

Strategi Penetrasi Pasar Industri *Electric Vehicle* (EV) Tiongkok di Indonesia Tahun 2020 – 2025

¹Anggieta Gamani, ²Denada Faraswacyen L. Gaol

¹Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Studi Global, Universitas Budi Luhur, Indonesia

²Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Studi Global, Universitas Budi Luhur, Indonesia

Email korespondensi: denada.faraswacyen@budiluhur.ac.id

Abstract

This study examines the market penetration strategies of China's electric vehicle (EV) industry in Indonesia. The transformation of the automotive industry from internal combustion engine (ICE) vehicles to electric vehicles (EVs) has engendered international economic and political competition. This research employs the Neo-Mercantilism paradigm and Michael Porter's Diamond Model as its analytical frameworks. A qualitative approach utilizing a descriptive-analytical method was applied. The data utilized in this study consist of secondary data, collected through document analysis of academic journals, books, official documents, international organization reports, industry publications, and official statistics. The data were analyzed using the analytical framework proposed by Miles, Huberman, and Saldaña, which comprises three stages: data reduction, data display, and conclusion drawing/verification. The findings indicate that the successful market penetration of Chinese electric vehicles is supported by the competitive advantage of its domestic industry, supply chain integration, state policy support, and a phased expansion strategy involving Completely Built Up (CBU) imports, Completely Knocked Down (CKD) investments, product differentiation, competitive pricing, and the strengthening of the supporting ecosystem. Furthermore, the results demonstrate that Indonesia's nickel downstreaming policy and EV incentives have facilitated the inflow of Chinese investment while driving a structural shift in the national automotive industry's competitive landscape. Consequently, the dominance of Chinese EV manufacturers reflects the interaction between corporate strategy and state geoeconomic interests in building a competitive advantage within the Indonesian market.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi penetrasi pasar industri kendaraan listrik (EV) Tiongkok di Indonesia. Transformasi industri otomotif dari kendaraan berbasis mesin pembakaran internal (*internal combustion engine/ICE*) ke kendaraan listrik (*electric vehicle/EV*) memunculkan persaingan ekonomi dan politik internasional. Penelitian menggunakan paradigma Neo-Merkantilisme dan *Diamond Model* oleh Michael Porter sebagai kerangka analisis. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif-analitis. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder dan teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi terhadap jurnal ilmiah, buku, dokumen resmi, laporan organisasi internasional, publikasi industri, serta data resmi yang dianalisis menggunakan teknik analisis dari Miles, Huberman, dan Saldaña melalui tiga tahapan, yaitu reduksi data, *display data*, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan penetrasi pasar kendaraan listrik Tiongkok didukung oleh keunggulan kompetitif industri domestik, integrasi rantai pasok, dukungan kebijakan negara, serta strategi ekspansi bertahap melalui impor *Completely Built Up* (CBU), investasi *Completely Knocked Down* (CKD), diferensiasi produk, harga yang kompetitif, dan penguatan ekosistem pendukung. Temuan penelitian juga menunjukkan bahwa kebijakan hilirisasi nikel Indonesia dan insentif kendaraan listrik memperkuat masuknya investasi Tiongkok sekaligus mendorong pergeseran struktur persaingan industri otomotif nasional. Dengan demikian, dominasi produsen kendaraan listrik Tiongkok merupakan hasil interaksi antara

strategi korporasi dan kepentingan geoekonomi negara dalam membangun keunggulan kompetitif di pasar Indonesia.

Kata kunci

electric vehicle; industri otomotif; *diamond model*; penetrasi pasar; investasi

Pendahuluan

Transformasi teknologi dalam sektor otomotif global telah mendorong perubahan arah industri menuju elektrifikasi, yang ditandai dengan pergeseran dari kendaraan berbasis mesin pembakaran internal (*internal combustion engine/ICE*) ke kendaraan listrik (*electric vehicle/EV*). Tekanan untuk mengurangi emisi karbon yang bersumber dari *Paris Agreement 2015* juga menjadi salah satu pendorong utama perubahan arah industri otomotif global, bahwa negara-negara yang terikat secara hukum oleh kesepakatan tersebut didorong untuk menjalankan dekarbonisasi sektor transportasi demi membatasi kenaikan suhu bumi <2°Celsius¹. Di tengah momentum transisi energi tersebut, Tiongkok menjadi episentrum utama rantai pasok dan inovasi global dalam ekosistem kendaraan listrik dunia. Dominasi Tiongkok dalam industri ini tidak terjadi secara organik melalui mekanisme pasar bebas, melainkan hasil dari kalkulasi strategis jangka panjang pemerintah di Beijing melalui integrasi kebijakan industri nasional yang tertuang dalam *blueprint Made in China 2025* (MIC2025).

Kebijakan MIC2025 merupakan strategi makro nasional yang diluncurkan Tiongkok pada tahun 2015 dengan tujuan mengubah Tiongkok dari sekadar pabrik perakitan berbiaya murah menjadi kekuatan manufaktur teknologi tinggi dunia. Penerapan kebijakan ini melalui sektor kendaraan energi baru (*New Energy Vehicles/NEVs*) yang ditetapkan sebagai satu dari sepuluh sektor prioritas utama yang disubsidi oleh negara². Melalui *blueprint* tersebut, Pemerintah Tiongkok secara sistematis mengarahkan dukungan negara secara masif berupa kucuran subsidi modal riset domestik, kontrol ketat atas jalur pasokan dan pemurnian mineral kritis baterai di sektor hulu, hingga fasilitasi regulasi kemudahan ekspansi pasar bagi perusahaan-perusahaan manufaktur kendaraan listrik domestiknya ke panggung internasional.

Dari sisi pasar, Indonesia menarik bagi produsen global karena memiliki populasi lebih dari 270 juta jiwa dengan pertumbuhan kelas menengah yang ekspansif. Nilai strategis

¹ United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), "The Paris Agreement: Status of Ratification and Commitments to Global Decarbonization," UNFCCC Documents, 2015, Hal. 3 – 4. Diakses pada 12 April 2026.

² Wübbeke, dkk., "Made in China 2025: Global Game Changer," Mercator Institute for China Studies (MERICS) Report, 2017, hal. 11-13. URL: <https://merics.org/sites/default/files/2020-04/Made%20in%20China%202025.pdf> diunduh pada 12 April 2026.

Indonesia terutama ditentukan oleh kepemilikannya atas cadangan nikel terbesar di dunia, yang menjadi sumber daya penting dalam rantai pasok industri kendaraan listrik global, yakni mencakup sekitar 21% hingga 24% dari total cadangan global, serta menyuplai lebih dari setengah permintaan nikel dunia untuk kebutuhan transisi energi³. Melalui kebijakan pelarangan ekspor biji nikel mentah yang diberlakukan Pemerintah Indonesia sejak Januari 2020, lanskap industri ini berubah total yaitu Indonesia mengubah posisinya dari pemasok bahan baku menjadi pelaku yang memiliki peran lebih strategis dalam rantai nilai global dalam pengolahan komponen baterai kendaraan listrik jenis lithium-ion di sektor hulu⁴.

Laporan dari International Energy Agency (IEA) menegaskan bahwa Tiongkok menangkap peluang emas ini melalui investasi besar-besaran pada fasilitas pemurnian (smelter) nikel di Indonesia, guna mengamankan integrasi vertikal pasokan komponen baterai mereka dari hulu hingga ke produk mobil listrik siap pakai di hilir⁵. Keunggulan posisi tawar Indonesia tersebut pada akhirnya menciptakan pertumbuhan adopsi kendaraan listrik domestik yang sangat menjanjikan bagi para produsen komersial global. Berdasarkan data resmi yang dirilis oleh Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), penjualan mobil listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*) di Indonesia mengalami lonjakan drastis, bahwa pada tahun 2023 angka penjualan tercatat sebesar 17.062 unit, dan melesat tajam pada akumulasi kuartal ketiga tahun 2025 hingga menembus angka 34.500 unit⁶. Fenomena pertumbuhan komersial di tingkat hilir ini secara dominan digerakan oleh membanjirnya produk-produk kendaraan listrik asal Tiongkok yang merambah pasar Indonesia. Kehadiran aktor-aktor korporasi besar seperti Wuling, BYD, Chery, hingga GAC Aion di pusat-pusat perbelanjaan dan jalanan kota besar menjadi indikator visual yang jelas mengenai keberhasilan strategi penetrasi pasar yang terintegrasi dari hulu hingga ke hilir tersebut.

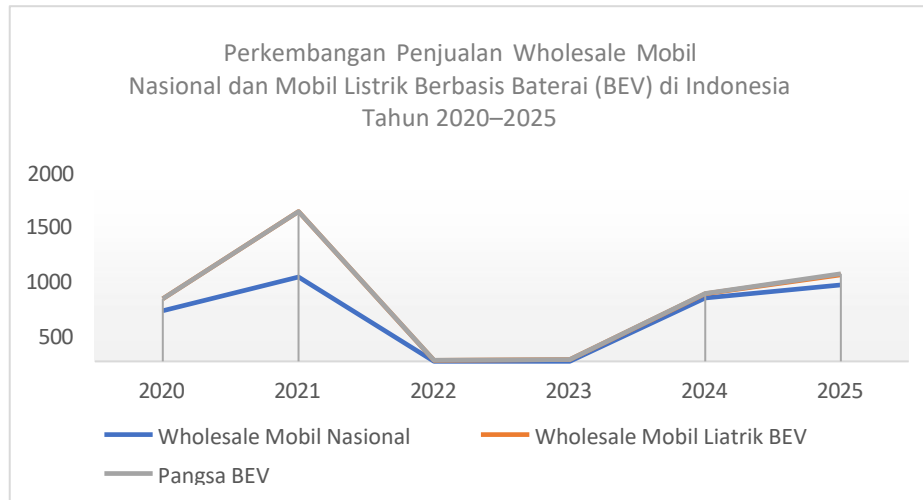
³ Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), "Peta Peluang Investasi Proyek Hilirisasi Mineral Kristal di Indonesia," Laporan Publikasi ESDM, 2023, hal. 14-16. Diakses pada 15 April 2026.

⁴ V. T. P. Sidabutar, "Kajian Pengembangan Kendaraan Listrik di Indonesia: Prospek dan Hambatannya," Jurnal ((ESDM), 2023) Republik Riset, Vol. 3, No. 1, 2021, hal. 45. Diakses pada 15 April 2026.

⁵ International Energy Agency (IEA), "Global EV Outlook 2024: Moving towards increased deployment and integration of clean energy supply chains," IEA Report, 2024, hal. 78-82. Diakses pada 15 April 2026.

⁶ Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), "Laporan Data Penjualan Tahunan Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (BEV) di Indonesia Periode 2023-2025," Rilis Resmi GAIKINDO, 2025, hal. 12-14. Diakses pada 15 April 2026.

Gambar 1 Perkembangan Penjualan Wholesale Mobil Nasional dan Mobil Listrik Berbasis Baterai (BEV) di Indonesia Tahun 2020 – 2025



Sumber: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), Wholesales Data Tahun 2020–2025. Diolah oleh penulis.

Keberhasilan penetrasi pasar oleh MNC otomotif Tiongkok di Indonesia sepanjang periode 2020 – 2025 ditopang oleh kombinasi strategi harga yang disruptif dan keunggulan teknologi terintegrasi yang sulit ditandingi oleh kompetitor tradisional dari negara lain, khususnya pabrikan Jepang yang mendominasi pasar konvensional serta Korea Selatan sebagai sesama pemain EV regional. Melalui dukungan rantai pasok baterai yang efisien di negara asalnya, MNC Tiongkok mampu menerapkan strategi penetrasi harga yang agresif namun rasional, yaitu menawarkan mobil listrik dengan fitur pintar berteknologi tinggi namun dengan tingkat harga yang lebih kompetitif bagi kelas menengah di Indonesia⁷. Fenomena ini tidak hanya mengubah struktur pasar otomotif domestik secara instan, tetapi juga menandai babak baru pergeseran preferensi mobilitas masyarakat Indonesia yang semula skeptis terhadap kendaraan listrik menjadi sangat adaptif. Konversi keunggulan domestik Tiongkok menjadi daya dorong komersial internasional ini menegaskan bahwa ekspansi MNC tersebut merupakan instrumen penting dari perluasan pengaruh ekonomi politik Tiongkok di level regional.

Kendati demikian, di balik masifnya adopsi kendaraan listrik komersial ini, muncul sebuah implikasi struktural yang menjadi persoalan krusial dalam kajian Ekonomi Politik Internasional (EPI). Penetrasi agresif di pasar hilir oleh produk-produk Tiongkok berpotensi

⁷ L. Yang, "Comparing EV Battery Policies in the EU and China: Implications for Innovation, Industrial Development, and Competitiveness," *World Electric Vehicle Journal*, Vol. 17, No. 4, 2024, hal. 208. URL: <https://www.mdpi.com/2032-6653/17/4/208>. Diakses pada 15 April 2026.

menciptakan pola ketergantungan teknologi baru (*technology dependence*) bagi Indonesia, yang sejalan dengan kekhawatiran mengenai asimetris dalam hubungan bilateral⁸. Di satu sisi, dengan memanfaatkan cadangan nikel yang melimpah, Indonesia berupaya mengembangkan ekosistem industri kendaraan listrik yang terintegrasi untuk memperkuat posisinya sebagai salah satu pusat produksi di kawasan Asia Tenggara. Di sisi lain, ketika pasar hilir sepenuhnya dikuasai oleh MNC Tiongkok yang mendikte standar teknologi pengisian daya (*caring system*), ekosistem perangkat lunak, dan komponen inti kendaraan, posisi Indonesia rentan terjebak sebagai sekadar pasar konsumen atau penyedia bahan baku mentah (hulu) tanpa penguasaan kekayaan intelektual (*Intellectual Property*).

Ketimpangan struktural ini berisiko melemahkan posisi tawar diplomasi ekonomi Indonesia dalam jangka panjang karena kendali atas industri masa depan ini berada di tangan korporasi luar negeri. Dampak krusial lain dari masifnya ekspansi komersial Tiongkok ini adalah terjadinya disrupsi terhadap hegemoni pasar otomotif konvensional di Indonesia yang telah dikuasai secara mutlak oleh pabrikan asal Jepang sejak akhir dekade 1970-an. Berbagai studi terdahulu cenderung memperlakukan fenomena ekspansi ini secara parsial karena pengamatan yang dilakukan masih terbatas pada isu pengelolaan nikel di sektor hulu serta analisis kebijakan regulasi di tingkat domestik Indonesia saja. Di sisi lain, belum ada satu pun dari rangkaian penelitian tersebut yang secara spesifik menguliti taktik komersial, strategi perang harga yang disruptif, pengaruh pengalihan surplus pasar akibat blokade tarif di negara-negara Barat, hingga upaya sistematis untuk meruntuhkan posisi mapan pabrikan otomotif Jepang di pasar konsumen langsung Indonesia. Celah kosong dalam literatur akademik inilah yang kemudian diadopsi sebagai fokus utama sekaligus kontribusi kebaruan ilmiah yang ditawarkan melalui penelitian ini.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, penetrasi agresif korporasi kendaraan listrik (EV) Tiongkok di pasar hilir Indonesia telah memicu disrupsi struktural, terutama terhadap dominasi tradisional pabrikan Jepang yang telah menguasai pasar otomotif domestik selama lebih dari lima dekade. Pergeseran peta persaingan dan benturan kepentingan ekonomi-politik ini memerlukan analisis yang mendalam mengenai taktik komersial dan operasional yang digunakan oleh korporasi tersebut. Oleh karena itu, rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini adalah: “Bagaimana strategi penetrasi pasar industri Electric Vehicle (EV) Tiongkok di Indonesia pada tahun 2020–2025?”

⁸ Dosch, J., "The ASEAN-China Free Trade Area: An Assessment of Its Economic and Political Implications," *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Vol. 39, No. 2, 2020, hal. 142. Diakses pada 15 April 2026.

Penelitian ini berlandaskan pada dua kerangka analitis, yaitu kerangka pertama adalah paradigma Neo-Merkantilisme yang digunakan untuk membaca logika di balik peran negara Tiongkok dalam mendorong ekspansi industri EV-nya ke luar negeri. Paradigma ini berakar dari tradisi pemikiran Merkantilisme yang memandang ekonomi internasional sebagai arena persaingan relatif, bahwa negara secara aktif mengintervensi pasar demi memaksimalkan kekuatan dan kekayaan nasionalnya terhadap negara lain, bukan sekadar membiarkan mekanisme pasar bekerja sendiri⁹. Robert Gilpin menempatkan perspektif ini sebagai salah satu dari tiga pilar besar ekonomi politik internasional, bahwa kepentingan negara menjadi variabel penjelas yang lebih menentukan dibanding efisiensi pasar dalam menggerakkan arus modal dan perdagangan global¹⁰. Neo-Merkantilisme sebagai bentuk kontemporer dari tradisi ini tidak menolak keterlibatan dalam pasar global, tetapi menegaskan bahwa negara tetap bisa dan seharusnya membentuk struktur pasar itu secara strategis dari dalam melalui kebijakan industri, subsidi selektif, dan dukungan ekspansi korporasi nasional ke luar negeri¹¹. Dalam konteks penelitian ini, paradigma tersebut digunakan secara spesifik untuk menganalisis bagaimana negara Tiongkok memfasilitasi dan mendorong penetrasi korporasi EV-nya ke pasar Indonesia sebagai bagian dari strategi kekuatan ekonomi nasional yang terencana. Kerangka kedua adalah penelitian ini bertumpu pada Diamond Theory yang dikembangkan oleh Michael Porter dalam karyanya *The Competitive Advantage of Nations* (1990). Diamond Theory Porter yang membedah mekanisme keunggulan kompetitif industri EV Tiongkok dari sisi struktural. Porter berargumen keunggulan kompetitif industri di suatu negara tidak lahir dari kebetulan atau sekadar faktor alam semata, melainkan dibentuk oleh empat determinan yang saling berinteraksi secara dinamis.

Determinan pertama adalah kondisi faktor produksi, yang mencakup ketersediaan sumber daya manusia terampil, infrastruktur, modal, dan kemampuan riset serta teknologi. Dalam konteks industri EV Tiongkok, faktor ini terwujud dalam jumlah insinyur dan tenaga terampil yang sangat besar, infrastruktur manufaktur yang masif, serta investasi penelitian dan pengembangan teknologi baterai yang dilakukan negara selama lebih dari satu dekade. *Determinan kedua* adalah kondisi permintaan domestik. Porter menegaskan bahwa permintaan dalam negeri yang besar, canggih, dan menuntut kualitas tinggi akan memaksa produsen lokal untuk terus berinovasi. Tiongkok memiliki pasar EV domestik terbesar di dunia, dengan

⁹ Hettne, B. (1993). Neo-mercantilism: The pursuit of regions. *Cooperation and Conflict*, 28(3), 211-232. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0010836793028003001>. Diakses pada 18 April 2026.

¹⁰ Gilpin, R. (1987). *The political economy of international relations*. Princeton University Press, hlm. 31-34. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691022628/the-political-economy-of-international-relations>. Diakses pada 18 April 2026.

¹¹ Helleiner, E. (2024). The revival of neomercantilism. *Phenomenal World*.

konsumen yang sensitif terhadap harga sekaligus terbuka terhadap teknologi baru, dan tekanan kompetitif dari lebih dari 100 merek lokal yang aktif bersaing menciptakan ekosistem yang secara struktural mendorong efisiensi dan inovasi terus-menerus.

Determinan ketiga adalah keberadaan industri terkait dan pendukung yang kompetitif. Industri EV Tiongkok tidak berdiri sendiri, melainkan tertopang oleh ekosistem yang lengkap dari hulu ke hilir: produsen baterai seperti CATL yang mendominasi pasar global, jaringan pemasok komponen yang terintegrasi, hingga infrastruktur pengisian daya yang terus berkembang. *Determinan keempat* adalah strategi, struktur, dan persaingan perusahaan. Persaingan domestik yang sangat sengit di pasar Tiongkok memaksa perusahaan untuk terus menekan biaya dan meningkatkan kualitas. Produsen yang bertahan dari persaingan itu kemudian membawa kapabilitas tersebut ketika berekspansi ke luar negeri, termasuk ke Indonesia. Porter juga memperkenalkan dua variabel tambahan yang memengaruhi keseluruhan sistem ini yaitu peran pemerintah dan faktor kesempatan. Dalam kasus Tiongkok, peran pemerintah sangat signifikan melalui subsidi besar-besaran, kebijakan industri nasional, dan diplomasi ekonomi yang membuka jalan bagi ekspansi global industri EV. Kerangka ini relevan untuk diterapkan dalam analisis HI karena ia tidak sekadar menjelaskan fenomena bisnis, melainkan menghubungkan kekuatan industri suatu negara dengan kapasitasnya untuk memproyeksikan pengaruh ekonomi ke negara lain.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis pendekatan kualitatif deskriptif. Sesuai dengan konsep dari Creswell (2018), pendekatan kualitatif berfokus pada eksplorasi dan pemahaman terhadap pemaknaan yang dikonstruksi oleh individu atau kelompok terhadap berbagai persoalan sosial maupun kemanusiaan.¹² Melalui metode deskriptif, penelitian ini bertujuan untuk menguraikan, menggambarkan, dan memetakan secara faktual mengenai bagaimana keunggulan kompetitif industri kendaraan listrik (*Electric Vehicle*) Tiongkok ditransformasikan menjadi strategi penetrasi pasar komersial di Indonesia. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang merupakan informasi yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu melalui berbagai dokumen, publikasi, laporan, arsip, maupun data yang sebelumnya telah dihimpun dan dipublikasikan oleh individu, lembaga, atau instansi terkait. Mengingat fokus analisis dalam penelitian ini berada pada ranah kebijakan makro pemerintah asing dan strategi korporasi lintas negara, pengumpulan data dalam penelitian ini secara

¹² John W. Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, 5th ed. (Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, 2018), hlm. 4.

dominan diperoleh melalui data sekunder. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui metode studi pustaka dan dokumentasi yang bersumber dari literatur ilmiah terpercaya. Data yang dikumpulkan mencakup laporan resmi lembaga energi global (*International Energy Agency*), basis data penjualan otomotif nasional (GAIKINDO), dokumen regulasi pemerintah terkait (seperti Perpres No. 79 Tahun 2023), artikel jurnal ilmiah terdahulu, buku teks ekonomi politik internasional, serta artikel berita ekonomi-bisnis kontemporer yang kredibel sepanjang rentang periode penelitian 2020 – 2025.

Proses analisis data dilakukan secara berkesinambungan melalui tiga tahapan utama:

1. *Reduksi Data (Data Condensation)*: Langkah awal yang dilakukan adalah memilih, memfokuskan, menyederhanakan, dan mentransformasikan data mentah yang diperoleh dari studi dokumentasi. Data mengenai kebijakan subsidi Beijing, kapasitas produksi EV Tiongkok, hingga data pasar otomotif domestik disaring agar mengerucut pada taktik penetrasi hilir mereka di Indonesia.
2. *Penyajian Data (Data Display)*: Setelah direduksi, data disajikan dalam bentuk teks naratif yang logis, sistematis, dan mudah dipahami. Penyajian data ini juga mencakup penyusunan matriks tabel komparatif guna mempermudah visualisasi benturan kompetisi antara korporasi EV Tiongkok dan pabrikan otomotif Jepang di pasar hilir.
3. *Penarikan Kesimpulan (Conclusion Drawing/Verification)*: Tahap akhir yaitu peneliti meninjau kembali pola-pola hubungan kausalitas yang terbentuk untuk merumuskan kesimpulan yang valid. Langkah ini memverifikasi seluruh temuan data untuk menjawab secara utuh rumusan masalah mengenai bagaimana strategi penetrasi Tiongkok berhasil mendisrupsi hegemoni otomotif Jepang di Indonesia.

Hasil dan Pembahasan

1. Analisis Neo-Merkantilisme: Sinergi *Government-to-Business* (G-to-B)

Ekspansi perusahaan kendaraan listrik asal Tiongkok seperti BYD dan Wuling ke pasar Indonesia tidak dapat dipahami hanya melalui pertimbangan ekonomi berbasis keuntungan semata. Di balik keputusan investasi tersebut terdapat dimensi strategis yang menunjukkan keterkaitan erat antara kepentingan korporasi dan agenda negara. Perspektif neo-merkantilisme menjelaskan bahwa aktivitas

perusahaan tidak berdiri secara independen, melainkan menjadi bagian dari instrumen yang mendukung pencapaian tujuan nasional. Dalam sistem ekonomi politik Tiongkok, pemisahan antara kepentingan bisnis dan kepentingan negara cenderung bersifat samar karena perusahaan, baik milik negara maupun swasta, beroperasi dalam lingkungan kelembagaan yang mengharuskan adanya keselarasan dengan arah kebijakan pemerintah sebagai prasyarat keberlangsungan dan ekspansi usaha.

Pearson, Rithmire, dan Tsai dalam artikel yang diterbitkan pada *International Security* (2022) menjelaskan fenomena tersebut melalui konsep *party-state capitalism*, yakni sistem yang memperluas pengaruh Partai Komunis Tiongkok ke dalam tata kelola perusahaan melalui mekanisme pembiayaan yang dikendalikan negara sekaligus penguatan loyalitas politik para pelaku ekonomi. Konfigurasi tersebut menyebabkan batas antara modal negara dan modal swasta semakin sulit dibedakan sehingga memunculkan kekhawatiran di berbagai negara penerima investasi¹³. Dalam industri kendaraan listrik, kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembangunan fasilitas produksi BYD di Indonesia tidak hanya dipicu oleh besarnya peluang pasar domestik, tetapi juga berlangsung beriringan dengan perubahan lanskap geopolitik ketika akses Tiongkok menuju pasar negara-negara Barat semakin terbatas, sementara Indonesia tetap menjadi salah satu tujuan investasi yang relatif terbuka. Temuan penelitian mengenai ekspansi global modal teknologi Tiongkok yang dipublikasikan dalam *New Media & Society* (2025) memperlihatkan bahwa ekosistem perusahaan Tiongkok berkembang secara relasional dan ekologis, layaknya jaringan yang berakar kuat pada ekonomi politik domestik kemudian beradaptasi dengan karakteristik sosial maupun teknologi negara tujuan investasi¹⁴. Perspektif tersebut relevan untuk menjelaskan pola ekspansi industri kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia. Kehadiran perusahaan-perusahaan tersebut tidak hanya membawa produk akhir, melainkan juga menghadirkan keseluruhan ekosistem industri yang meliputi teknologi baterai, jaringan rantai pasok, skema pembiayaan, hingga dukungan lembaga keuangan milik negara yang mampu menyediakan akses

¹³ Margaret M. Pearson dkk., "China's Party-State Capitalism and International Backlash: From Interdependence Insecurity," *International Security* https://doi.org/10.1162/isec_a_00447. Diakses pada 25 Juni 2026

¹⁴ Weidi Zheng, "Mosaic of State Power: How 'New' State Capitalism Shapes Global Tech Capital," *Big Data & Society* 12, no. 4 (2025): 20539517251398728, <https://doi.org/10.1177/20539517251398728>. Diakses pada 25 Juni 2026.

pendanaan dengan biaya yang sulit ditandingi perusahaan swasta dari kawasan Eropa maupun Korea Selatan.

Karakteristik tersebut bukan sekadar asumsi normatif, melainkan telah banyak dibahas dalam literatur mengenai state capitalism. Sejumlah penelitian yang mengkaji hubungan antara partai-negara dan badan usaha milik negara di Tiongkok menunjukkan adanya dua pandangan utama. Di satu sisi, perusahaan diposisikan sebagai instrumen pelaksanaan strategi nasional yang diarahkan pemerintah pusat. Di sisi lain, perusahaan juga dipandang memiliki tingkat otonomi tertentu dalam mengejar keuntungan sehingga tidak selalu sejalan dengan kepentingan kebijakan luar negeri Beijing¹⁵. Meskipun kedua pandangan tersebut sama-sama memperoleh dukungan empiris, perkembangan sektor kendaraan listrik di Indonesia memperlihatkan adanya tingkat koordinasi yang lebih kuat dibandingkan sekadar respons spontan terhadap mekanisme pasar. Pola investasi yang berlangsung menunjukkan adanya sinkronisasi antara ekspansi korporasi dengan kepentingan strategis negara dalam memperluas pengaruh ekonomi Tiongkok melalui industri kendaraan listrik.

2. Analisis Diamond Model (Michael Porter)

Factor Conditions: Integrasi Nikel Indonesia dengan Kapabilitas Teknologi Baterai Tiongkok

Dalam Diamond Model, Michael Porter menegaskan bahwa keunggulan kompetitif suatu negara tidak semata-mata ditentukan oleh ketersediaan sumber daya alam, melainkan oleh kemampuan mengembangkan *advanced factor conditions* melalui investasi berkelanjutan pada teknologi, inovasi, sumber daya manusia, dan kapasitas industri. Perspektif tersebut tercermin secara nyata dalam perkembangan industri baterai kendaraan listrik Tiongkok. Meskipun tidak memiliki keunggulan absolut atas seluruh bahan baku strategis, negara tersebut berhasil membangun ekosistem pengolahan mineral dan manufaktur baterai yang terintegrasi selama lebih dari dua dekade. Ketika Indonesia memiliki cadangan nikel yang melimpah tetapi belum menguasai teknologi pengolahan hingga menghasilkan material baterai bernilai tambah tinggi, Tiongkok telah memiliki kompetensi industri yang mampu menjembatani kesenjangan tersebut.

¹⁵ Xiaobo Su dan Kean Fan Lim, "Capital Accumulation, Territoriality, and the Reproduction of State Sovereignty in China: Is This 'New' State Capitalism?" *Environment and Planning A: Economy and Space* 55, no. 3 (2023): 697–715, <https://doi.org/10.1177/0308518X221093643>. Diakses pada 25 Juni 2026.

Dominasi Tiongkok dalam rantai pasok baterai global menunjukkan besarnya kapasitas industri yang telah dibangun. Negara tersebut menguasai sekitar 70 hingga 95 persen kapasitas pemrosesan berbagai mineral kritis, seperti litium, kobalt, fosfat, dan grafit. Selain itu, Tiongkok memproduksi sekitar 98 persen material katoda berbasis *lithium iron phosphate* (LFP), hampir dua pertiga material katoda berbasis nikel, lebih dari 90 persen material anoda, serta sekitar 80 persen produksi sel baterai dunia¹⁶. Sebaliknya, Indonesia berperan sebagai pemasok utama nikel global dengan kontribusi sekitar 60 persen terhadap produksi tambang dunia dan hampir 45 persen terhadap pemrosesan nikel primer internasional. Hubungan tersebut memperlihatkan adanya komplementaritas yang sangat kuat antara keunggulan sumber daya Indonesia dan kapabilitas teknologi yang dimiliki Tiongkok. Sinergi tersebut semakin diperkuat setelah Pemerintah Indonesia menerapkan larangan ekspor bijih nikel mentah pada tahun 2020, yang mendorong investor asing untuk membangun fasilitas pemurnian dan pengolahan di dalam negeri. Dalam situasi tersebut, perusahaan-perusahaan asal Tiongkok menjadi aktor yang paling siap memanfaatkan perubahan kebijakan karena telah memiliki pengalaman, teknologi, serta dukungan modal yang memadai.

Temuan penelitian yang dipublikasikan di *Research Square* mengenai hilirisasi nikel Indonesia di tengah dinamika geopolitik industri baterai kendaraan listrik menunjukkan bahwa kebijakan tersebut berhasil mengubah posisi Indonesia dari eksportir bahan mentah menjadi salah satu produsen utama produk nikel olahan. Pada tahun 2025, Indonesia diperkirakan menguasai sekitar 47 persen dari ekspor nikel olahan dunia. Namun demikian, keberhasilan tersebut juga menghadirkan konsekuensi strategis berupa meningkatnya ketergantungan terhadap Tiongkok yang menguasai sekitar 68 persen dari arus masuk investasi asing langsung pada sektor tersebut serta menjadi tujuan bagi sekitar 58 persen dari ekspor terkait¹⁷. Kondisi ini memperlihatkan bahwa hilirisasi tidak hanya meningkatkan nilai tambah ekonomi nasional, tetapi juga membentuk pola interdependensi baru yang memperkuat posisi Tiongkok dalam rantai nilai kendaraan listrik global. Dengan demikian, keterhubungan antara sumber daya nikel Indonesia dan dominasi industri kendaraan listrik Tiongkok tidak dapat dipahami sebagai hubungan yang bersifat kebetulan, melainkan sebagai hasil dari strategi industri yang dirancang secara sistematis untuk mengintegrasikan

¹⁶ Observer Research Foundation. (2025). Indonesia's nickel strategy. <https://www.orfonline.org/expert-speak/Indonesia-s-nickel-strategy-down-streaming-and-development> Diakses pada 26 Juni 2026

¹⁷ Syamsul Bachri Soamole, "Indonesia's Nickel Down streaming in the Geopolitics of the Global EV Battery Industry: A Political Economy and Scenario Modelling Analysis," preprint, In Review, September 24, 2025, <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-7600869/v1>. Diakses pada 26 Juni 2026

keunggulan komparatif Indonesia dengan keunggulan kompetitif yang dimiliki Tiongkok.

Demand Conditions: Karakteristik Konsumen Indonesia yang Sensitif terhadap Harga dan Berorientasi pada Teknologi

Menurut Porter, karakteristik permintaan domestik berperan penting dalam membentuk daya saing suatu industri karena mendorong perusahaan melakukan inovasi secara berkelanjutan sekaligus meningkatkan mutu produk yang dihasilkan. Dalam konteks kendaraan listrik di Indonesia, pola permintaan konsumen justru menjadi salah satu faktor yang menjelaskan mengapa produsen asal Tiongkok mampu memperoleh penerimaan pasar lebih cepat dibandingkan dengan produsen dari Eropa maupun Amerika Serikat. Preferensi masyarakat Indonesia menunjukkan kombinasi yang unik antara sensitivitas terhadap harga dan ketertarikan terhadap teknologi baru. Kombinasi tersebut menciptakan ruang pasar yang sangat sesuai dengan karakteristik produk kendaraan listrik asal Tiongkok.

Survei PricewaterhouseCoopers (PwC) Indonesia tahun 2024 menunjukkan bahwa sekitar 78 persen responden yang belum memiliki kendaraan listrik menyatakan minat untuk melakukan pembelian dalam lima tahun mendatang. Kelompok calon konsumen tersebut didominasi oleh masyarakat perkotaan dengan usia rata-rata sekitar 40 tahun yang memiliki mobilitas harian sekitar 23 kilometer serta didukung oleh ketersediaan area parkir pribadi. Profil tersebut sejalan dengan spesifikasi kendaraan listrik yang banyak dipasarkan produsen Tiongkok, yaitu kendaraan berukuran sedang dengan daya jelajah sekitar 300 hingga 500 kilometer serta kisaran harga di bawah Rp500 juta. Selain itu, penelitian tersebut juga memperlihatkan bahwa harga tetap menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan pembelian. Perbedaan harga puluhan juta rupiah antarproduk sering kali memiliki pengaruh yang lebih besar dibandingkan dengan variasi fitur maupun teknologi yang ditawarkan setiap produsen. Temuan tersebut diperkuat oleh laporan Mitsui Global Strategic Studies Institute (2024) yang menyatakan bahwa tingkat perkembangan pasar kendaraan listrik Indonesia masih berada di bawah Thailand. Permintaan domestik terutama berasal dari konsumen yang membutuhkan kendaraan kedua atau masyarakat perkotaan yang terdorong oleh kebijakan pembatasan kendaraan melalui sistem pelat nomor. Laporan tersebut juga menyoroti bahwa harga kendaraan listrik yang masih mencapai dua hingga tiga kali lipat dibandingkan kendaraan berbahan bakar bensin menjadi hambatan struktural yang belum mampu diatasi sepenuhnya melalui pemberian insentif fiskal, termasuk pembebasan

pajak barang mewah maupun pengurangan PPN¹⁸. Meskipun demikian, hambatan tersebut tidak berdampak secara seragam terhadap seluruh produsen. Strategi harga yang diterapkan perusahaan-perusahaan Tiongkok justru berhasil mengurangi kesenjangan harga tersebut sehingga produk mereka menjadi lebih sesuai dengan daya beli mayoritas konsumen Indonesia. Dengan demikian, keberhasilan produsen Tiongkok tidak hanya ditentukan oleh kemajuan teknologi, tetapi juga oleh kemampuan mereka menyesuaikan karakteristik produk dengan struktur permintaan domestik Indonesia.

Related and Supporting Industries: Dominasi Tiongkok dalam Ekosistem Rantai Pasok Kendaraan Listrik Global

Komponen ketiga dalam Diamond Model menekankan pentingnya keberadaan industri pendukung yang kuat sebagai fondasi terbentuknya keunggulan kompetitif jangka panjang. Porter berpendapat bahwa perusahaan akan lebih mudah meningkatkan inovasi dan efisiensi apabila beroperasi dalam lingkungan industri yang didukung jaringan pemasok, perusahaan pendukung, serta institusi terkait yang saling terintegrasi. Dalam konteks industri kendaraan listrik, Tiongkok berhasil membangun ekosistem tersebut secara konsisten sehingga menciptakan keunggulan yang sulit ditiru oleh negara lain hanya melalui peningkatan investasi. Selama lebih dari dua dekade, pemerintah dan sektor industri Tiongkok mengembangkan kluster manufaktur yang menghubungkan seluruh mata rantai produksi baterai kendaraan listrik. Posisi *Contemporary Amperex Technology Co. Limited* (CATL) sebagai produsen baterai terbesar dunia dengan pangsa pasar sekitar 37,9 persen pada tahun 2024 tidak terlepas dari keberadaan jaringan pemasok bahan baku kimia, produsen material elektroda, perusahaan pemrosesan mineral, hingga manufaktur sel baterai yang terkonsentrasi di berbagai kawasan industri seperti Fujian dan Guangdong. Pola integrasi serupa juga diterapkan oleh BYD melalui *vertical integration strategy*, yakni mengendalikan hampir seluruh tahapan produksi mulai dari pengadaan bahan baku litium hingga proses perakitan kendaraan. Struktur industri yang sangat terintegrasi tersebut memungkinkan perusahaan memperoleh efisiensi biaya, menjaga stabilitas pasokan, sekaligus mempercepat proses produksi ketika melakukan ekspansi ke pasar luar negeri, termasuk Indonesia.

Penelitian yang diterbitkan oleh *National Bureau of Asian Research* (NBR) mengenai dampak larangan ekspor nikel Indonesia terhadap rantai pasok energi global menunjukkan

¹⁸ Mitsui MGSSI. (2024). ASEAN EV market monthly report, hlm. 5-6.

https://www.mitsui.com/mgssi/en/report/detail/___icsFiles/afieldfile/2024/05/21/2404i_nishino_e.pdf Diunduh pada 26 Juni 2026

bahwa kebijakan tersebut mendorong perusahaan-perusahaan Tiongkok untuk berinvestasi pada sektor pemrosesan nikel di Indonesia. Akan tetapi, dorongan serupa belum secara otomatis berlaku pada industri manufaktur baterai. Keputusan untuk memindahkan fasilitas produksi baterai ke Indonesia tetap bergantung pada pertimbangan strategis perusahaan maupun pemerintah Tiongkok mengenai konfigurasi rantai pasok global yang dianggap paling menguntungkan. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa kendali atas proses transfer teknologi dan relokasi kapasitas industri masih berada di tangan Tiongkok. Dalam kondisi demikian, Indonesia berada pada posisi yang perlu terus menjaga daya tarik investasinya melalui penyediaan insentif, kepastian regulasi, serta pembangunan ekosistem industri yang mampu mendorong perluasan rantai nilai kendaraan listrik di dalam negeri. Dengan kata lain, keberhasilan hilirisasi Indonesia masih sangat dipengaruhi oleh keputusan strategis aktor eksternal yang menguasai teknologi, modal, dan jaringan industri global.

Firm Strategy, Structure, and Rivalry: Persaingan Internal Industri EV Tiongkok sebagai Mesin Ekspansi Global

Determinan keempat dalam Diamond Model Porter menjelaskan bahwa keunggulan kompetitif suatu negara tidak hanya dipengaruhi oleh faktor produksi, karakteristik permintaan, maupun keberadaan industri pendukung, tetapi juga oleh strategi perusahaan, struktur organisasi, dan intensitas persaingan domestik. Porter berpendapat bahwa perusahaan yang tumbuh dalam lingkungan kompetisi yang ketat cenderung memiliki kemampuan inovasi yang lebih tinggi, efisiensi operasional yang lebih baik, serta kesiapan yang lebih besar untuk bersaing di pasar internasional. Dalam konteks industri kendaraan listrik, kondisi tersebut terlihat sangat jelas pada perkembangan industri Tiongkok yang selama lebih dari satu dekade membangun persaingan domestik dengan tingkat intensitas yang jauh melampaui negara lain.

Pada fase awal perkembangan industri kendaraan listrik, Tiongkok memiliki lebih dari 500 produsen kendaraan listrik yang saling bersaing memperoleh pangsa pasar domestik. Persaingan tersebut tidak hanya terjadi melalui inovasi teknologi, tetapi juga melalui efisiensi biaya produksi, kecepatan peluncuran produk baru, pengembangan perangkat lunak kendaraan, hingga integrasi rantai pasok. Akibat kompetisi yang sangat ketat, sebagian besar perusahaan tidak mampu bertahan sehingga industri mengalami konsolidasi secara bertahap. Hanya perusahaan yang memiliki kemampuan inovasi tinggi, efisiensi produksi, serta akses terhadap pembiayaan yang kuat yang berhasil mempertahankan posisinya. Dengan demikian, perusahaan-perusahaan seperti BYD, Geely, SAIC, maupun CATL pada dasarnya

merupakan hasil dari proses seleksi pasar yang sangat kompetitif. Kondisi tersebut menghasilkan pelaku industri yang telah terbiasa menghadapi tekanan harga, perubahan teknologi yang cepat, serta tuntutan konsumen yang semakin kompleks sebelum melakukan ekspansi ke pasar internasional.

Di sisi lain, struktur industri kendaraan listrik Tiongkok juga menunjukkan keberagaman strategi bisnis yang saling melengkapi. CATL mengembangkan model bisnis sebagai pure battery supplier dengan memasok baterai kepada berbagai produsen kendaraan listrik di seluruh dunia, termasuk Tesla, BMW, Mercedes-Benz, Hyundai, Volkswagen, dan sejumlah produsen asal Tiongkok. Strategi tersebut memungkinkan CATL memperluas pengaruhnya tanpa harus bersaing secara langsung di pasar kendaraan. Sebaliknya, BYD menerapkan *vertical integration strategy* dengan mengendalikan hampir seluruh tahapan produksi, mulai dari pengembangan baterai, manufaktur komponen utama, semikonduktor, hingga perakitan kendaraan. Integrasi tersebut memberikan fleksibilitas yang lebih besar dalam pengendalian biaya produksi, stabilitas pasokan, serta percepatan inovasi produk. Kedua model bisnis tersebut tidak saling menggantikan, melainkan membentuk dua jalur ekspansi global yang berbeda tetapi saling memperkuat posisi industri kendaraan listrik Tiongkok. CATL memperluas dominasi melalui penguasaan teknologi baterai sebagai komponen utama kendaraan listrik, sedangkan BYD memperkuat kehadiran Tiongkok melalui penetrasi langsung ke pasar otomotif internasional.

Persaingan yang berlangsung di pasar domestik Tiongkok juga membentuk perilaku kompetitif yang kemudian dibawa ke pasar global. Fenomena ini semakin terlihat sejak dimulainya perang harga (*price war*) pada tahun 2023 ketika sejumlah produsen, dipelopori oleh Tesla di Tiongkok dan kemudian diikuti BYD serta berbagai produsen lokal lainnya, secara agresif menurunkan harga kendaraan listrik untuk mempertahankan pangsa pasar. Kondisi tersebut memaksa perusahaan meningkatkan efisiensi produksi, mempercepat inovasi teknologi, serta menekan biaya di sepanjang rantai pasok agar tetap mampu memperoleh keuntungan meskipun *margin* keuntungan semakin tipis. Pengalaman menghadapi kompetisi domestik yang sangat keras menjadikan perusahaan-perusahaan Tiongkok memiliki kemampuan adaptasi yang tinggi ketika memasuki pasar luar negeri.

Karakteristik tersebut tercermin dalam strategi ekspansi ke Indonesia. Persaingan antarmerek tidak lagi berfokus pada pembangunan citra merek semata, melainkan diarahkan pada kombinasi harga yang kompetitif, spesifikasi teknologi yang relatif tinggi, serta kecepatan peluncuran model baru. BYD, Wuling, Chery, AION, dan sejumlah produsen Tiongkok lainnya membawa pola persaingan yang telah terbentuk di pasar domestik

sehingga konsumen Indonesia memperoleh pilihan kendaraan listrik dengan harga yang jauh lebih rendah dibandingkan produk dari produsen Jepang maupun Eropa pada segmen yang setara. Dalam perspektif *Diamond Model*, kondisi tersebut menunjukkan bahwa keunggulan kompetitif industri kendaraan listrik Tiongkok bukan hanya berasal dari dukungan negara ataupun penguasaan sumber daya strategis, melainkan juga merupakan hasil dari tekanan kompetisi domestik yang secara berkelanjutan mendorong perusahaan meningkatkan efisiensi, inovasi, dan kemampuan bersaing di tingkat global. Dengan demikian, keberhasilan penetrasi kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia dapat dipahami sebagai konsekuensi logis dari struktur persaingan domestik yang telah membentuk perusahaan-perusahaan dengan daya saing internasional yang sangat tinggi.

Kajian mengenai perkembangan industri kendaraan listrik (EV) di Indonesia telah mengalami peningkatan dalam beberapa tahun terakhir dengan berbagai pendekatan analisis. Meskipun demikian, telaah terhadap literatur yang ada menunjukkan adanya kecenderungan yang serupa, yakni sebagian besar penelitian masih berfokus pada aspek-aspek tertentu secara terpisah sehingga belum mampu memberikan penjelasan yang utuh mengenai faktor-faktor yang melatarbelakangi dominasi produsen kendaraan listrik asal Tiongkok di Indonesia. Dengan kata lain, penelitian terdahulu lebih banyak menguraikan fenomena pada tingkat parsial dibandingkan menjelaskan keterkaitan antareleman yang membentuk dinamika industri secara menyeluruh. Kesenjangan inilah yang menjadi dasar penting bagi penelitian ini.

Penelitian yang dilakukan oleh Setyoko dan Nurcahyo (2023) dalam *International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM)* menganalisis strategi Hyundai dan Wuling di pasar kendaraan listrik Indonesia menggunakan kerangka Porter's Five Forces. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa daya tawar pemasok dan konsumen menjadi faktor utama yang menentukan keberhasilan kedua perusahaan, sementara keberadaan fasilitas produksi lokal serta rantai pasok yang kuat menjadi penopang utama posisi kompetitif mereka pada tahap awal perkembangan pasar kendaraan listrik di Indonesia¹⁹. Meskipun memberikan analisis yang sistematis mengenai dinamika persaingan industri, penelitian tersebut masih memandang perusahaan sebagai aktor ekonomi yang beroperasi secara independen.

Di sisi lain, ekspansi Wuling tidak hanya dipengaruhi oleh efektivitas strategi bisnis

¹⁹ Ajun Tri Setyoko dan Rahmat Nurcahyo, "A Strategy Comparison Between the Korean and Chinese Automotive Industries in the Indonesian Electric Market Using Porter's Five Forces Model," 2023 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM), December 18, 2023, 1614–18, <https://doi.org/10.1109/IEEM58616.2023.10406978>. Diakses pada 26 Juni 2026

maupun efisiensi rantai pasok, tetapi juga berlangsung dalam konteks kebijakan industri Tiongkok yang telah dibangun selama bertahun-tahun serta didukung oleh kebijakan investasi Indonesia yang menciptakan lingkungan yang kondusif bagi masuknya produsen kendaraan listrik. Dengan demikian, pendekatan Porter's Five Forces belum mampu menjelaskan keterkaitan antara strategi korporasi dan peran negara dalam proses ekspansi industri lintas batas.

Pendekatan yang berbeda ditawarkan oleh Bagusputra dkk. (2025) melalui penggunaan *Competitive Profile Matrix* untuk membandingkan daya saing BYD dan Wuling di pasar Indonesia. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa BYD memiliki keunggulan pada aspek citra merek, desain produk, kapasitas baterai, dan nilai jual kembali, sedangkan Wuling lebih kompetitif dari sisi harga²⁰. Temuan tersebut memberikan gambaran mengenai posisi relatif masing-masing perusahaan di pasar kendaraan listrik Indonesia. Namun demikian, fokus penelitian masih terbatas pada analisis persaingan antarmerek sehingga belum menjelaskan faktor struktural yang memungkinkan dua perusahaan asal negara yang sama mampu mendominasi berbagai segmen pasar dalam waktu yang relatif singkat. Dominasi tersebut tidak hanya mencerminkan keberhasilan strategi perusahaan secara individual, tetapi juga mengindikasikan adanya dukungan ekosistem industri dan kebijakan yang lebih luas.

Sementara itu, Arkananta (2025) mengembangkan analisis pada tingkat yang lebih makro melalui kajian mengenai diplomasi ekonomi Indonesia dalam rantai nilai baterai kendaraan listrik antara Tiongkok dan Uni Eropa dengan menggunakan perspektif *middle power geo-economics*. Penelitian tersebut berargumen bahwa kebijakan hilirisasi nikel Indonesia merupakan instrumen strategis untuk meningkatkan posisi tawar nasional di tengah persaingan kekuatan ekonomi global²¹. Pendekatan tersebut memberikan kontribusi penting dalam menjelaskan peran Indonesia sebagai aktor dalam pengelolaan sumber daya strategis, khususnya pada sektor hulu industri kendaraan listrik. Akan tetapi, penelitian tersebut belum menghubungkan keberhasilan Tiongkok dalam menguasai investasi pada sektor mineral dan baterai dengan dominasi perusahaan kendaraan listrik Tiongkok di pasar hilir Indonesia. Dengan demikian, hubungan antara penguasaan rantai nilai hulu dan keberhasilan penetrasi produk kendaraan listrik ke pasar domestik Indonesia masih

²⁰ Arfan Ahmad Bagusputra et al., "A Competitive Profile Matrix Analysis of Emerging Electric Vehicle Models: Advancing Sustainable Urban Mobility in Indonesia, Insights from Wuling and BYD Brands," EPJ Web of Conferences 328 (2025): 01042, <https://doi.org/10.1051/epjconf/202532801042>. Diakses pada 26 Juni 2026

²¹ Arkananta, H. (2025). Middle-power geo-economics: Indonesia's economic diplomacy in the EV battery value chain between China and the EU. *Politeia: Journal of Public Administration and Political Science and International Relations*. <https://doi.org/10.61978/politeia.v3i1.517>

memerlukan penjelasan yang lebih komprehensif.

Berdasarkan telaah terhadap penelitian-penelitian terdahulu, terlihat adanya dua kecenderungan utama dalam pengembangan literatur. Penelitian yang berorientasi pada perspektif manajemen dan strategi bisnis, seperti yang dilakukan oleh Setyoko dan Nurcahyo (2023) maupun Bagusputra dkk. (2025), mampu menjelaskan dinamika persaingan perusahaan di tingkat pasar, tetapi belum mengintegrasikan dimensi geopolitik maupun kebijakan negara yang membentuk lingkungan kompetisi tersebut. Sebaliknya, penelitian yang menggunakan perspektif Hubungan Internasional, seperti Arkananta (2025), berhasil menjelaskan aspek geoekonomi dan kebijakan strategis pada sektor hulu, tetapi belum menguraikan bagaimana strategi korporasi Tiongkok diterjemahkan menjadi keberhasilan penetrasi pasar kendaraan listrik di tingkat hilir. Berangkat dari kesenjangan tersebut, penelitian ini menempatkan diri sebagai upaya untuk menghubungkan kedua perspektif tersebut. *Diamond Theory* Michael Porter digunakan untuk menganalisis fondasi struktural yang memungkinkan perusahaan kendaraan listrik Tiongkok memperoleh keunggulan kompetitif di Indonesia, sedangkan perspektif Neo-Merkantilisme dimanfaatkan untuk menjelaskan keterkaitan antara strategi korporasi dengan kepentingan negara Tiongkok dalam mendorong ekspansi industri kendaraan listrik ke pasar internasional. Pendekatan tersebut diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih utuh mengenai faktor-faktor yang mendorong pergeseran dominasi industri otomotif di Indonesia.

Berdasarkan hasil analisis menggunakan paradigma Neo-Merkantilisme dan *Diamond Model* oleh Michael Porter, strategi penetrasi pasar yang diterapkan produsen kendaraan listrik asal Tiongkok menunjukkan efektivitas dalam memanfaatkan peluang pasar Indonesia melalui investasi, lokalisasi produksi, diferensiasi produk, serta pembangunan ekosistem pendukung. Meskipun demikian, pasar otomotif Indonesia selama periode 2020 – 2025 masih didominasi oleh kendaraan berbahan bakar minyak (*Internal Combustion Engine/ICE*). Berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), penjualan kendaraan konvensional masih mencakup sebagian besar total penjualan kendaraan nasional, sementara pangsa pasar kendaraan listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*) terus mengalami peningkatan meskipun masih relatif kecil dibandingkan kendaraan konvensional²². Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi penetrasi pasar produsen kendaraan listrik asal Tiongkok belum menggantikan dominasi kendaraan berbahan bakar minyak, melainkan berhasil membangun posisi kompetitif dan

²² Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. (2025). Data Penjualan Kendaraan Bermotor Indonesia Tahun 2024. <https://www.gaikindo.or.id/>

memperluas pangsa pasar kendaraan listrik di tengah struktur pasar otomotif Indonesia yang masih didominasi oleh kendaraan konvensional.

Kesimpulan

Secara keseluruhan, penelitian ini berangkat dari pertanyaan mendasar mengenai alasan dominasi merek kendaraan listrik asal Tiongkok di pasar Indonesia, khususnya di tengah kehadiran produsen otomotif global lain seperti Hyundai, Toyota, dan Volkswagen yang juga memiliki kapabilitas teknologi dan sumber daya finansial yang kuat. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dominasi tersebut tidak dapat dijelaskan hanya melalui mekanisme pasar ataupun pengaruh satu kebijakan tertentu. Sebaliknya, keberhasilan perusahaan-perusahaan Tiongkok merupakan hasil interaksi berbagai faktor yang saling berkaitan dan membentuk keunggulan kompetitif secara komprehensif.

Faktor pertama berkaitan dengan terbentuknya ekosistem industri kendaraan listrik di Tiongkok yang telah berkembang jauh sebelum ekspansi ke pasar Indonesia dimulai. Analisis menggunakan Diamond Model Michael Porter menunjukkan bahwa Tiongkok berhasil membangun keunggulan pada aspek *factor conditions, related and supporting industries, demand conditions*, serta *firm strategy, structure, and rivalry*. Keunggulan tersebut tercermin dari dominasi negara tersebut dalam pemrosesan mineral kritis dunia, integrasi rantai pasok baterai yang mencakup seluruh tahapan produksi, hingga terciptanya lingkungan persaingan domestik yang mendorong perusahaan untuk terus meningkatkan efisiensi dan inovasi.

Faktor kedua berkaitan dengan karakteristik ekspansi internasional perusahaan kendaraan listrik Tiongkok yang berlangsung dalam kerangka kebijakan negara sebagaimana dijelaskan melalui perspektif neo-merkantilisme. Aktivitas investasi yang dilakukan perusahaan-perusahaan tersebut tidak berlangsung secara aman terpisah dari strategi nasional Tiongkok, tetapi menjadi bagian dari upaya yang lebih luas untuk memperkuat posisi ekonomi dan industri negara di tingkat global.

Faktor ketiga berasal dari kebijakan industri Indonesia yang secara tidak langsung menciptakan lingkungan yang sangat kondusif bagi ekspansi perusahaan kendaraan listrik Tiongkok. Berbagai instrumen kebijakan, seperti kewajiban Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN), insentif Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP), serta persyaratan pembangunan fasilitas produksi domestik, pada dasarnya dirancang untuk mempercepat industrialisasi nasional sekaligus mendorong transfer teknologi.

Berdasarkan keseluruhan temuan tersebut, penelitian ini menyimpulkan bahwa pergeseran hegemoni industri otomotif di Indonesia tidak semata-mata ditentukan oleh

kualitas produk, daya saing harga, ataupun kekuatan merek yang telah dibangun selama puluhan tahun. Pergeseran tersebut merefleksikan perubahan yang lebih mendasar dalam konfigurasi kekuatan industri dan ekonomi politik global. Negara yang mampu mengintegrasikan kebijakan industri, penguasaan sumber daya strategis, inovasi teknologi, pengembangan rantai pasok, serta ekspansi korporasi ke dalam satu strategi nasional yang terkoordinasi akan memiliki keunggulan kompetitif yang jauh lebih berkelanjutan.

Dalam konteks tersebut, keberhasilan Tiongkok di pasar kendaraan listrik Indonesia merupakan manifestasi dari transformasi kapasitas industrial nasional yang kemudian diterjemahkan menjadi instrumen ekspansi ekonomi di tingkat internasional. Temuan ini sekaligus menunjukkan bahwa perubahan lanskap industri otomotif Indonesia tidak hanya mencerminkan dinamika persaingan antarperusahaan, tetapi juga menggambarkan pergeseran distribusi kekuatan ekonomi dalam sistem internasional yang semakin dipengaruhi oleh kemampuan negara mengintegrasikan strategi domestik dengan kepentingan geopolitik global.

Referensi

- Ajun Tri Setyoko, & Nurcahyo, R. (2023, December 18). A strategy comparison between the Korean and Chinese automotive industries in the Indonesian electric market using Porter's five forces model. *2023 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM)*, 1614–1618. <https://doi.org/10.1109/IEEM58616.2023.10406978>
- Arkananta, H. (2025). Middle-power geoeconomics: Indonesia's economic diplomacy in the EV battery value chain between China and the EU. *Politeia: Journal of Public Administration and Political Science and International Relations*. <https://doi.org/10.61978/politeia.v3i1.517>
- Bagusputra, A. A., et al. (2025). A competitive profile matrix analysis of emerging electric vehicle models: Advancing sustainable urban mobility in Indonesia, insights from Wuling and BYD brands. *EPJ Web of Conferences*, 328, 01042. <https://doi.org/10.1051/epjconf/202532801042>
- Creswell, J. W. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (5th ed.). SAGE Publications.
- Dosch, J. (2020). The ASEAN-China free trade area: An assessment of its economic and political implications. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(2), 142.
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). (2025). *Laporan data penjualan tahunan kendaraan listrik berbasis baterai (BEV) di Indonesia periode 2023–2025* (pp. 12–14).
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. (2025). *Data penjualan kendaraan bermotor Indonesia tahun 2024*. <https://www.gaikindo.or.id/>
- Gilpin, R. (1987). *The political economy of international relations*. Princeton University Press. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691022628/the-political-economy-of-international-relations> ([press.princeton.edu](https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691022628/the-political-economy-of-international-relations) in Bing)
- Helleiner, E. (2024). The revival of neomercantilism. *Phenomenal World*.

-
- Hettne, B. (1993). Neo-mercantilism: The pursuit of regions. *Cooperation and Conflict*, 28(3), 211–232. <https://doi.org/10.1177/0010836793028003001> ([doi.org in Bing](#))
- International Energy Agency (IEA). (2024). *Global EV outlook 2024: Moving towards increased deployment and integration of clean energy supply chains* (pp. 78–82).
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). (2023). *Peta peluang investasi proyek hilirisasi mineral kristal di Indonesia* (pp. 14–16).
- Mitsui MGSSI. (2024). *ASEAN EV market monthly report* (pp. 5–6). https://www.mitsui.com/mgssi/en/report/detail/_icsFiles/afieldfile/2024/05/21/2404i_nishino_e.pdf
- Observer Research Foundation. (2025). *Indonesia's nickel strategy*. <https://www.orfonline.org/expert-speak/Indonesia-s-nickel-strategy-down-streaming-and-development> ([orfonline.org in Bing](#))
- Pearson, M. M., et al. (2025). China's party-state capitalism and international backlash: From interdependence insecurity. *International Security*. https://doi.org/10.1162/isec_a_00447
- Sidabutar, V. T. P. (2021). Kajian pengembangan kendaraan listrik di Indonesia: Prospek dan hambatanya. *Jurnal Republik Riset*, 3(1), 45.
- Soamole, S. B. (2025, September 24). Indonesia's nickel down streaming in the geopolitics of the global EV battery industry: A political economy and scenario modelling analysis. *Preprint, In Review*. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-7600869/v1>
- Su, X., & Lim, K. F. (2023). Capital accumulation, territoriality, and the reproduction of state sovereignty in China: Is this 'new' state capitalism? *Environment and Planning A: Economy and Space*, 55(3), 697–715. <https://doi.org/10.1177/0308518X221093643>
- United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). (2015). *The Paris Agreement: Status of ratification and commitments to global decarbonization* (pp. 3–4).
- Wübbcke, J., et al. (2017). *Made in China 2025: Global game changer*. Mercator Institute for China Studies (MERICS). <https://merics.org/sites/default/files/2020-04/Made%20in%20China%202025.pdf>
- Yang, L. (2024). Comparing EV battery policies in the EU and China: Implications for innovation, industrial development, and competitiveness. *World Electric Vehicle Journal*, 17(4), 208. <https://doi.org/10.3390/wevj17040208> ([doi.org in Bing](#))
- Zheng, W. (2025). Mosaic of state power: How 'new' state capitalism shapes global tech capital. *Big Data & Society*, 12(4), 20539517251398728. <https://doi.org/10.1177/20539517251398728>