

SESI 4:

Tema: “Mendorong Industri Otomotif Ramah Lingkungan”

Indonesia Mampu Bangun Mobil Listrik Nasional

Oleh **Harso Kurniawan, Rangga Prakoso, dan Leonard Cahyoputra**

JAKARTA – Indonesia diyakini mampu membuat mobil listrik nasional karena memiliki modal kuat, seperti industri kendaraan pembakaran dalam (*internal combustion engine/ICE*) yang mapan dan cadangan nikel laterit terbesar di dunia. Hal ini juga didukung rencana PT Industri Baterai Indonesia (IBI) yang akan mengembangkan baterai kendaraan listrik yang terintegrasi dari hulu hingga hilir, dengan total investasi menembus US\$ 15,3 miliar.

Bijih nikel yang diolah menjadi nikel sulfat merupakan bahan baku utama baterai mobil listrik (*battery electric vehicle/BEV*). Baterai mobil listrik ini merupakan komponen paling mahal dari kendaraan listrik, yakni mencapai sekitar 40% dari harga mobil.

Ketua Umum Perkumpulan Industri Kendaraan Listrik Indonesia (Periklindo) Moeldoko menuturkan, potensi pengembangan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) di Indonesia sangat besar. “Pengembangan juga didukung Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program KBLBB untuk Transportasi Jalan. Kehadiran KBLBB menjadi solusi untuk mengurangi konsumsi bahan bakar minyak

(BBM), meningkatkan kualitas udara, dan menjadikan Indonesia basis produksi dan ekspor kendaraan itu,” ujarnya dalam ***Investor Daily Summit*** (IDS) 2021 hari kedua, Rabu (14/7), sesi diskusi bertajuk *Mendorong Industri Otomotif Ramah Lingkungan*. IDS ini merupakan rangkaian HUT *Investor Daily* ke-20.

Moeldoko menegaskan, seluruh kementerian sudah menyiapkan aturan turunan untuk percepatan KBLBB. Namun demikian, hingga kini, pelaku industri masih menunggu insentif fiskal yang merupakan kunci aliran investasi dan pengembangan KBLBB. Selain itu, KBLBB perlu didukung insentif fiskal dan nonfiskal yang menarik serta penelitian dan pengembangan (litbang), termasuk dari Badan Pengkajian Penerapan Teknologi (BPPT) dan kalangan perguruan tinggi.

Komitmen Mengurangi CO2

Moeldoko mengungkapkan, ada beberapa alasan mengapa Indonesia perlu mengembangkan KBLBB. Pertama, dari aspek lingkungan, Indonesia telah meneken Paris Agreement yang isinya komitmen mengurangi CO2 sebesar 29% pada 2030. KBLBB merupakan jawaban dari komitmen itu.

Kedua, KBLBB mendorong efisiensi dan ketahanan energi. Saat ini, impor BBM sangat besar, mencapai 600 ribu barel per hari, sehingga cukup banyak menyedot devisa negara. Konsumsi BBM terus meningkat, seiring naiknya daya beli masyarakat. “Kalau tidak diantisipasi, impor BBM akan makin tinggi ke depan,” ujar Moeldoko.

Ketiga, pemanfaatan kapasitas listrik bisa maksimal dengan KBLBB. Apalagi, Indonesia memiliki program [pembangunan pembangkit listrik](#) 35 ribu megawatt (MW). Kalo [KBLBB](#) jalan, utilisasi pemanfaatan listrik bisa naik.

Dia mengatakan, dari sisi kapasitas industri, KBLBB bisa mendorong penguasaan teknologi industri dan rancang bangun kendaraan nasional. Itu artinya, Indonesia berpotensi **menjadi** basis produksi dan ekspor KBLBB.

“Peluang berhasil di KBLBB sangat besar, karena perkembangan teknologi di dunia belum semapan ICE. Jadi, *starting point* Indonesia sama dengan negara lain. Dari sini saya yakin, Indonesia bisa punya mobil listrik hasil karya anak bangsa yang berkualitas dan bersaing di pasar global,” tandas dia.

Ideal di Bawah Rp 300 Juta

Ketua Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Yohannes Nangoi mengatakan, saat ini harga mobil listrik (*electric vehicle/EV*) masih mahal dibandingkan dengan mobil konvensional. Harga mobil EV yang paling murah adalah Renault Twizy Rp 408 juta. Idealnya, harga mobil EV adalah di bawah Rp 300 juta, jika ingin berkembang di Indonesia.

Pasalnya, pasar potensial untuk otomotif roda empat di Indonesia masih berkatat di harga Rp 300 juta ke bawah. Itulah sebabnya, kendaraan *internal combustion engine* seperti Avanza, Xenia, Agya, dan Ayla masih memiliki porsi terbesar di Indonesia.

“Bila mobil EV mampu dijual dengan harga *segitu*, maka masyarakat dengan ekonomi menengah ke bawah mampu membeli mobil tersebut. Mobil LMPV atau LCGC adalah kendaraan dengan *market* terbesar di Indonesia. Kalau mobil ramah lingkungan ingin berkembang di Indonesia,

kita harus menekan harga mobil tersebut di kisaran Rp 250 juta – Rp 300 juta," kata Nangoi dalam acara yang sama.

Dia juga menerangkan, dalam upaya mengurangi emisi gas buang, tidak semua kendaraan bisa diubah menjadi bertenaga listrik. Kendaraan angkutan berat dan jarak tempuh panjang masih butuh waktu yang lebih lama untuk menjadi kendaraan listrik.

"Tapi ada alternatif lain, yakni menggunakan biodiesel, untuk kendaraan besar. Karena dalam upaya pengurangan gas emisi ini tidak bisa *single solution*, melainkan harus ada beberapa alternatif lain, seperti biodiesel," ujar Nangoi.

Terlebih, perkembangan kendaraan di luar ICE masih belum signifikan, karena masih tingginya harga. Meski begitu, tutur dia, penjualan mobil ramah lingkungan mulai ada peningkatan.

Gaikindo mencatat, penjualan mobil *battery electric vehicle* tahun 2019 masih belum ada, lalu menjadi 120 unit pada 2020, dan periode Januari - Juni 2021 meningkat menjadi 488 unit. Demikian pula untuk penjualan mobil *hybrid* (HEV) meningkat dari 1.108 unit tahun 2020 menjadi 1.378 unit pada periode Januari - Juni 2021. Begitu juga dengan *plug in hybrid* (PHEV) dari 6 unit pada 2020 menjadi 34 unit di Januari - Juni 2021.

“Di 2020, mulai berkembang kendaraan-kendaraan *hybrid, plug-in hybrid*, maupun baterai. Di 2021 sampai pertengahan tahun juga terlihat kendaraan *hybrid* sudah mencapai 1.378 unit, dan kendaraan baterai

hampir 500 unit. Ini terlihat sekali bahwa animo masyarakat mengarah ke sana,” kata Nangoi.

Insentif Berdasarkan TKDN

Moeldoko menegaskan, pengembangan KBLBB membutuhkan insentif fiskal dan nonfiskal, karena biaya memproduksi kendaraan KBLBB lebih mahal dibandingkan ICE. Ini membuat KBLBB sulit bersaing di pasaran.

“Insentif fiskal itu harus berdasarkan tingkat komponen dalam negeri (TKDN), agar bisa melindungi industri dalam negeri. Peta jalan industri kendaraan bermotor Kementerian Perindustrian (Kemenperin) harus mencerminkan semangat percepatan KBLBB, sesuai amanah Perpres No 55/2019. Ini penting untuk memberikan keyakinan industri dan investor potensial KBLBB,” ucapnya.

Selain insentif, dia menuturkan, diperlukan dukungan pemerintah menciptakan pasar KBLBB. Contohnya, KBLBB didorong menjadi kendaraan operasional instansi pemerintah dan angkutan umum. Saat ini, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sudah menjadikan KBLBB sebagai kendaraan operasional. Dia berharap kantor pemerintahan lain juga menjadi proyek percontohan KBLBB.

“Diperlukan kebijakan yang mengikat dan sanksi tegas untuk implementasi KBLBB sebagai kendaraan dinas pemerintah, pusat dan daerah. Tujuannya agar pada 2022 dan seterusnya dapat terus menggunakan KBLBB, termasuk angkutan umum,” kata dia.

SPKLU Swasta

Moeldoko menambahkan, pengembangan stasiun pengisian kendaraan listrik umum (SPKLU) juga perlu membuka diri terhadap investasi swasta.

Tujuannya agar SPKLU bisa berkembang pesat dan mendukung ekosistem KBLBB.

Saat ini, dia menuturkan, ekosistem KBLBB belum terbentuk, sehingga sebagian besar komponen KBLBB masih diimpor, termasuk baterai. Ini terjadi di PT Mobil Anak Bangsa, yang didirikan Moeldoko, di mana 59% komponen masih diimpor.

Itu sebabnya, Moeldoko meminta kegiatan litbang agresif dilakukan, selain pemerintah perlu mengucurkan insentif menarik. Jika ini tidak dilakukan, Indonesia hanya menjadi pasar yang diperebutkan pemain BEV global.

“Apalagi, tren di dunia sekarang sudah mengarah ke KBLBB. Jadi, jangan sampai ini terjadi, hanya menjadi pasar,” ucap dia.

Dia menuturkan, Indonesia harus memaksimalkan sumber daya nikel semaksimal mungkin untuk menghasilkan baterai KBLBB. Pada titik ini, perlu dilakukan pengembangan keterampilan sumber daya manusia (SDM) agar ekosistem KBLBB berjalan baik dan berkembang.

“Dukungan lembaga pembiayaan juga dibutuhkan. Kami sudah berdiskusi dengan Himbara (Himpunan Bank Negara), termasuk perusahaan pembiayaan. *Alhamdulillah*, pimpinan bank BUMN punya semangat sama, mendukung penuh KBLBB dari sisi bidang pembiayaan,” kata dia.

Sementara itu, lanjut dia, Periklindo hadir untuk mendukung pemerintah menciptakan ekosistem KBLBB. Asosiasi ini aktif [menyosialisasikan](#) KBLBB ke masyarakat dan para pemangku kepentingan, termasuk perusahaan pembiayaan. Publik juga harus diberi tahu soal harga jual kembali KBLBB, ada program *buyback* atau tidak, kesiapan SPKLU, dan daya tahan baterai.

“Melalui pengembangan industri dalam negeri, Indonesia bisa membuat KBLBB berdaya saing dunia. Intinya, Indonesia jangan jadi pasar, kita harus menjadi kekuatan baru industri mobil listrik domestik dan global,” tandas dia.

Potensi Sangat Besar

Nangoi mengatakan, terkait industri otomotif di Tanah Air secara umum, dia menilai potensinya masih sangat besar. Apalagi, rasio kepemilikan mobil di Indonesia baru 99 per 1.000 penduduk.

“Saat ini, jumlah kepemilikan mobil di Indonesia adalah 99 per 1.000 orang. Ini angka yang cukup rendah, dan kita masih punya potensi yang luar biasa untuk maju. Di Thailand sudah 275 per 1.000, bahkan Malaysia 490 per 1.000 penduduk,” tutup Nangoi.

Kebut Pengembangan EV

Menteri Perindustrian Agus Gumiwang Kartasasmita mengatakan, pemerintah menggebut pengembangan kendaraan listrik dengan mengeluarkan beberapa kebijakan. Permintaan EV [global](#) diperkirakan meningkat hingga 55 juta unit pada 2040, didukung [pula](#) pasar Indonesia yang gemuk serta memiliki cadangan nikel terbesar di dunia.

“Hal ini tentu merupakan peluang yang tidak bisa dilewatkan begitu saja. Dalam rangka percepatan pengembangan EV, pemerintah telah menetapkan *roadmap* hingga 2030,” ujar Agus dalam acara yang sama, yang disiarkan secara daring.

Ia mengungkapkan, pemerintah menargetkan produksi EV di Tanah Air pada 2030 mencapai 600 ribu unit untuk roda 4 atau lebih, dan untuk roda 2 mencapai hingga 2,45 juta unit. Dengan diproduksi kendaraan

listrik ini diharapkan menurunkan emisi CO2 sebesar 2,7 juta ton untuk roda 4 dan sebesar 1,1 juta ton untuk roda 2.

Untuk mempercepat popularitas penggunaan EV, pemerintah akan menetapkan peraturan tentang *roadmap* pembelian EV di instansi pemerintahan. Dalam *roadmap* yang dirancang itu, hingga tahun 2030, diperkirakan pembelian kendaraan listrik untuk roda 4 mencapai 132.983 unit, sedangkan untuk kendaraan listrik roda 2 mencapai 398.530 unit.

Dalam rangka mendorong industrialisasi EV, pemerintah memberikan berbagai insentif fiskal dan nonfiskal bagi konsumen EV. Ini seperti pengenaan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) sebesar 0% (PP No 74/2021), plus pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor (BBN-KB) sebesar 0% untuk KBLBB di Pemprov DKI Jakarta (Pergub No 3/2020) serta BBN-KB 10% mobil listrik dan 2,5% sepeda motor listrik di Pemprov Jawa Barat (Perda No 9/2019). Selain itu, ada kelonggaran uang muka minimum sebesar 0% dan suku bunga rendah untuk kendaraan listrik (Peraturan BI No 22/13/PBI/2020), serta diskon penyambungan dan penambahan daya listrik.

Untuk perusahaan EV, dapat memanfaatkan berbagai keuntungan seperti *tax holiday*, *mini tax holiday* (UU No 25/2007, PMK No 130/2020, Per BKPM No 7/2020), *tax allowance* (PP No 18/2015 Jo PP No 9/2016, Permenperin No 1/2018), pembebasan bea masuk (PMK No 188/2015), bea masuk ditanggung pemerintah, dan *super tax deduction* untuk kegiatan R&D (PP No 45/2019 dan PMK No 153/2020).

Menperin menjelaskan pula, salah satu hasil dari pertemuan antara Kementerian Perindustrian RI dengan para prinsipal industri otomotif di Jepang pada Maret 2021 adalah tercapainya komitmen investasi baru dari Toyota Motor Corporation sebesar Rp 28,3 triliun pada 2024, Honda Motor

Company sebesar Rp 5,2 triliun hingga 2024, Suzuki Motor Corporation sebesar Rp 1,2 triliun, dan Mitsubishi Motor Corporation sebesar Rp 11,2 triliun sampai tahun 2024.

“Dengan adanya komitmen investasi dari para prinsipal industri otomotif tersebut menunjukkan Indonesia masih menjadi negara tujuan utama investor dalam pengembangan industri kendaraan bermotor,” papar Agus.

Usulan Hyundai

Pada kesempatan yang sama, *Chief Operating Officer* (COO) Hyundai Motor Asia Pacific Lee Kang Hyun mengatakan, tercapainya produksi EV yang ditargetkan pemerintah Indonesia tergantung dari kebijakan pemerintah, dan bagaimana menurunkan harga mobil khususnya harga baterai. Pihaknya mengusulkan pemerintah untuk membeli mobil listrik, untuk mendorong investor berinvestasi dan memproduksi mobil listrik di Indonesia. Hyundai yang merupakan perusahaan mobil asal Korea Selatan ini akan mulai memproduksi mobil listrik di Indonesia tahun depan.

“Kami mengusulkan beberapa hal kepada pemerintah agar mobil listrik cepat berkembang di dalam negeri. Ini misalnya, kami harapkan pemerintah bukan hanya dari sisi perencanaan, tapi juga membeli banyak mobil listrik, harusnya masuk anggaran. Jadi, pemerintah bisa mengganti dari ICE ke EV secepatnya,” kata Lee.

Gandeng Korsel dan RRT

Sementara itu, Direktur Utama Industri Baterai Indonesia (IBI) Toto Nugroho mengatakan, total investasi pengembangan baterai kendaraan listrik yang terintegrasi dari hulu hingga ke hilir mencapai US\$ 15,3 miliar. Adapun kapasitas baterai kendaraan listrik mencapai 140 giga watt hour (gWh).

“Investasi itu dimulai dari tambang, peleburan/pemurnian, bahan kimia baterai, sel baterai, hingga ke daur ulang. Kita membutuhkan investasi US\$ 15 miliar dan ini menjadi tantangan tersendiri, kemudian untuk *timeline* sekitar 3-4 tahun. Kami bekerja sama dengan dua pemain besar dunia LG Energy Solution dari Korea Selatan dan CATL dari Tiongkok,” kata Toto.

BRI Insurance Siapkan Insentif

Pada kesempatan yang sama, Direktur Utama PT BRI Asuransi Indonesia (BRI Insurance) Fankar Umran mengatakan, pihaknya bakal memberi sejumlah insentif, seperti diskon premi dan perluasan perlindungan terhadap proteksi kendaraan ramah lingkungan. Selain itu, kerusakan berat kendaraan konvensional yang diproteksi perseroan juga akan ditawarkan untuk diganti dengan kendaraan ramah lingkungan.

Fankar Umran menyatakan, hal tersebut menjadi bagian dari dukungan perseroan terhadap pengembangan industri kendaraan ramah lingkungan. Di samping itu, insentif dan kebijakan yang bakal dijalankan menjadi upaya perusahaan menangkap sejumlah peluang bisnis.

Kebijakan perusahaan lewat pendekatan *environmental, social and governance* (ESG) misalnya mendorong pengajuan asuransi sampai klaim seluruhnya dilaksanakan dengan *paperless*, melalui aplikasi. Selanjutnya, ada produk *pay as you drive* atau pembayaran premi hanya saat seseorang berkendara.

“Berikutnya adalah *incentive for eco-friendly vehicle*, untuk mendukung ekosistem industri ramah lingkungan. Insentif yang bisa diberikan misalnya berupa penurunan atau diskon premi, tapi terkadang-kadang ada batasan untuk penurunan itu. Di samping itu, yang bisa ditawarkan adalah berupa perluasan cakupan asuransi. Misalnya saat mengasuransikan kendaraan ramah lingkungan, nasabah juga bisa mendapatkan perlindungan gratis berupa asuransi kecelakaan,” kata Fankar. (pri/en)