang *Hyundai Motors Company* berikan kepada para pekerja untuk pabrik pertamanya di Indonesia. Hal tersebut menjadikan

gambaran bahwa kualitas yang diberikan oleh *Hyundai Motors Company* sangat baik. Selain itu, Hyundai menyediakan *mobility Innovation Center*, *Safety Training Center*, *Volatile Organic Compound* sebagai pendorong pengembangan model produk di kawasan Asia Tenggara, sehingga dengan beragam fasilitas yang ada Hyundai memiliki misi untuk maju bersama Indonesia, bukan hanya memproduksi mobil listrik saja akan tetapi berbagai macam kegiatan serta fasilitas yang diberikan Hyundai sendiri untuk bertukar ilmu dan teknologi dengan Indonesia (Usman, 2022).

Menurut wawancara yang dilakukan oleh otomotif bisnis kepada *managing director* PT. Hyundai Motor Indonesia mengungkapkan bahwa *Hyundai Motors Company* melakukan ekspansi di Indonesia tidak hanya membuat pabrik atau melakukan kerja sama di bidang baterai saja, akan tetapi *Hyundai Motors Company* melakukan ekspansi dengan membuka 100 dealer di Indonesia. Ekspansi bermula pada tahun 2020 dengan ditandainya peluncuran dua mobil listrik yaitu *IONIQ Electric* dan *KONA Electric* yang habis terjual sebanyak 605 unit atau sekitar 87,3 persen dari total penjualan retail mobil listrik (*Electric Vehicle*) di tahun 2021, tingginya penjualan di pasar industri otomotif Indonesia, menjadikan Hyundai semakin yakin untuk mendirikan pabrik di Indonesia (Elvira, 2022).

Di bawah naungan *Hyundai Motors Company*, PT. Hyundai Motor Indonesia saat ini memfokuskan untuk menghadirkan berbagai macam-macam produk dan layanan yang paling diinginkan para konsumen dan menjadikan Hyundai Produsen Solusi Mobilitas Cerdas serta mobil ramah lingkungan (Hyundai Indonesia, 2020). Tujuan dari pembuatan pabrik di Indonesia

merupakan kesepakatan kedua belah pihak yang bertujuan untuk memproduksi model mobil listrik secara lokal serta menargetkan Indonesia sebagai pasarnya dan membangun pabrik pertamanya di Asia Tenggara (Elvira, 2022).

Kesepakatan pembuatan pabrik tersebut merupakan respon dari pemerintah Indonesia terkait kesepakatan terhadap perkembangan mobil listrik di Indonesia. Kesepakatan kerjasama antara *Hyundai Motors Company* dan Indonesia tertuang dalam *Memorandum of Understanding (MOU)* yang ditandatangani kedua belah pihak (Waskita, 2022). Kerja sama Indonesia dan Hyundai semakin mudah dan lancar dikarenakan adanya *Comprehensive Economic Partnership Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And the Government of Republic of Korea (IK-CEPA)* yang tertuang dalam UU Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2022, menjadikan kedua negara memiliki kerja sama yang semakin terjalin baik disertai dengan ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company*. UU Nomor 25 Tahun 2022 tersebut dapat melancarkan kerjasama Indonesia dan *Hyundai Motors Company*, dengan adanya payung hukum dan payung *agreement*, *Hyundai Motors Company* sebagai investor merasa aman dan percaya untuk melakukan investasi di Indonesia (Parlementaria Terkini - Dewan Perwakilan Rakyat, 2022).

Adapun dukungan lain dari pemerintah Indonesia dalam mengembangkan mobil listrik ini adalah dengan menggunakan mobil listrik G80 Genesis produksi *Hyundai Motors Company* yang menjadi alat transportasi para delegasi di cara G20. Dukungan serta pemilihan mobil listrik *Hyundai Motors Company* oleh pemerintah Indonesia ini dilatar belakangi oleh investasi yang

dilakukan *Hyundai Motors Company* di Indonesia, menurut Menteri Kordinasi Bidang Kemaritiman dan Investasi Indonesia, Luhut Binsar Panjaitan, beliau mengatakan bahwa pemerintah Indonesia akan menggunakan kendaraan berbasis baterai yang sudah berinvestasi di Indonesia, kendaraan tersebut digunakan untuk acara di G20. Investasi yang dilakukan *Hyundai Motors Company* menjadikan Hyundai pilihan bagi penggunaan kendaraan listrik di G20 (*Parlementaria Terkini - Dewan Perwakilan Rakyat, 2022*).

Saat ini penggunaan mobil listrik di Indonesia sudah mengalami pengembangan yang cukup signifikan terutama pemerintah Indonesia sendiri yang terus memberikan dukungan dengan mengeluarkan kebijakan seperti (Kementerian Perindustrian, 2021):

1. Program Kendaraan Mobil Listrik Berbasis Baterai

Dengan berbagai macam regulasi yang dikeluarkan pemerintah Indonesia mengakselerasi operasional mobil listrik, seperti diterbitkannya peraturan presiden No 55 Tahun 2019 dan Peraturan menteri perindustrian No 27 Tahun 2020.

2. Insentif Bagi Mobil Listrik Berbasis Baterai

Dukungan pemerintah Indonesia terhadap perkembangan mobil listrik adalah dengan memberikan insentif kepada konsumen mobil listrik dan produsen mobil listrik berbasis baterai, insentif yang diterapkan bagi konsumen adalah dengan memberikan pajak 0% pada pajak Pertambahan Nilai barang mewah (PPnBM), lalu pajak kepemilikan 10% dan 0% uang muka untuk pembelian mobil listrik. Adapun kebijakan lainnya dari pemerintah daerah sendiri seperti hal nya

pemerintah daerah DKI Jakarta yang mengeluarkan kebijakan pembebasan aturan ganjil-genap di Jakarta bagi pengguna kendaraan mobil listrik dengan dikeluarkannya Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019.

Dari kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia dapat dijadikan bukti bahwa Pemerintah Indonesia merespon baik dan memberikan dukungan untuk perkembangan mobil listrik. Menurut penelitian yang dilakukan oleh *World Wide Fund* pada saat ini kendaraan bermotor yang menggunakan fosil sebagai bahan bakar merupakan penyumbang emisi gas rumah kaca sebesar seperempat dari total gas rumah kaca. Maka dari itu sudah sepatutnya pemerintah serta masyarakat menggunakan mobil listrik sebagai opsi lain dalam bertransportasi (Envihsafkm, 2022).

Dalam perkembangan mobil listrik di Indonesia, mobil listrik masih memiliki kendala. Meskipun pemerintah sudah merespon dengan baik adanya perkembangan mobil listrik, akan tetapi Indonesia dirasa belum siap sepenuhnya untuk mengembangkan mobil listrik. Dalam segmentasi demografi yang dimana peminat mobil listrik merupakan kalangan menengah atas, dikarenakan harga mobil listrik yang terbilang cukup mahal dan dengan harga yang terbilang cukup mahal ini, pemilik mobil listrik biasanya sudah memiliki mobil bahan bakar fosil. Mobil listrik dijadikan sebagai mobil opsional yang dimana mobil tersebut dapat digunakan dalam kota, dan tidak diperuntukan untuk luar kota (Wahyudi, 2013).

Sementara dalam segmentasi geografis, beberapa wilayah Indonesia rawan akan banjir, hal tersebut akan menghambat penggunaan mobil listrik, dikarenakan mobil listrik dirancang untuk tidak menerjang banjir. Selain itu untuk

saat ini mobil listrik hanya dapat digunakan di dalam kota saja yang jaraknya tidak jauh dari rumah atau Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik (SPKLU) dikarenakan saat ini saja SPKLU jumlahnya terbatas, hanya ada di 558 unit di 257 lokasi, jumlahnya belum sebanding dengan SPBU. Saat ini kota-kota besar di Indonesia hanya memiliki SPKLU yang terhitung jari, sehingga untuk saat ini penggunaan mobil listrik masih terbilang terbatas (Lestari Raka, 2023).

Topik ini penting untuk diteliti, karena dalam studi Ekonomi Politik Internasional dapat dikatakan bahwa kepentingan ekonomi dan proses politik berinteraksi membentuk kebijakan pemerintah yang dimana dari ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company* di Indonesia melahirkan kebijakan serta bagaimana pemerintah Indonesia memanfaatkan ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company*. Menurut Susan Strange dalam jurnalnya yang berjudul *state firms and diplomacy* bahwa interaksi antar *state* dan *firms* serta *bargaining* yang ditawarkan kedua pihak dapat dianalisa melalui *Dimension of Economic Diplomacy*. selain melihat interaksi antara *state* dan *firms* melalui kaca mata *Dimension of Economic Diplomacy*, penelitian ini menggunakan *Foreign Direct Investment* sebagai respon negara terhadap ekspansi yang dilakukan dengan melibatkan kebijakan dalam negeri sebagai respon terhadap investasi yang dilakukan oleh *Hyundai Motors Company*. Dari *bargaining* yang di tawarkan menghaasilakan keuntungan bagi *state* maupun *firms* itu sendiri, untuk menganalisa keuntungan dari *bargaining* tersebut penelitian ini menggunakan *Global Value Chains* sebagai alat analisa bahwa ekspansi yang dilakukan oleh *Hyundai Motors Company* tidak hanya memenuhi kebutuhan pasokan mobil listrik nasional saja, akan tetapi karena Indonesia memiliki *resource* untuk

memenuhi pasokan bahan baku baterai mobil listrik, sehingga Indonesia dapat dijadikan hub ekspor baterai mobil listrik dunia. Maka berdasarkan latar belakang serta permasalahan yang telah dipaparkan, penulis mengangkat fenomena ini menjadi sebuah penelitian yang berjudul **“Ekspansi *Hyundai Motors Company* terhadap perkembangan mobil listrik di Indonesia.”**

Ekspansi yang dilakukan Hyundai merupakan pengembangan bisnis di pasar Internasional, sehingga menjadikan *Hyundai Motors Company* memilih Indonesia sebagai target pasar internasional untuk mobil listrik, hal tersebut didasari oleh banyaknya permintaan pasar pada saat IONIQ 5 yang diluncurkan di Indonesia. Ekspansi ke pasar internasional dapat dilakukan melalui pendekatan strategis yang berfokus pada penawaran produk atau layanan di Indonesia tanpa modifikasi diferensiasi, atau dengan melibatkan modifikasi atau diferensiasi produk agar menarik atau lebih cocok untuk pasar luar negeri (Hyundai Indonesia, 2020).

1.2. Perumusan Masalah

Mengacu kepada latar belakang dan identifikasi masalah yang sebelumnya sudah dipaparkan, maka dalam penelitian ini rumusan masalah penelitian sebagai berikut **“Bagaimana kebijakan pemerintah Indonesia dalam memanfaatkan ekspansi *Hyundai Motors Company* pada sektor mobil listrik?”**

1.3. Pembatasan Masalah

Penulis akan fokus pada kurun waktu tahun 2019-2022, karena ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company* dalam sektor mobil listrik di Indonesia pada tahun 2019 yang dimana pada saat itu peningkatan mobil listrik Hyundai IONIQ 5 sampai tahun 2022 ketika pembuatan pabrik mobil listrik selesai. Selain

itu, penelitian ini fokus terhadap bagaimana kebijakan pemerintah Indonesia dalam merespon ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company* di Indonesia serta bagaimana suatu perusahaan dapat melakukan ekspansi di negara lain, sehingga menjadi solusi bagi negara tersebut dengan hadirnya perusahaan asing yang melakukan investasi semakin meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara tersebut.

1.4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.4.1. Tujuan Penelitian

1. Secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana ekspansi yang dilakukan *Hyundai Motors Company* di Indonesia.
2. Secara Khusus penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana interaksi antar *state* dan *firms* terhadap ekspansi yang dilakukan oleh *Hyundai Motors Company* sehingga menghasilkan *bargaining* antar *state* dan *firms* serta *value chain* yang tidak hanya memenuhi kebutuhan pasokan mobil listrik nasional akan tetapi Indonesia menjadi hub ekspor baterai mobil listrik karena memiliki *resource*

1.4.2. Kegunaan Penelitian

1. Memberikan manfaat bagi penelitian-penelitian selanjutnya terkait isu Ekonomi Politik Internasional.
2. Sebagai pengembangan teori terkait ekspansi.
3. Sebagai salah satu syarat kelulusan mata kuliah skripsi dalam program Ilmu Hubungan Internasional Universitas Pasundan.