

Kerja Sama Indonesia-Korea Selatan dalam Akselerasi Pengembangan Mobil Listrik di Indonesia

Sada Rhema El Shaddai¹, Ganjar Widhiyoga*², Hasna Wijayati³

^{1,2,3} Program Studi Ilmu Hubungan Internasional; Universitas Slamet Riyadi Surakarta
Jl. Sumpah Pemuda No. 18, Joglo, Surakarta, Indonesia

e-mail:

¹sada.rhema.el.shaddai@unisri.ac.id, *²ganjar.widhiyoga@unisri.ac.id, ³hasna.wijayati@unisri.ac.id

Abstract

Research has an urgency to analyze the implementation of cooperation between South Korea and Indonesia in accelerating electric cars in Indonesia in 2019-2021. The novelty of this research is the discussion of cooperation discussing government to government (G2G), government-to-business (G2B), and business-to-business (B2B). This research uses the theory of international cooperation discussing the implementation of cooperation through G2G in accelerating electric cars. Also, using international business theory discusses the implementation of cooperation through B2B in accelerating electric cars. With quantitative research methods, namely describing the topic of the problem and identifying problems, then analyzing with a predetermined theory and getting results according to research correlation. Data sources used through government publication data, journal articles, books, websites, and other supporting reports or publications. With the results of this study, the cooperation between South Korea and Indonesia can carry out 3 implementations. Implementation of government-to-government (G2G), government-to-business (G2B), and business-to-business (B2B) in 2019-2021. This study concludes that electric cars are technological innovations and the implementation of green growth policy. Impact for Indonesia and South Korea on economic and technological aspects.

Keywords—*Electric Vehicle, Foreign direct investment, Indonesia, International bilateral cooperation, South Korea*

Abstrak

Penelitian memiliki urgensi menganalisis implementasi kerja sama Korea Selatan dan Indonesia dalam akselerasi mobil listrik di Indonesia tahun 2019-2021. Novelty penelitian ini mengenai pembahasan kerja sama membahas *government to government (G2G)*, *government to business (G2B)*, *business to business (B2B)*. Penelitian ini menggunakan teori kerja sama internasional membahas implementasi kerja sama melalui G2G dalam akselerasi mobil listrik. Serta, menggunakan teori bisnis internasional membahas implementasi kerja sama melalui B2B dalam akselerasi mobil listrik. Dengan metode penelitian kuantitatif yaitu menggambarkan topik permasalahan serta mengidentifikasi permasalahan, lalu dianalisis dengan teori yang telah ditentukan dan mendapatkan hasil sesuai korelasi penelitian. Sumber data yang digunakan melalui data publikasi pemerintah, artikel jurnal, buku, situs web, dan laporan atau publikasi pendukung lainnya. Dengan hasil penelitian ini adalah kerja sama Korea Selatan dan Indonesia dapat menjalankan 3 implementasi. Implementasi *government to government (G2G)*, *government to business (G2B)*, *business to business (B2B)* pada tahun 2019-2021. Kesimpulan penelitian ini adalah mobil listrik merupakan inovasi teknologi dan implementasi *green growth policy*. Berdampak bagi Indonesia dan Korea Selatan pada aspek ekonomi dan teknologi.

Kata kunci—*Foreign Direct Investment, Indonesia, Korea Selatan, Kerja sama bilateral, Mobil listrik*

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

United Nations Development Program (UNDP) menerapkan era *green economy* pada 2008 yang bertujuan untuk seluruh negara di dunia melakukan pembangunan ekonomi tanpa eksploitasi sumber daya alam (Makmun, 2011). *Green economy* memberikan dampak perubahan bagi banyak aspek antara lain pada bidang manufaktur otomotif. Hal ini banyak dipandang dan disetujui oleh negara lain yang memiliki kiat dalam perlindungan lingkungan, seperti yang dilakukan Korea Selatan dan Indonesia (Chen et al., 2022). Penerapan *green economy* yang dilakukan salah satunya pada bidang otomotif, melalui kebijakan *green growth*. *Green growth* merupakan penerapan *sustainable development goals* (SDGs) untuk menanggulangi emisi gas rumah kaca, dan mencegah degradasi lingkungan (Zhironkin & Cehlár, 2022). Implikasi dari *green growth* dengan *zero emission vehicle*, yaitu melalui pembuatan dan penggunaan *electric vehicle* (EV) atau kendaraan listrik. Melalui hal tersebut muncul aturan mengenai kendaraan listrik, melalui *electric vehicles policy and renewable energy* (Hun & Sunggoo, 2021).

Korea Selatan salah satu pengembang mobil listrik didunia. Bukti Korea Selatan dengan melegitimasi kebijakan negara mobil listrik pada tahun 2013 mengenai *electric vehicles policy and renewable energy* (kebijakan kendaraan listrik dan energi terbarukan) (Tenggara et al., 2021). Tahun 2012 Indonesia mengajukan kerja sama untuk mengembangkan mobil listrik dan *hybrid* kepada Korea Selatan. Inisiasi kerja sama tersebut tercantum dalam Indonesia-Korea Selatan *Comprehensive Economic Partnerships Agreement* (IK-CEPA) pada tahun 2012. Alasan terjadinya kerja sama

karena keinginan Indonesia untuk memproduksi mobil ramah lingkungan. Serta, pasar otomotif Indonesia berserta penjualannya terhadap produk Korea selatan dinilai positif (KEMENPERIN Indonesia, 2012). Korea Selatan melihat potensi Indonesia yang cukup relevan dengan misi pengembangan mobil listriknya. pada IKCEPA 2012 yaitu *agenda setting* mengenai mobil ramah lingkungan. Diperkuat Indonesia memiliki potensi nikel (bahan baku baterai) yang besar, meningkatnya peminat dan permintaan pasar, dan kesamaan untuk mengembangkan mobil listrik (Trihusodo, 2021). Oleh karena itu, Korea Selatan menginisiasi Indonesia untuk memperbaharui kerja sama. Khususnya dalam pengembangan mobil listrik di Indonesia (Cholif & Paksi, 2022).

Pada 8 Agustus 2019 disahkannya Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019, mengenai Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Listrik (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan (Indonesia, 2019). Berdasarkan aturan ini Indonesia siap untuk melakukan akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia kembali. Periode 2019-2021 terdapat 2 momen kerja sama Indonesia-Korea Selatan melakukan akselasi mobil listrik di Indonesia. Pertama, Indonesia menerima tawaran investasi langsung dari *Hyundai Motor Company* pada 26 November 2019 di Ulsan Korea Selatan (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). Disertai melakukan penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) investasi pengembangan dan pembuatan mobil listrik di Indonesia (Biro Pers, 2019). Kedua, *LG Energy Solution* bersama dengan *Hyundai*

Motor Company bersepakat melakukan kerja sama, dengan PT Industri Baterai Indonesia (IBI) pada 18 Desember 2020 (BKPM, 2020). Kerja sama bertujuan untuk pembangunan pabrik sel baterai mobil listrik di Indonesia (Hyundai News, 2021).

Indonesia memilih Korea Selatan karena adanya hubungan bilateral, dan memiliki perjanjian kerja sama melalui *Joint Declaration Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement* (Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement, 2019). Lalu, Korea Selatan mempunyai *concern* yang baik dalam pengembangan teknologi modern dan mutakhir. Ketiga, tawaran yang diberikan Korea Selatan berdampak jangka panjang bagi Indonesia. (Trihusodo, 2021). Dalam penelitian ini membahas bagaimana implementasi kerja sama Korea Selatan dan Indonesia dalam akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia tahun 2019-2021. Rentang waktu dipilih karena terjadinya pembangunan pabrik mobil listrik di Delta Mas, dan pembangunan pabrik sel baterai listrik di Karawang. Pembahasan penelitian membahas mendalam mengenai implementasi kerja sama melalui *government to government*, *government to business*, dan *business to business*.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana implementasi kerja sama Korea Selatan dan Indonesia dalam akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia tahun 2019-2021?

2. Kajian Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

2.1 Kerja Sama Internasional

Kerja sama internasional merupakan proses negara yang saling berhubungan. Kerja sama terjadi saat negara-negara saling melegitimasi relasi, dan tidak ada unsur memaksa dan paksaan (Groom, 1990). Menurut Dougherty dan Pfaltzgraff (2001) kerja sama internasional bertujuan untuk memenuhi kepentingan dan kebutuhan nasional, mendapatkan keuntungan bersama, hingga mendapat peluang dalam zona ekonomi internasional. Sebastian Paulo (2014) berpendapat jika kerja sama internasional dipengaruhi oleh arus globalisasi di sistem internasional. Dimana dapat mempertimbangkan melakukan *global action* yang termasuk *sustainable development programs* (SDGs) (Paulo, 2014). Kerja sama sering dilakukan antara negara maju dengan negara berkembang (Delera & Foster-McGregor, 2020). Dimana negara maju atau telah memiliki *power*, akan lebih memiliki inisiatif untuk melakukan kerja sama. Bertujuan untuk meningkatkan pasar dan pendapatan ekonomi negaranya. Berbanding terbalik dengan negara berkembang ataupun negara *small state*. Negara ini membutuhkan jangkauan kerja sama, untuk menyelesaikan masalah nasionalnya. Seperti masalah sosial, ekonomi, infrastruktur, dan lainnya (Subramanyam Raju, 2021).

Michele Delera dkk (2020) berpendapat bahwa sebelum memulai kerja sama, suatu negara harus memulai dengan membuat *domestic policy*. Hal ini sebagai dasar menyusun *memorandum of understanding* (MoU). MoU berfungsi sebagai misi dari kerja sama, serta perlindungan hukum bagi pihak yang

bekerjasama (Subramanyam Raju, 2021). Dalam kerja sama internasional mengenai perdagangan dan teknologi menjadi sering terjadi pendorong terjadinya kerja sama bilateral (Rana, 2020). Kerja sama bilateral lebih efektif dilakukan daripada kerja sama regional maupun multinasional (Subramanyam Raju, 2021). Konsep kerja sama bilateral dilakukan dengan *cooperative agreement*. Karakteristik dari *bilateral cooperative agreement* yaitu *long-term orientation* dan perjanjian eksplisit. *Long-term orientation* merupakan hasil kerja sama awal dapat berdampak untuk jangka panjang, khususnya pada bidang manufaktur (Ryu et al., 2007). Perjanjian eksplisit (*explicit agreement*) merupakan perjanjian dimana pelakunya dapat mengekspresikan dan mengobservasi keinginan bersama melalui kontrak (Nabin & Sgro, 2018).

Oleh karena itu, peneliti menggunakan teori kerja sama internasional untuk pendalaman implementasi pada kerja sama bilateral untuk menganalisa implementasi *government to government*, dan *government to business* dalam akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia. Karena, kerja sama ini mempunyai prospek yang besar bagi kedua negara terhadap aspek relasi politik dan ekonomi.

2.2 Bisnis Internasional

Menurut R. A. Ajami, dkk (2006) bisnis internasional adalah aktifitas bisnis lintas batas negara yang dapat dilakukan oleh perusahaan, pemerintah, ataupun gabungan. Cavusgil (2008) memberikan contoh kegiatan bisnis seperti aktivitas perdagangan internasional dan investasi yang melewati lintas batas suatu negara

(Gumilar, 2018). Salah satu tipe bisnis internasional mengenai investasi, dengan integrasi penerapannya melalui *foreign direct investment* (FDI). *Foreign direct investment* ialah proses dimana perusahaan *home country* (negara asal) memiliki akses dalam mengontrol produksi, distribusi, ataupun aktifitas lainnya di perusahaan tersebut yang terletak di *host country* (negara tujuan) (Moosa, 2002). *Foreign Direct Investment* (FDI) biasa dikaitkan dengan kegiatan oleh suatu perusahaan yang memiliki wilayah operasional diluar negaranya sendiri, atau yang sering disebut *Multinational Corporations* (MNC). (Hemanona & Suharyono, 2017).

Jungmin (2018) berpendapat perusahaan yang sukses pada pasar domestic dan memiliki permintaan tinggi diluar *home country*nya, cenderung melakukan ekspansi ke negara yang memiliki permintaan tinggi tersebut. Jika suatu negara dapat masuk *foreign market*, dapat berdampak menekan kompetitor. Hasil yang didapat *home country* adalah *transfer technology* dan *technology learning* (J. Lee & Mah, 2018). Heon Joo dan Eun Mi (2020) berpendapat suatu negara yang memiliki hubungan bilateral, cenderung membuka peluang FDI. Kemudian negara yang membuka FDI harus menjaga kredibilitas *host country* komitmen untuk memproteksi investasi melalui *institutional safeguards* (Jung & Kim, 2020).

Dimana 3 faktor pendorong FDI yaitu: *company globalization; home market, demand and supply; political, legal* (Pananond, 2015). Kemudian, perdagangan luar negeri, perkembangan ekonomi *host country*, jarak geografis *host country* dengan *home country*, dan pengalaman

bisnis dari mitra kerja (Almenar-Llongo et al., 2021). Dalam FDI terdapat peran penting bagi *home country* (negara asal) dan *host country* (negara tujuan). Peran *host country* dengan melakukan pendekatan dalam menjalani bisnis internasional. *Host country* melakukan identifikasi mengenai faktor *supply* dan *demand*, serta faktor politik yang sedang dijalankan negara. Hal tersebut berguna dalam peningkatan level investasi jangka panjang (Oboreh & Arukaroha, 2021). Implementasi FDI salah satunya mengenai *joint venture*. Menurut Baker & McKenzie (2015) terdapat pendekatan dan pertimbangan yang dilakukan oleh aktor dalam mendirikan *joint venture*. Pertama, aktor menelaah dan menentukan kesepakatan mengenai pengadaan barang dan jasa, hal ini menjadi dasar dalam menunjang aktivitas produksi. Kedua, menentukan dan menarget distribusi produksi melalui kesepakatan semua aktor. Ketiga, mencapai tujuan komersial masing-masing aktor. Dan terakhir, penentuan 100% akuisisi atau pendirian anak perusahaan tanpa penyertaan pihak lain (Baker McKenzie, 2015).

Oleh karena itu, dengan menggunakan konsep bisnis internasional dengan teori investasi luar negeri (*foreign investment*) untuk dapat menganalisa bagaimana implementasi investasi luar negeri perusahaan dari Korea Selatan kepada perusahaan di Indonesia dapat terjadi, serta dinamika yang terjadi didalamnya untuk akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia.

3. Metode Penelitian

Metode penelitian kualitatif dilakukan dengan mendeskripsikan fenomena dengan menggambarkan ataupun analisis proses

realitas sosial yang dikonstruksikan melalui menghubungkan satu hal dengan hal lainnya (Rianto, 2020). Proses yang diterapkan dari penelitian kualitatif dimulai dari mengidentifikasi masalah, mencari dan menganalisis *review* bacaan ataupun kepastakaan, pengumpulan data, analisis data, penafsiran data, dan terakhir dengan pelaporan hasil penelitian (Semiawan, 2010). Penelitian ini digunakan untuk menjelaskan implementasi kerja sama akselerasi mobil listrik di Indonesia tahun 2019-2021. Kerja sama akselerasi mobil listrik membahas kerja sama antara Korea Selatan dan Indonesia. Implementasi yang terjadi melalui *government to government*, *government to business*, dan *business to business*. Sumber data yang digunakan yaitu publikasi pemerintah, artikel jurnal, buku, situs web, dan laporan atau publikasi pendukung lainnya.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Perkembangan mobil listrik Korea Selatan dan Indonesia

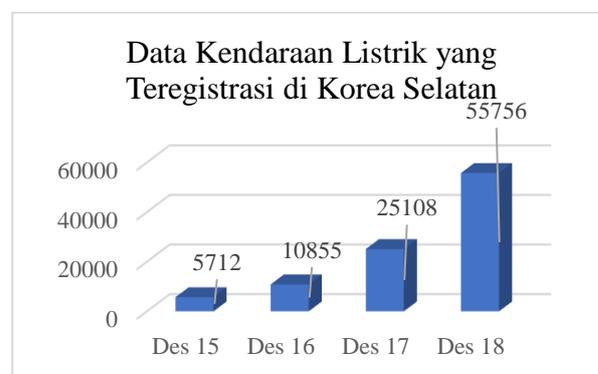
Saat mulai disembarkannya era *green economy* oleh *United Nations Development Program* (UNDP) pada 2008, yang bertujuan untuk seluruh negara di dunia melakukan pembangunan ekonomi tanpa eksploitasi sumber daya alam maupun lingkungan (Makmun, 2011). *Green economy* memberikan dampak perubahan bagi banyak aspek antara lain pada bidang manufaktur otomotif. Hal ini banyak dipandang dan banyak disetujui oleh negara lain yang memiliki kiat dalam perlindungan lingkungan, seperti yang dilakukan Korea Selatan dan Indonesia (Chen et al., 2022). Penerapan *green economy* salah satunya melalui *green growth*. Dalam *green growth* terdapat kebijakan *eco-friendly policy*

(kebijakan ramah lingkungan). Kebijakan tersebut memiliki tujuan pada bidang transportasi, untuk dapat mengurangi hasil emisi karbon oleh kendaraan. Oleh karena itu, adanya misi untuk membuat dan menggunakan kendaraan listrik (*electric vehicle*) (Hun & Sunggoo, 2021). Melalui kebijakan ramah lingkungan Indonesia dan Korea Selatan merealisasikannya pada negara masing-masing.

Tahun 2010 pemerintah Korea Selatan meningkatkan strategi nasional untuk *green growth*. Melalui kebijakan *low carbon green growth* yang dijalankan dan diawasi 3 kementerian (Hwang, 2015). Kementerian tersebut ialah *Ministry of Trade, Industry, and Energy* (MOTIE); *Ministry of Environment* (MOE); dan *Ministry of Land, Infrastructure, and Transport* (MOLIT). Korea Selatan mengadopsi aturan ini sebagai bentuk dukungan penerapan *green economy* dari *United Nations* (UN) dan penurunan tingkat emisi karbon (Chen et al., 2022). Kebijakan *green growth* merupakan strategi nasional Korea Selatan yang berfokus pada perlindungan lingkungan, serta pelaksanaannya terbagi jangka pendek dan jangka Panjang (Hun & Sunggoo, 2021). Kebijakan *green growth* Korea Selatan bertujuan untuk mempromosikan mesin yang berteknologi ramah lingkungan, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, serta untuk mengikuti kontribusi internasional dalam menekan perubahan iklim (Park & Kang, 2021).

Oleh karena itu, 3 kementerian memiliki fungsi dalam menyusun dan menjalankan strategi nasional. Strategi nasional untuk mengurangi gas rumah kaca dan *green growth* (Hwang, 2015). Dimana salah satu penerapannya pada *green car industry stimulation plan*. Pemerintah Korea Selatan memberikan kebijakan dalam memberikan

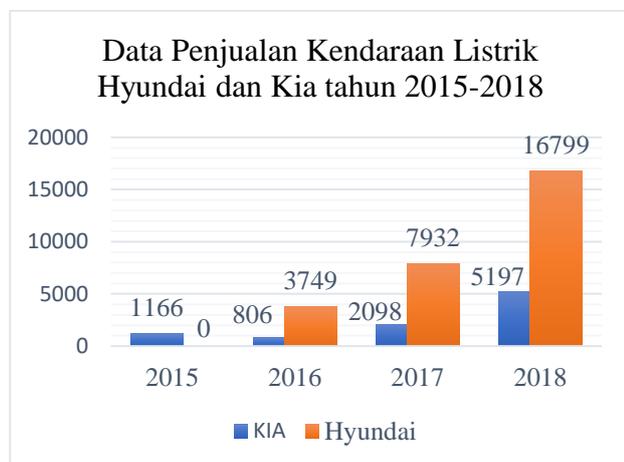
dukungan likuiditas, dan penjaminan pinjaman bagi produsen mobil listrik (Tenggara et al., 2021). Penerapan lainnya yaitu *eco-friendly vehicles policy*, yaitu kebijakan khusus untuk mobil listrik. Kebijakan tersebut meliputi pemberian subsidi pembelian mobil listrik, aturan berjangka untuk pengecualian *tolls fee*, serta diskon biaya parkir (E. Lee & Mah, 2020). Berikut neraca data kendaraan listrik yang teregistrasi oleh pemerintah Korea Selatan:



Sumber: *Ministry Land, Infrastructure, and Transport Statistic System of South Korea: Total Registration Motor Vehicles*

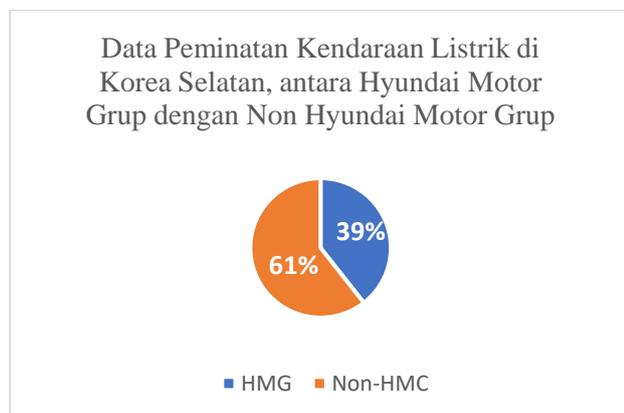
Data tersebut menyimpulkan terjadinya peningkatan mobil listrik di Korea Selatan dari tahun 2015 hingga 2018. Industri mobil listrik yang terkenal di Korea Selatan ialah Hyundai dan KIA. Produk hasilnya ialah Hyundai Ioniq dan Kia Niro (Kong & Hardman, 2019).

Hyundai Motor Grup (HMG) yang terdiri dari *Hyundai Motor Company* dan *Kia Motor Company* menjadi perusahaan automobile domestik. Tahun 2017 industri mobil listrik Korea Selatan menjadi peringkat 5 terbesar didunia (Hertzke et al., 2017). Tahun 2018 penjualan domestik kendaraan Hyundai dan Kia sebesar 77,1 % (Marklines, 2018). Berikut data penjualan kendaraan listrik Hyundai dan Kia tahun 2015-2019:



Sumber: Hyundai and Kia Electric Vehicle Sales in South Korea (2015-2019) (Jang, 2022).

Berdasarkan data diatas kendaraan listrik Hyundai dan Kia mengalami dinamika, tetapi cenderung meningkat hingga 2018. Jika dibandingkan data penjualan HMG dengan data kendaraan listrik yang teregistrasi pada tahun 2018:



Sumber: Olahan data peneliti dari Data Kendaraan Listrik yang Teregistrasi di Korea Selatan tahun 2018, dengan Data Penjualan Kendaraan Listrik Hyundai dan Kia tahun 2018.

HMG menghasilkan presentase yang cukup tinggi dan diminati di Korea Selatan, khususnya produk kendaraan listriknya.

Selain Korea Selatan yang telah menerapkan kebijakan *green growth*, Indonesia juga menerapkan kebijakan tersebut. Indonesia meratifikasi kebijakan *green growth* mulai 2012. Melalui “Program Pertumbuhan Ekonomi Hijau Indonesia” dibawah pengawasan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS). Tujuannya untuk berkontribusi dan menjalankan komitmen Indonesia dari *sustainable development programs* (SDGs) oleh UN (Indonesia, n.d.). pembangunan manufaktur otomotif menjadi salah satu tahapan Indonesia melakukan kontribusi SDGs tersebut. Perkembangan mobil listrik di Indonesia sejak tahun 2012 dalam mengembangkan kendaraan listrik program *green car* (mobil hijau). Dengan membuat mobil murah serta ramah lingkungan, dengan hasil produknya mobil listrik dan *hybrid* (KEMENPERIN Indonesia, 2012).

Tujuan untuk pengembangan mobil listrik yaitu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) berkeinginan membuat MOLINA (Mobil Listrik Nasional) (Subekti, 2014). Beberapa hasil produk MOLINA yaitu Tucuxi, Selo, dan Gendhis. Tetapi kerja sama ini berhenti dikarenakan adanya masalah korupsi (Febrian, 2021). Hasil produk mobil listrik tersebut hanya menjadi dikenalkan pada pameran mobil saja. Produsen mobil listrik dalam negeri belum mampu memproduksi secara masal, karena terbatasnya biaya hingga *soft-hard skill* (Fakhriansyah, 2023). Tahun 2018 menjadi era baru untuk mengembangkan manufaktur mobil listrik. Karena potensi mobil listrik bagi masa depan Indonesia dinilai Presiden Joko Widodo selaku Presiden Indonesia sangat menjanjikan. Hal ini didukung dengan sumber daya alam, sumber daya manusia, tetapi Indonesia kekurangan dalam *skill* pengembangan teknologi dalam

mobil listrik (KEMENPERIN Indonesia, 2019).

4.2 Tahapan Kerja Sama dalam Akselerasi Mobil Listrik di Indonesia

Presiden Joko Widodo memiliki misi untuk melanjutkan industri mobil listrik, dari kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Misi tersebut tercantum dalam “Nawa Cita”. Nawa Cita merupakan 9 rancangan prioritas pembangunan Indonesia dalam 5 tahun kedepan di bawah kepemimpinan Joko Widodo (KEMINFO Indonesia, 2015). Dalam Nawa Cita ke-7 menjelaskan bahwa Indonesia harus dapat mewujudkan kemandirian ekonomi, salah satunya dalam pemanfaatan batubara dan gas untuk produksi listrik (RISTIDIKI & Tim LPDP, 2020). Oleh karena itu, Presiden Joko Widodo berambisi Indonesia dapat mengembangkan inovasi kendaraan yang ramah lingkungan, dan beremisi rendah (Nur & Kurniawan, 2021).

Dalam pengembangan akselerasi mobil listrik di Indonesia Presiden Joko Widodo mengajak negara lain, untuk membantu mewujudkan misi Nawa Cita. Diharapkan berdampak jangka panjang bagi Indonesia. Dougherty dan Pfaltzgraff (2001) berpendapat suatu negara dapat melakukan kerja sama untuk memenuhi kepentingan dan kebutuhan nasionalnya. Berdasarkan hal tersebut Presiden Joko Widodo mempunyai misi bagi Indonesia untuk mengembangkan mobil listrik (Ismail & Mulyaman, 2021). Menurut Kartasmita (1997) berpendapat jika kerja sama didukung faktor kemajuan teknologi faktor dari suatu negara, memenuhi kebutuhan atau kepentingan bersama mendapatkan keuntungan bersama, hingga mendapat peluang dalam zona ekonomi internasional. Berdasarkan pendapat ini sesuai dengan Indonesia, dimana keinginan realisasi

dari misi Nawa Cita ke-7. Dengan harapan jangka panjang Nawa Cita ke7, agar Indonesia masuk zona ekonomi internasional. Melalui inovasi kendaraan ramah lingkungan dan beremisi rendah (Nur & Kurniawan, 2021). Korea Selatan dengan industri otomotifnya berperan penting dalam peningkatan ekonomi. Dimana 65% produksi otomotif diekspor ke berbagai negara (Campling et al., 2021). Meskipun, otomotif asal Korea Selatan (Hyundai dan Kia) kurang diminati di Indonesia. Disebabkan harga yang mahal, karena produk mobil masih di impor. Tetapi, Korea Selatan massif untuk pengembangan mobil listrik (Ismail & Mulyaman, 2021).

Industri otomotif Korea Selatan mempunyai integrasi yang inovatif dalam pengembangannya. Oleh karena itu, Indonesia tertarik untuk bekerja sama dengan Korea Selatan. Alasan Indonesia tertarik bekerja sama dengan Korea Selatan, karena negara yang memiliki teknologi manufaktur otomotif. Serta, Korea Selatan sedang mengembangkan kendaraan listrik (KEMENPERIN Indonesia, 2012). Melalui misi Nawa Cita Presiden Joko Widodo menyadari kekurangan pengembangan manufaktur mobil listrik. Tahun 2018 Korea Selatan melakukan pengembangan mobil listrik di Indonesia. Kerja sama pengembangan mobil listrik Korea Selatan dan Indonesia dilakukan dalam bentuk kerja sama *government to government (G2G)*, *government to business (G2B)*, *business to business (B2B)* (Nurrahman, 2022).

Kesimpulan dari tahapan kerja sama dalam akselerasi mobil listrik di Indonesia, dimulai dari misi Nawa Cita ke-7. Menyatakan bahwa Indonesia harus dapat mewujudkan kemandirian ekonomi, salah satunya dalam pemanfaatan batubara dan gas untuk produksi listrik. Dengan harapan dapat mengembangkan inovasi kendaraan yang ramah lingkungan, dan beremisi rendah. Misi

tersebut dibawakan oleh Presiden Joko Widodo, dengan harapan jangka panjang Nawa Cita ke7. Agar Indonesia masuk zona ekonomi internasional, melalui inovasi kendaraan ramah lingkungan dan beremisi rendah. Kemudian, Korea Selatan mempunyai integrasi yang inovatif dalam pengembangannya. Oleh karena itu, Indonesia tertarik untuk bekerja sama dengan Korea Selatan. Alasan Indonesia tertarik bekerja sama dengan Korea Selatan, karena negara yang memiliki teknologi manufaktur otomotif. Serta, Korea Selatan sedang mengembangkan kendaraan listrik. Pengembangan mobil listrik Korea Selatan dan Indonesia dilakukan dalam bentuk kerja sama *government to government* (G2G), *government to business* (G2B), *business to business* (B2B) tahun 2019-2030.

4.2.1 Implementasi Kerja Sama *Government to Government* (G2G) antara Indonesia dan Korea Selatan dalam Akselerasi Mobil Listrik di Indonesia

Tanggal 8-10 November 2017 Korea Selatan mendapatkan undangan kunjungan kenegaraan dari Indonesia, Moon Jae In (Presiden Korea Selatan) dan Joko Widodo (Presiden Indonesia) bertemu dan membahas mengenai *Joint Vision for Co-Prosperity and Peace* (Setneg Indonesia, 2017). Dalam pertemuan ini membahas mengenai beberapa hal, seperti:

- a) Kedua negara bersepakat untuk melakukan kerja sama bilateral, khususnya dalam mutualisasi perdagangan bilateral.
- b) Indonesia menginginkan Korea Selatan untuk meningkatkan investasi dan ekspansi dalam akselerasi industrialisasi, pembangunan infrastruktur, hingga

perkembangan dan pertumbuhan ekonomi regional.

- c) Kedua negara bersepakat untuk terbuka dalam pembahasan *MoU Concerning Cooperation in the Field of Transport* dan *MoU Concerning Industrial Cooperation*
- d) Masing-masing kepala negara menyaksikan penandatanganan MoU kerja sama G2G bidang transportasi, kesehatan, dan industrialisasi. Serta, terbuka dalam kesepakatan MoU B2B bidang *power generation*, pengelolaan air, *affordable housing*, transportasi, dan pembangunan kapasitas (Kemlu Indonesia, 2017).

Sebagai tindak lanjut dari pertemuan kedua negara tersebut, pada 24 Agustus 2018 Indonesia dan Korea Selatan melakukan *First Dialogue Cooperation the Automobile Industry* (MOTIE, 2018). Pertemuan ini membahas mengenai kesepakatan kerja sama industri mobil, dimana Korea Selatan sebagai negara representasi yang maju dalam industrialisasi. Dengan salah satu bahasan mendalam untuk kerja sama dalam pengembangan mobil listrik (Yoonseo & Hee-Eun, 2018). Pada 25 November 2019 Agus Suparmanto (Menteri Perdagangan Indonesia) dan Yoo Myung-Hee (Menteri Perdagangan Korea Selatan) melakukan kesepakatan dalam peningkatan perdagangan bilateral, investasi, dan kerja sama ekonomi melalui *Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement* (Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-

Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement , 2019).

Terjadinya kerja sama Korea Selatan-Indonesia ini sesuai dengan pendapat dari Groom (1990), yaitu kerja sama terjadi dimana pihak terlibat saling melegitimasi. Korea Selatan dan Indonesia berelasi, dan meresmikan hubungan diplomatic (MOFA, n.d.). Hubungan diplomatik kedua negara membawa kedua negara memperoleh kepentingan dan keuntungan bersama. Indonesia kepentingan untuk mengembangkan mobil listrik. Sebastian Paulo (2014) berpendapat jika kerja sama internasional dipengaruhi oleh arus globalisasi di sistem internasional. Dimana dapat mempertimbangkan melakukan *global action* yang termasuk *sustainable development programs* (SDGs). Indonesia ingin mengembangkan mobil listrik didasari dari implementasi SDGs yaitu *green economy* (Hun & Sunggoo, 2021). Lalu, Dougherty dan Pfaltzgraff (2001) berpendapat bahwa kerja sama internasional bertujuan memenuhi kepentingan dan kebutuhan nasional suatu negara. Sehingga dapat keuntungan bersama dan terjadi peningkatan ekonomi negara (Setneg Indonesia, 2017). Korea Selatan dan Indonesia melakukan hal tersebut dimana Indonesia berkeinginan untuk mewujudkan mobil listrik didalam negeri, tetapi terbatas pada *skill* dan pengembangannya (Ismail & Mulyaman, 2021). Oleh karena itu, Korea Selatan dipilih menjadi kolega negara untuk mewujudkan mimpi Indonesia mempunyai mobil listrik. Kerja sama ini tertuang pada Indonesia-Korea Selatan *Comprehensive Economic Partnerships Agreement* (IK-CEPA) pada tahun 2012 (KEMENDAG Republik Indonesia, 2020). Dalam IK-CEPA membahas juga mengenai peningkatan

teknologi manufaktur mobil listrik. (DPR Indonesia, 2020).

Dalam kerja sama internasional mengenai perdagangan dan teknologi menjadi sering terjadi pendorong terjadinya kerja sama bilateral (Rana, 2020). Sesuai dengan kerja sama antara Korea Selatan dan Indonesia, tertera pada *MoU Concerning Cooperation in the Field of Transport* dan *MoU Concerning Industrial Cooperation; First Dialogue Cooperation the Automobile Industry*; dan *Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement*. Subramanyam Raju (2021) menyatakan kerja sama bilateral lebih efektif dilakukan daripada kerja sama regional maupun multinasional. Peneliti menyimpulkan karena setiap pihak memberikan memberikan persoalan dan saling memberikan *feedback*. Dimana setiap bahasan dibahas eksklusif oleh kedua belah pihak, secara rinci dan mendalam.

Melalui pendapat Ryu dkk. (2007) tentang *Long-term orientation* merupakan hasil kerja sama awal dapat berdampak untuk jangka panjang, khususnya pada bidang manufaktur. Orientasi jangka panjang yang harus dibidik pada awal melakukan kerja sama. Terkhusus pada bidang manufaktur orientasi jangka panjang perlu dibahas. Sama halnya kerja sama Korea Selatan-Indonesia, memiliki tujuan jangka panjang bagi kedua negara. Indonesia memiliki keinginan jangka panjang untuk memasuki posisi pemasok baterai mobil listrik di masa depan dalam rantai global. Serta, pengembangan dan peningkatan teknologi berguna bagi Indonesia untuk dapat mengembangkan kemampuan sumber daya yang dimiliki. Baik untuk mengelola sumber daya alam maupun manusia, sebagai investasi

masa depan bangsa. Lalu, bagi Korea Selatan berkeinginan mobil listrik tersebut dapat menjadi pembuat dan penyuplai pada pasar Asia Tenggara. Dengan memberikan investasi tersebut, menjadi modal Korea Selatan membangun invansinya lebih besar ke ranah global.

Peneliti menyimpulkan implementasi G2G antara Korea Selatan dan Indonesia, dalam pengembangan mobil listrik. Kerjasama didasari dari kesamaan melakukan SDGs dan inovasi teknologi. Kemudian, Korea Selatan dan Indonesia melanjutkan melalui kerja sama bilateral, di bidang industry dan transportasi. Tertera pada *MoU Concerning Cooperation in the Field of Transport* dan *MoU Concerning Industrial Cooperation; First Dialogue Cooperation the Automobile Industry*; dan *Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement*. Untuk kerja sama tersebut berorientasi jangka panjang bagi Korea Selatan dan Indonesia. Pengembangan dan peningkatan teknologi berguna bagi Indonesia untuk dapat mengembangkan kemampuan sumber daya yang dimiliki. Baik untuk mengelola sumber daya alam maupun manusia, sebagai investasi masa depan bangsa. Lalu, bagi Korea Selatan berkeinginan mobil listrik tersebut dapat menjadi pembuat dan penyuplai pada pasar Asia Tenggara. Dengan memberikan investasi tersebut, menjadi modal Korea Selatan membangun invansinya lebih besar ke ranah global.

4.2.2 Implementasi Kerja Sama *Government to Business* (G2B) antara Indonesia dan Hyundai Motor Company

Melalui *Joint Declaration IK-CEPA* (2019) mendorong aktor Korea Selatan untuk melakukan kerja sama di Indonesia. Sebagai Contoh *Hyundai Motor Company*, perusahaan manufaktur otomotif Korea Selatan berminat bekerja sama dengan Indonesia. Tanggal 24 Juli 2019 *Hyundai Motor Company* mengunjungi istana negara untuk membahas mengenai penawaran investasi pengembangan mobil listrik (Humas Sekretariat Kabinet Indonesia, 2019). Dalam pertemuan ini dihadiri oleh perwakilan 4 orang dari *Hyundai Motor Company* yang dipimpin oleh Chung Eisun selaku *Executive Chairman*. Kemudian, disambut oleh pihak Indonesia yaitu Presiden Joko Widodo dengan pendamping Airlangga Hartanto (Menteri Perindustrian), Pramono Anung (Sekretariat Kabinet), Thomas Lembong (Kepala Badan Penanaman Modal) datang untuk membahas penawaran investasi pengembangan mobil listrik (Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2019).

Tanggal 26 November 2019 Presiden Joko Widodo mengunjungi Korea Selatan dalam rangka *the 30th ASEAN-Republic of Korea Commemoration* setelah itu mengunjungi pabrik Hyundai di Ulsan, Korea Selatan. Kunjungan tersebut sebagai bentuk upaya *feedback* Indonesia dalam melakukan akselerasi mobil listrik. Serta, terjadi juga penandatanganan MoU kerja sama investasi mobil listrik di Indonesia (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). MoU kerja sama investasi mobil listrik ditandatangani oleh Bahlil Lahadalia (Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal) dan Won Hee Lee (CEO *Hyundai Motor Company*). Melalui MoU kerja sama tersebut *planning* realisasi terbagi menjadi 2 tahap. Tahap pertama (2019-2021)

bertujuan pembangunan pabrik mobil listrik dan dapat mengekspor 50% dari total produksi (35-150 ribu unit). Tahap kedua (2022-2030) bertujuan melakukan pengembangan pabrik pembuatan mobil listrik, pabrik transmisi, pusat penelitian dan pengembangan, pusat pelatihan, dan produksi Hyundai akan di ekspor sebesar 70% (BKPM, 2019).

Penerapan yang dilakukan untuk tahap pertama, terdapat 2 tujuan utama. Tujuan tersebut yaitu pembangunan pabrik mobil listrik di Delta Mas, dan dapat memproduksi 35-150 ribu unit komersil diparuh kedua tahun 2021. Penerapan ini diharapkan oleh *Hyundai Motor Company* Indonesia dapat menjadi pasar utama penjualan mobil listrik di kawasan ASEAN (Biro Pers, 2019). *Hyundai Motor Company* melakukan investasi langsung karena ingin mendukung peningkatan bisnis, bagi pasar global otomotif kawasan ASEAN. Hyundai memilih Indonesia karena menjadi negara terbesar dalam penjualan otomotif di ASEAN tahun 2018. Lalu, Indonesia juga memiliki kestabilan pertumbuhan ekonomi sebesar 5% per tahun (Hyundai Motor Company, 2019). Hyundai memberikan investasi untuk pembangunan dan pengembangan produk mobil listrik sebesar 1,55 miliar USD. Dengan mengawali pembangunan pabrik di Delta Mas, Cikarang, Bekasi dimana memiliki luas 77,6 hektar. Pembangunan pabrik manufaktur Hyundai telah dimulai pada Desember 2019 (Media Indonesia, 2019).

Michele Delera dkk (2020) berpendapat bahwa sebelum memulai kerja sama, suatu negara harus memulai dengan membuat *domestic policy*. Indonesia sebelum melakukan kerja samadengan Hyundai, pada 8 Agustus 2019 mengeluarkan Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 mengenai Percepatan Program Kendaraan Bermotor

Listrik Berbasis Listrik (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan (Indonesia, 2019). Berdasarkan aturan ini Indonesia siap untuk melakukan akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia. *Domestic policy* sebagai dasar menyusun *memorandum of understanding* (MoU). MoU berfungsi sebagai misi dari kerja sama, serta perlindungan hukum bagi pihak yang bekerjasama (Subramanyam Raju, 2021). Pada 26 November 2019 terjadi penandatanganan MoU kerja sama investasi mobil listrik di indonesia (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). MoU kerja sama investasi mobil listrik ditandatangani oleh Bahlil Lahadalia (Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal), dengan Won Hee Lee (CEO *Hyundai Motor Company*).

Konsep kerja sama bilateral dilakukan dengan *cooperative agreement*. Karakteristik dari *bilateral cooperative agreement* yaitu perjanjian eksplisit. Perjanjian eksplisit (*explisit agreement*) merupakan perjanjian dimana pelakunya dapat mengekspresikan dan mengobservasi keinginan bersama melalui kontrak (Nabin & Sgro, 2018).). Melalui MoU kerja sama dilaksanakan kedua negara, memutuskan kerja sama secara terbuka. Tahap pertama (2019-2021) bertujuan pembangunan pabrik mobil listrik dan dapat mengekspor 50% dari total produksi (35-150 ribu unit). Tahap kedua (2022-2030) bertujuan melakukan pengembangan pabrik pembuatan mobil listrik, pabrik transmisi, pusat penelitian dan pengembangan, pusat pelatihan, dan produksi Hyundai akan di ekspor sebesar 70% (BKPM, 2019). Tujuan tersebut yaitu pembangunan pabrik mobil listrik di Delta Mas, dan dapat memproduksi 35-150 ribu unit komersil diparuh kedua tahun 2021. Penerapan ini jangka panjang oleh *Hyundai Motor Company* Indonesia dapat menjadi pasar utama

penjualan mobil listrik di kawasan ASEAN (Biro Pers, 2019).

Dalam studi kasus investasi *Hyundai Motor Company*, dengan memberikan investasi langsung kepada Indonesia untuk mewujudkan mobil listrik di Indonesia. menurut Moosa (2002), suatu proses dimana perusahaan *home country* (negara asal) memiliki akses dalam mengontrol produksi, distribusi, ataupun aktifitas lainnya di perusahaan tersebut yang terletak di *host country* (negara tujuan). Berdasarkan pernyataan ini sesuai dengan yang dilakukan *Hyundai Motor Company*, dalam melakukan *Foreign direct investment* (FDI) (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). *Hyundai Motor Company* sebelumnya telah memiliki anak perusahaan di Indonesia yaitu *Hyundai Motor Indonesia* dan *Hyundai Mobil Indonesia*. Dua anak perusahaan tersebut mempunyai peran untuk mengontrol produksi dan distribusi, serta aktifitas lainnya dari *Hyundai Motor Company* di Indonesia. Pembangunan pabrik mobil listrik kerja sama *Hyundai Motor Company* dan BKPM, akhirnya selesai dibangun pada Desember 2021.

Peralihan bidang bisnis menurut Heon Joo dan Eun Mi (2020), berpendapat suatu negara yang memiliki hubungan bilateral cenderung membuka peluang FDI. Kemudian negara yang membuka FDI harus menjaga kredibilitas *host country* komitmen untuk memproteksi investasi melalui *institutional safeguards* (Jung & Kim, 2020). Indonesia membuka ladang investasi luar negeri, khususnya dengan negara yang memiliki hubungan diplomatik. Seperti, melalui Melalui *Joint Declaration IK-CEPA* (2019) mendorong aktor Korea Selatan untuk melakukan kerja sama di Indonesia. Menjaga kredibilitas kedua negara dengan mengikuti

kegiatan pertemuan regional, seperti hadir *30th ASEAN-Republic of Korea Commemoration* (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). Implementasi *Hyundai Motor Company* melakukan investasi langsung kepada Indonesia untuk mendukung pengembangan mobil listrik di Indonesia. untuk *institutional safeguards* yaitu pemerintah Korea Selatan, Pemerintah Indonesia, dan *Hyundai Motor Company*.

Investasi langsung dilakukan oleh *Hyundai Motor Company*, termasuk pada *foreign direct investment* (FDI) (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). *Foreign direct investment* ialah proses dimana perusahaan *home country* (negara asal) memiliki akses dalam mengontrol produksi, distribusi, ataupun aktifitas lainnya di perusahaan tersebut yang terletak di *host country* (negara tujuan) (Moosa, 2002). Pada studi kasus ini Indonesia berperan sebagai perusahaan *host country*, serta Korea Selatan berperan sebagai perusahaan *home country*. Jadi, Indonesia dapat memiliki akses dalam mengontrol produksi, distribusi, ataupun aktifitas lainnya (*Hyundai Motor Company*, 2019).

Foreign direct investment (FDI) berperan penting bagi *home* dan *host country*. Peran *home country* dalam FDI untuk dapat bersaing pada pasar global. Dimana faktor pendorong FDI, yaitu *home market, demand and supply*; dan *political, legal, and regulatory climate* (Pananond, 2015). Melalui FDI pada tahun 2019, *Hyundai* membangun pabrik mobil listrik di Indonesia untuk membangun *home market* yang lebih besar di Indonesia. *Hyundai Motor Company* melakukan investasi langsung karena ingin mendukung peningkatan bisnis, bagi pasar global otomotif kawasan ASEAN. *Hyundai* memilih Indonesia karena menjadi negara terbesar dalam

penjualan otomotif di ASEAN tahun 2018. Lalu, Indonesia juga memiliki kestabilan pertumbuhan ekonomi sebesar 5% per tahun (Hyundai Motor Company, 2019). Hal tersebut juga berhubungan pada *demand*, serta membangun *image* teknologi mutakhir pada produk mobil listrik yang akan diproduksi. *Supply* di Indonesia lebih mudah untuk bahan baku utama baterai, yaitu sel baterai pada mobil listrik. Karena di Indonesia juga sedang tahap membangun pabrik sel baterai. Dengan aktor PT Industri Baterai Indonesia dan *LG Energy Solution* mengajak *Hyundai Motor Company* berpartisipasi didalamnya. (Hyundai News, 2021). Almenar-Llongo (2021) juga menyampaikan mengenai faktor pendorong FDI, yaitu perdagangan luar negeri, perkembangan ekonomi *host country*, jarak geografis *host country* dengan *home country*. Korea Selatan dan *Hyundai Motor Company* melakukan FDI melihat faktor perdagangan dan dinamika ekonominya di Indonesia. aspek perdagangan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia untuk Korea Selatan untuk tahun 2015-2018 stabil. Meskipun untuk aspek otomotif tidak sebanyak negara Jepang, penjualan otomotif Korea Selatan di Indonesia stabil. Jarak geografis Korea Selatan dan Indonesia tidak terlalu jauh. Sehingga, jika ada *cost* perjalanan tidak memakan biaya yang banyak. Serta, Korea Selatan mempunyai relasi regional dengan ASEAN membantu untuk pengurangan *taxes barrier*.

Peneliti menyimpulkan implementasi *government to bussiness* melalui Kerja Sama *government to business* (G2B). diawali dengan memiliki *domestic policy*. Yaitu Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019. Indonesia siap untuk kerja sama akselerasi mobil listrik. *Domestic policy* langkah awal menyusun *memorandum of understanding* (MoU). MoU berfungsi sebagai misi dari kerja sama, serta perlindungan hukum bagi pihak yang

bekerjasama Pada 26 November 2019 terjadi penandatanganan MoU kerja sama investasi mobil listrik di Indonesia (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2019). MoU kerja sama investasi mobil listrik ditandatangani oleh Bahlil Lahadalia (Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal), dengan Won Hee Lee (CEO *Hyundai Motor Company*). Penerapan MoU kerja sama investasi tersebut, memiliki *planning* realisasi terbagi menjadi 2 tahap.). Melalui MoU kerja sama dilaksanakan kedua negara, memutuskan kerja sama secara terbuka. Tahap pertama (2019-2021) bertujuan pembangunan pabrik mobil listrik dan dapat mengekspor 50% dari total produksi (35-150 ribu unit). Indonesia membuka ladang investasi luar negeri, seperti *Declaration IK-CEPA* (2019). Dengan *institutional safeguards* yaitu pemerintah Korea Selatan, Pemerintah Indonesia, dan *Hyundai Motor Company*.

4.2.3 Implementasi Kerja Sama *Business to Business* (B2B) antara PT Industri Baterai Indonesia, *LG Energy Solutions*, dan *Hyundai Motor Company*

Indonesia tahap kerja sama membangun pabrik sel baterai mobil listrik pada tahun 2020. Pembangunan sel baterai ini dilakukan oleh Pembangunan pabrik ini dilakukan oleh PT Industri Baterai Indonesia (IBI) dengan *LG Energy Solution*. Pada tahap pertama memiliki tujuan sel baterai untuk memenuhi kebutuhan sel baterai mobil listrik Hyundai (Indonesia Battery Corporation, 2020). Oleh karena itu, pada 28 Juli 2021 PT IBI dan *LG Energy Solution* melakukan MoU kembali, yang dimana menyertakan *Hyundai Motor Company*. MoU ini mengenai *joint venture* pembangunan pabrik sel baterai di Karawang. Penandatanganan ini dilakukan *hybrid* yaitu di *LG Energy Solution Headquarters* (Seoul) oleh Sung Han Cho, selaku Presiden *Hyundai*

Mobis, dan Jong Hyun Kim, selaku CEO *LG Energy Solution*. Dan pihak Indonesia menghadiri secara virtual oleh Bahlil Lahadalia, selaku Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (Hyundai News, 2021) Berikut beberapa poin dari MoU *joint venture* investasi dari:

- a. Pihak *Hyundai Motor Company* dan *LG Energy Solution* menginvestasikan total 9,8 miliar USD, dimana untuk pembangunan pabrik sel baterai diberikan alokasi dana 1,1 miliar USD.
- b. PT IBI, Holding BUMN (Pertamina, PLN, MIND ID, dan Antam) wajib ikut memberikan perhatian khusus dan prioritas fasilitas dalam pembangunan pabrik sel baterai.
- c. Dalam pembangunan pabrik sel baterai harus menjak kolaborasi pengusahaan nasional, dan UMKM undang Cipta Kerja di Indonesia.
- d. Menargetkan kapasitas produksi pabrik sel baterai sebesar 10 GwH, dengan tujuan sebagai suplai kendaraan listrik Hyundai.
- e. Penyerapan tenaga kerja dalam negeri menjadi prioritas dalam pra ataupun pasca pembangunan pabrik sel baterai.
- f. Investasi berbentuk *joint venture* dengan perusahaan masing-masing negara memiliki 50% saham (Sekretariat Negara Indonesia, 2021).

Implementasi kerja sama pembangunan pabrik sel baterai dari pihak diintegral oleh BPKM, kepada penerapan secara *business to business* (B2B).

Berdasarkan studi kasus ini sesuai dengan teori bisnis internasional yang diungkapkan Ajami (2006). Pendapat Ajami

(2006) ialah bisnis internasional dapat dilakukan oleh pemerintah, perusahaan, atau gabungan keduanya. Studi kasus ini telah terjadi bisnis internasional yang dilakukan oleh pemerintah dan perusahaan. Hal ini tertera melalui MoU kerja sama investasi *LG Evergy Solutions* dengan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Indonesia tahun 2019 (Indonesia Battery Corporation, 2020). Lalu, pada tahun 2021 *Hyundai Motor Company* bergabung dalam kerja sama investasi *joint venture*. Berdasarkan studi kasus investasi *joint venture* ini, sesuai dengan pendapat Ajami yaitu aktifitas bisnis dilakukan gabungan. Pemerintah yang awalnya diwakilkan oleh BKPM, lalu dialih tugaskan kepada PT IBI. Serta, perusahaan diwakilkan dengan *LG Energy Solutions* dan *Hyundai Motor Company* (Hyundai News, 2021).

Pendapat Gumilar (2018), bisnis memiliki berarti suatu kegiatan transaksi barang maupun jasa, dan melebihi batas negara. Melalui studi kasus ini *Hyundai Motor Company* dan *LG Energy Solutions* melakukan transaksi bisnis melewati lintas batas negara. *Hyundai Motor Company* dan *LG Energy Solutions* merupakan perusahaan otomotif asal Korea Selatan yang melakukan investasi di Indonesia (Hyundai Motor Company, 2019). Hemanona (2017) berpendapat bahwa FDI biasa dikaitkan dengan kegiatan perusahaan yang memiliki wilayah operasional diluar negaranya sendiri, sering disebut *multinational cooperations* (MNCs). *Hyundai Motor Company* dan *LG Energy Solutions* ialah perusahaan MNC yang telah melakukan ekspansi di beberapa negara. *Hyundai Motor Company* merupakan MNC yang beroperasi pada bidang otomotif (Hyundai News, 2021). *LG Energy Solutions* merupakan MNC yang beroperasi pada bidang industry baterai.

Menurut Baker & McKenzie (2015) terdapat pendekatan dan pertimbangan yang dilakukan oleh aktor dalam mendirikan *joint venture*. Pertama, aktor menelaah dan menentukan kesepakatan mengenai pengadaan barang dan jasa, hal ini menjadi dasar dalam menunjang aktivitas produksi. *LG energy solutions* mengajak *Hyundai Motor Company*. Karena melihat Hyundai sedang melakukan investasi pembangunan pabrik mobil listrik pada periode 2019-2021 (BKPM, 2019).. Kedua, menentukan dan menarget distribusi produksi melalui kesepakatan semua aktor. Ketiga, mencapai tujuan komersial masing-masing aktor. *LG Energy Solutions*, dan *Hyundai Motor Company* bergabung, guna menjadi produsen sel baterai listrik di Indonesia maupun Asia Tenggara. Dan terakhir, penentuan 100% akuisisi atau pendirian anak perusahaan tanpa penyertaan pihak lain.

Peneliti menyimpulkan implementasi kerja sama antara PT IBI, LG Energy Solutions, dan Hyundai Motor Company dilakukan melalui *business to business*. Pertama, bisnis internasional yang dilakukan oleh pemerintah dan perusahaan. Studi kasus ini dilakukan secara gabungan yaitu pemerintah awalnya diwakilkan oleh BKPM lalu dialih tugaskan kepada PT IBI. Serta, perusahaan diwakilkan dengan *LG Energy Solutions* dan *Hyundai Motor Company* sebagai *multinational corporations*. Kedua, kerja sama *joint venture* menghasilkan kesepakatan membangun pabrik sel baterai. Pembangunan dimulai pada Desember 2021, berlokasi di Karawang, Bekasi. Tujuan untuk pembangunan difokuskan untuk produksi dalam negeri.

5. Kesimpulan dan Rekomendasi

Akselerasi mobil listrik dilatar belakangi oleh Nawa Cita ke-7. Presiden Joko Widodo berambisi Indonesia dapat mengembangkan inovasi kendaraan yang ramah lingkungan, dan beremisi rendah. Industri otomotif Korea Selatan mempunyai integrasi yang inovatif dalam pengembangannya. Oleh karena itu, Indonesia tertarik untuk bekerja sama dengan Korea Selatan. Alasan Indonesia tertarik bekerja sama dengan Korea Selatan, karena negara yang memiliki teknologi manufaktur otomotif. Pembahasan kerja sama dilakukan sejak tahun 2017 hingga tahun 2021. Dimana terbagi dalam 3 implementasi yaitu *government to government*, *government to business*, dan *business to business*. Novelty dari mengenai pembahasan kerja sama membahas *government to government*, *government to business*, dan *business to business*. Dengan menggunakan teori kerja sama internasional dan bisnis internasional. Melalui rumusan masalah bagaimana implementasi kerja sama Korea Selatan dan Indonesia dalam akselerasi pengembangan mobil listrik di Indonesia tahun 2019-2021.

Hasil dari pembahasan dari kerja sama G2G menemukan kesamaan melakukan SDGs dan inovasi teknologi. Orientasi jangka panjang bagi Korea Selatan dan Indonesia. Pengembangan dan peningkatan teknologi berguna bagi Indonesia untuk dapat mengembangkan kemampuan sumber daya yang dimiliki. Baik untuk mengelola sumber daya alam maupun manusia, sebagai investasi masa depan bangsa. Lalu, bagi Korea Selatan berkeinginan mobil listrik tersebut dapat menjadi pembuat dan penyuplai pada pasar Asia Tenggara. Dengan memberikan investasi tersebut, menjadi modal Korea Selatan membangun invansinya lebih besar ke ranah global.

Hasil dari pembahasan dari kerja sama G2B, diawali dengan memiliki *domestic policy* yaitu Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019. Indonesia siap untuk kerja sama akselerasi mobil listrik. Pada 26 November 2019 terjadi penandatanganan MoU kerja sama investasi mobil listrik di Indonesia. Tahap pertama (2019-2021) bertujuan pembangunan pabrik mobil listrik dan dapat mengeksplor 50% dari total produksi (35-150 ribu unit). Serta, pembangunan telah selesai pada Desember 2021 di Delta Mas. Selain itu, Indonesia membuka ladang investasi luar negeri, seperti *Declaration IK-CEPA* (2019). Dengan *institutional safeguards* yaitu pemerintah Korea Selatan, Pemerintah Indonesia, dan *Hyundai Motor Company*.

Hasil dari pembahasan dari kerja sama B2B, Studi kasus ini dilakukan kerja sama bisnis secara gabungan yaitu pemerintah (PT IBI), dengan MNCs (*LG Energy Solutions* dan *Hyundai Motor Company*). Kerja sama *joint venture* menghasilkan kesepakatan membangun pabrik sel baterai. Pembangunan dimulai pada Desember 2021, berlokasi di Karawang, Bekasi. Tujuan untuk pembangunan difokukan untuk produksi dalam negeri.

Peneliti memberikan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya mengenai pengembangan mobil listrik di Indonesia. Dengan penelitian mengenai regulasi kerja sama IKCEPA Tahun 2022. Serta, pengembangan pembangunan pabrik mobil listrik tahap II di Delta Mas. Serta, dinamika pembangunan pabrik sel baterai listrik di Karawang.

Ucapan Terima Kasih

Puji syukur kepada Tuhan YME atas berkatnya peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan baik. Terima kasih

kepada dosen pembimbing peneliti, yang sudah membimbing peneliti dengan baik. Peneliti berharap penelitian ini dapat berguna bagi semua pihak.

Daftar Pustaka

Acuan dari buku:

- Baker McKenzie. 2015. *International Joint Venture Handbook*. www.bakermckenzie.com
- Groom, A. J. R. 1990. *The Setting in World Society*
- Semiawan, Prof. Dr. C. R. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya*.
- Setneg Indonesia. 2017. *Indonesia-Korea Selatan Sepakat Tingkatkan Status Kemitraan*.
- Subekti, R. A. dkk. 2014. *Peluang dan Tantangan Pengembangan Mobil Listrik Nasional* (S. P. Dewi, Ed.). LIPI Press.
- RISTIDIKI, & Tim LPDP. 2020. *Peta Jalan Riset dan Pengembangan Kendaraan Listrik Indonesia 2016-2020*. Penerbit ITB.

Acuan dari Jurnal:

- Almenar-Llongo, V., Muñoz de Prat, J., & Orero-Blat, M. 2021. Qualitative analysis for joint ventures as an entry mode in foreign direct investment, dalam *Journal of Business Research*, 123, pp 324–332. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2020.09.062>

- Campling, L., Harrison, J., Richardson, B., Smith, A., & Barbu, M. 2021. South Korea's Automotive Labour Regime, Hyundai Motors' Global Production Network and Trade-Based Integration with the European Union, dalam *British Journal of Industrial Relations*, 59(1), pp. 139–166.
<https://doi.org/10.1111/bjir.12506>
- Cholif, U. M., & Paksi, A. K. 2022. South Korea's Interests behind the Reactivation of IK-CEPA Negotiations with Indonesia, dalam *Insignia Journal of International Relations*, 9(1), pp.20–36.
- Delera, M., & Foster-McGregor, N. 2020. On PTAs and bilateral trade: Is GVC trade sensitive to the breadth of trade policy cooperation, dalam *Economies*, 8(4).
<https://doi.org/10.3390/economies8040084>
- Gumilar, A. 2018. Analisis Bisnis Internasional di Indonesia, dalam *Jurnal Ilmiah Administrasi Bisnis*, 2(2), 2528–3928.
- Hemanona, V., & Suharyono. (2017). Analisis Pengaruh Foreign Direct Investment terhadap Country Advantages Indonesia (Studi Terhadap FDI Amerika Serikat Di Indonesia), dalam *Jurnal Administrasi Bisnis* , 52(1).
- Hwang, S. kyu. (2015). Comparative Study on Electric Vehicle Policies between Korea and EU Countries., dalam *World Electric Vehicle Journal*, 7(4), pp. 692–702.
<https://doi.org/10.3390/wevj7040692>
- Jung, H. J., & Kim, E. M. (2020). International treaties and foreign direct investment: an empirical analysis of effects of bilateral investment treaties on South Korea's FDI, dalam *Journal of the Asia Pacific Economy*, 25(3), pp. 402–417.
<https://doi.org/10.1080/13547860.2019.1686915>
- Ismail, A., & Mulyaman, D. 2021. Hyundai Investment on Electric Vehicles in Indonesia: a Push and Pull Factors Analysis, dalam *Journal of International Studies E-ISSN.2503-443X*, 5(2), 375–394.
<https://doi.org/10.24198/intermestic.v5n2.11>
- Lee, E., & Mah, J. S. 2020. Industrial Policy and the Development of the Electric Vehicles Industry: The Case of Korea. *Journal of Technology Management & Innovation*, 15(4), pp. 71–80.
<https://doi.org/10.4067/S0718-27242020000400071>
- Lee, J., & Mah, J. S. (2018). Korea's Foreign Direct Investment in the Automotive Industry in China. *China Report*, 54(2), pp. 175–193.
<https://doi.org/10.1177/0009445518761079>
- Makmun. 2011. Green Economy: Konsep, Implementasi, dan Peranan Kementerian Keuangan, dalam *Jurnal Ekonomi LIPI*.
- Moosa, I. A. (2002). Theories of Foreign Direct Investment, dalam *Foreign Direct Investment* pp. 23–67. Palgrave Macmillan UK.
https://doi.org/10.1057/9781403907493_2

- Nabin, M. H., & Sgro, P. M. 2018. Bilateral international agreement, cooperation and reneing, dalam *International Review of Economics and Finance*, 56, pp. 27–33. <https://doi.org/10.1016/j.iref.2018.03.014>
- Nur, A. I., & Kurniawan, A. D. 2021. Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan, dalam *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 7(2).
- Oboreh, L. E., & Arukaroha, J. (2021). Host Country Characteristics And Performance Of Multinational Companies In Delta State. *International Journal of Innovative Finance and Economics Research*, 9(2), 117–128. www.seahipaj.org
- Paulo, S. 2014. International Cooperation and Development: A Conceptual Overview, dalam *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2430206>
- Rana, K. S. 2020. Bilateral Diplomacy: A Practitioner Perspective. *Policy Papers and Briefs*.
- Rianto, P. 2020. Modul Metode Penelitian Kualitatif (1st ed.). Penerbit Komunikasi UII. <https://www.researchgate.net/publication/343064279>
- Ryu, S., Kabadayi, S., & Chung, C. 2007. The relationship between unilateral and bilateral control mechanisms: The contextual effect of long-term orientation. *Journal of Business Research*, 60(7), pp. 681–689. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2007.01.015>
- Tenggara, A. P., Budiarto, R., Prawira, A. Y., Prakoso, A. B., & Ibrahim, A. 2021. Study on Electrical Vehicle Policy in South Korea as a Lesson Learning for Indonesia, dalam *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 927(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/927/1/012003>
- Zhironkin, S., & Cehlár, M. 2022. Green Economy and Sustainable Development: The Outlook. *Energies*, 15(3), 1167. <https://doi.org/10.3390/en15031167>
- Acuan dari Prosiding:**
- Hun, P., & Sunggoo, K. 2021. A Study on Inclusive Green Growth of South Korea: Focusing on Sustainable Development Goals, Climate Change, and Ecosystem Service. *Proceedings of the International Institute of Ecology of the Republic of Korea (PNIE)*. <https://doi.org/https://doi.org/10.22920/PNIE.2021.2.2.82>
- Park, H., & Kang, S. 2021. A Study on Inclusive Green Growth of South Korea: Focusing on Sustainable Development Goals, Climate Change, and Ecosystem Services. *Proceeding of the National of Ecology of the Republic of Korea*. <https://doi.org/10.22920/PNIE.2021.2.2.82>
- Acuan artikel dalam website:**

- Biro Pers, M. dan I. S. P. 2019. “Presiden Jokowi Kunjungi Pabrik Hyundai di Ulsan”, dalam <https://www.presidenri.go.id/siaran-pers/presiden-jokowi-kunjungi-pabrik-hyundai-di-ulsan/>
- BKPM. 2019. “Investasi Hyundai Rp 21,8 Triliun Siap Masuk ke Indonesia Tahun Ini”, dalam <https://ekbis.sindonews.com/berita/1462862/34/investasi-hyundai-rp218-triliun-siap-masuk-tahun-ini>
- BKPM. 2020. “Investasi Raksasa LG Consortium Menjadikan Indonesia Negara Pertama di Dunia yang Mengintegrasikan Industri Baterai Listrik dari Pertambangan hingga Baterai Lithium Mobil Listrik”, dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20201230104551-4-212482/top-investasi-us--98-m-lg-bikin-ri-raja-baterai-listrik#:~:text=Jakarta%2C%20CNBC%20Indonesia%20-%20Investasi%20raksasa%20LG%20Consortium,sel%20baterai%20kendaraan%20listrik%20terintegrasi%20pertama%20di%20dunia.>
- Chen, Z., Yang, Z., & Wappelhorst, S. 2022. “Overview Of Asian and Asia-Pacific Passenger Vehicle Taxation Policies and Their Potential to Drive Low-Emission Vehicle Purchases”, dalam www.theicct.org/communications@theicct.org
- DPR Indonesia. 2020. “Faisol Riza Dukung Pengembangan Industri Mobil Listrik Indonesia-Korea Selatan”, dalam <https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/30686/t/javascript>
- Fakhriansyah, M. 2023. “Kisah Sedih Mobil Listrik Buatan RI: Mimpi Tak Kesampaian!” CNBC Indonesia, dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230206065851-4-411170/kisah-sedih-mobil-listrik-buatan-ri-mimpi-tak-kesampaian>
- Febrian, R. 2021. “Alkisah Mobil Listrik Bermasalah” VOI.Id, dalam <https://voi.id/tulisan-seri/30139/alkisah-mobil-listrik-bermasalah>
- Hertzke, P., Muller, N., & Schenk, S. 2017. “Dynamics in the Global Electric Vehicle Market”. McKinsey Center for Future Mobility, dalam <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/dynamics-in-the-global-electric-vehicle-market#/>
- Humas Sekretariat Kabinet Indonesia. 2019. “Temui Presiden Jokowi, Pimpinan Hyundai Laporkan Rencana Produksi Mobil di Indonesia”, dalam <https://setkab.go.id/temui-presiden-jokowi-pimpinan-hyundai-laporkan-rencana-produksi-mobil-di-indonesia/>
- Hyundai Motor Company. 2019. “Hyundai Motor to Establish its First Indonesian Manufacturing Plant”, dalam www.hyundai.com
- Hyundai News. 2021. “Hyundai Motor Group and LG Energy Solution Sign MoU with Indonesian Government to Establish EV Battery Cell Plant”, dalam <https://www.hyundai.news/eu/articles/pr>

ess-releases/hyundai-lg-energy-solution-mou-indonesian-government-ev-battery-cell-plant.html

Indonesia. (n.d.). "Indonesia Green Growth Program: About Us. Indonesia Green Growth Program", dalam <http://greengrowth.bappenas.go.id/tentang-kami/> diakses 07 Maret 2023

KEMLU Republik Indonesia. 2019. "Joint Declaration the Republic Indonesia and the Republic of Korea on the Conclusion of the Negotiations for Indonesia-Korea Comprehensive Economic Partnership Agreement", Kementerian Luar Negeri Indonesia, dalam <https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=KOR-2019-0191.pdf>

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019, Pub. L. No. 55 2019, dalam <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/116973/perpres-no-55-tahun-2019>

Indonesia Battery Corporation. 2020. "Pabrik Baterai IBC-Konsorsium LG Rp140 Triliun Segera Groundbreaking" PT Industri Baterai Indonesia, dalam <https://www.indonesiabattery.com/id/news/pabrik-baterai-ibc-konsorsium-lg-rp140-triliun-segera-groundbreaking>

Jang, S. Y. 2022. "Number of Hyundai Motor Group's electric vehicles sold in South Korea from 2015 to 2019". Statista, dalam <https://www.statista.com/statistics/1099921/south-korea-hyundai-kia-electric-vehicle-sales/>

KEMENDAG Republik Indonesia. 2020. "Indonesia-Korea CEPA: Tonggak Baru

Hubungan Ekonomi Bilateral Kedua Negara" Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, dalam <https://ditjenppi.kemendag.go.id/index.php/berita/detail/indonesiakorea-cepa-tonggak-baru-hubungan-ekonomi-bilateral-kedua-negara>

KEMENPERIN Indonesia. 2012. "RI-Korsel Kembangkan Mobil Hijau", dalam <https://kemenperin.go.id/artikel/4971/RI-Korsel-Kembangkan-Mobil-Hijau?>

KEMENPERIN Indonesia. 2019. "Pemerintah Serius Garap Mobil Listrik", dalam <https://kemenperin.go.id/artikel/20935/Pemerintah-Serius-Garap-Mobil-Listrik>

KEMINFO Indonesia. 2015. "Jadikan Indonesia Mandiri, Berkepribadian, dan Berdaulat", dalam <https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/5629/NAWACITA%3A+9+Program+Perubahan+Untuk+Indonesia/0/infografis>

Kemlu Indonesia. 2017. "Joint Vision for Co-Prosperity and Peace between Republic of Korean and Republic of Indonesia", dalam <https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=KOR-2017-0156.pdf>

Kong, N., & Hardman, S. 2019. "Electric Vehicle Incentives in 13 Leading Electric Vehicle Markets" dalam www.phev.ucdavis.edu

Marklines. 2018. "Penjualan Automotif Korea Selatan Tahun 2018" Automotive Industry Portal: Marklines, dalam https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/salesfig_korea_2018

- Media Indonesia. 2019. "Hyundai Bangun Pabrik di Indonesia untuk Pasar ASEAN", dalam <https://mediaindonesia.com/otomotif/274286/hyundai-bangun-pabrik-di-indonesia-untuk-pasar-asean#>
- MOFA. (n.d.). Catatan Hubungan Diplomatik antara Korea-Indonesia. In Ministry of Foreign Affairs Republic of Korea, dalam https://overseas.mofa.go.kr/id-id/wpge/m_2717/contents.do diakses 11 Maret 2023
- MOTIE. 2018. "Korea,Indonesia hold automotive dialogue", dalam https://www.setneg.go.id/baca/index/indonesia_korea_selatan_sepakat_tingkat_kan_status_kemitraan
- Nurrahman, A. 2022. "RI-Korsel Teken Kerja Sama Pengembangan Mobil Listrik Sampai LNG", dalam <https://finance.detik.com/energi/d-5953821/ri-korsel-teken-kerja-sama-pengembangan-mobil-listrik-sampai-lng>
- Pananond, P. 2015. "Breakout Multinationals: Emerging-market Multinationals in Global Value Chain", Edward Elgar.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2019). *Hari Ini Presiden Jokowi Tinjau Hyundai, Menlu: Pemerintah Korsel Dorong Investasi ke Indonesia*. <https://setkab.go.id/hari-ini-presiden-jokowi-tinjau-hyundai-menlu-pemerintah-korsel-dorong-investasi-ke-indonesia/>
- Sekretariat Negara Indonesia. 2021. "Menuju Pusat Industri Baterai Dunia" Portal Informasi Indonesia, dalam <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/3357/menuju-pusat-industri-baterai-dunia>
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. 2019. "Presiden Jokowi Terima Delegasi Hyundai Motors Group" Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Subramanyam Raju, A. 2021. "Bilateral and Multilateral Cooperation in South Asia" Routledge India. <https://doi.org/10.4324/9781003145271>
- Trihusodo, P. 2021. "Menangkap Peluang Mobil Listrik", dalam <https://indonesia.go.id/kategori/indonesia-dalam-angka/3256/menangkap-peluang-mobil-listrik?lang=1>
- Yoonseo, L., & Hee-Eun, A. 2018. "Korea, Indonesia to cooperate on car industry", dalam <https://www.korea.net/NewsFocus/Business/view?articleId=162755>