

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara yang baik adalah negara yang diperintahkan dengan konstitusi dan berkedaulatan hukum.¹ Berangkat dari pemikiran tersebut, Indonesia sebagai negara hukum harus menjalankan pemerintahannya berdasarkan konstitusi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tidak hanya semata-mata sebagai norma dasar negara (*staats fundamentalnorm*) tetapi juga memberikan landasan filosofis mengenai sistem kehidupan berbangsa dan bernegara. Landasan filosofis mengenai sistem pengelolaan sumber daya alam di Indonesia tertuang dalam Pasal 33 ayat (4) yang berbunyi:

“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

Pasal tersebut mengamanatkan pemerintah dan pelaku perekonomian nasional untuk menerapkan efisiensi ekonomi secara berkeadilan yang disertai kesadaran akan aspek lingkungan dan yang berkelanjutan.² Salah satu sektor yang secara khusus menjadi perhatian krusial dalam strategi penerapan ekonomi berwawasan lingkungan dan berkelanjutan adalah sektor transportasi. Sektor transportasi

¹ Raimundus Bulet Namang, “Negara Dan Warga Negara Perspektif Aristoteles,” *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial* 4, no. 2 (2020): 261.

² Sri Pujiarti, “Implementasi Konsep Ekonomi Hijau Dan Gagasan Konstitusi Hijau Dalam Putusan MK,” accessed September 4, 2023, <https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=19042>.

menjadi sangat penting dalam upaya menopang kesuksesan pembangunan dalam kegiatan perekonomian nasional.³ Hal tersebut sejalan dengan tren pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya.⁴ Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tinggi setiap tahunnya berdampak pada berbagai masalah seperti pencemaran lingkungan dan kelangkaan sumber daya minyak.⁵

Dampak nyata dari semakin meningkatnya kendaraan bermotor adalah emisi GRK. Indonesia sendiri menempati peringkat ke-6 sebagai negara penghasil emisi terbesar di dunia. Berdasarkan data 2018, menunjukkan sektor transportasi menyumbang 1.637.156 juta ton atau 28% dari keseluruhan sektor energi.⁶ Jika dilihat dalam kurun 5 tahun, angka emisi GRK juga konsisten mengalami peningkatan. Penyebabnya adalah penggunaan BBM untuk kendaraan konvensional bersumber dari bahan bakar fosil. Apabila transportasi berbasis fosil tidak segera ditekan oleh pemerintah, maka akan berdampak serius pada lingkungan seperti polusi udara dari emisi gas CO₂, hujan asam, pemanasan global, dan perubahan iklim yang ekstrim.⁷ Selain itu, data yang dilansir oleh Kementerian Perhubungan menunjukkan sektor transportasi mendominasi penggunaan BBM sebesar 97%.⁸ Hal

³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Transportasi Sebagai Pendukung Sasaran Pembangunan Nasional," accessed September 4, 2023, <https://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional>.

⁴ Priyambodo, "Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan Dan Pengaruhnya Terhadap PDRB Di Provinsi Jawa Timur," *Warta Penelitian Perhubungan* 30, no. 1 (2018): 60.

⁵ Sony Sukmara, LM. Firman, and Ferry Budhi Susetyo, "Kajian Desain Dinamika Kendaraan Listrik Roda Empat Dan Stabilitas Kendaraan Pada Kondisi Stasioner," *Jurnal Konversi Energi Dan Manufaktur UNJ* 2 (2016): 99.

⁶ Direktorat Jenderal Pengendalian Perubahan Iklim, "Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Dan Monitoring, Pelaporan, Dan Verifikasi 2020" (Direktorat Jenderal Pengendalian Perubahan Iklim, Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan Republik Indonesia, 2020).

⁷ Wendy Aritenang, *Isu Lingkungan Dan Perubahan Iklim Pada Transportasi (Udara, Laut, Darat, Kereta Api)*, 1st ed. (Bandung: ITB Press, 2019).

⁸ Herdi Alif Al Hikam, "Data Kemenhub: 97% BBM 'Diminum' Motor & Mobil Pribadi," accessed September 4, 2023, <https://finance.detik.com/energi/d-6526892/data-kemenhub-97-bbm-diminum-motor--mobil-pribadi>.

tersebut membuktikan bahwa adanya ketergantungan sektor transportasi terhadap BBM terlihat dari besarnya penyerapan minyak bumi. Ketergantungan sektor transportasi terhadap BBM tidak ditopang dengan kemampuan memenuhi BBM di dalam negeri. Ketidakmampuan dalam pemenuhan pasok BBM disebabkan oleh sumur-sumur utama minyak bumi di Indonesia relatif sudah tua sedangkan potensi cadangan barunya masih terbatas.⁹

Upaya pemenuhan kouta BBM dalam negeri, pemerintah melakukannya dengan mengimpor minyak bumi dari Timur Tengah hingga mencapai 35%.¹⁰ Impor BBM yang dilakukan tiap tahun mengakibatkan risiko finansial terhadap terkurasnya devisa negara dan membebani neraca perdagangan Indonesia. Terlebih, harga BBM terkenal sangat fluktuatif di pasar dunia. Berdasarkan data Kementerian ESDM terlampir dalam ‘Handbook of Energy & Economic Statistics of Indonesia 2022’ impor BBM yang dilakukan oleh Indonesia pada 2022 telah mencapai 27,86 juta kiloliter.¹¹ Kebutuhan yang signifikan terhadap BBM juga menjadi krusial mengingat semakin menipisnya kesediaan cadangan bahan bakar fosil. Hal tersebut disebabkan bahan bakar fosil merupakan SDA yang tidak dapat diperbaharui. Jika penggunaannya terus diprioritaskan tanpa adanya solusi, maka kelangkaan bahan bakar fosil akan dirasakan semua kalangan. Menteri ESDM Arifin Tasrif juga telah memberikan peringatan ancaman cadangan bahan bakar fosil kemungkinan akan

⁹ Annisa Purwatiningsih and Masykur, “Eksplorasi Dan Eksploitasi Pertambangan Minyak Dan Gas Bumi Di Laut Natuna Bagian Utara Laut Yuridiksi Nasional Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Di Kepulauan Natuna,” *Jurnal Reformasi* 2, no. 2 (2012): 59.

¹⁰ Dwi Rahayuningtiyas, Rudi Laksmono, and Yanif Dwi Kuncjoro, “Analisis Pemanfaatan Coral Reef Sebagai Penyimpanan Cadangan Strategis Energi Untuk Ketahanan Energi Nasional,” *Jurnal Ketahanan Energi* 7, no. 1 (2021): 45.

¹¹ Firda Dwi Muliawati, “Periode Ke-2 Pemerintahan Jokowi, Impor BBM Masih ‘Menggila,’” accessed January 28, 2024, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230816124207-4-463489/periode-ke-2-pemerintahan-jokowi-impor-bbm-masih-menggila>.

habis dalam 15 tahun ke depan melihat konsumsinya yang begitu besar tiap tahunnya.¹² Dengan fakta yang didukung data tersebut, Indonesia nyatanya masih bergantung pada penggunaan bahan bakar fosil yang tidak sesuai dengan prinsip keberlanjutan dan memiliki dampak serius pada lingkungan.

Indonesia sebenarnya juga telah memiliki kesepakatan untuk komitmen mengurangi emisi karbon dalam menjaga stabilitas suhu global dan perubahan iklim dengan menerapkan target NZE 2060. Beberapa komitmen yang disepakati oleh Indonesia antara lain:¹³

- a. Bersepakat untuk meningkatkan kemampuan dalam menyesuaikan diri terhadap dampak perubahan iklim dan meningkatkan ketahanan iklim
- b. Mengutamakan pembangunan rendah emisi bersamaan dengan tetap menjaga ketahanan pangan
- c. Memprioritaskan penggunaan aliran dana yang selaras dengan pembangunan yang rendah emisi dan berorientasi pada ketahanan iklim

Tindak lanjut dari komitmen tersebut dengan meratifikasi Perjanjian Paris 2015 menjadi hukum positif nasional yang disahkan dengan UU Nomor 16 Tahun 2016 tentang pengesahan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change*.¹⁴ Salah satu upaya Indonesia terhadap Perjanjian Paris dilampirkan dalam dokumen NDC. Indonesia memiliki target akan menurunkan

¹² CNN Indonesia, “ESDM: Cadangan Dari Bahan Bakar Fosil RI Bisa Habis Dalam 15 Tahun,” accessed September 4, 2023, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221018205848-85-862341/esdm-cadangan-dari-bahan-bakar-fosil-ri-bisa-habis-dalam-15-tahun>.

¹³ Armida Salsiah Alisjahbana and Endah Murniningtyas, *Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Di Indonesia: Konsep Target Dan Strategi Implementasi*, 2nd ed. (Bandung: Unpad Press, 2018).

¹⁴ Gindo Leontinus R. Siringoringo, “Program Dalam Pelaksanaan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) Dalam Hal Masalah Perubahan Iklim Di Indonesia,” *Jurnal Kajian Ilmu Dan Pendidikan Geografi* 5, no. 1 (2022): 43–52.

emisi GRK pada tahun 2030 sebesar 29% dengan kemampuan sendiri (*business as usual*) dan 41% dengan dukungan internasional.¹⁵ Upaya mencapai tersebut dilakukan dengan memprioritaskan penurunan emisi melalui kegiatan industri berbasis energi. Maka, pemerintah akan memprioritaskan peralihan industri melalui berbagai inovasi teknologi yang ramah lingkungan.

Berdasarkan laporan Kementerian ESDM pada tahun 2020, pengguna energi terbesar di Indonesia adalah sektor transportasi.¹⁶ Penggunaan energi yang besar tersebut sejalan dampak emisi yang dihasilkan oleh kendaraan konvensional. Emisi tertinggi berasal dari transportasi darat konvensional dengan kontribusi sekitar 88%.¹⁷ Salah satu upaya pemerintah dalam rangka mencapai komitmen 2030 adalah menetapkan penggunaan energi ramah lingkungan di sektor transportasi. Inovasi mengalihkan kendaraan berbasis BBM menjadi kendaraan berbasis listrik baterai sudah sepatutnya menjadi salah satu solusi dari pemerintah untuk menekan emisi GRK yang berkorelasi kepada pengendalian ketergantungan bahan bakar fosil dan masalah lingkungan berdampak pada perubahan iklim. Jika dibandingkan dengan kendaraan berbasis BBM, penggunaan kendaraan listrik mampu mengurangi emisi sebesar 56%.¹⁸ Selain itu, kendaraan listrik berbasis

¹⁵ Muhammad Agung Hardiyanto et al., "Penerapan Good Mining Practice (Gmp) Guna Mendukung Net Zero Emission 2060 (Studi Kasus: PT Vale Indonesia)," *Jurnal Kewarganegaraan* 7, no. 2 (2023): 2556.

¹⁶ Vika Azkiya Dihni, "Sektor Transportasi, Pengguna Energi Terbesar Di Indonesia Pada 2020," accessed September 5, 2023, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/12/02/sektor-transportasi-pengguna-energi-terbesar-di-indonesia-pada-2020>.

¹⁷ Gandabhaskara Saputra, "Siaran Pers Transportasi Darat Sumbang Emisi Tertinggi Dari Total Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi Di Indonesia," accessed September 6, 2023, https://iesr.or.id/wp-content/uploads/2020/03/Siaran-Pers-Kendaraan-Listrik-dan-Dekarbonisasi-Sektor-Transportasi-Darat-Indonesia_29_Mar_2020.pdf.

¹⁸ Gregorius Adi Trianto, "Kendaraan Listrik Jadi Upaya Penurunan Emisi Karbon, Begini Perhitungan Emisinya Menurut PLN," accessed September 6, 2023,

baterai juga memenuhi prinsip transportasi yang keberlanjutan karena mampu melaksanakan substitusi BBM dengan menggunakan sumber energi terbarukan dan ramah lingkungan. Pernyataan tersebut senada dengan penjelasan Dirjen Pengendalian Perubahan Iklim KLHK bahwa percepatan penggunaan kendaraan listrik merupakan upaya tambahan dari skenario dokumen NDC.¹⁹ Pada 2030, pemerintah menetapkan target penggunaan kendaraan listrik telah menggapai 2 juta mobil listrik dan 13 juta motor listrik.²⁰

Dalam rangka mencapai target yang telah ditentukan pemerintah sangat ambius dalam mengembangkan penggunaan kendaraan listrik di dalam negeri. Pemerintah melakukan langkah taktis dengan menjadi industri kendaraan listrik berbasis baterai menjadi sektor manufaktur prioritas, yaitu sektor industri otomotif. Hal tersebut dituangkan program revitalisasi industri Indonesia dalam peta jalan Making Indonesia 4.0. Oleh karena itu, pemerintah menindaklanjutinya dengan mengesahkan Perpres 55/2019. Dengan terbitnya kebijakan tersebut, pemerintah berupaya sesegera mungkin untuk membangun ekosistem baterai kendaraan listrik di dalam negeri.

Baterai adalah komponen utama yang memiliki fungsi sebagai penyimpan energi dan sumber tenaga untuk menjalankan kendaraan listrik. Presiden Joko Widodo mempertegas bahwa 60% komponen dari kendaraan listrik bertitik tumpu

<https://web.pln.co.id/media/siaran-pers/2023/02/kendaraan-listrik-jadi-upaya-penurunan-emisi-karbon-begini-perhitungan-emisinya-menurut-pln>.

¹⁹ Maria Cicilia Galuh Prayudhia, "Kendaraan Listrik Percepat Era Nol Emisi Karbon," accessed September 6, 2023, <https://www.antaraneews.com/berita/3572688/kendaraan-listrik-percepat-era-nol-emisi-karbon>.

²⁰ Lalu Rahadian, "Keniscayaan, Luluh: 2030 Jalanan RI Penuh Kendaraan Listrik," accessed September 6, 2023, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220223194040-4-317781/keniscayaan-luluh-2030-jalanan-ri-penuh-kendaraan-listrik>.

pada kebutuhan akan baterai.²¹ Terlebih lagi, dari segi biaya baterai menjadi komponen termahal dengan menyumbang 35% dari biaya produksi kendaraan listrik. Menurut Ketua Tim Percepatan Pengembangan EV Battery BUMN, Agus Wirakusumah, jika perhitungan modal pembuatan kendaraan listrik sebesar Rp 1,2 miliar sekitar Rp 300-400 juta digunakan untuk memproduksi baterainya.²² Mahalnya harga baterai kendaraan listrik dapat memberikan keuntungan kompetitif bagi Indonesia disebabkan berlimpahnya bahan baku dan sumber daya yang dimiliki. Hal tersebut didasarkan pada melimpahnya ketersediaan material inti pembuatan baterai, yaitu nikel. Berdasarkan data Kementerian ESDM pada tahun 2020, Indonesia mempunyai sumber daya nikel sebesar 72 juta ton dan menjadikannya sebagai pemilik cadangan nikel terbesar di dunia.²³ Indonesia diperkirakan memiliki cadangan nikel sebesar 52% dari keseluruhan total cadangan nikel dunia yang sejumlah 139 juta ton. Kepemilikan yang besar terhadap cadangan nikel membuat Indonesia menetapkan target untuk menjadi negara industri baterai kendaraan listrik terbesar.

Melihat potensi dan kemampuan Indonesia menjadi pemain global untuk baterai listrik, Kemenperin telah menyusun peta jalan pengembangan industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Salah satu strategi yang dilakukan pemerintah adalah melakukan hilirisasi nikel untuk bahan baku utama pembuatan

²¹ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, "Pemerintah Terus Dorong Penggunaan Mobil Listrik," accessed September 7, 2023, <https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-terus-dorong-penggunaan-mobil-listrik>.

²² Andina Librianty, "Jadi Komponen Paling Mahal, RI Bakal Menang Banyak Produksi Baterai Mobil Listrik," accessed January 15, 2023, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4476719/jadi-komponen-paling-mahal-ri-bakal-menang-banyak-produksi-baterai-mobil-listrik>.

²³ Rofiq Khamdani Yusuf et al., "Kajian Kelayakan Bisnis Hasil Piloting Penilaian Sumber Daya Alama Berupa Nikel," *Jurnal Indonesia RICH*, 2023, 1–12.

baterai kendaraan listrik. Hilirisasi nikel dimaksudkan untuk pengolahan biji nikel menjadi produk jadi yang mempunyai nilai ekonomi lebih tinggi. Oleh karena itu, hilirisasi nikel dilakukan dengan mewajibkan para pemegang IUP dan IUPK untuk melakukan pengolahan dan pemurnian hasil penambangan nikel melalui pembangunan smelter dalam negeri sebagaimana diatur dalam Pasal 102 dan Pasal 103 tentang UU Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas UU Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara. Hal tersebut dilakukan bersamaan dengan pelarangan ekspor biji nikel mentah mulai 1 Januari 2021 sebagai tindak lanjut memperkuat hilirisasi nikel dengan pengolahan dalam negeri dituangkan dalam Permen ESDM 11/2019.²⁴

Namun, dalam mencapai target menjadi industri baterai kendaraan listrik, Indonesia melalui hilirisasi nikel masih menghadapi masalah. Pengamat energi dari Universitas Gadjah Mada, Fahmy Radhi menjelaskan bahwa selama ini hilirisasi nikel masih menghasilkan produk turunan tahap awal. Menurutnya, harusnya hilirisasi tersebut tidak hanya mandek di produk turunan awal tetapi juga bisa membangun ekosistem yang lebih besar seperti pembangunan industri baterai kendaraan listrik di dalam negeri.²⁵ Penyebabnya adalah kurangnya komitmen dan perencanaan hilirisasi nikel yang matang dari hulu hingga hilir yang berorientasi kendaraan listrik.²⁶ Hingga saat ini, pemerintah juga belum menerbitkan produk

²⁴Izzaty and Suhartono, "Kebijakan Percepatan Larangan Ekspor Ore Nikel Dan Upaya Hilirisasi Nikel," *Bidang Ekonomi Dan Kebijakan Publik*, 23, XI (2019): 20.

²⁵ Ghoida Rahmah, "Minim Dampak Ekonomi Penghiliran," accessed January 24, 2021, <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/486839/minim-dampak-ekonomi-hilirisasi-nikel>.

²⁶ Aditya Putra Perdana and Agnes Theodora, "Banjirnya Produk Nikel Dan Disorientasi Hilirisasi," accessed January 28, 2024, https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/01/29/banjirnya-produk-nikel-dan-disorientasi-hilirisasi?open_from=Ekonomi_Page.

hukum secara konkrit yang membatasi atau menyetop pembangunan pengolahan nikel atau smelter dalam negeri yang hanya memberikan nilai tambah yang rendah. Sehingga, aksi nyata untuk merealisasikan komitmen hilirisasi nikel dinilai berbagai pihak dilakukan setengah hati. Fakta tersebut terlihat dari pengolahan nikel atau smelter dalam negeri sejauh ini masih didominasi produk nikel setengah jadi atau kelas dua seperti NPI dan FeNi.²⁷ Banyaknya produk nikel kelas dua tersebut mengakibatkan jumlahnya menjadi *oversupply* sehingga harganya pasar menjadi semakin tertekan dan turun drastis.²⁸ Produk nikel Indonesia tersebut telah membludak dan membanjiri pasar dunia karena smelter nikel di Indonesia didominasi masih dalam fase satu yang memiliki nilai tambah yang rendah. Data tahun 2019 yang menunjukkan bahwa produk nikel di Indonesia masih ditopang pada produksi untuk baja anti karat sedangkan produksi nikel untuk baterai belum digencarkan oleh pemerintah.²⁹ Pernyataan tersebut sesuai dengan data Kemenperin pada tahun 2023, dari total 34 smelter nikel yang telah dioperasikan hanya 4 smelter yang baru mengembangkan teknologi hidrometalurgi atau HPAL sesuai dengan hilirisasi nikel yang berorientasi memproduksi baterai untuk kendaraan listrik.³⁰ Padahal, berdasarkan data yang dilansir dari Kementerian

²⁷ Denis Riantiza Meilanova, "Produksi Smelter Nikel Indonesia Masih Didominasi Produk Kelas Dua," 2020, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20201014/44/1304706/produksi-smelter-nikel-indonesia-masih-didominasi-produk-kelas-dua>.

²⁸ Tim Perumusan dan Implementasi Kebijakan Ekonomi dan Keuangan Daerah, "Laporan Perekonomian : Provinsi Maluku Utara" (Bank Indonesia, 2022).

²⁹ Itsqih, "Adidaya Initiative Ungkap Sulitnya Produksi Baterai Dari Nikel," accessed September 8, 2023, <https://www.its.ac.id/news/2022/08/28/adidaya-initiative-ungkap-sulitnya-produksi-baterai-dari-nikel/>.

³⁰ Arfyana Citra Rahayu, "Dari 34 Smelter Nikel Yang Beroperasi, Baru 4 Smelter Masuk Hilirisasi," 34, accessed January 28, 2024, <https://industri.kontan.co.id/news/dari-34-smelter-nikel-yang-beroperasi-baru-4-smelter-masuk-hilirisasi>.

ESDM menyatakan bahwa daya tahan cadangan nikel Indonesia hanya cukup sampai 10-15 tahun lagi jika tidak ada kontrol dengan baik oleh pemerintah.³¹

Selain itu, salah satu faktor yang mempengaruhi progres hilirisasi nikel Indonesia untuk mencapai target menjadi pemain global industri baterai listrik adalah pembangunan industri membutuhkan biaya yang amat besar. Dengan sumber daya nikel yang berlimpah, Indonesia menyadari belum dapat memproduksi sendiri baterai dalam negeri. Oleh karena itu, Indonesia membuka pintu investasi yang mencakup dari level penambangan hingga pengolahan dan pemurnian nikel menjadi sel baterai sehingga dapat mempercepat pengembangan ekosistem baterai untuk kendaraan listrik. Investasi tersebut dilakukan dengan mengintegrasikan produksi baterai kendaraan listrik dari hulu sampai hilir. Integrasi industri baterai kendaraan listrik meliputi kegiatan penambangan biji nikel hingga daur ulang baterai bekasnya. Berangkat dari hal tersebut, pemerintah berupaya terus menggaet dan bernegosiasi berkaitan dengan investasi asing untuk mendanai ekosistem baterai kendaraan listrik. Dalam rangka mengakselerasi industri baterai listrik, pemerintah menyiapkan sejumlah langkah strategis baik dengan mempermudah regulasi maupun memberikan berbagai insentif kepada investor asing.

Salah satu langkah nyata upaya pemerintah dalam mempermudah regulasi adalah melalui UUPM sebagaimana telah diubah melalui UU Cipta Kerja. Pembaharuan tersebut meliputi penerapan perizinan berusaha berbasis risiko,

³¹ Verda Nano Setiawan, "Pemerintah Ramal Cadangan Nikel RI Habis Tahun Segini," accessed September 8, 2023, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230823094236-4-465317/pemerintah-ramal-cadangan-nikel-ri-habis-tahun-segini>.

penyederhanaan persyaratan dasar perizinan berusaha, penyederhanaan perizinan berusaha sektor, dan penyederhanaan persyaratan investasi.³² Dengan adanya pembaharuan hukum yang telah disahkan oleh pemerintah diharapkan dapat memberikan kemudahan perizinan bagi investor asing yang hendak menanamkan modalnya di Indonesia. Menteri Investasi/Kepala BKPM, Bahlil Lahadalia, mengatakan bahwa UUCK memiliki peran penting untuk karena hilirisasi memerlukan investasi dalam kuantitas yang besar.³³ Akan tetapi, upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah juga nyatanya belum mampu menyakinkan calon investor untuk membangun industri baterai listrik terintegrasi di Indonesia.

Masalah utama keraguan para investor terhadap kebijakan hilirisasi untuk industri baterai listrik di Indonesia adalah persoalan lingkungan. Deputy Bidang Perencanaan Modal BKPM, Nurul Ichwan, mengatakan bahwa proses kegiatan integrasi industri baterai yang ramah dan aman terhadap lingkungan menjadi perhatian utama para investor asing.³⁴ Pernyataan tersebut sejalan dengan keadaan bisnis dan investasi di luar negeri yang semakin mengedepankan pertimbangan risiko lingkungan dan keberlanjutan usaha. Kementerian Investasi/BKPM juga menyebutkan investasi tanpa mempertimbangan aspek lingkungan akan ditinggalkan, salah satu yang menjadi fokus perhatian adalah asal usul bahan baku tersebut diperoleh. Namun, masih disayangkan bahwa Indonesia belum dapat

³² Hari Agus Santoso, "Efektifitas Undang-Undang Cipta Kerja Terhadap Peningkatan Investasi," *Jurnal Hukum POSITUM* 6, no. 2 (2021): 258.

³³ Dendi Siswanto, "Bahlil Ungkap Peran UU Cipta Kerja Dalam Hilirisasi Indonesia," accessed September 10, 2023, <https://nasional.kontan.co.id/news/bahlil-ungkap-peran-uu-cipta-kerja-dalam-hilirisasi-indonesia>.

³⁴ Verda Nano Setiawan, "Tesla Mau Investasi Baterai Di RI Tapi Ada Syaratnya," accessed September 10, 2023, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220413181638-4-331489/tesla-mau-investasi-baterai-di-ri-tapi-ada-syaratnya>.

menjawab permintaan tersebut, di mana industri baterai listrik belum dianggap ramah lingkungan. Menurut Direktur Celios, Bhima Yudhistira, mengatakan bahwa banyak investor yang mundur saat proses *due diligence* akibat menemukan banyak kerusakan lingkungan dan berdampak buruk kepada masyarakat sekitar yang disebabkan oleh aktivitas pertambangan nikel. Terlebih juga, masih banyak ditemukan penggunaan PLTU batu bara sebagai sumber energi listrik di kawasan permukiman nikel yang menjadi kendala karena tidak sesuai dengan keinginan para investor asing.³⁵

Dalam upaya menjawab keraguan investor asing untuk menanamkan modal demi realisasikan kebijakan hilirisasi nikel guna mengakselerasi industri baterai listrik di Indonesia, salah satu langkah konkrit yang dapat diambil oleh pemerintah dengan mewujudkan investasi yang berkelanjutan (*sustainable investment*).³⁶ *Sustainable investment* sebagai kegiatan investasi yang bertanggung jawab secara sosial dengan menekankan pada prinsip ESG sehingga mampu memberikan kepastian regulasi terkhususnya pertambangan nikel yang diorientasikan untuk transisi energi, perlindungan terhadap lingkungan hidup dan masyarakat sekitar pertambangan.³⁷ Hal tersebut sejalan dengan rencana mewujudkan perekonomian nasional yang diamanatkan dalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yaitu kebijakan

³⁵ Celios, "Press Release: Upaya Menarik Investasi Hijau Terkendala PLTU Kawasan Industri," 2023, <https://celios.co.id/2023/press-release-upaya-menarik-investasi-hijau-terkendala-pltu-kawasan-industri/>.

³⁶ Ester Nuky, "Hilirisasi Ciptakan Investasi Berkelanjutan," accessed September 12, 2023, <https://investor.id/editorial/325845/hilirisasi-ciptakaninvestasi-berkelanjutan>.

³⁷ Lida Puspaningtyas, "Agar Investasi Baterai Mobil Listrik BASF Dan VW Tak Mangkrak, Harus Gimana?," accessed September 12, 2023, <https://ekonomi.republika.co.id/berita/rterp3502/agar-investasi-baterai-mobil-listrik-basf-dan-vw-tak-mangkrak-harus-gimana>.

hilirisasi nikel dalam industri baterai listrik yang memberikan nilai tambah ekonomi tinggi dengan juga menekankan aspek berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Namun, masih disayangkan kebijakan hilirisasi nikel untuk industri elektronik masih terganjal isu hukum dan lingkungan sehingga belum dapat secara progresif merealisasikan *sustainable investment*.

Maka dari itu, Penulis melalui skripsi yang berjudul “**Progresivitas Kebijakan Hilirisasi Nikel untuk Mengakselerasi Industri Baterai Listrik Demi Mewujudkan *Sustainable Investment* di Indonesia**” akan mengkaji lebih lanjut mengenai permasalahan-permasalahan yang timbul akibat dari kurangnya regulasi yang mengatur dan lemahnya penerapan ESG dalam kebijakan hilirisasi nikel untuk mengakselerasi industri baterai listrik serta memberikan pemikiran terkait solusi yang dapat ditempuh untuk menyelesaikan persoalan tersebut sehingga mampu mewujudkan *sustainable investment*.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang tersebut, penulis merumuskan 2 (dua) rumusan masalah, yaitu

1. Bagaimana implementasi kebijakan hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik demi mewujudkan *sustainable investment*?
2. Bagaimana upaya penyelesaian implementasi kebijakan hilirisasi nikel untuk mengakselerasi industri baterai listrik demi mewujudkan *sustainable investment*?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis progresivitas kebijakan hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik demi mewujudkan *sustainable investment*
2. Untuk memecahkan persoalan hukum terkait implementasi kebijakan hilirisasi nikel dalam mengakselerasi industri baterai listrik demi mewujudkan *sustainable investment*

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penulisan karya tulis ini diharapkan dapat memberi manfaat teoritis sebagai berikut:

- a. Ikut andil dalam memberikan inovasi dan pemikiran baru mengenai progresivitas pengaturan kebijakan hilirisasi nikel untuk baterai kendaraan listrik dengan juga mempertimbangkan ESG demi mewujudkan *sustainable investment*.
- b. Diharapkan mampu menjadi referensi serta pijakan bagi penelitian-penelitian selanjutnya terkait kebijakan hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik

2. Manfaat Praktis

Penulisan karya tulis ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis sebagai berikut:

b. Bagi Penulis dan Pembaca

Diharapkan mampu menambah wawasan dan pengetahuan baru terkait pentingnya mewujudkan *sustainable investment* melalui kebijakan hilirisasi nikel dalam industri baterai listrik

b. Bagi Pemerintah

Diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik yang progresif demi mewujudkan *sustainable investment*

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan yang berjudul “*Progresivitas Kebijakan Hilirisasi Nikel untuk Mengakselerasi Industri Baterai Listrik Demi Mewujudkan Sustainable Investment di Indonesia*”, penulis menggunakan sistematika penulisan yang dibagi ke dalam beberapa bab, yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan pemaparan mengenai latar belakang permasalahan yang diangkat dari judul. Pada latar belakang masalah, Penulis membahas mengenai beberapa hal, yaitu isu berkaitan dengan ketergantungan Indonesia bahan bakar fosil dalam sektor transportasi serta tingginya emisi gas rumah kaca di Indonesia yang dihasilkan dari kendaraan konvensional. Sementara itu, Indonesia memiliki target untuk mencapai NZE 2060. Oleh karena itu, upaya dilakukan dengan transisi penggunaan kendaraan konvensional menuju kendaraan listrik berbasis baterai. Dalam latar belakang ini juga, Penulis membahas mengenai potensi yang dimiliki Indonesia untuk menjadi pemain global industri baterai kendaraan listrik karena memiliki bahan baku nikel. Oleh karena itu, pemerintah melakukan kebijakan hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik dan yang terakhir pemaparan isu hukum dan isu kebijakan yang menghambat hilirisasi nikel untuk industri baterai listrik dalam mewujudkan

sustainable investment. Pada bab ini, Penulis juga mengemukakan dua rumusan masalah, manfaat penelitian, tujuan penelitian, hingga sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan dua kerangka yang terbagi ke dalam tinjauan teori dan tinjauan konseptual. Tinjauan teori berkaitan dengan keadilan, kepastian, kemanfaatan perlindungan, dan progresivitas hukum. Sedangkan untuk tinjauan konseptual akan membahas mengenai *SDGs*, *NZE*, *sustainable investment*, dan penerapan ESG

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan mengenai metode penelitian yang akan digunakan oleh penulis dalam penyusunan penulisan ini di mana mencakup jenis penelitian, jenis data, cara memperoleh data, jenis pendekatan, dan analisis data.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan pemaparan hasil kajian penulis yang bertujuan untuk menjawab rumusan masalah yang telah dipaparkan dalam Bab I.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan rumusan masalah diikuti dengan penyampaian saran