

Perspektif Hukum *Joint Venture in Foreign Direct Investment* Indonesia-Korea Selatan dalam Industri Baterai *Electric Vehicle* (EV) Oleh PT HLI Green Power

Yubistika Khairunnisa

Program Studi Ilmu Hukum – Hukum Ekonomi, Program Pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

Abstract: *The global shift towards Electric Vehicles (EV) opens up strategic opportunities for Indonesia to leverage its rich nickel resources in the EV battery industry. This study examines the legal aspects of a joint venture between Indonesia and South Korea through PT HLI Green Power as a form of Foreign Direct Investment (FDI) in the development of the electric vehicle battery industry in Indonesia based on comprehensive legal aspects or relevant legal regulations, including UU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, UU No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, UU No. 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan, and other supporting regulations. The results of the study show that the HLI Green Power joint venture is an implementation of strategic collaboration between Hyundai Motor Group, LG Energy Solution, and Indonesia Battery Corporation (IBC). However, there are also challenges in the form of policy uncertainty, trade disputes with the European Union at the WTO, limited charging infrastructure, high costs of electric vehicles, the dominance of foreign investors, and limited local human resource capacity. This study concludes that the success of the joint venture requires consistent government policies, strengthened technology transfer mechanisms, more favorable profit-sharing negotiations, and the development of local human resource capacity to maximize added value for the national economy.*

Abstract: Transformasi global menuju kendaraan listrik (Electric Vehicle/EV) membuka peluang strategis bagi Indonesia untuk memanfaatkan kekayaan sumber daya nikelnya dalam industri baterai EV. Penelitian ini mengkaji aspek hukum joint venture antara Indonesia dan Korea Selatan melalui PT HLI Green Power sebagai bentuk Foreign Direct Investment (FDI) dalam pengembangan industri baterai kendaraan listrik di Indonesia yang didasarkan pada aspek hukum komprehensif atau regulasi hukum terkait yang meliputi UU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, UU No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, UU No. 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan, serta regulasi pendukung lainnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa joint venture HLI Green Power merupakan implementasi kolaborasi strategis antara Hyundai Motor Group, LG Energy Solution, dan Indonesia Battery Corporation (IBC). Namun, terdapat juga tantangan berupa ketidakpastian kebijakan, sengketa perdagangan dengan Uni Eropa di WTO, keterbatasan infrastruktur pengisian daya, biaya tinggi kendaraan listrik, dominasi investor asing, dan keterbatasan kapasitas SDM lokal. Penelitian ini menyimpulkan bahwa keberhasilan joint venture memerlukan konsistensi kebijakan pemerintah, penguatan mekanisme transfer teknologi, negosiasi profit sharing yang lebih menguntungkan, serta pengembangan kapasitas SDM lokal untuk memaksimalkan nilai tambah bagi perekonomian nasional..

Article History

Received: Oktober 09, 2025

Revised: Oktober 14, 2025

Published: October 20, 2025

Keywords :

Joint Venture, Foreign Direct Investment, Electric Vehicle.

Kata Kunci :

Joint Venture, Foreign Direct Investment, Kendaraan Listrik (Electric Vehicle).



<https://doi.org/10.5281/zenodo.17462537>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Pada zaman yang progresif ini, dunia tengah mengalami transformasi besar, terutama dalam sektor transportasi dengan pergeseran dari kendaraan berbahan bakar fosil menuju kendaraan listrik (*Electric Vehicle*/EV). Perubahan ini didorong oleh komitmen global untuk mengurangi emisi karbon dan mengatasi perubahan iklim, serta meningkatkan pelestarian ramah lingkungan. Dalam era transformasi ini, keberlanjutan ekonomi menjadi hal yang semakin penting dalam perencanaan pembangunan di seluruh dunia, hal ini karena bumi sedang menghadapi ancaman perubahan iklim, krisis energi, dan tekanan lingkungan akibat proses industrialisasi yang masif. Salah satu langkah utama untuk mewujudkan ekonomi yang berkelanjutan adalah dengan mengubah sektor transportasi agar lebih ramah lingkungan, hemat energi, dan menghasilkan emisi yang rendah. Dalam konteks ini, kendaraan

listrik (EV) ini muncul sebagai inovasi teknologi yang menjanjikan untuk menjawab berbagai tantangan tersebut.¹

Holding BUMN pertambangan, MIND ID, menyampaikan bahwa dalam lima tahun mendatang Indonesia akan menempati posisi strategis di tingkat global, terutama dalam pengembangan ekosistem kendaraan listrik. Hal ini didukung oleh melimpahnya cadangan nikel serta mineral penting lainnya yang menjadi bahan utama dalam produksi baterai kendaraan listrik. Direktur Utama MIND ID, Hendi Prio Santoso, menegaskan bahwa Indonesia diperkirakan akan berperan besar dalam rantai pasar nikel dunia. Bahkan, dalam lima tahun ke depan, pasaran nikel dari Indonesia diproyeksikan mampu memenuhi hingga 75% kebutuhan global, yang artinya peran Indonesia sangat strategis dan signifikan dalam pengembangan nikel sebagai bahan baku untuk *battery electric vehicle* kedepannya.²

Pemerintah Indonesia menegaskan komitmen yang kuat dalam mendorong pengembangan industri hilirisasi nikel melalui beragam kebijakan strategis. Sejak tanggal 1 Januari 2020, pemerintah Indonesia memberlakukan larangan terhadap ekspor bijih nikel. Kebijakan ini kemudian dipermasalahkan oleh Uni Eropa melalui gugatan di *World Trade Organization* (WTO). Kemudian pada bulan Juni 2023, Indonesia juga menghentikan ekspor bauksit mentah dan berencana menerapkan kebijakan serupa terhadap ekspor mineral lain seperti timah dan tembaga.³ Kebijakan pelarangan ekspor bijih nikel mentah yang mulai diterapkan sejak tahun 2020 ini ditujukan untuk menarik investasi di sektor pengolahan dan pemurnian dalam negeri, sekaligus memperkuat pembangunan industri baterai kendaraan listrik (EV) nasional. Langkah ini selaras dengan visi Indonesia yang ingin bertransformasi dari sekadar pemasok bahan mentah menjadi bagian penting dalam rantai nilai global industri baterai kendaraan listrik (EV).

Pengembangan industri baterai EV tersebut pasti memerlukan investasi modal yang sangat besar, transfer teknologi canggih, serta akses ke pasar global atau keterhubungan dengan pasar internasional. Untuk itu, *Foreign Direct Investment* (FDI) melalui skema kerja sama (*joint venture*) antar negara, yaitu Indonesia dengan negara asing menjadi mekanisme yang ideal untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut. Melalui *joint venture* dengan negara asing tersebut, diharapkan Indonesia dapat memperoleh akses yang lebih luas terhadap sumber daya alam, peningkatan penyerapan tenaga kerja, transfer keahlian dan teknologi, peningkatan kapasitas produksi, serta pemanfaatan jaringan pasar global yang dimiliki oleh para investor asing, yang tidak memadai di Indonesia sendiri.

PT Hyundai LG Indonesia (HLI) Green Power merupakan salah satu contoh konkret dari implementasi strategi *joint venture* dalam industri baterai EV di Indonesia. Pabrik sel baterai pertama ini berada di HLI Green Power. Lokasinya berada di Karawang, Jawa Barat, yang diresmikan oleh pemerintah RI dan konsorsium dari Korea Selatan yakni Hyundai Motor Grup dan juga LG Energy Solution, serta memulai produksi komersial baterai kendaraan listrik pada April 2024. Euisun Chung, Executive Chairman dari Hyundai Motor Group, mengatakan bahwa penyelesaian pembangunan pabrik sel baterai di Indonesia merupakan sebuah pencapaian yang membanggakan. Menurutnya, hal ini menjadi bukti nyata atas kemajuan yang telah diraih sekaligus mencerminkan kekuatan kemitraan yang terjalin antara kedua pihak.⁴

Oleh karena itu, topik mengenai *joint venture* HLI Green Power dalam konteks FDI ini menjadi penting karena memberikan pemahaman konkret tentang bagaimana FDI dalam industri strategis dapat distrukturkan dan diimplementasikan di Indonesia, tentunya sebagai terobosan baru bagi Indonesia sendiri untuk meningkatkan kualitas teknologi dimulai dengan bekerja sama ini. Dengan demikian, kajian terhadap topik *joint venture* in FDI oleh HLI Green Power tidak hanya relevan bagi pihak-pihak yang terlibat langsung, tetapi juga berkontribusi pada pemahaman yang lebih luas tentang bagaimana negara berkembang seperti Indonesia dapat memaksimalkan peluang dari transisi energi global melalui

¹ Souma, M. L., Hakim, dkk. "Dampak Electric Vehicle Terhadap Lingkungan Dan Ekonomi Berkelanjutan". *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan*, 2 (4), 2021, h. 13.

² CNBC Indonesia, "Begini Strategisnya Peran RI dalam Rantai Pasar Baterai EV Dunia", 6 Desember 2024. Diakses dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20241206081555-4-593820/begini-strategisnya-peran-ri-dalam-rantai-pasar-baterai-ev-dunia>

³ Dian Cahyaningrum (Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI), "Larangan Ekspor Sumber Daya Alam Mineral Mentah: Nikel dan Bauksit", *Info Singkat Vol. XV, No. 4/III/P3DI/Februari/2023*:", Jakarta, 2023, h. 20.

⁴ CNBC Indonesia, "Pabrik Baterai EV Terbesar se-ASEAN Terbangun di RI, Ini Pemiliknya", 4 Juli 2024. Diakses dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20240704081138-4-551633/pabrik-baterai-ev-terbesar-se-asean-terbangun-di-ri-ini-pemiliknya>

strategi investasi asing yang terstruktur dengan baik. Dalam penelitian ini ada 3 (tiga) persoalan yang akan dibahas yaitu konsep *joint venture* sebagai bentuk *Foreign Direct Investment* (FDI) oleh PT HLI Green Power di Indonesia, aspek hukum dalam implementasi *joint venture* HLI Green Power di Indonesia dan kontribusi dan tantangan *joint venture* HLI Green Power terhadap pengembangan kendaraan listrik dan industri baterai di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsep *Joint Venture* Sebagai Bentuk *Foreign Direct Investment* (FDI) oleh PT HLI Green Power di Indonesia

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai *joint venture* sebagai salah satu bentuk atau cara kerja sama dalam *Foreign Direct Investment* (FDI), perlu dipahami terlebih dahulu konsep dasar mengenai *Foreign Direct Investment* (FDI) atau dalam konteks negara Indonesia yaitu lebih dikenal dengan Penanaman Modal Asing (PMA). Menurut M. Sornarajah dalam bukunya *The International Law on Foreign Investment (Third Edition)*, *Foreign Direct Investment* (FDI) diartikan sebagai kegiatan pemindahan aset, baik yang berwujud (*tangible*) maupun tidak berwujud (*intangible*), dari satu negara ke negara lain dengan tujuan untuk dimanfaatkan secara produktif di negara tujuan investasi. Sebagaimana hasil dari kegiatan tersebut dimaksudkan untuk menciptakan keuntungan atau kekayaan yang berada di bawah kendali penuh atau sebagian dari pihak pemilik aset.⁵

Foreign Direct Investment (FDI) tidak hanya sebagai bentuk investasi yang membawa keuntungan bagi pihak investor, tetapi juga memiliki dampak luas terhadap perekonomian negara penerima. Oleh karena itu, kita harus memahami alasan mengapa FDI memiliki peran yang penting dan menjadi langkah awal untuk menilai bagaimana kebijakan dan struktur hukum di suatu negara dapat mendorong atau menghambat arus investasi asing. Sebagaimana yang dikatakan oleh Erman Rajagukguk dalam bukunya *Hukum Investasi di Indonesia*, tujuan utama masuknya Penanaman Modal Asing (PMA) ke Indonesia adalah untuk mencari keuntungan ekonomi. Terdapat tujuh faktor utama yang mendorong hal tersebut, yaitu:⁶

1. Gaji buruh yang relatif lebih murah, sehingga biaya produksi menjadi lebih rendah.
2. Berlokasi strategis di sekitar kawasan sumber bahan baku, sehingga memudahkan proses produksi dan menekan biaya logistik.
3. Luasnya pasar baru di Indonesia, sehingga memberikan peluang besar bagi ekspansi bisnis.
4. Kemampuan untuk mengkomersialkan teknologi, termasuk merek dagang, paten, rahasia dagang, serta desain industri kepada pihak mitra lokal.
5. Peluang untuk memasarkan bahan mentah agar dapat diolah menjadi produk jadi.
6. Tersedianya beragam insentif bagi investor asing, seperti kemudahan dalam proses perizinan, keringanan atau pembebasan pajak, serta berbagai fasilitas penunjang lainnya.
7. Status khusus dalam perdagangan internasional, yang memberikan keuntungan tersendiri bagi investor dari negara tertentu.

Dalam regulasi di Indonesia sendiri, definisi dari FDI atau PMA terdapat dalam Undang-undang (UU) Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal: “Penanaman modal asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri”.⁷

Pasal ini menjelaskan apa yang dimaksud dengan Penanaman Modal Asing (PMA) atau *Foreign Direct Investment* (FDI). Secara sederhana, PMA tersebut adalah ketika investor atau perusahaan dari luar negeri/negara asing menanamkan modalnya untuk membuka atau menjalankan bisnis di Indonesia. Dalam pasal ini memberikan penjelasan bahwa investor asing bisa menggunakan modal 100% milik mereka sendiri, artinya mereka mendirikan perusahaan di Indonesia yang seluruhnya

⁵ M. Sornarajah, *The International Law on Foreign Investment*, Edisi Kelima (Cambridge: Cambridge University Press, 2021), h. 65.

⁶ Erman Rajagukguk, *Hukum Investasi di Indonesia: Penanaman Modal Asing (PMA) dan Penanaman Modal dalam Negeri*, Jakarta: Universitas Al Azhar Indonesia (UAI) Press, 2017, h. 1.

⁷ Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

dimiliki oleh pihak asing dan bisa dengan melakukan berpatungan (*joint venture*) dengan penanam modal dalam negeri yang menjadi topik pada makalah ini.

Dalam model *joint venture*, kepemilikan perusahaan dibagi antara pihak asing dan pihak Indonesia sesuai dengan kesepakatan mereka. Misalnya 60% dimiliki perusahaan asing dan 40% dimiliki perusahaan Indonesia, atau kombinasi persentase lainnya. Hal inilah yang terjadi pada kasus HLI Green Power, di mana LG Energy Solution dan Hyundai Motor dari Korea Selatan bermitra dengan Indonesia Battery Corporation (IBC) sebagai perwakilan dari Indonesia. Dengan memahami definisi dari UUPMA ini, kita bisa mengetahui bahwa HLI Green Power adalah bentuk PMA melalui *joint venture*, sehingga harus mematuhi semua regulasi PMA yang berlaku di Indonesia.

Menurut M. Sornarajah dalam bukunya “*The International Law on Foreign Investment*” mengatakan bahwa *joint venture* itu pada intinya dan dapat dipahami sebagai suatu pengaturan kerja sama antara dua atau lebih badan usaha yang sepakat untuk melaksanakan suatu kegiatan atau proyek baru, yang pelaksanaannya dinilai akan lebih berhasil melalui penggabungan modal, keahlian, atau teknologi dari masing-masing pihak.⁸ Dengan adanya *joint venture* ini, bayangkan jika ada suatu perusahaan yang mungkin mempunyai dana dan bahan baku yang banyak, tetapi tidak mempunyai teknologi yang canggih atau memadai di negara mereka. Di sisi lain, terdapat perusahaan lain yang mempunyai teknologi yang canggih, tetapi tidak mempunyai akses dalam bahan baku. Dengan bergabung atau bekerja sama, mereka bisa menggabungkan kekuatan masing-masing untuk mencapai tujuan masing-masing yang akan mereka capai.

Sedangkan dalam buku “*Joint Ventures and Shareholders Agreements*”, menurut penulis istilah *joint venture* sebenarnya tidak memiliki definisi hukum yang pasti dalam sistem hukum Inggris. Namun, secara sederhana, *joint venture* dapat dipahami sebagai kerja sama antara dua atau lebih pihak yang sepakat untuk menggabungkan sumber daya mereka dan menjalankan suatu kegiatan bisnis bersama dengan tujuan mendapatkan keuntungan. Dalam kerja sama ini, para pihak juga bisa sepakat untuk berbagi risiko, meskipun besarnya pembagian risiko tersebut akan bergantung pada bentuk dan pengaturan kerja sama yang mereka pilih. Istilah *joint venture* umumnya digunakan untuk menggambarkan suatu kerja sama di mana dua atau lebih pihak masing-masing memberikan modal, aset, atau sumber daya lainnya kepada sebuah *Limited Liability Company* (LLP) sebagai imbalan atas kepemilikan saham di perusahaan tersebut. Perusahaan ini kemudian menjalankan kegiatan bisnis yang biasanya melibatkan keahlian dari masing-masing pihak. Bentuk kerja sama seperti ini biasanya disebut sebagai *corporate joint venture* atau *joint venture* korporasi.⁹

Dalam praktiknya, *joint venture* tidak hanya soal pembagian modal atau kepemilikan saham saja, tetapi juga mengenai bagaimana kedua pihak yaitu investor asing dan mitra lokal dapat membangun bisnis yang saling menguntungkan antar kedua belah pihak. Oleh karena itu, penting untuk memahami berbagai aspek strategis dalam pelaksanaan *joint venture* agar tujuan bersama dapat tercapai secara optimal. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam *joint venture*, antara lain:¹⁰

1. Pentingnya kerja sama bisnis yang benar-benar efektif, dengan menyesuaikan setiap bentuk kemitraan agar sesuai dengan kebutuhan dan sasaran antar negara.
2. Perhatikan jenis kerja sama apa yang perlu dibuat, dengan siapa, kapan waktu yang tepat, di mana, dan untuk alasan apa, agar peluang keberhasilan kerja sama semakin besar.
3. Hindari dan atasi tantangan utama yang sering muncul saat seseorang baru memulai mencari mitra *joint venture*.
4. Menjelaskan nilai produk dalam suatu kesepakatan tertentu, serta bagaimana cara meningkatkannya agar bisa memperoleh keuntungan maksimal melalui negosiasi yang saling menguntungkan.
5. Menunjukkan cara berpikir para pemasar berpengalaman ketika pihak lain menerima proposal *joint venture*, membahas alasan di balik keputusan mereka, dan bagaimana cara menghindari penolakan.

Dalam contoh *joint venture* HLI Green Power yang dibahas pada topik ini, LG Energy Solution berkontribusi melalui teknologi baterai yang lebih maju, Hyundai Motor memberikan pengalaman dalam produksi kendaraan listrik serta akses ke pasar otomotif, sedangkan Indonesia Battery

⁸ M. Sornarajah, *The International Law on Foreign Investment*, Edisi Kelima (Cambridge: Cambridge University Press, 2021), h. 231.

⁹ Susan Singleton, *Joint Ventures and Shareholders' Agreements*, 6th ed. (London: Bloomsbury Professional, 2021), h. 3.

¹⁰ John Hawkins, *Joint Venture Contact Secrets*, h. 6.

Corporation (IBC) berperan mewakili kepentingan nasional dan menyediakan akses terhadap cadangan nikel. Kolaborasi ini menunjukkan bahwa keberhasilan *joint venture* tidak hanya ditentukan oleh besarnya modal yang ditanamkan, tetapi juga oleh keahlian, sumber daya, dan tujuan bersama dari para pihak yang terlibat. Oleh karena itu, penting untuk memahami berbagai hal yang perlu diperhatikan seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, serta memahami regulasi hukum terkait dalam menjalankan *joint venture* agar kerja sama tersebut dapat berjalan efektif dan saling menguntungkan. Hasil kerja sama ini diharapkan dapat menguntungkan semua pihak, seperti perusahaan Korea Selatan mendapat akses bahan baku yang strategis dan Indonesia mendapat pabrik berteknologi tinggi yang menciptakan lapangan kerja serta penambahan dari segi nilai pertumbuhan ekonomi.

Aspek Hukum dalam Implementasi *Joint Venture* HLI Green Power di Indonesia

Dalam *Foreign Direct Investment* (FDI) atau Penanaman Modal Asing (PMA) baik yang seluruh sahamnya dimiliki oleh investor asing maupun yang berbentuk perusahaan patungan (*joint venture*), Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 menegaskan bahwa perusahaan tersebut wajib berbentuk Perseroan Terbatas (PT) sebagai badan hukum yang ada di Indonesia serta berdomisili di wilayah hukum Indonesia, sebagaimana hal ini terdapat dalam Pasal 5 ayat (2) UU No. 25 Tahun 2007: “Penanaman modal asing wajib dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di wilayah Negara Republik Indonesia”.¹¹ Sehingga dalam praktiknya, pendirian perusahaan *joint venture* tersebut harus mengikuti semua ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UU PT) yang mengatur tata cara pendirian, struktur, dan operasional PT yang ada di Indonesia.

Adapun penanam modal dalam negeri dan asing yang melakukan penanaman modal dalam bentuk perseoran terbatas ini lebih lanjut disebutkan dalam Pasal 5 Ayat (3) UU No. 25 Tahun 2007, yang dilakukan dengan: a. mengambil bagian saham pada saat pendirian perseroan terbatas; b. membeli saham; dan c. melakukan cara lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹² Ketentuan dalam UU Penanaman Modal tersebut tidak dapat dilepaskan dari prinsip-prinsip hukum perjanjian yang diatur dalam KUH Perdata, khususnya yang berkaitan dengan perseroan. Hal ini sejalan dengan Pasal 1618 KUH Perdata yang menegaskan bahwa: “Perseroan perdata adalah suatu persetujuan antara dua orang atau lebih, yang berjanji untuk memasukkan sesuatu ke dalam perseroan itu dengan maksud supaya keuntungan yang diperoleh dari perseroan itu dibagi di antara mereka”.¹³

Selain itu, peranan Pemerintah dalam hal *joint venture* ini dapat juga dilihat dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (KPBU) yang merupakan salah satu instrumen hukum penting yang membuka peluang besar bagi terjalinnnya kerjasama antara sektor publik dan swasta, termasuk dalam bentuk *joint venture*. Dalam Perpres ini juga menyebutkan tujuan dari KPBU antara lain:¹⁴

- a. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui penerahan dana swasta;
- b. Mewujudkan Penyediaan Infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
- c. Menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat;
- d. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna; dan/atau
- e. Memberikan kepastian pengembalian investasi Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha.

Selanjutnya dalam Pasal 5 Ayat (1) menjelaskan bahwa infrastruktur yang dimaksudkan dalam Perpres ini atau yang dapat dikerjasamakan adalah infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial, dan dalam konteks *joint venture* dalam bidang infrastruktur transportasi listrik oleh PT HLI Green Power

¹¹ Pasal 5 ayat (2) Undang-undang No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

¹² Pasal 5 ayat (3) Undang-undang No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

¹³ Pasal 1618 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

¹⁴ Pasal 3 Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

ini disebutkan juga dalam Pasal 5 Ayat (2) sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) tersebut dalam huruf a, salah satunya mencakup infrastruktur transportasi.¹⁵ Perpres ini memberikan dasar regulasi bagi keterlibatan badan usaha, baik nasional maupun asing, dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur strategis melalui skema *joint venture* yang saling menguntungkan. Dalam konteks FDI, regulasi ini berperan sebagai jembatan hukum yang memungkinkan investor untuk berpartisipasi dalam proyek infrastruktur dengan tetap menjamin kepentingan negara.

Secara lebih spesifik lagi, yang berhubungan dengan *Electric Vehicle* (EV), Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan merupakan dasar hukum yang relevan untuk mengatur segala aspek terkait penyediaan, pengelolaan, dan pemanfaatan tenaga listrik di Indonesia. Dalam Pasal 2 UU ini menegaskan bahwa pembangunan ketenagalistrikan memiliki peran strategis dalam menunjang pembangunan nasional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara adil dan merata, serta mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan.¹⁶ Dalam konteks *joint venture* HLI Green Power, implementasi UU No. 30 Tahun 2009 tersebut memiliki relevansi yang sangat kuat. Pabrik baterai kendaraan listrik yang dikembangkan oleh Hyundai Motor Group, LG Energy Solution, dan Indonesia Battery Corporation (IBC) merupakan bagian dari ekosistem ketenagalistrikan berkelanjutan yang sejalan dengan tujuan undang-undang tersebut. Dengan demikian, keberadaan HLI Green Power bukan hanya berfokus pada industri otomotif, melainkan juga menjadi bagian integral dari kebijakan ketenagalistrikan nasional.

Selain itu, terdapat Peraturan Pemerintah (PP) No. 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional. Dalam PP ini, pemerintah menegaskan pentingnya diversifikasi energi, efisiensi energi, serta peningkatan porsi energi baru dan terbarukan (EBT) dalam bauran energi primer hingga mencapai 23% pada tahun 2025 dan 31% pada tahun 2050.¹⁷ Dengan memproduksi baterai untuk kendaraan listrik, HLI Green Power tidak hanya memperkuat kapasitas industri energi nasional, tetapi juga berperan penting dalam mencapai visi Indonesia untuk peningkatan persentase tersebut.

Langkah strategis lain yang ditempuh pemerintah Indonesia dalam melindungi dan memperkuat pengembangan industri baterai kendaraan listrik (EV) terdapat dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Dalam regulasi ini, EV dibahas secara khusus. Percepatan program Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai untuk transportasi jalan yang dibahas dalam Perpres ini dilaksanakan melalui berbagai langkah strategis yang saling terintegrasi. Upaya ini meliputi percepatan pengembangan industri KBL berbasis baterai di dalam negeri, pemerintah juga memberikan berbagai bentuk insentif untuk mendorong minat investasi dan mempercepat adopsi kendaraan listrik di Masyarakat, penyediaan infrastruktur pengisian daya serta pengaturan tarif tenaga Listrik, pemenuhan terhadap standar teknis KBL berbasis baterai agar menjamin keselamatan dan kualitas produk, sekaligus memperhatikan aspek perlindungan lingkungan hidup.¹⁸

Untuk melengkapi regulasi terkait EV ini, terdapat pula Instruksi Presiden (INPRES) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah. Sebagaimana Instruksi Presiden (Inpres) ini pada intinya memuat langkah-langkah strategis yang harus dilakukan oleh kementerian, lembaga, dan pemerintah daerah sesuai dengan tugas pokok, fungsi, serta kewenangan masing-masing dalam rangka mempercepat pelaksanaan program penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*battery electric vehicle*) dan bertujuan untuk menggantikan kendaraan dinas operasional maupun kendaraan perorangan dinas yang saat ini digunakan di instansi pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, sehingga dapat mendukung transisi menuju transportasi yang lebih ramah lingkungan, efisien energi,

¹⁵ Pasal 5 Ayat (1) dan (2) Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

¹⁶ Pasal 2 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan.

¹⁷ Pasal 9 angka f Peraturan Pemerintah (PP) No. 79 Tahun 2014 Kebijakan Energi Nasional.

¹⁸ Pasal 3 Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 55 Tahun 2019 Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan.

dan berkontribusi terhadap pengurangan emisi karbon nasional.¹⁹ Dengan dibentuknya HLI Green Power di Karawang, pemerintah dapat lebih mudah merealisasikan penggunaan kendaraan listrik dinas sebagaimana yang tercantum dalam Inpres tersebut tanpa harus bergantung pada impor baterai atau komponen utama dari luar negeri.

Kontribusi dan Tantangan *Joint Venture* HLI Green Power terhadap Pengembangan Kendaraan Listrik dan Industri Baterai di Indonesia

Investasi yang dilakukan oleh Hyundai Motor Group dan LG Energy Solution di Indonesia menjadi tonggak penting dalam upaya membangun ekosistem kendaraan listrik nasional. Melalui pendirian pabrik HLI Green Power yang bertempat di Karawang, kedua perusahaan tersebut berperan dalam menciptakan pusat produksi baterai kendaraan listrik yang akan memenuhi kebutuhan industri otomotif, baik di pasar dalam negeri maupun untuk tujuan ekspor.²⁰

Joint venture HLI Green Power merupakan kolaborasi strategis yang menggabungkan keahlian teknologi dari mitra asing dengan potensi sumber daya alam Indonesia, khususnya mineral strategis seperti nikel yang menjadi komponen kunci dalam produksi baterai lithium-ion. Indonesia memiliki posisi strategis dalam rantai pasar global lithium-ion, menempati peringkat ke-22 dari 30 negara menurut riset Bloomberg NEF pada tahun 2022, sekaligus dikenal sebagai produsen nikel terbesar di dunia. Kondisi ini memberikan keuntungan besar bagi Indonesia karena banyak bahan baku penting untuk baterai kendaraan listrik (EV) telah tersedia di Indonesia sendiri. *Joint venture* ini tidak hanya bersifat komersial, tetapi juga mencakup kompleksitas aspek hukum investasi, kepatuhan terhadap regulasi, serta keselarasan dengan kebijakan industri nasional. Salah satu langkah dalam mengoptimalkan potensi tersebut adalah melalui penandatanganan *Memorandum Of Understanding* (MoU) antara Pemerintah Indonesia dan Korea Selatan untuk membentuk suatu kerja sama atau *joint venture* PT HLI Green Power Indonesia yang berada di Karawang, sehingga menjadi bagian dari upaya strategis dalam pengembangan industri baterai kendaraan listrik nasional. Penandatanganan MoU tersebut dilaksanakan di kantor pusat LG Energy Solution di Seoul, Korea Selatan, pada 28 Juli 2021 yang lalu. Acara ini dihadiri dan ditandatangani oleh Menteri Investasi Indonesia, Bahlil Lahadalia, CEO Hyundai Mobis, Sung Hwan Cho, serta Presiden LG Energy Solution, Jong Hyun Kim, sebagai bentuk komitmen bersama dalam pengembangan industri baterai kendaraan listrik di Indonesia.²¹

Berdasarkan data dari Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL) 2025–2034 yang disusun oleh PT PLN dan dipublikasikan melalui laman resmi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (KESDM), pertumbuhan jumlah kendaraan listrik (EV) roda empat di Indonesia menunjukkan peningkatan yang sangat pesat. Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, jumlahnya melonjak hingga 54.856%. Pada tahun 2020, jumlah mobil listrik baru tercatat sebanyak 125 unit, kemudian meningkat menjadi 819 unit pada 2021. Pertumbuhan signifikan terjadi pada tahun 2022 dengan total 11.137 unit, dan kembali naik menjadi 28.199 unit pada 2023. Data terbaru per Agustus 2024 menunjukkan bahwa jumlah mobil listrik di Indonesia telah mencapai 68.695 unit. Sesuai dengan data tersebut, dapat diproyeksikan hal ini akan terus meningkat, sebagaimana pada tahun 2025 jumlah kendaraan listrik diperkirakan mencapai 98.764 unit, dan terus tumbuh hingga menembus 2,88 juta unit pada tahun 2034. Pertumbuhan ini mencerminkan meningkatnya adopsi kendaraan listrik di Indonesia seiring dengan pengembangan industri baterai dan dukungan kebijakan pemerintah dalam transisi menuju energi bersih.²² Sesuai dengan data peningkatan dan pertumbuhan signifikan jumlah pengguna kendaraan listrik tersebut, menegaskan bahwa kehadiran HLI Green Power bukan sekedar proyek investasi saja, melainkan menjadi suatu bagian strategis dari upaya negara Indonesia sendiri untuk memenuhi

¹⁹ Instruksi Presiden (INPRES) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.

²⁰ “Profil Singkat Perusahaan HLI Green Power, Perusahaan Joint Venture Hyundai Motor Group dan LG Energy Solution.” *IDTK.COM*, 17 Maret 2025. Diakses dalam <https://www.idtk.com/2025/03/profil-singkat-perusahaan-hli-green.html>

²¹ Widi Astuti dan Ferdian Ahya Al Putra, “Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change,” *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 17, No. 2 (2024), h. 365.

²² Agnes Z. Yonatan, “Jumlah Mobil Listrik di Indonesia Naik.” GoodStats Data, 20 Juli 2025. Diakses dalam <https://data.goodstats.id/statistic/jumlah-mobil-listrik-di-indonesia-naik-ecNiK>

kebutuhan baterai dalam negeri sekaligus memperkuat dan memperluas industri kendaraan listrik di Indonesia.

Sebagai bagian dari salah satu sektor transportasi, HLI Green Power berfokus pada produksi baterai kendaraan listrik berkualitas tinggi. Perusahaan ini mengandalkan teknologi yang canggih untuk memastikan efisiensi serta daya tahan baterai yang optimal. Kehadiran fasilitas produksi di Indonesia merupakan langkah strategis yang memperkuat posisi Indonesia dalam rantai pasar global kendaraan listrik. Melalui *joint venture* ini, HLI Green Power menetapkan tiga tujuan utama, yaitu:

1. Memperkuat rantai pasar baterai kendaraan listrik di kawasan Asia Tenggara.
2. Mendukung visi pemerintah Indonesia dalam mempercepat elektrifikasi transportasi nasional.
3. Meningkatkan daya saing industri otomotif Indonesia di pasar global.

Adapun selanjutnya keberadaan perusahaan *joint venture* ini memiliki signifikansi tersendiri seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan kendaraan listrik di Indonesia maupun kawasan regional. Kolaborasi antara Hyundai Motor Group dan LG Energy Solution tidak hanya menghadirkan kemajuan teknologi, tetapi juga membuka kesempatan luas bagi pengembangan kapasitas SDM di bidang ini. Sebagai entitas yang berfokus pada teknologi canggih dan energi berkelanjutan, kemitraan antara Hyundai dan LG Energy Solution ini menawarkan berbagai manfaat bagi para profesional yang ingin berkariir di industri baterai kendaraan listrik, di antaranya:²³

- Lingkungan yang inovatif. HLI Green Power menekankan penggunaan teknologi mutakhir serta pendekatan kreatif dalam setiap tahap produksinya, sehingga menciptakan ekosistem kerja yang dinamis dan berorientasi pada kemajuan.
- Profesional dalam pengembangan. Melalui dukungan langsung dari dua perusahaan global, karyawan memperoleh kesempatan untuk mengikuti pelatihan, melakukan transfer pengetahuan, serta mengembangkan karier di industri kendaraan listrik yang terus berkembang pesat.
- Kontribusi terhadap keberlanjutan lingkungan. Bergabung dengan HLI Green Power berarti turut mendukung percepatan transisi menuju energi bersih dan pengurangan emisi karbon di Indonesia.
- Keamanan dan stabilitas. Sebagai hasil investasi jangka panjang dari dua korporasi besar dunia, Hyundai dan LG, keberadaan HLI Green Power memberikan jaminan stabilitas serta keberlanjutan pekerjaan bagi tenaga kerja lokal.

Joint venture HLI Green Power memiliki visi besar dalam mencapai kepemimpinan global dalam industri baterai kendaraan listrik. Indonesia, dengan cadangan nikel, bauksit, dan tembaga yang melimpah, memiliki keunggulan komparatif yang kuat dalam memimpin pasar kendaraan listrik. Kombinasi antara sumber daya alam yang melimpah dan industri yang semakin terintegrasi, menjadikan Indonesia berpotensi menjadi salah satu pemain utama dalam pasar kendaraan listrik global. Kontribusi utama HLI Green Power meliputi produksi massal baterai kendaraan listrik sejak April 2024, investasi senilai sekitar US\$1 miliar digelontorkan untuk pembangunan pabrik HLI Green Power di Karawang. Pabrik ini dirancang untuk memproduksi 10 GWh sel baterai per tahun, kapasitas yang cukup untuk memasok kebutuhan energi sekitar 150.000 unit kendaraan listrik. Sebagai langkah kedepannya, kapasitas produksi ini akan terus ditingkatkan hingga mencapai 20 GWh, sejalan dengan rencana ekspansi tahap berikutnya yang saat ini sedang dipersiapkan. Pabrik baterai HLI Green Power beroperasi secara terpadu dengan pabrik mobil Hyundai, yang menargetkan produksi 50.000 unit SUV Kona Electric per tahun, dengan menggunakan baterai hasil produksi dalam negeri. Kolaborasi ini memperkuat posisi Indonesia tidak hanya sebagai penyedia bahan baku utama, tetapi juga sebagai produsen komponen bernilai tambah tinggi dalam rantai pasar global. Selain itu, Hyundai dan LG Energy Solution juga tengah menyiapkan tahap kedua pembangunan pabrik baterai dengan investasi tambahan sebesar US\$2 miliar, yang akan meningkatkan kapasitas produksi hingga 20 GWh.²⁴

Meskipun *joint venture* HLI Green Power memiliki potensi kontribusi yang besar, terdapat berbagai tantangan yang harus dihadapi. Adapun yang menjadi tantangan *joint venture* HLI Green Power terhadap pengembangan kendaraan listrik dan industri baterai di Indonesia, antara lain:

²³ "Profil Singkat Perusahaan HLI Green Power, Perusahaan Joint Venture Hyundai Motor Group dan LG Energy Solution." IDTK.COM, 17 Maret 2025. Diakses dalam <https://www.idtk.com/2025/03/profil-singkat-perusahaan-hli-green.html>

²⁴ Stella Nolan, "Hyundai & LG Open Indonesia's First EV Battery Plant." *EV Magazine*, 5 July 2024. Diakses dalam <https://evmagazine.com/articles/hyundai-lg-open-indonesias-first-ev-battery-plant>

1. Dalam bidang politik, terdapat sejumlah aspek penting yang harus dicermati. Salah satunya adalah arah kebijakan dari kepemimpinan baru. Setelah sepuluh tahun masa pemerintahan Presiden Jokowi yang menitikberatkan pada kemandirian produksi nikel serta penguatan industri hilir melalui pembangunan smelter, Indonesia kini dihadapkan pada situasi yang kompleks. Terlihat adanya kecenderungan kebijakan baru yang berpotensi tidak sejalan dengan kebijakan yang telah dirumuskan sebelumnya.²⁵ Permasalahan selanjutnya dalam bidang ini yaitu masalah kebijakan Indonesia yang melarang ekspor bijih nikel sejak tahun 2020, sehingga memicu gugatan dari Uni Eropa di World Trade Organization (WTO), karena dianggap melanggar Pasal XI GATT yang melarang hambatan perdagangan. Namun, Indonesia beralasan bahwa kebijakan ini bertujuan melindungi sumber daya alam yang tidak terbarukan dan mendorong hilirisasi industri dalam negeri, yang dapat dibenarkan melalui pengecualian Pasal XX(g) GATT tentang konservasi sumber daya alam. Selain itu, Indonesia menegaskan bahwa pasaran nikel global masih mencukupi dari negara lain sehingga kebijakannya tidak merugikan Uni Eropa secara signifikan.²⁶
2. Keterbatasan fasilitas pengisian daya atau penukaran baterai kendaraan listrik yang belum merata, terutama di wilayah pedesaan yang jumlahnya lebih banyak dibandingkan perkotaan. Selain itu, risiko korsleting serta pengelolaan limbah baterai yang sudah tidak berfungsi. Hal ini penting karena baterai bekas mengandung bahan kimia berbahaya yang dapat mencemari lingkungan. Sehingga diperlukan upaya sosialisasi dan edukasi yang lebih masif lagi melalui kampanye publik mengenai kendaraan listrik, mulai dari pemahaman tentang keunggulannya hingga aspek keamanannya.²⁷
3. Beberapa masyarakat menyatakan bahwa mereka sebenarnya tertarik untuk menggunakan mobil listrik karena dinilai efisien dan ramah lingkungan, namun masih terkendala oleh faktor biaya, khususnya pajak yang justru bisa lebih mahal dibandingkan kendaraan mesin pada umumnya, sehingga berpotensi menambah beban pengeluaran tahunan mereka.²⁸
4. Meskipun pemerintah telah menawarkan berbagai insentif, Indonesia belum sepenuhnya memperoleh manfaat maksimal dari industri baterai listrik. Hal ini disebabkan oleh dominasi investor asing, seperti dalam kerja sama dengan Hyundai, yang membuat porsi keuntungan yang diterima Indonesia masih terbatas, meskipun negara ini telah menyediakan bahan baku utamanya. Selain itu, kendaraan listrik pada dasarnya belum sepenuhnya cocok untuk perjalanan jarak jauh seperti mobil konvensional. Pembangunan infrastruktur pendukung yang memadai pun menjadi tantangan tersendiri dan merupakan tanggung jawab besar yang harus diselesaikan oleh pemerintah.²⁹
5. Dari aspek teknologi, kualitas dan kompetensi sumber daya manusia di Indonesia masih tergolong terbatas. Kapasitas dalam bidang riset dan pengembangan belum sepenuhnya memadai, sehingga ketergantungan terhadap tenaga ahli asing dalam pengembangan serta pengoperasian teknologi masih cukup tinggi. Oleh karena itu, langkah penting yang perlu dilakukan adalah mendorong peran aktif pemerintah dan pihak terkait dalam memperkuat penguasaan teknologi melalui mekanisme transfer pengetahuan dan keterampilan kepada SDM lokal.³⁰

²⁵ Widi Astuti dan Ferdian Ahya Al Putra, "Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change," *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 17, No. 2 (2024), h. 376.

²⁶ Erikson Sihotang dan I Nyoman Suandika, "Kebijakan Larangan Ekspor Bijih Nikel yang Berakibat Gugatan Uni Eropa di World Trade Organization," *Jurnal Raad Kertha*, Vol. 6, No. 1, 2023, h. 61.

²⁷ Pramelani, "Analisa Peminatan Konsumen dalam Membeli Kendaraan Listrik terhadap Kampanye Penggunaan Kendaraan Listrik", *Journal of Information System, Applied, Management, Accounting and Research* 7.4, 2023, h. 961.

²⁸ Priathama dan Reyhan, "Consumer Journey dalam Pembelian Kendaraan Listrik", *Prosiding Working Papers Series In Management* 14.2, 2022, h. 604.

²⁹ Widi Astuti dan Ferdian Ahya Al Putra, "Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change," *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 17, No. 2 (2024), h. 377.

³⁰ Widi Astuti dan Ferdian Ahya Al Putra, "Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change," *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 17, No. 2 (2024), h. 379.

SIMPULAN

1. *Joint venture* merupakan bentuk kerja sama strategis dalam Foreign Direct Investment (FDI) yang memungkinkan penggabungan modal, teknologi, dan sumber daya antara investor asing dan mitra lokal. Dalam konteks industri baterai kendaraan listrik di Indonesia, *joint venture* menjadi mekanisme ideal untuk mengoptimalkan kekayaan sumber daya alam Indonesia, khususnya nikel, dengan teknologi canggih dari mitra asing.
2. Implementasi *joint venture* HLI Green Power didasari oleh beberapa regulasi terkait, sebagaimana regulasi-regulasi tersebut memiliki sifat mengikat dan harus ditaati oleh seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan investasi *joint venture* HLI Green Power di Indonesia. Kepatuhan terhadap regulasi-regulasi ini menjadi syarat mutlak untuk menjamin legalitas operasional, kepastian hukum bagi para investor, serta keselarasan dengan kebijakan strategis nasional dalam pengembangan industri baterai kendaraan listrik di Indonesia.
3. Investasi *joint venture* yang dibahas dalam topik ini menjadi tonggak penting dalam upaya membangun ekosistem kendaraan listrik nasional. Meskipun *joint venture* HLI Green Power memiliki potensi kontribusi yang besar, terdapat berbagai tantangan yang harus dihadapi, antara lain: ketidakpastian arah kebijakan pemerintah baru, sengketa perdagangan dengan Uni Eropa di WTO terkait larangan ekspor nikel, keterbatasan infrastruktur pengisian daya, biaya tinggi kendaraan listrik, dominasi investor asing yang membatasi porsi keuntungan Indonesia, serta keterbatasan kapasitas SDM lokal dalam penguasaan teknologi yang masih bergantung pada tenaga ahli asing.

SARAN

1. Pemerintah perlu memastikan konsistensi dan kontinuitas kebijakan terkait hilirisasi nikel dan pengembangan industri baterai EV, terutama untuk di masa yang akan datang.
2. Pemerintah bersama dengan pelaku industri harus memperkuat mekanisme transfer teknologi dalam *joint venture* dengan mewajibkan program pelatihan intensif bagi tenaga kerja lokal, mendorong riset dan pengembangan, serta membangun inovasi terhadap bidang teknologi baterai dan kendaraan listrik dalam bentuk apapun.
3. Dalam kerja sama *joint venture* dengan investor asing, pemerintah perlu memastikan bahwa negosiasi yang lebih kuat dalam *investment contract* serta pembentukan klausul *profit sharing* yang lebih menguntungkan bagi kepentingan nasional.
4. Pemerintah perlu melakukan kampanye publik yang lebih masif mengenai manfaat kendaraan listrik, disertai dengan pemberian insentif yang lebih menarik seperti pengurangan atau pembebasan pajak kendaraan listrik, subsidi pembelian, dan kemudahan perizinan.
5. Indonesia harus memanfaatkan posisinya sebagai produsen nikel terbesar dunia untuk tidak hanya menarik investasi atau untuk nekerja sama dengan Perusahaan asing, tetapi juga untuk membangun industri dan perusahaan nasional sendiri hingga Indonesia diharapkan dapat menjadi salah satu pelopor industri kendaraan listrik dalam pasar global sekaligus memaksimalkan nilai tambah bagi perekonomian nasional.

REFERENSI

- 1DTK.COM. (2025). "Profil Singkat Perusahaan HLI Green Power, Perusahaan Joint Venture Hyundai Motor Group dan LG Energy Solution". Diakses dalam <https://www.1dtk.com/2025/03/profil-singkat-perusahaan-hli-green.html>
- Apriathama, Reyhan. (2022). "Consumer Journey dalam Pembelian Kendaraan Listrik". *Prosiding Working Papers Series In Management*, Vol. 14, No. 2.
- Astuti, Widi, Ferdian. (2024). "Cooperation Between Indonesia Battery Cooperation (IBC) and Hyundai on the EV Battery Project in Indonesia as A Form of Renewable Energy Solution in Response to Climate Change". *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 17, No. 2.
- Cahyaningrum, Dian (Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI). (2023). "Larangan Ekspor Sumber Daya Alam Mineral Mentah: Nikel dan Bauksit". *Info Singkat*, Vol. XV, No. 4/II/P3DI/Februari/2023.

- CNBC Indonesia. (2024). "Begini Strategisnya Peran RI dalam Rantai Pasar Baterai EV Dunia". Diakses dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20241206081555-4-593820/begini-strategisnya-peran-ri-dalam-rantai-pasar-baterai-ev-dunia>
- CNBC Indonesia. (2024). "Pabrik Baterai EV Terbesar se-ASEAN Terbangun di RI, Ini Pemiliknya". Diakses dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20240704081138-4-551633/pabrik-baterai-ev-terbesar-se-asean-terbangun-di-ri-ini-pemiliknya>
- Hawkins, John. *Joint Venture Contract Secrets*.
- Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*).
- Nolan, Stella. (2024). "Hyundai & LG Open Indonesia's First EV Battery Plant". *EV Magazine*. Diakses dalam <https://evmagazine.com/articles/hyundai-lg-open-indonesias-first-ev-battery-plant>
- Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional.
- Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan.
- Pramelani. (2023). "Analisa Peminatan Konsumen dalam Membeli Kendaraan Listrik terhadap Kampanye Penggunaan Kendaraan Listrik". *Journal of Information System, Applied, Management, Accounting and Research*, Vol. 7, No. 4.
- Rajagukguk, Erman. (2017). *Hukum Investasi di Indonesia: Penanaman Modal Asing (PMA) dan Penanaman Modal dalam Negeri*. Jakarta: Universitas Al Azhar Indonesia (UAI) Press.
- Sihotang, Erikson, I Nyoman Suandika. (2023). "Kebijakan Larangan Ekspor Bijih Nikel yang Berakibat Gugatan Uni Eropa di World Trade Organization". *Jurnal Raad Kertha*, Vol. 6, No. 1.
- Singleton, Susan. (2021). *Joint Ventures and Shareholders' Agreements*. 6th ed. London: Bloomsbury Professional.
- Sornarajah, M. (2021). *The International Law on Foreign Investment*. 5th ed. Cambridge: Cambridge University Press.
- Souma, M. L., Hakim, dkk. (2021). "Dampak Electric Vehicle Terhadap Lingkungan Dan Ekonomi Berkelanjutan". *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan*, Vol. 2, No. 4.
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.
- Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan.
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.
- Yonatan, Agnes Z. (2025). "Jumlah Mobil Listrik di Indonesia Naik". GoodStats Data. Diakses dalam <https://data.goodstats.id/statistic/jumlah-mobil-listrik-di-indonesia-naik-ecNiK>