

---

## KEPENTINGAN TIONGKOK MELALUI STRATEGI “MIC2025” DALAM INVESTASI INDUSTRI KENDARAAN LISTRIK DI INDONESIA

Febrilian Cahyani Gitaningtyas<sup>a</sup>, Triesanto Romulo Simanjuntak<sup>b</sup>, Novriest Uumbu W. Nau<sup>c</sup>

<sup>abc</sup> Universitas Kristen Satya Wacana, Kota Salatiga, Indonesia  
E-mail: 372021050@student.uksw.edu

---

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepentingan Tiongkok melalui strategi *Made in China 2025* (MIC2025) khususnya dalam investasi industri kendaraan listrik di Indonesia melalui sudut pandang teori liberalisme dan konsep keunggulan komparatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang terdiri dari data sekunder dan dikumpulkan melalui tinjauan literatur. MIC2025 menjadi salah satu inisiatif milik Tiongkok yang dirancang untuk menghadapi berbagai peluang maupun tantangan di tengah Revolusi Industri 4.0. Industri kendaraan listrik sendiri merupakan salah satu dari sepuluh sektor manufaktur berteknologi tinggi yang ingin dicapai oleh Tiongkok. Dengan analisis menggunakan sudut pandang teori liberalisme dan konsep keunggulan komparatif, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa investasi perusahaan swasta Tiongkok di Indonesia mampu menjadi strategi yang tepat untuk mencapai target jangka pendek hingga panjang dalam merealisasikan *Chinese Dream*. Terlebih melihat bahwa Indonesia merupakan produsen nikel terbesar di dunia, membuat Tiongkok dapat meningkatkan efisiensi dalam produksi komponen kendaraan listrik dengan berinvestasi secara langsung. Oleh karena itu, dapat disimpulkan Tiongkok berhasil mewujudkan kepemimpinannya dalam manufaktur kendaraan listrik sesuai dengan salah satu parameter *Made in China 2025* yaitu menjadi *innovator of the world*.

**Kata Kunci:** Kepentingan Tiongkok, MIC2025, Investasi Industri, Kendaraan Listrik.

### ABSTRACT

*This study aims to analyze China's interests through the Made in China 2025 (MIC2025) strategy, particularly in terms of investment in the electric vehicle industry in Indonesia, from the perspective of liberalism theory and comparative advantage concept. This study uses a descriptive qualitative approach consisting of secondary data collected through literature review. MIC2025 is one of China's initiatives designed to address various opportunities and challenges amid the Industrial Revolution 4.0. The electric vehicle industry itself is one of ten high-tech manufacturing sectors that China wants to achieve. Using the perspective of liberalism theory and the concept of comparative advantage, the results of this study show that Chinese private companies' investment in Indonesia can be the right strategy to achieve short- to long-term targets in realizing the Chinese Dream. Considering that Indonesia is the world's largest nickel producer, China can increase efficiency the production of electric vehicle components by direct investment. Therefore, it can be concluded that China has succeeded in realizing their leadership in electric vehicle manufacturing in line with one of the parameters of Made in China 2025, to becoming an innovator of the world.*

**Keywords:** *China's Interests, MIC2025, Industrial Investment, Electric Vehicles.*

---

## PENDAHULUAN

Dalam rangka menghadapi revolusi industri 4.0 yang ditandai oleh adanya terobosan-terobosan teknologi digital seperti penggunaan *artificial Intelligence* (AI), *Big Data*, maupun *Internet of Things* (IoT) membuat negara-negara di dunia mulai membentuk strategi nasionalnya masing-masing untuk memanfaatkan peluang yang ada. Terlebih bagi negara adikuasa seperti Tiongkok penting untuk menetapkan strategi baik yang mampu berpengaruh bagi kesejahteraan nasional maupun sebagai upayanya dalam melebarkan sayap kekuasaan secara global. Dalam hal ini, *Made in China 2025* hadir sebagai salah satu inisiatif milik Tiongkok yang dirancang untuk menghadapi berbagai peluang maupun tantangan yang akan muncul di tengah Revolusi Industri 4.0. *Made in China 2025* merupakan program jangka panjang 10 tahun yang digagas oleh Perdana Menteri Li Keqiang pada tahun 2015 yang memuat kepentingan strategis Tiongkok salah satunya untuk meningkatkan kemampuan industri Tiongkok (Putra et al., 2018). Pada dasarnya inisiatif yang disahkan pada bulan Mei 2015 ini merupakan panduan atas modernisasi industri Tiongkok serta kepentingan dalam mengurangi ketergantungan pada impor teknologi dari negara lain. Melalui strategi *Made in China 2025*, pemerintah Tiongkok telah menetapkan pembangunan sistem inovasi nasional serta didukung oleh kebijakan industri untuk meningkatkan alokasi modal, koordinasi kebijakan, dan inovasi teknologi. Tujuannya ialah untuk mendorong Tiongkok keluar dari pendapatan menengah kemudian mengubah negara ini menjadi adikuasa manufaktur secara global (Zenglein & Holzmann, 2019). Adapun *Made in China 2025* juga menargetkan teknologi sebagai sektor utama selama periode sepuluh tahun mulai dari 2015 hingga 2025 (Chen et al., 2024).

Di tengah persaingan serta integrasi global dalam aspek manufaktur dan teknologi, membuat strategi *Made in China 2025* digunakan sebagai proyek andalan bagi pembangunan masa depan Tiongkok. Sektor manufaktur Tiongkok sendiri dapat dikatakan sudah cukup besar namun masih kurang tangguh apabila dibandingkan dengan negara-negara lain, seperti Amerika Serikat melalui “*Advanced Manufacturing Partnership Program*”, Jerman melalui “*Industry 4.0*”, dan Jepang melalui “*Internet Factory*” (Razzaq et al., 2024). Oleh karena itu, Tiongkok juga menggunakan strategi ini sebagai kepentingan strategis ekonominya mengambil posisi terdepan dari negara-negara industri Barat dalam keunggulan teknologi canggih dan teknologi baru. Dalam implementasinya, pada tahun 2017 ditetapkan capaian bagi penerapan *Made in China 2025*, di mana Tiongkok ingin mencapai pangsa pasar sebesar 90% untuk *New Energy Vehicle* (NEV) serta pangsa pasar 80% untuk produk *Information Technology* (IT) pada kendaraan di tahun 2025. Sementara itu, target lainnya ialah sejumlah paten per 100 juta CNY dalam pendapatan serta pengembangan merek berkualitas (Zenglein & Holzmann, 2019).

Salah satu ambisi penting yang ingin dicapai oleh Tiongkok melalui strategi *Made in China 2025* ialah dalam aspek ekspansi pasar global untuk menjadi pemimpin industri berteknologi tinggi. Target atau tujuan tersebut dapat diimplementasikan dengan menjalin kerja sama antara mitra strategis melalui investasi dalam industri kendaraan listrik. Investasi merupakan instrumen penting yang dapat mendorong aktivitas keluar-masuk arus modal untuk ditanamkan di sektor yang berpotensi menghasilkan keuntungan. Seperti yang dinyatakan oleh Tuo Zhen sebagai Juru Bicara Partai Komunis China (PKC) bahwa Tiongkok sendiri berkomitmen untuk mewujudkan strategi *Made in China 2025* melalui mekanisme *win-win result* dalam rangka kerja sama internasional (Pratama, 2020). Dalam implementasi strategi *Made in China 2025*, pemerintah Tiongkok berupaya untuk memadukan antara vitalitas pasar dengan ambisi strategis tersebut.

Hal tersebut dapat terlihat dari investasi yang dilakukan oleh Tiongkok di Indonesia, khususnya pada industri kendaraan listrik. Sebelumnya, perlu diketahui bahwa industri kendaraan listrik mencakup aspek produksi, pengembangan, serta distribusi produk. Investasi Tiongkok di Indonesia menjadi penting karena Indonesia dikenal sebagai penghasil barang mentah seperti nikel serta batu bara yang merupakan bahan baku baterai lithium untuk memproduksi kendaraan listrik (Heryawati, 2024). *US Geological Survei* mencatat bahwa selama periode 2017-2021 Tiongkok menduduki peringkat pertama sebagai negara tujuan ekspor Feronikel Indonesia yaitu mencapai 8.183.245 ton (Bhawono & Wicaksono, 2024). Mulai maraknya penggunaan kendaraan listrik di

Indonesia, juga semakin mendorong masuknya aktor swasta seperti investor produsen kendaraan listrik milik Tiongkok turut meningkat. Dengan demikian, investasi dalam industri kendaraan listrik di Indonesia menjadi semakin relevan terlebih adanya aspek kepentingan Tiongkok untuk mengendalikan rantai pasok global serta memperluas pasar bagi produk domestik.

Sejumlah studi serta publikasi terdahulu telah mengupas fenomena terkait strategi *Made in China 2025* mulai dari fokus pembahasan mengenai pendekatan dasar (PRC State Council, 2015), tujuan sasaran dan instrumen strategi (Wernberg-Tougaard & Brødsgaard, 2020), *Dual Circular Economy* (Putra et al., 2018), implementasi pada industri manufaktur (Ma et al., 2018), hingga ambisi Tiongkok menjadi negara pemimpin teknologi global (Zenglein & Holzmann, 2019). Selain itu studi terkait hubungan bilateral antara Tiongkok dan Indonesia dalam mengupayakan pengembangan industri teknologi digital 4.0 bagi kedua negara (Arianto et al., 2022) juga telah dipublikasi pada penelitian terdahulu. Di sisi lain, terdapat juga penelitian terdahulu yang berfokus pada dampak kerjasama Tiongkok-Indonesia dalam aspek nikel bagi ekonomi dan lingkungan (Rosada et al., 2023) serta secara spesifik membahas pengaruh investasi nikel terhadap pertumbuhan ekonomi kedua negara (Fauziyyah & Paksi, 2023). Sementara itu, terdapat penelitian terdahulu yang secara spesifik berada pada cakupan pengembangan kendaraan listrik antara lain membahas strategi ekspansi oleh perusahaan BYD (Masiero et al., 2016) dan kepentingan nasional Tiongkok di tengah diplomasi bilateral dengan Indonesia (Naufal & Wulansari, 2024).

Meskipun beberapa literatur telah memberikan pemahaman mengenai strategi *Made in China 2025* dan hubungan bilateral antara Tiongkok dan Indonesia, tetapi masih belum ada penelitian yang secara spesifik mengangkat isu pokok pada analisis bagaimana kepentingan Tiongkok melalui strategi *Made in China 2025* dalam investasi industri kendaraan listrik di Indonesia. Sehingga hal ini lah yang dijadikan sebagai *research gap* dan kebaruan pada penelitian ini. Sebagai upaya untuk mengisi celah pada literatur terdahulu, penelitian ini berupaya memberikan kontribusi yang lebih komperhensif dan objektif terhadap kepentingan domestik Tiongkok dalam strategi *Made in China 2025* mampu diwujudkan melalui investasi industri kendaraan listrik di Indonesia. Terlebih strategi 10 tahun *Made in China 2025* hampir menjajaki masa akhirnya. Maka penting untuk mencari tau bagaimana dinamika strategi tersebut hingga dapat tercapai dan mampu berjalan dengan efektif salah satunya melalui kerja sama bilateral.

Dalam penelitian ini, digunakan juga pendekatan liberalisme klasik dan konsep dari keunggulan komparatif sebagai pisau analisis serta landasan yang kuat untuk memahami motif ekonomi, strategi kerja sama, dan interaksi kepentingan baik itu Tiongkok ataupun Indonesia. Pendekatan dari liberalisme klasik sendiri menekankan bahwa tiap-tiap individu memiliki kepentingan pribadi dan kompetitif hingga pada titik tertentu. Namun, di satu sisi mereka juga percaya bahwa individu mampu terlibat dalam interaksi sosial yang bersifat kolaboratif dan kooperatif baik itu secara domestik maupun internasional atau juga dapat disebut sebagai *harmony of interest* (Sorensen et al., 2022). Maka, melalui perspektif liberalisme klasik, dapat dilihat bahwa dalam aktivitas perdagangan ini, kedua negara baik itu Tiongkok ataupun Indonesia tentunya memiliki kepentingan masing-masing yang kemudian menciptakan *harmony of interest* yaitu berkaitan pada industri kendaraan listrik.

Konsep keunggulan komparatif dalam implementasi strategi *Made in China 2025* dapat digunakan untuk mengetahui spesialisasi yang mendorong investasi dan pertumbuhan industri manufaktur kendaraan listrik di antara kedua negara. Hal tersebut dikarenakan berdasarkan pernyataan dari David Ricardo (2018) keunggulan komparatif berarti bahwa setiap negara sebaiknya harus berfokus pada pembuatan produk yang dapat dihasilkan dengan peluang biaya (*opportunity cost*) paling rendah dan kemudian memperdagangkannya di negara lain untuk mencapai keuntungan maksimal. Melalui spesialisasi dalam keuntungan komparatif membuat perdagangan internasional akan tetap menguntungkan. Bahkan apabila suatu negara lebih efisien dalam menghasilkan seluruh aspek barang dibanding negara lain Hal tersebut juga dapat berkaitan dengan sumber daya paling menguntungkan yang akan dialokasikan oleh negara (Ricardo, 2018).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif untuk menggambarkan serta memahami suatu fenomena tertentu. Fenomena tersebut dapat berupa sesuatu hal yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, maupun tindakan yang dijelaskan secara deskriptif melalui kondisi apa adanya (Fiantika, 2022). Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder antara lain kebijakan MIC2025, data perdagangan antara Tiongkok dan Indonesia, ataupun data statistik terkait industri kendaraan listrik. Data-data sekunder tersebut disajikan dalam bentuk numerik atau narasi diperoleh dari studi literatur melalui buku, berita, dokumen pemerintah, hasil penelitian, ataupun artikel publikasi. Teknik analisis data yang dilakukan pada penelitian ini dibagi kedalam tiga tahapan. Pertama ialah dengan menggabungkan data numerik dan narasi yang saling berhubungan untuk menjelaskan perspektif yang lebih mendalam dan luas terhadap fenomena penelitian. Teknik kedua ialah penyusunan data-data ke dalam kesatuan narasi, tabel, maupun diagram secara teratur untuk memudahkan interpretasi data. Tahapan yang terakhir ialah penarikan kesimpulan dari seluruh data yang telah dianalisis untuk menilai ketersinambungan masing-masing data.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Strategi *Made in China 2025*

Pada tahun 2015, tepatnya tanggal 8 Mei Dewan Negara mengesahkan “中国制造2025” atau dapat diterjemahkan sebagai *Made in China 2025* yang hadir untuk mengubah Tiongkok dari raksasa manufaktur menjadi kekuatan manufaktur dunia. Dalam strategi ini, terdapat keinginan ambisius dari pemerintahan Xi Jinping untuk membangun Tiongkok versi 2025 dan mengambil alih kegiatan produksi manufaktur global (Astari, 2022). Di sisi lain, inisiatif ini juga menjadi bagian dari target serta visi pemerintah Tiongkok yaitu “*Chinese Dream*” yang menjadikan Tiongkok sebagai kekuatan global terdepan pada peringatan seratus tahun berdirinya negara ini, tepatnya tahun 2049 (Zenglein & Holzmann, 2019). Adapun dalam dokumen pengumuman resmi *Made in China 2025* ditetapkan bahwa pendekatan utama dari strategi ini ialah “orientasi pada inovasi”. Melalui *Made in China 2025* pemerintah Tiongkok melihat adanya peluang untuk secara maksimal berintegrasi ke dalam rantai manufaktur global dan bekerja sama dengan ekonomi industri secara lebih efektif. Adapun pernyataan yang disampaikan oleh Menteri Perindustrian dan Teknologi Informasi Tiongkok, Miao Wei dalam *China News Service* mengatakan bahwa manufaktur adalah bagian utama dari perekonomian nasional dan salah satu kunci bagi pembangunan ekonomi yang berkualitas tinggi (Shuang, 2018).

Tujuan yang ingin dicapai Tiongkok melalui *Made in China 2025* yaitu kemandirian teknologi atau mengakhiri ketergantungannya pada teknologi internasional. Kemandirian teknologi tersebut dapat diwujudkan melalui peningkatan kemampuan industri dan manufaktur cerdas dengan memastikan inovasi, kualitas produk, efisiensi, serta integrasi yang mampu mendorong 10 industri utama *Made in China 2025*. Adapun 10 industri utama yang menjadi fokus dalam strategi *Made in China 2025* antara lain; *new information technology, numerical control tools, aerospace equipment, high-tech ships, railway equipment, energy saving & new energy vehicle, new materials, medical devices, agricultural machinery, power equipment*. Selain itu, terdapat juga tujuan lebih lanjut yang melibatkan pengembangan merek perusahaan serta pemenuhan pembangunan hijau. Di mana fokus pada pencitraan merek dan kualitas produk penting dilakukan untuk perluasan daya saing internasional (Institute for Security & Development Policy, 2018).

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa *Made in China 2025* juga mencakup kemampuan pemerintah Tiongkok dalam mengalokasikan sumber daya secara besar-besaran untuk mempertahankan stabilitas ekonomi serta pertumbuhan industri manufaktur. Terlebih salah satu prinsip yang mendasari *Made in China 2025* yaitu harus dipimpin oleh pasar namun dipandu oleh pemerintah. Melalui pembangunan ekosistem teknologi domestik, Tiongkok ingin mendorong produktivitas domestik serta memastikan bahwa negaranya mampu menjadi adikuasa teknologi tinggi di tengah persaingan global.

Sebagai sebuah agenda yang menjadi simbol kemajuan ekonomi melalui industri manufaktur, untuk mencapai *Made in China 2025* Tiongkok berkomitmen untuk mengalokasikan lebih banyak sumber daya serta memperkuat perencanaan kebijakan terpusat melalui koordinasi pemerintah dengan perusahaan swasta. Adapun Beijing telah meluncurkan dana investasi sejumlah \$300 miliar sebagai bentuk dukungan *research and development* (R&D) terhadap perusahaan swasta dan inisiatif *Made in China 2025* lainnya. Di sisi lain, perusahaan domestik Tiongkok pun telah meningkatkan pengeluaran R&D mereka sendiri sebesar 10% tiap tahunnya (FDI, 2022). Berkaitan dengan strategi *Made in China 2025*, Tiongkok sendiri telah menetapkan target khusus yaitu meningkatkan 40% di tahun 2020 menjadi 70% swasembada dalam industri teknologi tinggi pada tahun 2025 (McBride & Chatzky, 2019). Hal tersebut berarti bahwa sebesar 70% baik itu material, komponen, serta teknologi utama dalam industri berteknologi tinggi harus diproduksi secara domestik. Tentunya peran dukungan pemerintah terhadap R&D perusahaan swasta dilakukan untuk mendorong kemandirian atau ketergantungan pada teknologi asing.

Dalam perjalanan strategi selama hampir satu dekade ini, *Made in China 2025* tentunya telah melewati dinamika yang berkaitan dengan implementasinya. Pasca ditetapkannya strategi ini pada 2015, strategi ini telah berkembang mulai dari desain kebijakannya hingga implementasi aktualnya. Selama dua tahun pertama yaitu 2015 hingga 2017, Tiongkok lebih berfokus pada desain kebijakan yang terdiri dari rencana awal *Made in China 2025*. Kemudian pada tahun berikutnya, strategi ini mulai berkembang dari tahap desain kebijakan menuju tahap implementasi sesungguhnya. Namun, memasuki tahun 2018 Tiongkok harus menghadapi tantangan salah satunya terkait proteksionisme global Amerika Serikat. Proteksionisme ini memicu pemberlakuan tarif serta pembatasan perdagangan. Sebagai tanggapan mengenai hal tersebut, pemerintah Tiongkok berupaya meningkatkan kemandirian untuk meredakan kekhawatiran asing terkait strategi ini yaitu dengan mengurangi ketergantungan pada impor serta memperkuat swasembada teknologi atau produk "*Made in China*" (Zenglein & Holzmann, 2019).

**Tabel 1. Data Ekspor Teknologi Tinggi Global**

Negara	Tahun	Nilai Ekspor Teknologi Tinggi (USD)
China	2023	\$825,045,389,470
Hong Kong	2023	\$369,163,546,379
Jerman	2023	\$255,687,490,788
Amerika Serikat	2023	\$208,514,376,770
Singapura	2023	\$197,387,649,519

Sumber: World Bank Group (2025)

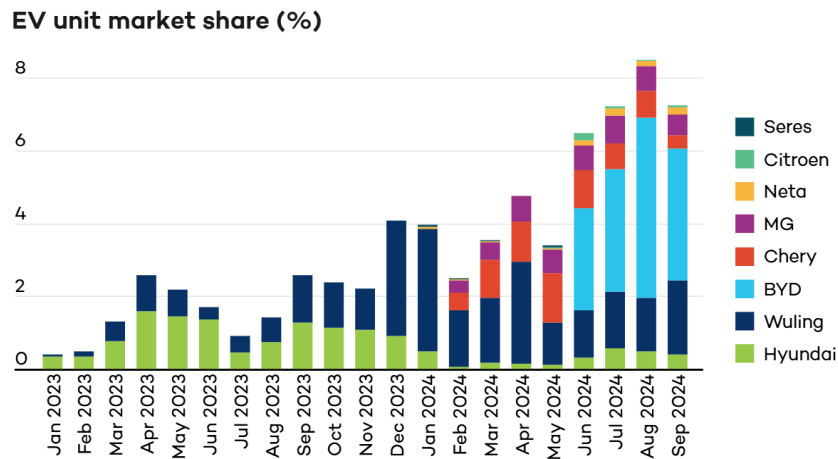
Sejauh *Made in China 2025* dijalankan, Tiongkok telah mencapai sebagian besar sasaran dari strategi 10 tahun ini. Hal ini berdasarkan atas data yang menyatakan bahwa Tiongkok kini menjadi pengekspor terbesar dari produk-produk manufaktur seperti kereta api canggih, teknik maritim, *new energy*, dan material baru secara global (Dhar, 2025). Apabila melihat data yang dipublikasi oleh *World Bank Group*, pada tahun 2023 Tiongkok menduduki peringkat pertama sebagai negara dengan nilai ekspor dalam kategori teknologi tinggi terbesar di dunia yaitu sebesar \$825,045,389,470. Angka tersebut jauh memimpin dari negara-negara lainnya, di mana Hong Kong berada pada posisi kedua dengan dilai ekspor \$369 miliar, Jerman pada posisi ketiga dengan nilai sebesar \$255 miliar, dan Amerika Serikat pada posisi keempat dengan nilai \$208 miliar (WorldBank, 2025). Adapun sektor-sektor manufaktur terkait *Made in China 2025* secara keseluruhan telah mengalami kenaikan dari 15,6 pada tahun 2015 menjadi 18,8% dari total ekspor barang Tiongkok tahun 2023. Sebagai contoh kendaraan listrik Tiongkok menjadi salah satu sektor yang telah unggul. Di mana produksi kendaraan listrik Tiongkok telah melonjak dibanding dengan sektor lain (Consulting, 2025). Namun, di samping itu, Tiongkok juga masih perlu waspada untuk mencapai swasembada teknologinya. Terlebih melihat adanya dinamika persaingan perdagangan global terkadang mampu memicu ketegangan dan negosiasi tak terduga (Gojayev, 2025).

## 2. Perkembangan Industri Kendaraan Listrik Tiongkok di Indonesia

Strategi *Made in China 2025* membuat pengaruh Tiongkok pada mitra negaranya menjadi besar khususnya di kawasan Asia Tenggara, tak terkecuali di Indonesia baik itu dari sisi penguasaan pasar ataupun investasi dalam industri kendaraan listrik. Terlebih Indonesia memiliki potensi besar dalam pasar kendaraan listrik yang didorong oleh meningkatnya kebutuhan kendaraan ramah lingkungan serta dukungan pemerintah yang semakin progresif terkait efisiensi energi. Tak hanya itu faktor lain seperti sumber daya alam yang dimiliki Indonesia yaitu nikel sebagai bahan baku baterai kendaraan listrik juga semakin menarik perusahaan-perusahaan Tiongkok untuk berinvestasi. Bahkan, Presiden Jokowi sendiri telah mengakui bahwa Tiongkok merupakan mitra dagang terbesar di Indonesia serta investor terbesar kedua di Indonesia (Wulan, 2023). Apabila melihat lebih jauh, hubungan bilateral antara Tiongkok dan Indonesia telah berlangsung sejak tahun 2005 yang kemudian kembali ditingkatkan menjadi kemitraan strategis komprehensif tahun 2013. Pasca kesepakatan tersebut hubungan antara Tiongkok dan Indonesia terus mengalami perkembangan mulai dari perdagangan, transfer teknologi, maupun investasi, tak terkecuali di bidang industri kendaraan listrik. Di mana investasi yang dilakukan oleh Tiongkok di Indonesia difokuskan secara menyeluruh mulai dari hulu yaitu pertambangan dan pengolahan nikel sebagai bahan baku produksi baterai kendaraan listrik hingga ke hilir atau produksi kendaraan listrik itu sendiri.

Hubungan kooperatif dan kolaboratif antara Tiongkok-Indonesia pada industri kendaraan listrik, tentunya juga didorong oleh latar belakang dalam komitmen global dari kedua negara itu sendiri yang berkaitan dengan penurunan emisi. Adapun Tiongkok dan Indonesia menjadi negara yang meratifikasi perjanjian global terkait Kerangka Kerja Perubahan Iklim Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNFCCC) yaitu *Paris Agreement*. Sebagai negara yang sama-sama meratifikasi *Paris Agreement*, Tiongkok dan Indonesia secara otomatis juga berkomitmen untuk melakukan transisi menuju energi bersih dan mencapai kondisi *Net Zero Emission (NZE)*. Untuk mencapai *Net Zero Emission* pemerintah Indonesia telah menetapkan prinsip dengan meningkatkan penggunaan energi baru terbarukan (EBT) antara lain dengan; pengurangan energi fosil; penggunaan kendaraan listrik pada sektor transportasi; peningkatan pemanfaatan listrik pada rumah tangga dan industri, serta pemanfaatan *Carbon Capture and Storage (CCS)* (PPSDM, 2022). Berdasarkan target *Net Zero Emission* tersebut terlihat jelas bahwa penggunaan kendaraan listrik mampu menjadi salah satu solusi untuk menciptakan transisi menuju energi bersih melalui energi baru terbarukan. Maka dari itu, kerja sama antara Tiongkok dan Indonesia pada sektor industri kendaraan listrik menjadi semakin relevan dengan adanya kesamaan komitmen global yang mampu menciptakan adanya *harmony of interest*.

Di tengah komitmen global terhadap emisi, perkembangan industri kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia baik itu dari pemasaran hingga produksinya pun turut meningkat seiring dengan berjalannya waktu. Salah satu merek kendaraan listrik Tiongkok yang merupakan pionir dan telah populer di Indonesia ialah Wuling. Di mana perusahaan ini telah melakukan ekspansi dan masuk di Indonesia sejak tahun 2015 dengan mendirikan pabrik di Cikarang, Jawa Barat yang kemudian diresmikan pada tahun 2017. Pasca memasuki pasar di Indonesia, Wuling telah melakukan investasi lebih dari \$1 miliar atau setara dengan Rp. 14,9 triliun (Andebar, 2022). Kemudian pada tahun-tahun berikutnya eksistensi dari merek kendaraan Tiongkok ini mulai meningkat didorong dengan berbagai inovasi pada fitur, desain, serta harga yang ditawarkan. Hingga, produk kendaraan listrik Wuling pertama kali diperkenalkan di Indonesia pada tahun 2022 mengikuti meningkatnya tren kendaraan listrik di Indonesia. Adapun terhitung pada bulan Januari hingga Desember tahun 2022, volume penjualan mobil listrik menjadi yang paling tinggi di pasar domestik yaitu sebanyak 10.327 unit. Menurut Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), Produk Tiongkok yaitu Wuling Air EV Long Range menjadi kendaraan listrik paling populer tahun 2022 yang terjual sebanyak 6.859 unit (Wimanda, 2023).

**Grafik 1. Pangsa Pasar Unit Kendaraan Listrik di Indonesia (Januari 2023-September 2024)**

Sumber: International Institute for Sustainable Development (2025)

Melihat pada dinamika perkembangannya, kendaraan listrik produksi Tiongkok sempat mengalami penurunan yang cukup kontras terhadap dominasinya di Indonesia tepatnya pada tahun 2023 apabila dibandingkan dengan tahun 2022. Pada bulan Januari hingga Agustus 2023 eksistensi produk kendaraan listrik buatan Tiongkok sempat tergeser sementara oleh merek asal Korea Selatan yaitu Hyundai. Pada bulan Januari pangsa pasar Tiongkok di Indonesia hanya sebesar 0,05%, sementara itu produk milik Korea Selatan lebih unggul sebesar 0,33%. Bulan ini menjadi yang paling rendah di antara periode-periode lainnya. Selanjutnya, di bulan September, pangsa pasar antara Tiongkok dan Korea Selatan mulai menunjukkan persaingan yang cukup ketat. Di mana Tiongkok mulai menunjukkan sedikit keunggulan pada persentasenya dibanding Korea Selatan yaitu sebesar 1,30% untuk produk Wuling dan 1,28% untuk produk Hyundai. Adapun sepanjang periode 2023 Tiongkok masih secara konsisten mengandalkan kendaraan listrik produksi Wuling dalam pangsa pasarnya.

Didasarkan atas penjelasan grafik sebelumnya, Tiongkok masih memiliki keterbatasan dalam ekspansi pada merek lain di Indonesia. Namun, tak lama setelah itu produk Tiongkok kembali menunjukkan kenaikan yang sangat drastis serta terus menunjukkan tren positif dalam dominasinya. Bahkan tak hanya Wuling, produk-produk kendaraan listrik buatan Tiongkok lainnya mulai gencar dalam mengembangkan inovasinya dan berekspansi di pasar Indonesia antara lain BYD, Chery, MG, dan Neta (Huda et al., 2025). Tentunya kenaikan volume dan banyaknya investasi dari perusahaan sangat dipengaruhi oleh kebijakan masing-masing negara, baik itu Indonesia sebagai konsumen maupun Tiongkok sebagai produsen.

Kepopuleran serta kesuksesan produk kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia juga tentunya tak terlepas dari keunggulan yang dimiliki. Keunggulan biaya dari kendaraan listrik menjadi faktor kekuatan utama yang dimiliki oleh Tiongkok. Hal ini mampu terjadi karena meluasnya penggunaan baterai lithium besi fosfat (LFP) berbiaya rendah, rantai pasokan domestik yang matang, skala ekonomi, serta integrasi vertikal produksi atau perluasan penguasaan mulai dari hulu hingga ke hilir. Tak hanya itu, inovasi teknologi yang dimiliki oleh perusahaan kendaraan listrik Tiongkok merupakan faktor pendorong lain dari keunggulan biaya. Meskipun perusahaan Tiongkok harus berhadapan dengan persaingan pasar yang ketat ataupun ketidakpastian geopolitik, kemampuan inovasi serta keunggulan biaya yang dimilikinya dapat mendorong kepopuleran dan keuntungan di pasar global (Wallsteeten, 2024).

Strategi ekspansi secara agresif dilakukan oleh perusahaan kendaraan listrik pun mempengaruhi keberhasilan luar biasa dari merek-merek Tiongkok. Terlebih perusahaan kendaraan listrik seperti BYD menargetkan negara berkembang salah satunya ialah Indonesia dalam strategi ekspansinya. Hal tersebut dilakukan dengan cara memperkenalkan kendaraan listrik ke pasar-pasar baru yang berkembang pesat serta menyesuaikan produknya dengan kebutuhan lokal untuk meningkatkan kepercayaan konsumen (Fikri, 2025). Selanjutnya, produsen kendaraan

listrik Tiongkok juga memanfaatkan produksi dalam jumlah yang sangat besar. Di mana dengan begitu sebuah perusahaan mampu mencapai efisiensi baik itu dari segi harga bahan baku, tenaga kerja, serta efisiensi biaya yang signifikan. Didasarkan atas faktor biaya dan inovasi, membuktikan bahwa Tiongkok memiliki keunggulan komparatif yang membuat nilai dari kendaraan listriknya mampu lebih unggul dibandingkan serta dapat bersaing dengan perusahaan asing lainnya di Indonesia. Dengan keunggulan komparatifnya Tiongkok juga mampu memproduksi kendaraan listrik secara lebih efisien sehingga produknya dapat beradaptasi serta merespon dengan cepat terhadap kebutuhan pengguna di pasar global.

Sepanjang 10 tahun perjalanan sejak diluncurkan strategi ambisius *Made in China 2025*, dapat dikatakan bahwa Tiongkok secara relatif berada pada jalur kesuksesan rencananya sebagai negara adikuasa berteknologi tinggi. Dapat dilihat bahwa strategi ini mendorong Tiongkok untuk melakukan ekspansi global melalui investasi. Selain itu, tujuan dalam *Made in China 2025* yaitu kemandirian teknologi juga telah dibuktikan oleh Tiongkok. Adapun Tiongkok sebelumnya telah menargetkan jumlah produksi kendaraan listriknya sebanyak 3 juta pada tahun 2025, namun angka tersebut telah tercapai bahkan melampaui hingga lebih dari 10 juta pada tahun 2023 (Shih & Lin, 2024). Investasi yang dilakukan oleh Tiongkok pada sektor kendaraan listrik sendiri tidak hanya sekedar ekspansi global atau perluasan pasar, di sisi lain juga mampu menjadi langkah strategis yang memberikan keuntungan di berbagai sektor seperti keuntungan ekonomi, hingga keuntungan diplomatik dengan negara-negara mitra.

### **3. Implementasi Strategi *Made in China 2025* dalam Investasi Industri Kendaraan Listrik Tiongkok di Indonesia**

Dalam strategi atau kebijakan suatu negara untuk mencapai kepentingan domestiknya seperti aktivitas ekonomi, tentunya tak hanya mengandalkan salah satu pihak saja, melainkan juga perlu melibatkan aktor-aktor lain yang mempunyai peran yang saling mendukung. Sama halnya seperti strategi *Made in China 2025* dalam proses implementasinya tentunya terdapat aktor-aktor yang berperan baik itu *states* maupun *non-states*. Di mana pada implementasinya, pemerintah Tiongkok tentunya berperan sebagai aktor yang mengatur regulasi, insentif, kerja sama bilateral, serta kunci utama fasilitator ekspansi industri domestiknya. Di satu sisi, dalam menunjang keberhasilan strategi ini tentunya pemerintah Indonesia juga memiliki peran tersendiri dalam mengatur kebijakan terkait investasi asing. Tak hanya itu, dalam suatu investasi aktor *non-states* seperti *Multinational Corporation* atau perusahaan swasta juga turut memegang peranan kunci untuk mengimplementasikan strategi secara konkret. Dalam investasi industri kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia, perusahaan swasta seperti Wuling yang berlokasi di Cikarang, BYD di Subang, Neta di Bekasi, Chery dan CATL di Karawang, serta lainnya memiliki peran yang sangat menonjol untuk meningkatkan daya saing teknologi di tengah persaingan global.

Apabila dikaitkan dengan perspektif liberalisme klasik, keterlibatan pemerintah Tiongkok dalam implementasi strategi *Made in China 2025* melalui kebijakan pendanaan ataupun subsidi menunjukkan bahwa terdapat peran yang dominan dari aktor negara. Di mana, salah satu dari gagasan utama dari paradigma liberalisme klasik justru menekankan adanya peran minimal pemerintah. Meskipun begitu, peran pemerintah dalam keberhasilan sebuah strategi nasional tentunya tak akan bisa sepenuhnya dihilangkan, terlebih dalam pembuatan kebijakan dan interaksi kooperatif yang mampu memaksimalkan strateginya. Adapun dalam implementasi *Made in China 2025*, intervensi pemerintah Tiongkok cenderung lebih mendukung adanya aktivitas perdagangan bebas serta mendorong kemampuan aktor swasta atau aktor non-negara dalam melakukan ekspansi menuju pasar global. Hal tersebut dapat terlihat dari keberhasilan pertumbuhan produk kendaraan listrik domestik milik Tiongkok seperti Wuling dan BYD yang semakin mendominasi di tengah persaingan pasar dengan merek asing lainnya, khususnya di Indonesia. Keberhasilan tersebut memang sangat memungkinkan untuk terjadi, terlebih apabila melihat bahwa pemerintah Tiongkok memiliki sistem ekonomi yang memfokuskan sumber dayanya pada industri yang ingin dikembangkan.

Sebagai aktor yang merumuskan strategi *Made in China 2025* sekaligus pemegang peranan sentral dalam keberhasilan ambisinya, pemerintah Tiongkok menunjukkan komitmennya melalui serangkaian kebijakan pendukung yang diperlukan untuk pengembangan industri manufakturnya. Kebijakan subsidi yang diberikan pemerintah Tiongkok merupakan salah satu dukungan yang paling substansial dalam implementasi strategi *Made in China 2025* khususnya bagi perkembangan kemajuan industri kendaraan listrik domestik. Apabila melihat pada data *Center for Strategic and International Studies* (CSIS), Tiongkok telah menyalurkan subsidi ke sektor kendaraan listrik domestik sebanyak \$230,9 miliar sepanjang periode 2009 hingga 2023 khususnya bagi pelaksanaan *Research and Development*. Selain itu, CSIS juga menemukan bahwa subsidi kendaraan listrik Tiongkok meningkat dalam tiga tahun, tepatnya \$30,1 miliar pada tahun 2021, \$45,8 miliar pada tahun 2022, dan \$43,3 miliar pada tahun 2023. Adapun pada tahun 2023, pemerintah Tiongkok secara khusus memberikan subsidi sebesar \$809 juta pada produsen dan perusahaan baterai kendaraan listrik yaitu *Contemporary Amerex Technology Co. Limited* (CATL). Jika terhitung sejak periode 2018 hingga 2023, total dari subsidi yang diberikan kepada CATL ialah sebesar \$1,8 miliar (Ezell, 2024). Dukungan subsidi pemerintah Tiongkok kepada perusahaan CATL tersebut tentunya mampu memberikan keuntungan bagi aktivitas perdagangan salah satunya memperkuat kemampuan finansial untuk melakukan ekspansi global. Di mana pada tahun 2023 CATL yang merupakan perusahaan baterai kendaraan listrik secara resmi menanamkan modal di Indonesia dengan nilai investasi mencapai \$5,8 miliar. Adapun fokus dari proyek investasi industri CATL di Indonesia ialah sebagai pengembangan ekosistem baterai kendaraan listrik yang mencakup pertambangan, peleburan, produksi material baterai, sel baterai, serta fasilitas daur ulang (BKM, 2024).

Di tengah aktivitas ekonomi seperti investasi, pemerintah tidak beroperasi secara individu melainkan juga menghadirkan keterlibatan dari aktor non-negara. Seperti yang dapat terlihat dalam implementasi *Made in China 2025* dalam investasi industri kendaraan listrik di Indonesia, di mana Tiongkok melalui *Multinational Corporation* (MNC) seperti CATL melakukan investasi pada sektor manufaktur baterai kendaraan listrik. Proyek investasi ini merupakan kerja sama dengan perusahaan Indonesia seperti PT Aneka Tambang (ANTAM) serta PT Indonesia Battery Corporation (IBC) (Timmerman et al., 2024). Proyek antara perusahaan Tiongkok dan Indonesia ini mencerminkan adanya *harmony of interest* yang mengkolaborasikan antara kepentingan berbeda hingga menciptakan kerja sama. Adapun Tiongkok melalui CATL memanfaatkan peluang ini untuk memastikan ketersediaan rantai pasok bahan baku baterai kendaraan listrik yaitu nikel. Di mana hal ini tak terlepas dari ambisinya menjadi negara manufaktur tinggi.

Dalam konteks implementasi *Made in China 2025*, Tiongkok memanfaatkan keunggulan komparatifnya yaitu manufaktur kendaraan listrik secara efisien. Mengingat bahwa Tiongkok memiliki kapabilitas teknologi, skala produksi yang besar, serta sokongan kebijakan domestik berupa subsidi yang kuat. Hal tersebut membuktikan bahwa Tiongkok telah melakukan spesialisasi pada sektor kendaraan listrik, seperti yang menjadi gagasan utama dari konsep keunggulan komparatif bahwa negara hanya perlu berfokus untuk memproduksi barang dengan *opportunity cost* atau biaya peluang yang lebih rendah. Dengan *opportunity cost*, Tiongkok mampu memproduksi kendaraan listrik secara massal atau dalam skala produksi yang besar. Selain itu, Tiongkok juga dapat mengalokasikan keunggulan teknologi kendaraannya dengan lebih optimal melalui inovasi-inovasi yang terus berkembang dan kemudian melakukan perdagangan dengan negara lain yaitu Indonesia untuk memperoleh keuntungan bersama. Terlebih Tiongkok sendiri tidak mampu memenuhi seluruh aspek penunjang manufakturnya, maka ia membutuhkan pasokan bahan mentah dari Indonesia untuk memproduksi baterai kendaraan listrik. Di mana apabila tak melakukan investasi nikel di Indonesia, Tiongkok tidak mampu mencapai efisiensi dalam produksi kendaraan listrik dan bahkan kepentingan strategis *Made in China 2025* tidak dapat dicapai secara maksimal.

Investasi industri kendaraan listrik yang dilakukan Tiongkok di Indonesia mencerminkan interaksi kerja sama antara dua negara yang sama-sama memaksimalkan keunggulan komparatifnya. Di mana, Indonesia sendiri merupakan negara dengan ketersediaan sumber daya

alam yang melimpah salah satunya ialah nikel. Hal itulah yang dijadikan spesialisasi oleh Indonesia sebagai keunggulan komparatifnya. Namun, di satu sisi, Indonesia masih terbilang lemah dalam kapasitas pengembangan teknologi ataupun inovasi seperti kendaraan listrik. Maka, dalam hal ini Indonesia meminimalkan *opportunity cost* dengan cara berfokus pada pengolahan nikel untuk menjadi produk yang bernilai tinggi. Dengan membuka akses bagi Tiongkok untuk melakukan investasi, Indonesia pun mampu menekan *opportunity cost* serta mulai melebarkan sayapnya pada industri kendaraan nasional yang lebih maju. Maka, disimpulkan bahwa keunggulan komparatif tiap-tiap negara dapat membuka peluang kerja sama yang menghasilkan *win-win solution* melalui spesialisasi.

#### 4. Keuntungan melalui Investasi Industri Kendaraan Listrik Tiongkok di Indonesia

Investasi industri kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia merupakan representasi dari dinamika ekonomi global yang terbentuk melalui konektivitas antara dua kepentingan hingga menciptakan kerja sama. Kerja sama ini mampu menjadi sebuah jalan bagi para aktor untuk memenuhi kepentingannya masing-masing, khususnya dalam hal kendaraan listrik. Di mana investasi yang dilakukan oleh Tiongkok di Indonesia, tak hanya mampu memberikan implikasi pada strategi Tiongkok yaitu *Made in China 2025*, melainkan juga menciptakan peningkatan ekosistem penggunaan kendaraan listrik di Indonesia bahkan kawasan Asia Tenggara. Hal tersebut sejalan dengan komitmen global yang juga telah diratifikasi oleh kedua negara ini terkait akselerasi transisi menuju energi bersih atau *Net Zero Emission*. Dalam hal ini, tak hanya Tiongkok sebagai investor yang dapat diuntungkan, melainkan Indonesia sebagai penerima tentunya akan memperoleh keuntungan karena masing-masing negara pun memiliki insentif untuk mempertahankan kerja sama yang memiliki timbal balik atau *mutual benefit*.

Apabila melihat pada data yang dikeluarkan oleh Rho Motion dalam Benchmark Mineral Intelligence Limited (2025), Indonesia muncul sebagai negara yang mendominasi kendaraan listrik Tiongkok dengan presentase pangsa pasar yang cukup tinggi jika dibandingkan dengan negara-negara lain yaitu sebesar 75%. Angka tersebut berada sedikit di bawah Brazil dengan presentase 82% dan Thailand dengan presentase 77% (Benchmark, 2025). Data tersebut kian memperkuat fakta bahwa Indonesia merupakan mitra strategi dalam ekspansi industri kendaraan listrik Tiongkok. Di satu sisi Indonesia juga telah berhasil meningkatkan percepatan program kendaraan listrik melalui keterbukaan akses penerimaan investasi yang sejalan dengan kebijakan domestik serta secara otomatis mampu menciptakan transfer teknologi dan penguatan rantai pasok. Hal tersebut menegaskan bahwa kerja sama ekonomi antara negara industri dan negara berkembang dapat saling menguntungkan dan berjalan tanpa adanya dominasi koersif ataupun konflik.

Bagi Tiongkok, keberhasilannya dalam penguasaan pasar kendaraan listrik di Indonesia, secara langsung dapat mendukung agenda pembangunan perekonomiannya domestik. Dengan memaksimalkan keunggulan komparatifnya, pada tahun 2024 merek Tiongkok seperti Wuling, BYD, dan Neta menguasai sekitar 90% dari total penjualan kendaraan listrik di Indonesia yaitu 17.800 unit (Xinhua, 2024). Dominasi ini tentunya sejalan dengan strategi *Made in China 2025*, di mana ekspansi pasar luar negeri dan investasi nonfinansial (manufaktur, pertambangan, energi, dan otomotif) menjadi pilar utamanya. Selain itu, pada tahun 2022 perusahaan Tiongkok yang bergerak dalam sektor nonfinansial yang beroperasi di luar negeri mampu menghasilkan pendapatan penjualan sebesar \$3,5 triliun (Ruiling, 2023). Berdasarkan akumulasi data tersebut menunjukkan bahwa investasi nonfinansial seperti kendaraan listrik termasuk yang beroperasi di Indonesia mampu memberikan keuntungan ekonomi dengan memperkuat aliran kembali ke negara asal yaitu Tiongkok.

Tidak hanya dominasi pangsa pasar yang berpengaruh terhadap peningkatan permintaan konsumen akan kendaraan listrik, keterlibatan dalam penguasaan sektor nikel sebagai komponen baterai lithium membuat Tiongkok mampu mengamankan bahan mentah serta mendominasi rantai pasok global. Dengan mempertahankan akses nikel yang terintegrasi dan terkonsentrasi melalui perusahaan baterai kendaraan listrik seperti CATL, telah berdampak positif bagi strategi dari *Made in China 2025* yaitu kemandirian swasembada dan mengurangi ketergantungan pada impor.

Pejabat pemerintah Indonesia menyatakan bahwa perusahaan Tiongkok telah menguasai sekitar 90% fasilitas pemrosesan nikel di Indonesia. Selain itu, diperkirakan sebesar 60% hingga 70% seluruh investasi industri nikel Indonesia berasal dari Tiongkok. Apabila dilihat lebih jauh pada rantai nilai nikel, perusahaan Tiongkok menuai keuntungan yang cukup signifikan dari pengembangan baterai kendaraan listrik apabila dibandingkan dengan pemain dari negara lain seperti Australia, Swiss, Jepang, ataupun Perancis di Indonesia seperti Australia ataupun Swiss. Kontrol oleh perusahaan Tiongkok atas campuran produk nikel sebagai bahan yang diperlukan untuk baterai mampu memposisikan sebagai pusat rantai pasok baterai kendaraan listrik (Timmerman et al., 2024).

Keuntungan lebih lanjut yang diterima oleh Tiongkok melalui investasi di Indonesia juga mencakup strategi untuk menanamkan pengaruh dalam sistem teknologi dan manufaktur. Terlebih, Indonesia sendiri merupakan pasar otomotif terbesar di Asia Tenggara memberikan implikasi bagi perusahaan Tiongkok untuk memperkuat pengaruh industrinya di seluruh kawasan. Keuntungan strategis yang diperoleh Tiongkok dengan terus mempertahankan dominasinya di Indonesia pun dapat diperoleh secara multidimensional mencakup aspek geopolitik hingga regionalisasi industri. Di mana pada tahun 2024 terdapat empat produsen mobil listrik Tiongkok yaitu Wuling, Chery, Neta, dan Seres yang bersepakat menjadikan Indonesia sebagai basis produksi kendaraan listrik untuk diekspor baik itu di kawasan ASEAN ataupun global. Bahkan didasarkan atas pernyataan oleh Menteri Perindustrian Indonesia, perusahaan yang menjadikan Indonesia sebagai hub basis produksi kendaraan listrik menargetkan sebanyak 54 negara sebagai tujuan ekspor (CNN, 2024).

Investasi yang dilakukan Tiongkok di Indonesia dalam sektor kendaraan listrik bukan hanya mencerminkan aktivitas ekonomi saja, melainkan merupakan bentuk dari interaksi kerja sama sesuai dengan dasar dari perspektif liberal. Kaum liberal percaya bahwa tiap negara dengan kepentingan berbeda mampu bertemu pada satu titik dan terlibat dalam interaksi sosial yang bersifat kooperatif. Di mana, sebagai negara berkembang, Indonesia memerlukan investasi asing yang produktif untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Keuntungan ini selaras dengan salah satu kebijakan domestik sekaligus strategi Indonesia untuk menjadi negara maju yaitu hilirisasi, khususnya mengenai larangan ekspor bijih nikel yang diberlakukan secara tegas mulai Januari tahun 2020 melalui Peraturan Menteri ESDM No. 11 Tahun 2019 mencakup smelter mineral, minyak dan gas, kehutanan, pertanian, serta ekosistem kendaraan listrik. Kebijakan hilirisasi sendiri merupakan inisiasi yang telah diterapkan tahun 2014 dan bertujuan untuk mengoptimalkan potensi nikel domestik melalui proses pengolahan di dalam negeri sebelum diekspor. Tentunya kebijakan ini dapat mempercepat pertumbuhan investasi, karena daya tarik yang juga semakin meningkat (Purwanto, 2024). Hal ini jelas berkaitan dengan masuknya investasi industri kendaraan listrik Tiongkok. Di mana perusahaan-perusahaan baterai kendaraan listrik seperti CATL secara langsung merespon kebijakan Indonesia tersebut melalui kesepakatan dalam bentuk FDI pada tahun 2023. Maka, bagi Indonesia, masuknya investasi Tiongkok mencerminkan hubungan kerja sama yang mampu menguntungkan secara langsung untuk pendapatan negara serta khususnya dalam keberhasilan kebijakan hilirisasi.

Dapat dilihat bahwa keberhasilan investasi asing atau FDI pada industri kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia didorong dari faktor-faktor atau kepentingan domestik kedua negara yang kemudian bertemu pada satu titik hingga menciptakan hubungan yang menguntungkan. Di mana melalui hubungan perekonomian, Tiongkok dan Indonesia mampu saling melengkapi keterbatasan pada aspek tertentu. Terlebih apabila negara memiliki spesialisasi dari keunggulan komparatifnya, sumber daya akan dapat dialokasikan secara lebih optimal hingga kemudian terbentuk aktivitas perdagangan untuk mendapatkan hasil dengan biaya yang lebih ini. Adapun Tiongkok memiliki teknologi dari kendaraan listriknya sebagai keunggulan komparatif, sementara Indonesia dengan sumber daya nikel. Keterlibatan negara di tengah aktivitas perdagangan juga menjadi kunci untuk memberikan ketersediaan akses bagi para investor atau MNC. Melalui kebijakan hilirisasi serta keterbukaan akses bagi investor asing oleh Indonesia mampu menjadi bagian penting bagi keberhasilan strategi Tiongkok yaitu *Made in China 2025* untuk menjadi negara adikuasa berteknologi tinggi. Sebaliknya, penanaman modal oleh perusahaan-perusahaan swasta Tiongkok

dapat memberikan keuntungan dalam strategi Indonesia baik itu dalam komitmen globalnya yaitu NZE, ataupun bagi kepentingan domestiknya melalui hilirisasi nikel.

## KESIMPULAN

Kepentingan Tiongkok sebagai negara pemimpin manufaktur berteknologi tinggi yang tertuang pada strategi *Made in China 2025*, dapat terlihat jelas dalam ekspansi industri kendaraan listriknya di Indonesia. Implementasi *Made in China 2025* pada investasi ini tak hanya mencerminkan ambisi strategisnya semata, melainkan juga merupakan tujuan Tiongkok untuk meningkatkan kemandirian teknologi dengan mengakhiri ketergantungannya pada teknologi internasional. Salah satu kemandirian teknologi tersebut ialah industri kendaraan listrik yang merupakan bagian dari 10 prioritas industri utama *Made in China 2025*. Meskipun lonjakan pangsa pasar kendaraan listrik Tiongkok di Indonesia baru dimulai pada tahun 2022, tepatnya tujuh tahun pasca dimulainya strategi *Made in China 2025*, namun hal ini telah berkontribusi besar terhadap kesuksesan dominasi dan daya saing produk buatan Tiongkok. Bahkan, hingga periode 2025, eksistensi produk kendaraan listrik Tiongkok pun kian agresif dengan masuknya berbagai produsen melalui investasi langsung di Indonesia antara lain Wuling, BYD, Neta, Chery, GAC Aion, DFSK, dan sebagainya yang telah melampaui penjualan perusahaan asing lainnya.

Keberhasilan investasi ini didukung oleh aktor pemerintah baik itu Tiongkok melalui pengembangan manufaktur maupun Indonesia melalui kebijakan domestiknya yang mendorong keterbukaan akses jangka panjang bagi investasi industri kendaraan listrik. Maka dari itu, dapat dikatakan bahwa investasi Tiongkok di Indonesia berhasil mewujudkan kepemimpinannya dalam manufaktur kendaraan listrik sesuai dengan salah satu parameter *Made in China 2025* yaitu menjadi *innovator of the world*. Didasarkan atas hasil analisis, penelitian ini hanya terbatas pada penjelasan kepentingan Tiongkok yang diimplementasikan dalam investasi dengan Indonesia sebagai mitra strategis. Sehingga, penelitian berikutnya dapat menganalisis terkait kajian komparatif antara Tiongkok dengan negara-negara *super power* lainnya dalam konteks teknologi manufaktur untuk lebih memvalidasi apakah Tiongkok benar-benar telah menguasai teknologi global yang selaras dengan strategi *Made in China 2025*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andebar, W. (2022). *Mobil Listrik Wuling Air ev Made in Cikarang Resmi Meluncur, Segini Kapasitas Produksinya*. Gridoto. <https://www.gridoto.com/read/223416307/mobil-listrik-wuling-air-ev-made-in-cikarang-resmi-meluncur-segini-kapasitas-produksinya>
- Arianto, A., Maarif, D., Muhadjir, M., & Argaditya, R. (2022). Indonesia-China Cooperation For The Development And Improvement of Digital Technology 4.0 in The Field of Security And Economy. *Global Komunika : Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 5(2), 44–53.
- Astari, A. (2022). *Kebijakan Tiongkok: Made in China 2025 Tiongkok*. <https://bharataradio738.com/index.php/beritalengkap/2dd7212c>
- Benchmark. (2025). *Infographic: Chinese brand share in overseas EV sales*. Benchmark Mineral Intelligence Limited. <https://source.benchmarkminerals.com/article/infographic-share-chinese-brands-in-overseas-ev-sales>
- Bhawono, A., & Wicaksono, R. A. (2024). *China Menang Banyak dari Nikel Indonesia*. Betahita. <https://betahita.id/news/detail/10569/china-menang-banyak-dari-nikel-indonesia.html?v=1725516433>
- BKM. (2024). *Minister Rosan Accelerates Electric Vehicle Ecosystem Investment, Meets Major Chinese Companies*. Kementerian Investasi Dan Hilirisasi. <https://www.bkpm.go.id/en/info/press-release/minister-rosan-accelerates-electric-vehicle-ecosystem-investment-meets-major-chinese-companies>
- Chen, K., Meng, Q., Sun, Y., & Wan, Q. (2024). How does industrial policy experimentation influence innovation performance? A case of Made in China 2025. *Humanities and Social Sciences Communications*, 11(1). <https://doi.org/10.1057/s41599-023-02497-x>
- CNN. (2024). *Wuling-Chery-Neta-Seres Sepakat Jadikan Indonesia Basis Ekspor EV*. CNN

- Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20240614144230-603-1109959/wuling-chery-neta-seres-sepakat-jadikan-indonesia-basis-ekspor-ev>
- Consulting, F. (2025). *News in Charts: Has 'Made in China 2025' achieved its aim?* LSEG. <https://lipperalpha.refinitiv.com/2025/01/news-in-charts-has-made-in-china-2025-achieved-its-aim/>
- Dhar, S. (2025). *"Made in China 2025" has been a partial success.* Nikkei Asia. <https://asia.nikkei.com/Opinion/Made-in-China-2025-has-been-a-partial-success>
- Ezell, S. (2024). *How Innovative Is China in the Electric Vehicle and Battery Industries?* July.
- Fauziyyah, P. Z., & Paksi, A. K. (2023). Dampak Kerja Sama Indonesia-China Dalam Proyek Investasi Nikel Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kedua Negara. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 7(1), 86–105. <https://doi.org/10.38043/jids.v7i1.4279>
- Fiantika, F. R. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sumatra Barat: Pt. Global Eksekutif Teknologi.
- FDI. (2022). *Made in China 2025: the Plan to Dominate Manufacturing and High-Tech Industries.* FDI China. <https://fdichina.com/blog/made-in-china-2025-plan-to-dominate-manufacturing/>
- Fikri, I. (2025). *Tidak Hanya 'Jajah' Indonesia, Mobil Listrik China Kuasai 76% Penjualan Dunia.* Mashable. <https://id.mashable.com/otomotif/7850/tidak-hanya-jajah-indonesia-mobil-listrik-china-kuasai-76-penjualan-dunia>
- Gojayevev, F. (2025). *The Mixed Results of Made in China 2025.* E-International Relations. <https://www.e-ir.info/2025/02/09/opinion-the-mixed-results-of-made-in-china-2025/>
- Heryawati, N. L. (2024). *Peluang dan Tantangan dari Kebijakan Made in China 2025 Terhadap Indonesia.* Kumparan. <https://kumparan.com/nimaslintang175/peluang-dan-tantangan-dari-kebijakan-made-in-china-2025-terhadap-indonesia-245E8KrZ7kQ>
- Huda, A. A., Bridle, R., & Suharsono, A. (2025). *Indonesian Electric Vehicle Boom: A temporary trend or a long-term vision?* IISD. <https://www.iisd.org/articles/deep-dive/indonesian-electric-vehicle-boom-temporary-trend-or-long-term-vision>
- Institute for Security & Development Policy. (2018). *Made in China 2025: Backgrounder Report.* Institute for Security & Development Policy, June, 1–9.
- Ma, H., Wu, X., Yan, L., Huang, H., Wu, H., Jie, X., & Zhanga, J. (2018). Strategic plan of “Made in China 2025” and its implementation. *Analyzing the Impacts of Industry 4.0 in Modern Business Environments, May 2018*, 1–23. <https://doi.org/10.4018/978-1-5225-3468-6.ch001>
- Masiero, G., Ogasavara, M. H., Jussani, A. C., & Risso, M. L. (2016). Electric vehicles in China: BYD strategies and government subsidies. *RAI Revista de Administração e Inovação*, 13(1), 3–11. <https://doi.org/10.1016/j.rai.2016.01.001>
- McBride, J., & Chatzky, A. (2019). *Is 'Made in China 2025' a Threat to Global Trade?* Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounder/made-china-2025-threat-global-trade>
- Naufal, K. P. A., & Wulansari, I. (2024). *Kepentingan Nasional Tiongkok Dalam Pengembangan Electric Vehicle : Studi Kasus Investasi Di Indonesia.*
- PPSDM. (2022). *Berkenalan dengan Net Zero Emission.* Kementerian Esdm Republik Indonesia. <https://ppsdmaparatur.esdm.go.id/seputar-ppsdma/berkenalan-dengan-net-zero-emission>
- Pratama, R. K. (2020). *Made in China 2025 sebagai Strategi Peaceful Development.* Kumparan. <https://kumparan.com/rony-k-pratama1493412836097/made-in-china-2025-sebagai-strategi-peaceful-development-1tc1gbLrVX2>
- PRC State Council. (2015). Notice of the State Council on the Publication of "Made in China 2025. *Center for Security and Emerging Technology, 2015*, 1–32. <https://perma.cc/9PA3-WYBA>
- Purwanto, N. P. (2024). *Government Policy To Maximize Nickel Potential In Indonesia.* XVI(20).
- Putra, F. A. Al, Prakoso, S. G., Devi, & Sintya, R. (2018). “Made in China 2025 Initiative” and Dual Circulation Economy : Reducing Dependence on U . S . Technology. *Global Strategis*, 383–408.
- Razzaq, A., Azhgaliyeva, D., & Rahut, D. B. (2024). *Impact of "Made in China 2025" Industrial*

- Strategy on Firms' Green Innovation: A Quasi-Natural Experiment*. 1477. <https://www.adb.org/publications/impact-of-made-in-china-2025-industrial-strategy-on-firms-green-innovation-a-quasi-natural-experiment>
- Ricardo, D. (2018). The Principles of Political Economy and Taxation. *The Economics of Population: Key Classic Writings*, 65–68. <https://doi.org/10.4324/9781351291521-9>
- Rosada, F., Wibisana, R. A. A., & Paksi, A. K. (2023). The Impact of Indonesia-China Nickel Cooperations on Indonesia's Economy and Environment. *Nation State: Journal of International Studies*, 6(2), 96–116. <https://doi.org/10.24076/nsjis.v6i2.1270>
- Ruiling, L. (2023). *China's outbound investment ranks among highest globally*. People's Daily Online. [http://en.people.cn/n3/2023/1011/c90000-20082248.html#:~:text=China's outbound direct investment \(ODI,State Administration of Foreign Exchange](http://en.people.cn/n3/2023/1011/c90000-20082248.html#:~:text=China's outbound direct investment (ODI,State Administration of Foreign Exchange)
- Shih, S., & Lin, Y. (2024). *Made in China 2025: How China Thrives Despite Tech Sanctions*. CommonWealth Magazine. <https://english.cw.com.tw/article/article.action?id=3789>
- Shuang, Q. (2018). 苗圩：“中国制造2025”政策将一如既往平等适用于内外资企业. [http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201803/26/t20180326\\_28610726.shtml](http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201803/26/t20180326_28610726.shtml)
- Sorensen, G., Moller, J., & Jackson, R. (2022). *Introduction to International Relations theories and approaches*. Oxford University Press.
- Timmerman, A., Stevenson-Yang, L., & Yuan, C. (2024). Nickel Nexus: Indonesia's China-Backed Nickel-To-Battery Ambition. In *The China-Global South Project* (Issue September). Wallsteetn. (2024). *What are the advantages of China's electric cars in terms of cost? This Wall Street investment bank has done the math*. Moomoo Technologies Inc. [https://www.moomoo.com/news/post/41785681/what-are-the-advantages-of-china-s-electric-cars-in?level=1&data\\_ticket=1744616820489238](https://www.moomoo.com/news/post/41785681/what-are-the-advantages-of-china-s-electric-cars-in?level=1&data_ticket=1744616820489238)
- Wernberg-Tougaard, E., & Brødsgaard, K. E. (2020). China's Industrial Policy Plan Made in China 2025. *Thesis*, 1–105.
- Wimanda, R. E. (2023). *Peningkatan Penggunaan Kendaraan Listrik Nasional Guna Mendukung Ekonomi Hijau*. [http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-112300000000088/swf/7427/PPRA\\_65\\_-\\_76\\_s.pdf](http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-112300000000088/swf/7427/PPRA_65_-_76_s.pdf)
- Wulan, M. K. (2023). *Kemitraan Strategis Komprehensif Indonesia-China Berkembang Sangat Baik*. Kompas Id. <https://www.kompas.id/baca/polhuk/2023/10/17/kemitraan-strategis-komprehensif-indonesia-china-berkembang-sangat-baik>
- Xinhua. (2024). *Merek China sumbang 90 persen penjualan kendaraan listrik di Indonesia*. Antara. <https://otomotif.antaranews.com/berita/4264283/merek-china-sumbang-90-persen-penjualan-kendaraan-listrik-di-indonesia>
- Zenglein, M. J., & Holzmann, A. (2019). *Evolving Made In China 2025: China's industrial policy in the quest for global tech leadership*. 8.