

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Secara linguistik, kerja sama merujuk pada praktik orang atau entitas yang bekerja bersama dengan tujuan dan metode yang disepakati secara bersama, daripada bekerja secara terpisah dan bersaing. Menurut Robert O. Keohane (1984), kerja sama antar negara sangat penting dalam mengatasi tantangan global dan mencapai keuntungan karena difasilitasi oleh jaringan institusi, norma, dan rezim yang kompleks yang membentuk perilaku negara dan mempromosikan tindakan kolektif. Hal ini menunjukkan bahwa setiap negara yang bekerja sendiri tidak akan berhasil mengatasi masalah global seperti ketidaksetaraan ekonomi, perubahan iklim, atau ancaman keamanan (Keohane, 1984). Dalam studi hubungan internasional, setiap negara akan melakukan kerja sama dengan negara lain untuk memenuhi kebutuhan nasional dan mencapai kepentingan nasionalnya, sehingga terbentuk kerja sama internasional.

Studi hubungan internasional yang selalu mengalami dinamika dan tren global mengubah sifat kerja sama, termasuk munculnya konsep *strategic partnership*. *Strategic partnerships* merupakan jenis hubungan bilateral baru yang ditandai dengan fleksibilitas kelembagaan dan kedekatan secara bersamaan, serta hubungan antara mitra yang menjaga kedaulatan hukum mereka. Menurut Czechowska (2013) dalam artikelnya yang berjudul "*The Concept of Strategic Partnership as an Input in the Modern Alliance Theory*", empat kondisi

utama yang diperlukan untuk mengidentifikasi suatu kemitraan strategis antara negara-negara, yaitu (1) keistimewaan dan intensitas, di mana kedua negara harus memiliki hubungan perdagangan tinggi, kerja sama investasi yang signifikan dan tidak ada batasan dalam akses ke pasar nasional mitra; (2) tujuan konvergen; (3) keuntungan bersama; dan (4) orientasi jangka panjang (Czechowska, 2013).

Adapun penelitian ini akan menganalisis kemitraan strategis antara dua negara untuk mencapai tujuan bersama, yaitu Indonesia dan Australia. Data dari Kementerian Luar Negeri RI, Indonesia saat ini terlibat dalam kerja sama bilateral dengan 162 negara dan satu teritori khusus yang berupa *non-self governing territory*, salah satu negara tersebut adalah Australia. Menurut laporan dari Kementerian Luar Negeri RI, hubungan bilateral RI-Australia secara formal sudah terjalin sejak 27 Desember 1949 (Kementerian Luar Negeri RI, 2023). Namun, hubungan diplomatik antara Indonesia dan Australia dimulai dengan berdirinya kantor kedutaan besar Indonesia untuk Australia di Yarralumla, Canberra di tahun 1971. Kedua negara memiliki letak geografis yang strategis, sehingga tidak mengherankan jika hubungan kedua negara dapat terjalin (Marisa, 2020).

Letak geografis Indonesia sangat strategis, terletak di antara dua benua, Asia dan Australia, juga di antara dua samudra, Hindia dan Pasifik, serta terletak di antara Selat Malaka, Selat Lombok dan Selat Sunda yang merupakan jalur utama lintas perdagangan Asia. Letak Indonesia yang menguntungkan secara geoekonomi dan geostrategis menjadikan Indonesia memiliki peran yang cukup strategis di mata internasional termasuk bagi Australia. Alasan Australia memilih Indonesia sebagai salah satu mitra kerja samanya telah disebutkan

dalam *foreign policy paper* di tahun 2017. Posisi Indonesia yang strategis berada di antara samudera Hindia dan Samudera Pasifik dapat membuat Indonesia sebagai pemimpin di kawasan, termasuk ASEAN (Australian Government, 2017).

Bukti hubungan positif Indonesia dan Australia dapat dilihat dari pembentukan *Intern Governmental Group on Indonesia* (IGGI), konsorsium lembaga keuangan internasional yang dibentuk pada tahun 1967 untuk mendukung pembangunan Indonesia dan juga terbentuknya *Cultural Agreement*, yang memfasilitasi program pertukaran bersama di bidang budaya dan pendidikan. Bukti lainnya dapat dilihat dari *Comprehensive Strategic Partnership* (CSP) sejak 2018 yang memuat lima pilar yakni: kemitraan ekonomi dan pembangunan, *connecting people*, mengamankan kepentingan bersama dan kawasan, kerja sama maritime, dan kontribusi keamanan dan kemakmuran Indo-Pasifik (Kementerian Luar Negeri RI, 2023).

Untuk meningkatkan komitmen kerja sama dan mempererat hubungan, kedua negara membentuk *Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IA-CEPA), telah ditandatangani pada tanggal 4 Maret 2019, diratifikasi oleh Australia pada November 2019 dan oleh Indonesia pada Februari 2020. Perjanjian ini resmi berlaku pada 5 Juli 2020. Perjanjian ini diatur dalam Undang-undang No.1 Tahun 2020. Bagi Indonesia, IA-CEPA memiliki arti penting sebagai jembatan untuk memperluas akses pasar dan meningkatkan daya saing produk kehutanan, jasa, tenaga kerja, pertanian, perikanan, dan industri Indonesia. Dengan adanya IA-CEPA dibentuklah *Senior Officials Meeting* (SOM), mekanisme bilateral

untuk mengevaluasi Rencana Aksi IA-CEPA yang diluncurkan pada 10 Februari 2020 (Kementerian Luar Negeri RI, 2019).

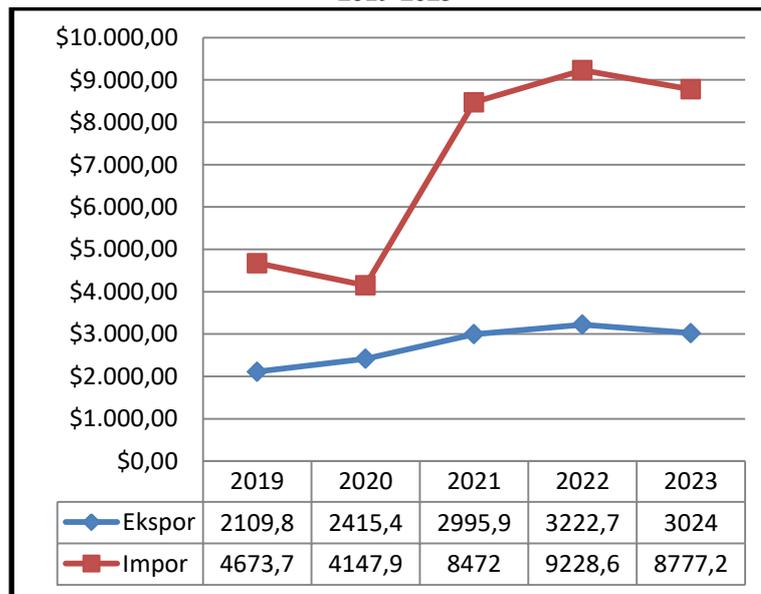
Dalam IA-CEPA juga terdapat aturan yang mengatur perdagangan barang untuk memudahkan perluasan akses pasar di kedua negara. Salah satu aturan tersebut adalah pengurangan dan penghapusan tarif. Semua pos tarif Australia telah dihapuskan 100%, yaitu sebanyak 6,474 pos tarif menjadi 0%, sedangkan Indonesia menghapuskan 94,6%, yaitu sebanyak 10,813 pos tarifnya. Yang artinya arus ekspor dan impor antara kedua negara hampir tidak lagi dikenakan tarif bea masuk (Rissy Y.W, 2021).

Indonesia diperkirakan akan meningkatkan eksportnya ke Australia setelah penghapusan tarif bea masuk ini, terutama di bidang ekspor otomotif, kayu dan turunannya, seperti mebel dan kayu, perikanan, tekstil dan produk tekstil, sepatu, alat komunikasi, dan peralatan elektronik. Dengan adanya tarif bea masuk nol persen, industri nasional juga diuntungkan dengan tersedianya sumber bahan baku dengan biaya yang lebih terjangkau (Free Trade Agreement Center, 2020).

Dapat dilihat dari data di bawah ini, perdagangan Indonesia dengan Australia memang mengalami peningkatan. Namun nilai impor masih lebih besar daripada nilai ekspor yang menyebabkan Indonesia akhirnya mengalami defisit neraca perdagangan. Pada November 2023, dilaporkan bahwa penyebab defisit disebabkan oleh komoditas bahan bakar mineral, gula dan kembang gula, bijih logam, terak, dan abu merupakan penyumbang utama (Irawati, 2023). Data ini layak untuk dilihat lebih jauh, selain dari fakta bahwa impor produk-produk yang disebutkan sebelumnya menyebabkan Indonesia

mengalami defisit, yang diimpor adalah bahan baku, hal ini mengindikasikan bahwa barang-barang tersebut diubah menjadi barang yang lebih maju dan bernilai tinggi untuk memenuhi permintaan dalam negeri. Defisit neraca perdagangan yang terjadi tidak sejalan dengan tujuan dibentuknya IA-CEPA.

**Gambar 1.1 Data Perkembangan Ekspor-Import Indonesia terhadap Australia 2019-2023**

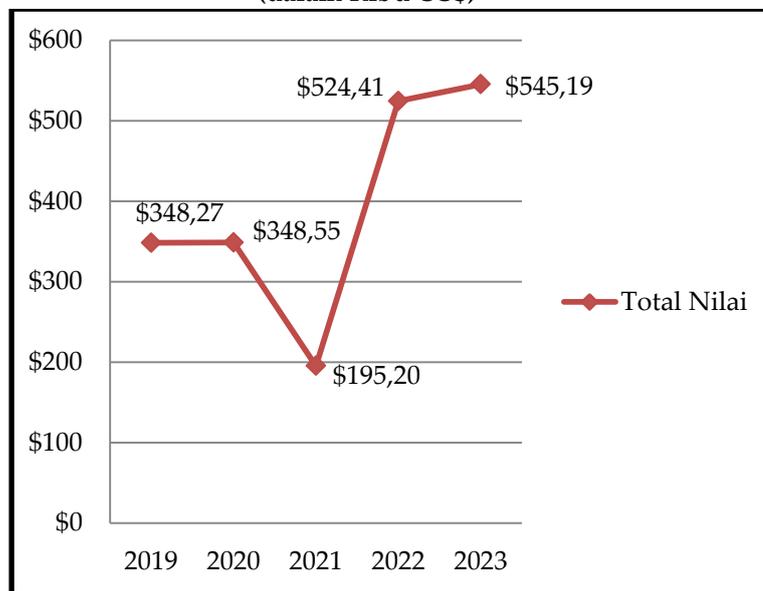


Sumber: Diolah oleh Peneliti, Berdasarkan Data dari Satudata Kementerian Perdagangan RI

Berdasarkan prinsip dasar *win-win solution* dan *opportunities-driven*, IA-CEPA bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang kondusif di mana kedua negara dapat tumbuh bersama untuk menciptakan kekuatan ekonomi baru di kawasan, di mana kondisi ini disebut "*economic powerhouse*". Dengan IA-CEPA Indonesia diharapkan menjadi bagian dari *global value chains* dan siap bersaing secara global. Hal ini terutama disebabkan oleh liberalisasi perdagangan dan peningkatan investasi dari Australia, serta peningkatan kapasitas melalui transfer teknologi dan pelatihan keterampilan di beberapa sektor (Free Trade Agreement Center, 2020).

Peningkatan investasi dan perdagangan antara kedua negara, serta transfer pengetahuan dan teknologi dapat menghubungkan ekonomi kedua negara dan kawasan. Sebagai negara maju dan sekutu strategis Indonesia, Australia dapat membantu meningkatkan potensi ekonomi dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia (Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, 2020). Gambar di bawah ini merupakan bukti bahwa Australia memiliki komitmen untuk meningkatkan nilai investasi ke Indonesia.

**Gambar 1.2 Total Nilai FDI Australia terhadap Indonesia 2019-2023  
(dalam Ribu US\$)**



Sumber: Diolah oleh Peneliti, Berdasarkan Data dari Satudata Kementerian Perdagangan RI

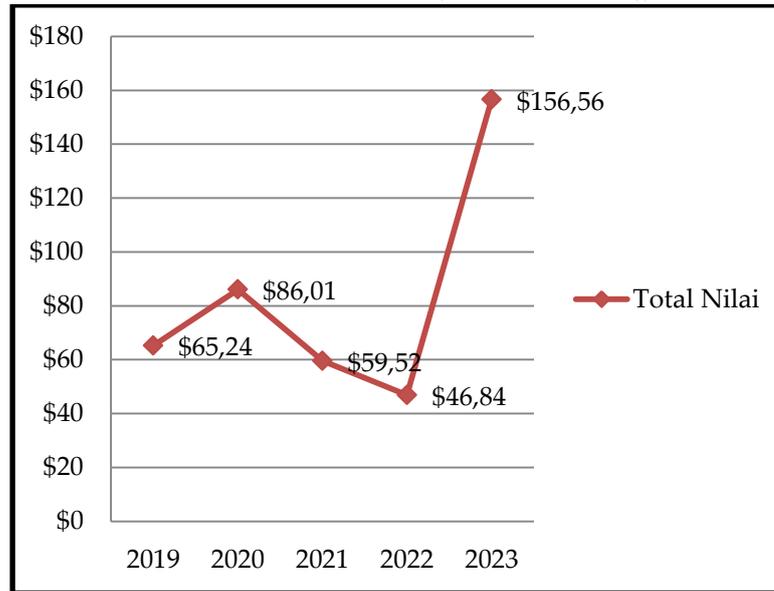
Dapat dilihat dari gambar di atas, bahwa nilai investasi Australia cenderung meningkat. Namun di tahun 2021 mengalami penurunan yang disebabkan Pandemi *Covid19* sehingga membuat negara-negara berfokus untuk memperbaiki ekonominya masing-masing. Menurut informasi dari Kementerian Investasi/BKPM, investasi Australia di Indonesia mencapai USD 1,96 miliar selama lima tahun terakhir, yaitu sejak tahun 2019–triwulan I 2024. Australia berada di urutan ke-10 dalam hal *Foreign Direct Investment* (FDI) pada tahun 2023 lalu, dengan

realisasi investasi sebesar USD 0,5 miliar (Kementerian Investasi/BKPM, 2024a).

Sebagai mitra strategis, nilai investasi ini dirasa kurang optimal, Australia diharapkan dapat berinvestasi lebih besar ke Indonesia ditambah lagi dengan adanya IA-CEPA, sehingga terdapat anomali antara apa yang disepakati dan implementasi di lapangan. Pernyataan ini dipertegas oleh Menteri BPKM, Bahlil Lahadalia yang mengatakan “Saya yakin hubungan Indonesia dan Australia bisa dipererat lagi. Dalam konteks investasi, jujur kami katakan belum maksimal. Ini tugas kita bersama. Jika kedua negara bisa berkolaborasi, ini akan menjadi kekuatan baru dalam industri baterai mobil listrik,” (Kementerian Investasi/BKPM, 2024b).

Namun, pada kuartal I tahun 2023, jumlah nilai investasi Australia terjadi peningkatan yang sangat signifikan, dapat dilihat pada gambar di bawah ini. Di mana sektor pertambangan menyumbang lebih dari 50% total realisasi investasi (NSWI, 2024). Nilai investasi di triwulan I tahun 2024 Peneliti gunakan sebagai pembanding untuk menunjukkan komitmen Australia terhadap industri pertambangan Indonesia dengan realisasi investasi sebesar USD172,3 ribu. Industri pertambangan menyumbang investasi terbesar asal Australia, yaitu 65,4% dari total investasi lalu diikuti oleh hotel dan restoran (7,6%) dan Jasa Lainnya (6,4%) (Kementerian Investasi/BKPM, 2024a). Terjadinya peningkatan nilai investasi, terutama dalam sektor pertambangan berbanding lurus dengan tren kendaraan listrik saat ini.

**Gambar 1.3 Total Nilai FDI Australia terhadap Indonesia  
Triwulan I tahun 2019-2023 (dalam Ribu US\$)**



Sumber: Diolah oleh Peneliti, Berdasarkan Data dari Satudata Kementerian Perdagangan RI

Sejalan dengan itu, untuk meningkatkan komitmen Australia sebagai mitra strategis Indonesia, dilaksanakan penandatanganan Rencana Aksi untuk implementasi *Memorandum of Understanding* (MoU) terkait kerja sama mineral penting dan baterai untuk periode 2023-2025 pada tanggal 4 Juli 2023, oleh Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia dan Pemerintah Negara Bagian Australia Barat. Kemitraan ini didukung oleh *economic powerhouse* yang diusung dalam IA-CEPA, tepat pada waktunya untuk periode implementasi tiga tahun, yang dimulai pada tanggal 5 Juli 2023. Kolaborasi yang menjadi penekanan dari Rencana Aksi ini dibagi menjadi tiga pilar: rantai pasokan, *Environmental, Social and Governance* (ESG), dan pengembangan tenaga kerja terampil. Kolaborasi ini bertujuan untuk mengembangkan industri baterai dan mineral penting yang memberi nilai tambah, tangguh, dan berkelanjutan di kedua Negara (Moegiarsa, 2023). Hal ini sejalan dengan komitmen untuk

mewujudkan Indonesia-Australia sebagai pemain utama '*Global Value Chains*' baterai dan mineral penting.

Sebagaimana didefinisikan oleh Bank Dunia, GVC mengacu pada tahapan-tahapan dalam produksi suatu barang atau jasa yang dijual ke konsumen, di mana setiap tahapan memberikan nilai tambah dan biasanya menjangkau setidaknya dua negara yang berbeda dalam hal produksi (World Bank, 2020). Negara dianggap terlibat dalam GVC ketika negara tersebut berpartisipasi dalam setidaknya satu tahap proses produksi, yang sering kali melibatkan integrasi komponen-komponen bernilai tambah asing, terutama untuk tujuan ekspor. Misalnya, jika suatu negara mengimpor bahan mentah untuk diproses menjadi komponen, dan kemudian mengekspor komponen tersebut untuk dirakit di negara lain, negara tersebut terlibat dalam GVC (Antràs, 2020).

Oleh karena itu, dalam penelitian ini akan meneliti bagaimana optimalisasi kemitraan strategis Indonesia dan Australia memperkuat partisipasi GVC untuk produk bernilai tambah, selama ini kedua negara telah terlibat GVC untuk bahan baku baterai listrik, yaitu melakukan ekspor nikel dan litium. Namun, saat ini Indonesia telah memulai tahapan untuk memproduksi baterai listrik secara mandiri. Perkembangan ini menunjukkan adanya perubahan signifikan dalam industri baterai di Indonesia. Dengan adanya produksi baterai di dalam negeri, tidak hanya memperkuat kerja sama antara Indonesia dan Australia, tetapi juga memperkuat partisipasi mereka dalam GVC industri kendaraan listrik. Partisipasi yang lebih kuat dalam GVC akan memberikan manfaat ekonomi yang signifikan bagi kedua

negara, meningkatkan daya saing global, dan mempercepat perkembangan teknologi serta inovasi di sektor energi terbarukan.

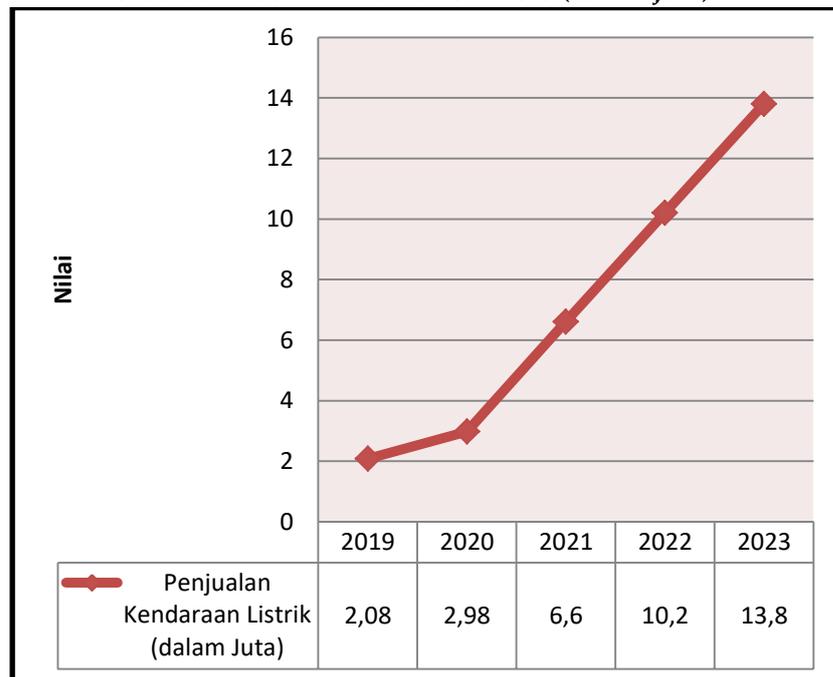
Kerja sama ini dilatar belakangi oleh keunggulan kedua negara yang kaya akan sumber daya alam, dengan Indonesia mempunyai cadangan nikel dan sebagai pusat manufaktur, lalu Australia menjadi pemasok utama litium dan menawarkan keahlian pengembangan baterai. Tren positif kendaraan listrik yang didorong oleh keharusan mengatasi isu lingkungan dan perubahan iklim, telah melahirkan pasar global bernilai besar, sehingga terjadi peningkatan kebutuhan terhadap baterai kendaraan listrik yang semakin membuka peluang bagi Indonesia dan Australia untuk memperkuat peran negara dalam rantai nilai global (GVC).

Baterai merupakan komponen utama dari kendaraan listrik dan menyumbang sekitar 40% dari harga kendaraan listrik. Sedangkan biaya material untuk pembuatan baterai kendaraan listrik mencapai 60% dari total biaya pembuatannya (Siahaan et al., 2021). Menurut *International Energy Agency*, lebih dari 60% pasar peralatan teknologi energi bersih diprediksi akan berbasis baterai pada tahun 2050. Dengan lebih dari 3 miliar kendaraan listrik di jalan, baterai akan memainkan peran kunci dalam ekonomi energi baru. Baterai juga akan menjadi sumber permintaan terbesar untuk mineral penting, seperti litium, nikel, dan kobalt (Pirmana et al., 2023).

Pergeseran global dari kendaraan berbasis bensin ke kendaraan listrik akan membutuhkan pertumbuhan besar-besaran dalam penggunaan litium, nikel, dan kobalt yang merupakan bahan baku baterai listrik. Uni Eropa merilis studi terperinci, yang memproyeksikan bahwa EV akan menjadi pendorong permintaan

nikel yang paling signifikan selama dua dekade mendatang, dan jumlah nikel yang digunakan dalam baterai EV akan meningkat secara eksponensial. Berdasarkan studi tersebut, permintaan nikel untuk kendaraan listrik diproyeksikan meningkat dari 92 ributon pada tahun 2020 menjadi 2,6 juta ton pada tahun 2040 secara global (Fraser et al., 2021).

**Gambar 1.4 Chart Penjualan  
Kendaraan Listrik di Dunia 2019-2023 (dalam Juta)**



Sumber: Diolah oleh Peneliti, Berdasarkan Data dari *International Energy Agency, Global EV Outlook 2024*

Berdasarkan gambar di atas, terbukti bahwa penjualan kendaraan listrik di dunia terus mengalami pertumbuhan yang signifikan di pasar global. Namun, di balik pertumbuhan pesat industri ini, terdapat dinamika kompleks yang dipengaruhi oleh faktor-faktor ekonomi, politik, dan lingkungan. Dalam kerangka ekonomi politik internasional, industri kendaraan listrik terkait erat dengan pertumbuhan ekonomi suatu negara dan terkait dengan dinamika hubungan internasional serta persaingan global, terutama

yang berkaitan dengan sumber daya strategis seperti litium dan nikel, komponen penting dalam pembuatan baterai *lithium-ion* (International Energy Agency, 2024). Selain itu, kerja sama bilateral dan kemitraan strategis antara negara-negara menjadi kunci dalam mengembangkan industri ini.

Laporan dari Badan Survei Geologi AS (USGS), pada tahun 2023 cadangan nikel Indonesia mencapai 55 juta metrik ton atau 42,3% dari total cadangan nikel global. Tidak hanya pemilik cadangan terbesar, Indonesia juga memimpin dunia dalam hal produksi nikel pada 2023, dengan perkiraan volume produksi 1,8 juta metrik ton, berkontribusi 50% terhadap total produksi nikel global (Annur, 2024). Kondisi ini menunjukkan bahwa Indonesia berpotensi unggul dalam rantai pasok EV global, terutama dalam penyediaan bahan baku produksi baterai EV.

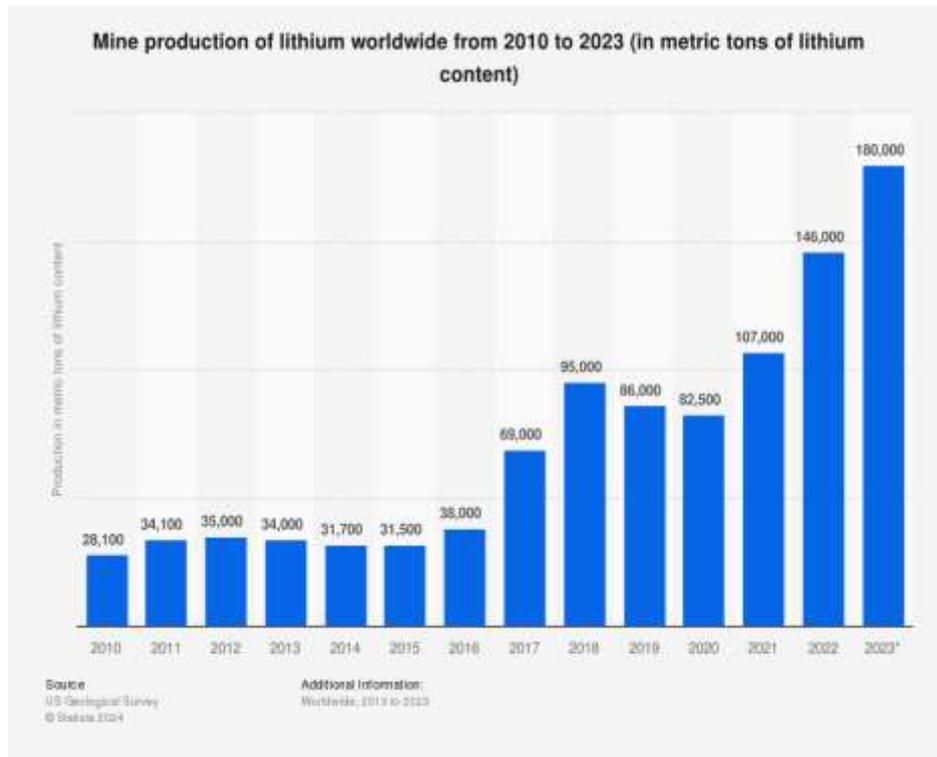
Untuk mendukung ambisi kendaraan listrik (EV) dan mendorong produksi produk bernilai tambah, termasuk pengolahan mineral seperti bijih nikel, pemerintah telah mengeluarkan kebijakan melalui Perpres No. 55/2019 tentang percepatan program kendaraan listrik baterai untuk transportasi jalan. Perpres ini diikuti dengan Peraturan Menteri ESDM No. 11/2019 tentang larangan ekspor bijih nikel dengan kandungan Nichi di bawah 1,7%, yang dikombinasikan dengan larangan ekspor nikel kadar tinggi pada tahun 2014, membuat seluruh ekspor bijih nikel terhenti oleh Indonesia. Dokumen-dokumen ini menunjukkan bahwa Indonesia berambisi menjadikan *raw mineral*, dalam hal ini bijih nikel menjadi barang *value added* (Pirmana et al., 2023).

Untuk memproduksi baterai listrik, Indonesia kekurangan komponen utama lainnya, yaitu litium. Indonesia tidak memiliki cadangan litium yang signifikan dibandingkan dengan negara seperti Australia, Chile, dan Argentina. Australia juga merupakan produsen terbesar spodumene, mineral yang kaya akan litium. Namun, Australia memiliki kapasitas terbatas untuk memurnikan semua spodumene tersebut menjadi litium hidroksida yang digunakan untuk membuat baterai berbasis litium. Maka, masuk akal untuk mengeksplorasi sumber daya ini sebagai bagian dari rantai pasokan global, dengan menghubungkannya dengan industri baterai dan mobil di Indonesia dan negara-negara lain (Sergey Alyabyev et al., 2023).

Selain itu, Australia juga negara dengan cadangan litium terbesar kedua di seluruh dunia, terhitung 22,4% dari cadangan litium pada tahun 2023, namun Australia menyumbang hampir 50% dari ekstraksi litium (proses menambang dan memurnikan litium dari bijih mineralnya) global pada tahun yang sama (Jaganmohan, n.d.). Fakta bahwa Australia menyumbang hampir separuh dari ekstraksi litium global menunjukkan bahwa Australia memiliki kapasitas dan infrastruktur yang sangat kuat untuk menambang dan memproses litium, melebihi banyak negara lain yang mungkin memiliki cadangan litium lebih besar atau setara. Hal ini juga menunjukkan bahwa Australia memainkan peran yang sangat signifikan dalam pasokan litium dunia, yang merupakan bahan penting untuk baterai listrik dan teknologi energi terbarukan lainnya. Kedekatan geografis dengan Indonesia membuat Australia menjadi pemasok yang paling menarik. Dapat dilihat dari gambar di bawah ini, produksi tambang litium

global mencapai rekor tertinggi sebesar 180.000 metrik ton pada tahun 2023, meningkat signifikan dari 28.100 metrik ton pada tahun 2010 (Jaganmohan, 2024).

Gambar 1.5 Produksi Litium Dunia 2010 - 2023



Sumber: Data diolah oleh Statista, Berdasarkan Data dari *Mineral Commodity Summaries 2024*, page 111.

Penelitian ini penting dilakukan untuk memahami dinamika hubungan interdependensi antara Indonesia dan Australia dalam konteks ekonomi global, khususnya terkait rantai nilai global (*Global Value Chain*) dalam industri kendaraan listrik. Berdasarkan kemitraan strategis antara kedua negara diharapkan dapat menciptakan hubungan yang saling menguntungkan, mengurangi risiko ekonomi global akibat perubahan iklim, dan mendukung transisi menuju energi terbarukan. Indonesia, dengan cadangan nikel terbesar di dunia, memiliki potensi besar untuk memasuki pasar baterai kendaraan listrik global.

Namun, Indonesia masih memerlukan pendanaan dan suplai litium, yang dapat dipenuhi melalui kerja sama dengan Australia. Selain itu, IA-CEPA menyediakan kerangka untuk liberalisasi perdagangan dan peningkatan investasi, yang dapat meningkatkan daya saing Indonesia dalam rantai pasok baterai kendaraan listrik global. Maka berdasarkan latar belakang serta permasalahan yang telah dipaparkan, Peneliti mengangkat fenomena ini menjadi sebuah penelitian yang berjudul **“Optimalisasi Kemitraan Strategis Indonesia-Australia dalam Memperkuat Partisipasi *Global Value Chains* Baterai Kendaraan Listrik.”**

Selain itu, Peneliti memilih judul tersebut karena kemitraan strategis dengan pemanfaatan IA-CEPA belum memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dan belum selaras dengan tujuan kedua negara untuk berkontribusi lebih besar pada *global value chains* dalam memenuhi kebutuhan global. Oleh karena itu, muncul kerja sama baru yang diyakini dapat mengoptimalkan peluang partisipasi GVC melalui kemitraan strategis antara Indonesia dan Australia. Hal ini didukung oleh fenomena global, yaitu tren kendaraan listrik, di mana komponen utama pembuatan baterainya tersedia di Indonesia dan Australia, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya. Bukti bahwa kerangka kerja IA-CEPA mengenai industri kendaraan listrik terdapat dalam dokumen resmi IA-CEPA: *Economic Cooperation Program (ECP)*, dengan pendanaan pada 2020-2025 sebesar AUD 40 juta dalam *Official Development Assistance (ODA)* (DFAT, 2020).

## 1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan dari latar belakang dan setelah melakukan berbagai riset terhadap isu yang ingin diteliti, akhirnya menimbulkan sebuah pertanyaan **“Bagaimana kemitraan strategis Indonesia-Australia dapat memperkuat partisipasi dalam *Global Value Chains* baterai kendaraan listrik?”**

## 1.3. Pembatasan Masalah

Supaya memudahkan penelitian, Peneliti memberikan batasan ruang lingkup yang akan diteliti supaya pembahasan dalam penelitian lebih terfokus dan tidak keluar dari isu yang dibahas serta dapat memudahkan Peneliti dalam menjawab rumusan masalah yang ada. Adapun aktor utama dalam penelitian ini adalah negara dengan negara, namun negara bukanlah aktor satu-satunya. Dan fokus pada tahun 2019 – 2023, yang mana merupakan periode saat Indonesia mulai melarang ekspor bijih nikel dan periode Indonesia – Australia *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IA – CEPA) resmi berlaku, serta tahun 2023 adalah momentum ketika MoU terkait kerja sama industri baterai dan mineral penting antara Indonesia dan Australia. Penelitian ini lebih menitikberatkan pada kerja sama dan memiliki fokus kajian pada sektor industri baterai kendaraan listrik (*electric vehicle*).

## 1.4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1.4.1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui kemitraan strategis yang telah terjalin antara Indonesia dan Australia.

- b. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kemitraan Indonesia-Australia dalam Industri Baterai Kendaraan Listrik
- c. Untuk mengetahui potensi dan peluang yang dimiliki Indonesia untuk menjadi pemain dalam rantai pasok global baterai kendaraan listrik melalui kerja sama dengan Australia.
- d. Untuk mengetahui bagaimana optimalisasi yang dilakukan Indonesia-Australia untuk memperkuat partisipasi dalam *Global Value Chain* baterai kendaraan listrik.

#### **1.4.2. Kegunaan Penelitian**

- a. Bagi peneliti, skripsi ini merupakan sebuah proses untuk mengetahui kemampuan Peneliti sejauh mana kemampuan Peneliti dalam membuat sebuah karya ilmiah. Selain itu, skripsi ini dapat mengukur sejauh mana kemampuan Peneliti dalam memahami suatu isu dalam Hubungan Internasional serta bagaimana isu tersebut dielaborasi dengan teori, perspektif ataupun konsep yang ada dalam Hubungan Internasional.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk teman-teman pelajar maupun mahasiswa yang sedang melakukan studi dengan isu yang berkaitan dengan kemitraan strategis Indonesia – Australia di sektor mineral penting dan baterai kendaraan listrik.
- c. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat menambah wawasan Peneliti dan para pembaca.

- d. Penelitian ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk dalam menempuh Strata Satu Pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional.