



---

## **Persaingan Industri dan Kebijakan Pemerintah dalam Industri Otomotif Amerika Serikat dan Tiongkok di Pasar Otomotif Global**

Farhan Alfajri Ramadhan<sup>1</sup>, Fahmi Tarumanegara<sup>2</sup>, Rahayu Lestari<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Student of International Relations Study, <sup>2,3</sup>Lecturer of International Relations Study

\*Correspondent author: International Relations Study Programme, University of Lampung

Email: [farhan05alfajri@gmail.com](mailto:farhan05alfajri@gmail.com)

---

### **ABSTRAK**

Industri otomotif global saat ini didominasi oleh persaingan ketat antara Amerika Serikat dan Tiongkok, di mana Tiongkok secara agresif memperluas pengaruhnya melalui produksi kendaraan energi baru (NEV) dan akuisisi merek otomotif global. Sebaliknya, Amerika Serikat merespons dengan kebijakan protektif guna melindungi industri domestiknya, memunculkan pertanyaan: *"Bagaimana perbedaan kebijakan dan strategi antara Amerika Serikat dan Tiongkok membentuk persaingan di industri otomotif global?"* Penelitian ini menggunakan konsep kebijakan industri dan strategi ekonomi global untuk mendeskripsikan pendekatan masing-masing negara dalam mendukung dan melindungi sektor otomotif mereka. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif, dengan fokus pada kebijakan dan strategi yang diterapkan Amerika Serikat dan Tiongkok pada periode 2005 hingga 2023. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen kebijakan pemerintah, laporan resmi, serta publikasi akademik dan media internasional yang relevan. Analisis dilakukan dengan teknik reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan untuk memahami dinamika persaingan kedua negara. Penelitian ini bertujuan pertama, mendeskripsikan persaingan yang terjadi antara industri otomotif Amerika Serikat dan Tiongkok; kedua, menganalisis kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah kedua negara dalam melindungi dan mendukung industri otomotif nasional mereka; dan ketiga, mengidentifikasi strategi yang diterapkan masing-masing negara dalam memperkuat posisi mereka di pasar otomotif global. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persaingan ini melibatkan kombinasi kebijakan protektif, inovasi teknologi, serta ekspansi pasar global, di mana Amerika Serikat lebih menekankan proteksi dan Tiongkok fokus pada ekspansi agresif. Persaingan ini membentuk lanskap industri otomotif global yang kompleks, diwarnai ketegangan ekonomi, inovasi, serta pengaruh geopolitik yang saling memengaruhi.

**Kata kunci:** Amerika Serikat, Industri Otomotif, Kebijakan Industri, Persaingan Industri, Tiongkok.

### **ABSTRACT**

*The global automotive industry is currently dominated by intense competition between the United States and China, where China aggressively expands its influence through the production of new energy vehicles (NEVs) and the acquisition of global automotive brands. In response, the United States has implemented protective policies to safeguard its domestic industry, raising the question: "How do the differences in policies and strategies between the United States and China*

*shape competition in the global automotive industry?" This study employs the concepts of industrial policy and global economic strategy to describe each country's approach to supporting and protecting their automotive sectors. The research utilizes a descriptive qualitative approach, focusing on the policies and strategies implemented by the United States and China from 2005 to 2023. Data collection techniques include document analysis of government policies, official reports, as well as relevant academic publications and international media sources. The data analysis involves data reduction, data display, and conclusion drawing to understand the competitive dynamics between the two nations. This study aims, first, to describe the competition between the United States and China's automotive industries; second, to analyze the policies enacted by both governments to protect and support their national automotive industries; and third, to identify the strategies employed by each country to strengthen their position in the global automotive market. The results indicate that this competition involves a combination of protective policies, technological innovation, and global market expansion with the United States emphasizing market protection and China focusing on aggressive expansion. This rivalry has shaped a complex global automotive landscape, characterized by economic tensions, technological advancements, and intertwining geopolitical influences.*

**Keywords:** *United States, Automotive Industry, Industrial Policy, Industry Competition, China.*

## **PENDAHULUAN**

Industri otomotif merupakan salah satu sektor strategis dalam perekonomian global. Dalam beberapa dekade terakhir, persaingan yang terjadi di industri otomotif sering dikaitkan dengan kekuatan negara asal perusahaan otomotif tersebut. Sejak tahun 2005 hingga 2020, industri ini mencatat penjualan global lebih dari 350 juta unit kendaraan. Namun, industri ini juga menghadapi tantangan, terutama akibat pandemi COVID-19. Meski begitu, sektor otomotif menunjukkan ketahanan yang kuat, dan pada tahun 2023 nilai ekspor global kendaraan bermotor mencapai USD 1,87 miliar. Negara-negara seperti Jerman, Jepang, Amerika Serikat, dan kini Tiongkok menjadi aktor utama dalam perdagangan otomotif global.

Transformasi paling mencolok dalam satu dekade terakhir adalah munculnya Tiongkok sebagai eksportir kendaraan terbesar kedua dunia, menyalip Amerika Serikat yang sebelumnya menduduki peringkat ketiga. Tidak hanya sebagai eksportir, Tiongkok juga meningkatkan nilai impornya secara signifikan, menunjukkan integrasi yang mendalam dalam perdagangan otomotif global. Sebaliknya, Amerika Serikat masih menjadi importir terbesar kendaraan bermotor, sekaligus berupaya mempertahankan dominasinya dengan kebijakan proteksionis, subsidi domestik, dan insentif untuk kendaraan listrik buatan lokal.

Rivalitas antara Amerika Serikat dan Tiongkok dalam industri otomotif tidak dapat dilepaskan dari konteks geopolitik dan persaingan ekonomi yang lebih luas. Ketegangan perdagangan, perbedaan ideologi, serta persaingan dalam pengembangan teknologi canggih seperti kendaraan listrik, baterai, dan semikonduktor, memperkuat dimensi strategis industri ini. Pemerintah kedua negara memainkan peran besar dalam mendorong industri otomotif nasional masing-masing melalui regulasi, subsidi, insentif pajak, dan kerja sama internasional yang selektif.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat persaingan serta memetakan persaingan yang terjadi serta mengkaji dinamika persaingan industri otomotif antara Amerika Serikat dan Tiongkok, dengan menyoroti bagaimana kebijakan pemerintah dan strategi industri yang digunakan untuk mempertahankan dan memperluas pengaruh di pasar global. Dengan memahami kebijakan yang diterapkan dan respons strategis dari kedua

negara, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap literatur hubungan internasional dan ekonomi politik global, serta menjadi referensi bagi pengambil kebijakan dalam menghadapi kompetisi industri yang semakin kompleks.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk mendeskripsikan dan menganalisis bentuk serta dinamika persaingan antara industri otomotif Amerika Serikat dan Tiongkok di pasar otomotif global. Persaingan ini tidak hanya terjadi dalam aspek perdagangan kendaraan, tetapi juga dalam hal kepemimpinan teknologi, penguasaan pasar kendaraan energi baru, ekspansi global serta strategi kebijakan negara dalam melindungi dan mendorong pertumbuhan industri otomotif domestik. Pendekatan kualitatif dipilih karena mampu menangkap secara mendalam konteks kebijakan, strategi perusahaan, serta narasi persaingan yang kompleks antara dua negara besar dengan kepentingan strategis yang saling bertentangan dalam sektor otomotif. Dalam penelitian ini, peneliti berfokus pada persaingan industri yang terjadi dan analisis terhadap kebijakan pemerintah Amerika Serikat dan Tiongkok, serta strategi perusahaan otomotif utama seperti Tesla, GM, Ford, BYD, Geely, dan SAIC.

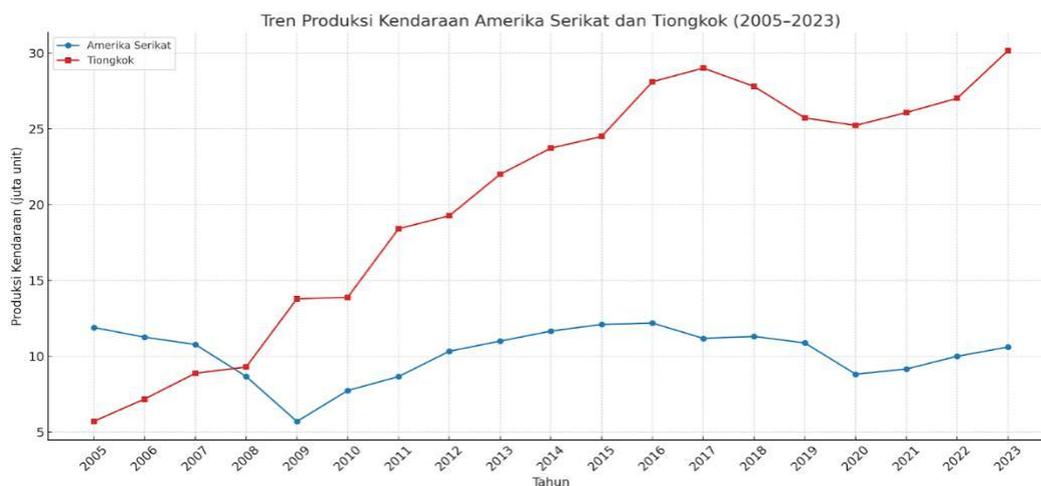
Penelitian ini menggunakan kombinasi data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui dokumen kebijakan resmi dari pemerintah kedua negara, seperti laporan Kementerian Perdagangan, laporan Gedung Putih, Kementerian Perindustrian dan Teknologi Informasi Tiongkok, serta sumber-sumber resmi lainnya. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari jurnal akademik, laporan lembaga internasional (seperti IEA, ITC, dan Trade Map), artikel berita, serta laporan korporat dan riset industri otomotif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi, dengan menelusuri dan mengumpulkan dokumen kebijakan, publikasi strategi industri, serta laporan kinerja dan ekspansi perusahaan otomotif dari kedua negara. Peneliti juga memanfaatkan publikasi digital dan media daring resmi untuk memperoleh informasi terkini dan relevan. Setelah data dikumpulkan, peneliti mengorganisasi data menggunakan pendekatan dari Creswell & Creswell (2018). Data dikategorikan berdasarkan variabel kunci, seperti bentuk intervensi kebijakan pemerintah, strategi ekspor dan ekspansi perusahaan, respon terhadap krisis global, serta perkembangan teknologi kendaraan energi baru (NEV). Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk narasi yang menggambarkan bagaimana masing-masing negara menyusun dan mengimplementasikan strategi industrinya, siapa saja aktor utamanya (negara, perusahaan, dan institusi), serta bagaimana strategi ini memengaruhi posisi mereka dalam struktur pasar otomotif global.

## **PEMBAHASAN**

Persaingan antara Amerika Serikat dan Tiongkok di industri otomotif global menunjukkan dinamika yang kompleks dan berlangsung dalam berbagai dimensi seperti: produksi, perdagangan, rantai pasok, strategi perusahaan, hingga kebijakan negara.

Dominasi Tiongkok dalam industri otomotif global semakin menguat sejak tahun 2009, ketika negara tersebut secara resmi melampaui Amerika Serikat sebagai produsen kendaraan terbesar di dunia. Data dari OICA menunjukkan bahwa total produksi kendaraan Tiongkok meningkat dari 5,7 juta unit pada 2005 menjadi 30,16 juta unit pada 2023. Kenaikan ini mencerminkan pertumbuhan industri yang stabil dan terstruktur, yang diperkuat oleh kebijakan industri jangka panjang serta peningkatan kapasitas manufaktur domestik, termasuk dalam kategori kendaraan energi baru (NEV) yang pada tahun 2023 mencapai lebih dari 9 juta unit. Sebaliknya, produksi kendaraan Amerika Serikat mengalami fluktuasi. Setelah mencapai 11,9 juta unit pada 2005, angka tersebut anjlok menjadi 5,7 juta unit pada 2009 akibat krisis keuangan global,

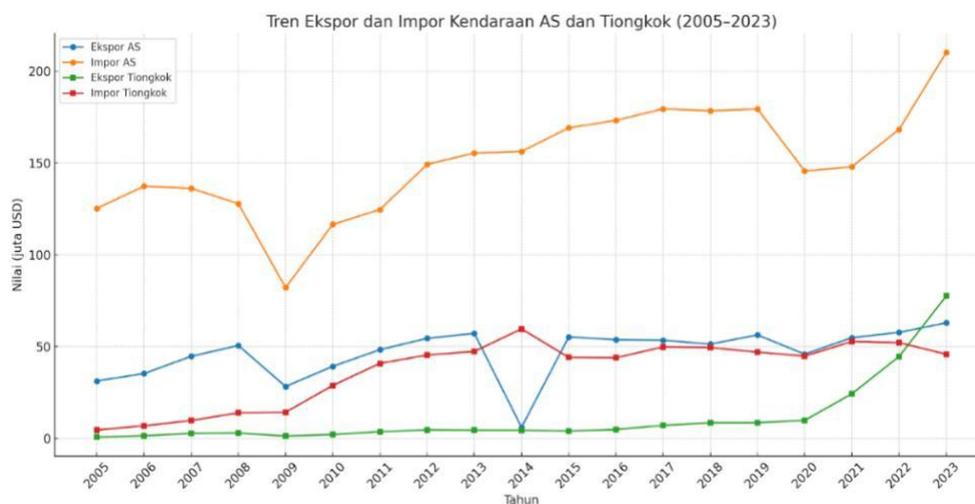
dan hanya pulih secara bertahap hingga mencapai 10,6 juta unit pada 2023 (Trade Map, 2025).



**Gambar 1. Tren produksi kendaraan Amerika Serikat dan Tiongkok. Sumber: OICA**

Dalam hal perdagangan internasional, Tiongkok menunjukkan performa ekspor yang luar biasa. Nilai ekspor kendaraan negara tersebut meningkat dari sekitar USD 850 ribu pada 2005 menjadi USD 77 miliar pada 2023. Laju pertumbuhan ini tidak hanya mencerminkan kapasitas produksi yang tinggi, tetapi juga strategi ekspansi pasar yang agresif, khususnya melalui ekspor kendaraan NEV ke negara-negara di Asia Tenggara, Eropa Timur, dan Amerika Latin. Sebaliknya, meskipun Amerika Serikat tetap menjadi salah satu eksportir kendaraan terbesar dengan nilai ekspor mencapai USD 63 miliar pada 2023, pertumbuhan ekspornya cenderung stagnan dan bergantung pada pasar tradisional seperti Kanada, Meksiko, dan Jerman (Trade Map, 2025).

Aspek impor juga menunjukkan perbedaan yang signifikan. Tiongkok berhasil mengurangi ketergantungan pada kendaraan impor melalui strategi substitusi impor dan peningkatan daya saing produksi domestik. Nilai impor kendaraan Tiongkok, yang pada 2005 berada di kisaran USD 4,6 juta, relatif stabil di angka sekitar USD 45 juta pada 2023. Sebaliknya, Amerika Serikat menunjukkan tren ketergantungan tinggi terhadap produk otomotif impor. Nilai impor kendaraan Amerika Serikat meningkat dari USD 125 juta pada 2005 menjadi lebih dari USD 210 juta pada 2023, menjadikannya pasar impor kendaraan terbesar di dunia. Mayoritas kendaraan impor tersebut berasal dari Meksiko, Jepang, dan Kanada.



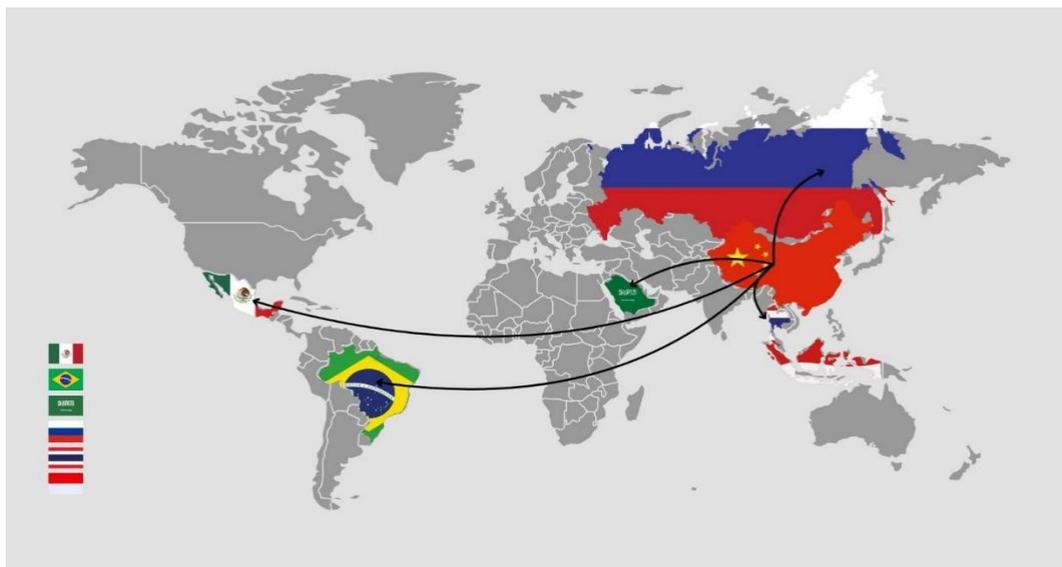
**Gambar 2 tren ekspor impor kendaraan Amerika Serikat dan Tiongkok. Sumber: Trademap**

Secara keseluruhan, data ini mencerminkan pergeseran fundamental dalam struktur produksi dan perdagangan otomotif global. Tiongkok tidak hanya berhasil membangun industri otomotif yang besar secara volume, tetapi juga menunjukkan peningkatan efisiensi dan daya saing global yang tinggi. Di sisi lain, meskipun Amerika Serikat tetap memiliki peran besar, posisinya semakin ditantang oleh model pertumbuhan Tiongkok yang lebih terintegrasi dan berorientasi ekspor (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2025)..

## 2. Strategi ekspansi global perusahaan otomotif Tiongkok dan Amerika Serikat

Strategi ekspansi global perusahaan otomotif Tiongkok dan Amerika Serikat mencerminkan perbedaan orientasi struktural dan pendekatan kompetitif yang khas dari masing-masing negara. Perusahaan otomotif Tiongkok seperti BYD, Geely, dan Chery menempuh jalur ekspansi agresif ke pasar negara berkembang dengan mengandalkan efisiensi biaya produksi, ekspor kendaraan berharga kompetitif, dan inovasi dalam teknologi kendaraan energi baru (NEV). Sementara itu, perusahaan otomotif Amerika Serikat seperti General Motors (GM), Ford, dan Tesla lebih mengandalkan kekuatan merek, keunggulan teknologi, dan kemitraan strategis di pasar-pasar tradisional berdaya beli tinggi.

Di pihak Tiongkok, strategi ekspansi tidak hanya terbatas pada ekspor langsung kendaraan, tetapi juga mencakup pembangunan fasilitas produksi luar negeri, akuisisi merek otomotif global, *brand segmentation*, serta investasi jangka panjang melalui skema *foreign direct investment* (FDI). Ekspor kendaraan Tiongkok mencapai 4,9 juta unit pada 2023, mayoritas ditujukan ke pasar berkembang seperti Rusia, Brazil, Meksiko, dan Asia Tenggara. BYD, misalnya, memperkuat kehadirannya melalui pendirian pabrik di Thailand dan Brazil (Hering & Duquiatan, 2023), sekaligus memasarkan NEV seperti BYD Seal dan Dolphin dengan harga yang jauh lebih kompetitif dibandingkan produk dari Amerika Serikat dan Eropa.



**Gambar 3 . Beberapa negara tujuan ekspor mobil Tiongkok. Diolah oleh peneliti dari berbagai macam sumber**

Perusahaan Tiongkok juga memanfaatkan strategi elektrifikasi dan teknologi baterai sebagai diferensiasi utama. BYD berhasil menjual 3 juta unit NEV pada 2023, menjadikannya produsen kendaraan listrik terbesar di dunia. Sementara itu, Geely melengkapi strateginya dengan mengakuisisi merek premium global seperti Volvo (Reed, 2010), Lotus (Arif, 2018), dan mayoritas saham Proton, serta meluncurkan sub-merek seperti Lynk & Co dan Zeekr untuk menasar segmen menengah dan atas secara terpisah. Strategi ini memperkuat daya saing merek dan memungkinkan penetrasi di berbagai lapisan pasar global.

Sebaliknya, perusahaan Amerika Serikat menerapkan strategi ekspansi berbasis teknologi tinggi dan efisiensi produksi melalui integrasi kawasan. GM dan Ford memanfaatkan kerangka kerja perjanjian perdagangan regional seperti USMCA untuk membangun basis produksi di Meksiko dan Kanada, demi mengoptimalkan biaya dan logistik. Di pasar Tiongkok, perusahaan seperti GM dan Ford lebih memilih pendekatan *joint venture* sebagai adaptasi terhadap regulasi lokal. Tesla mengambil langkah berbeda dengan mendirikan *Gigafactory* di Shanghai pada 2019. Dalam waktu kurang dari lima tahun, fasilitas ini telah memproduksi lebih dari 2 juta unit kendaraan listrik, menjadikannya pusat ekspor Tesla untuk kawasan Asia dan Eropa. Meskipun ekspansif secara volume, perusahaan Amerika Serikat tetap berfokus pada pasar-pasar dengan daya beli tinggi seperti Eropa Barat, Amerika Utara, dan Jepang, serta mengandalkan pengembangan teknologi seperti *autopilot*, *AI driving*, dan baterai berbasis efisiensi energi (China Daily, 2024).



**Gambar 4. Beberapa negara lokasi pabrik dan manufaktur perusahaan otomotif AS. Diolah peneliti dari berbagai sumber**

Dengan demikian, strategi perusahaan Tiongkok lebih berorientasi pada pertumbuhan volume, penetrasi pasar negara berkembang, dan kepemilikan merek global melalui akuisisi serta elektrifikasi. Sementara itu, perusahaan Amerika Serikat menekankan pada dominasi teknologi dan integrasi regional untuk menjaga daya saing di pasar tradisional. Perbedaan pendekatan ini mencerminkan karakter kebijakan nasional yang mendasari: intervensi industri proaktif di Tiongkok, versus mekanisme pasar dan kemitraan strategis di Amerika Serikat.

### 3. Rantai Pasok Strategis

Penguasaan rantai pasok menjadi salah satu elemen kunci dalam persaingan industri otomotif global, khususnya dalam transisi menuju kendaraan energi baru. Tiongkok menunjukkan dominasi yang signifikan dalam penguasaan bahan baku strategis dan komponen kritis, yang menjadi tulang punggung industri kendaraan listrik. Kekuatan Tiongkok dalam rantai pasok tidak hanya terbatas pada hulu (ekstraksi bahan mentah), tetapi juga mencakup *midstream* (pemrosesan dan pemurnian) serta hilir (perakitan baterai dan integrasi ke kendaraan). Integrasi vertikal ini menjadikan Tiongkok sebagai pemasok utama dalam ekosistem NEV global, sekaligus memberi *leverage* strategis dalam persaingan dengan negara-negara maju lainnya.

## THE STAGES OF EV PRODUCTION

### CHINA NEV PRODUCTION



**Gambar 5. Proses produksi NEV Tiongkok dilihat dari Supply Chain. Sumber: diolah peneliti**

Pada tahun 2023, Tiongkok memproduksi 1,23 juta metrik ton grafit alam, atau sekitar 77 persen dari total produksi global, dan memiliki cadangan mencapai 78 juta metrik ton. Selain itu, Tiongkok menguasai lebih dari 70 persen proses pemurnian kobalt dunia dan menjadi eksportir utama berbagai mineral penting lainnya seperti litium dan mangan, yang merupakan komponen vital dalam pembuatan baterai kendaraan listrik (East Carbon, 2024). Keunggulan ini diperkuat oleh dominasi perusahaan nasional seperti CATL dan BYD, yang bersama-sama menguasai lebih dari separuh pangsa pasar baterai global.

Sebaliknya, Amerika Serikat menghadapi tantangan struktural dalam mengembangkan rantai pasok domestik. Ketergantungan terhadap pasokan dari luar negeri, khususnya Tiongkok, untuk bahan mentah seperti litium, grafit, dan logam tanah jarang menjadi hambatan dalam penguatan industri kendaraan listrik domestik. Meskipun upaya diversifikasi telah dilakukan, seperti investasi dalam proyek tambang lokal dan pengembangan teknologi daur ulang baterai, kapasitas nasional Amerika Serikat masih belum mampu menandingi skala dan efisiensi rantai pasok Tiongkok. Untuk mengurangi ketergantungan ini, Pemerintah Amerika Serikat menerapkan kebijakan proteksionis yang ketat, termasuk larangan terhadap komponen kendaraan listrik buatan Tiongkok yang ingin mengakses insentif dalam skema *Inflation Reduction Act* (IRA). Selain itu, pada tahun 2024, Amerika Serikat menaikkan tarif impor untuk kendaraan listrik Tiongkok hingga 100 persen sebagai bentuk perlindungan terhadap produsen domestik dan upaya mendorong pemulihan kemandirian rantai pasok nasional (Fitriani, 2024).

## THE STAGES OF EV PRODUCTION

### USA NEV PRODUCTION

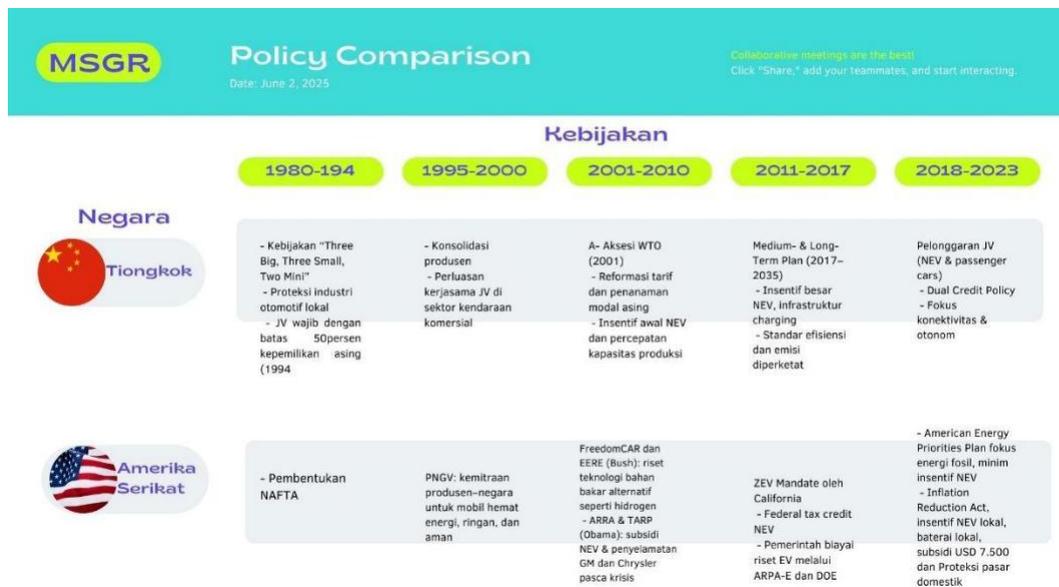


**Gambar 6. Proses produksi NEV AS dilihat dari Supply Chain. Sumber: diolah peneliti**

Perbedaan dalam penguasaan rantai pasok ini memberikan keunggulan strategis bagi Tiongkok dalam menetapkan harga, mengontrol volume produksi, dan menekan negara-negara pesaing secara struktural. Dengan rantai pasok yang terkonsolidasi dan kebijakan negara yang terarah, Tiongkok berhasil mengubah kontrol atas sumber daya menjadi kekuatan geoekonomi di pasar otomotif global.

#### 4. Kebijakan Industri

Perkembangan industri otomotif global tidak dapat dilepaskan dari peran aktif negara dalam membentuk arah dan struktur industrinya. Sejak awal kemunculannya, industri otomotif di berbagai negara telah menerima berbagai bentuk intervensi negara, baik dalam bentuk regulasi, subsidi, insentif fiskal, hingga pembentukan kerangka kerja institusional yang mendukung inovasi dan ekspansi pasar. Persaingan antara Amerika Serikat dan Tiongkok dalam industri otomotif global tidak hanya mencerminkan kompetisi ekonomi konvensional, tetapi telah bertransformasi menjadi kontestasi kebijakan industri yang terstruktur dan sistemik. Kebijakan industri berfungsi tidak hanya sebagai alat pengendali, tetapi juga sebagai penentu laju pertumbuhan, proses transformasi struktural, serta peningkatan daya saing industri di tingkat nasional dan internasional. Pendekatan yang ditempuh oleh negara-negara dunia menunjukkan variasi yang beragam.



**Gambar 7. Perbandingan kebijakan Pemerintah Tiongkok dan AS dilihat dari kurun waktu Sumber: Diolah peneliti**

Tiongkok menjalankan kebijakan industri jangka panjang yang terstruktur sejak 1990-an, dimulai dengan proteksi pasar domestik, pembatasan investasi asing, serta mewajibkan skema *joint venture* bagi produsen luar negeri. Strategi ini diperkuat melalui *Automobile Industry Policy* 1994, yang membatasi kepemilikan asing dan mendorong alih teknologi kepada perusahaan lokal (Chin, 2010). Kebijakan ini memungkinkan Tiongkok membentuk fondasi industri otomotif nasional yang kuat dan mandiri.

Memasuki dekade 2000-an, seiring akses ke *World Trade Organization* (WTO), Tiongkok menerapkan liberalisasi terbatas namun tetap mempertahankan kendali strategis melalui kebijakan seperti pembatasan jumlah *joint venture* per jenis kendaraan dan kontrol atas alih teknologi. Pada saat yang sama, Tiongkok mulai memprioritaskan transisi menuju kendaraan energi baru (NEV), yang menjadi dasar kebijakan tahap berikutnya.

Sejak 2009, Pemerintah Tiongkok mulai memberikan subsidi besar-besaran kepada produsen dan konsumen NEV, dengan total mencapai lebih dari USD 29 miliar hingga 2022 (Alibaba, 2024). Kebijakan ini mencakup dukungan fiskal, kemudahan perizinan, serta insentif non-finansial seperti prioritas registrasi dan pengecualian dari pembatasan lalu lintas di kota besar. Subsidi tersebut kemudian digantikan oleh *Dual Credit Policy*, yang mewajibkan produsen memenuhi dua jenis kredit: efisiensi bahan bakar dan kontribusi terhadap produksi NEV. Skema ini menciptakan insentif pasar yang mendorong percepatan elektrifikasi industri otomotif nasional.

Selain itu, program *Made in China 2025* dan *Mid- to Long-Term Development Plan for the Automotive Industry (2017–2035)* memperkuat komitmen negara terhadap penguasaan teknologi inti seperti baterai lithium, sistem kendaraan pintar, dan integrasi digital. Pemerintah Tiongkok juga membentuk *National New Energy Vehicle Innovation Center (NNEVIC)* untuk memperkuat kolaborasi antara industri, akademisi, dan pusat riset. Dalam kerangka pembangunan jangka panjang, Tiongkok tidak hanya menargetkan keunggulan produksi, tetapi juga dominasi teknologi dan kemandirian rantai pasok baterai, termasuk dengan mendirikan lebih dari 10.000 fasilitas daur ulang baterai dan menetapkan regulasi ketat tentang daur ulang dan pelacakan siklus hidup baterai.

Sementara itu, pendekatan Pemerintah Amerika Serikat terhadap industri otomotif bersifat lebih respon terhadap krisis daripada bersifat perencanaan jangka panjang seperti di Tiongkok. Intervensi besar pertama dilakukan pasca-krisis keuangan 2008 melalui skema TARP (*Troubled Asset Relief Program*) (Dikio, 2024). dan ARRA (*American Recovery and Reinvestment Act*) (Rajendra, 2022), yang memberikan insentif fiskal dan dukungan langsung kepada GM dan Chrysler. Dalam konteks NEV, insentif berupa kredit pajak hingga USD 7.500 diperkenalkan untuk mendorong adopsi kendaraan listrik.

Transformasi besar terjadi pada 2022 dengan diberlakukannya *Inflation Reduction Act (IRA)*, yang memperluas insentif kendaraan listrik dan menetapkan syarat ketat bagi produsen. Agar dapat menerima insentif pajak penuh, kendaraan harus dirakit di Amerika Utara dan komponen baterainya harus berasal dari negara mitra atau diproduksi domestik. Kebijakan ini secara eksplisit dirancang untuk mengurangi ketergantungan terhadap Tiongkok, yang mendominasi pemurnian mineral kritis dan manufaktur baterai global.

Sejak 2023, kebijakan proteksionis Amerika Serikat semakin menguat. Pada Mei 2024, Pemerintah menaikkan tarif impor kendaraan listrik Tiongkok hingga 100%, dan pada awal 2025 secara resmi melarang masuknya kendaraan buatan Tiongkok ke pasar domestik dengan alasan keamanan nasional dan risiko siber. Selain itu, larangan penggunaan perangkat lunak dan perangkat keras buatan Tiongkok dalam kendaraan otonom dan terkoneksi juga diberlakukan, memperlihatkan bahwa dimensi kompetisi kini meluas hingga ke sektor teknologi dan keamanan data.

Dengan demikian, perbedaan pendekatan antara kedua negara menjadi semakin kontras: Tiongkok mengandalkan kebijakan industrial jangka panjang berbasis intervensi negara dan ekosistem inovasi nasional, sementara Amerika Serikat menempuh jalur reaktif, protektif, dan berbasis insentif fiskal, terutama ketika menghadapi tantangan eksternal seperti krisis ekonomi dan ekspansi industri Tiongkok.

## Kesimpulan

Keterkaitan antara persaingan industri otomotif Amerika Serikat dan Tiongkok, kebijakan yang diberlakukan masing-masing negara, serta strategi ekspansi perusahaan-perusahaan otomotif nasional membentuk suatu sistem kekuatan yang kompleks dan saling berkelindan. Penelitian ini berhasil menggambarkan bagaimana dinamika persaingan antara dua negara besar ini bukan hanya mencerminkan kompetisi pasar biasa, tetapi merupakan refleksi dari pertarungan kekuasaan industri dan arah masa depan teknologi kendaraan global.

Persaingan antara industri otomotif Amerika Serikat dan Tiongkok terjadi dalam berbagai bentuk dan level. Di tingkat produksi dan perdagangan, keduanya berkompetisi dalam jumlah output kendaraan, nilai ekspor, serta dominasi pasar kendaraan energi baru (NEV). Tiongkok menunjukkan keunggulan signifikan melalui penguasaan bahan baku, efisiensi produksi, dan ekspansi global yang agresif, sementara Amerika Serikat mempertahankan keunggulan teknologi dan merek global yang kuat. Perbedaan pendekatan ini menunjukkan bahwa persaingan tidak hanya terjadi pada angka statistik, tetapi juga dalam model industri dan sistem nilai ekonomi yang dianut oleh masing-masing negara.

Kebijakan pemerintah Amerika Serikat dan Tiongkok menunjukkan intensitas tinggi dalam melindungi dan mendukung industri otomotif mereka. Pemerintah Tiongkok menjalankan strategi insentif fiskal besar, dukungan teknologi domestik, dan kontrol atas bahan baku strategis seperti grafit dan kobalt. Sebaliknya, Amerika Serikat merespons melalui kebijakan proteksionis seperti peningkatan tarif, larangan terhadap komponen dari Tiongkok, serta stimulus industri besar-besaran melalui CHIPS and Science Act dan *Inflation Reduction Act*. Kedua negara juga saling menggugat kebijakan masing-masing di forum multilateral seperti WTO, menjadikan hukum perdagangan internasional sebagai arena kompetisi politik industri.

Strategi perusahaan otomotif dari kedua negara merefleksikan arah kebijakan nasional. Perusahaan Tiongkok seperti BYD dan Geely melakukan ekspansi melalui akuisisi merek asing, pembangunan pabrik luar negeri, dan penetrasi pasar negara berkembang, selaras dengan visi Tiongkok sebagai kekuatan industri global. Sementara itu, perusahaan-perusahaan seperti Ford, GM, dan Tesla memperluas jaringan produksi mereka di kawasan perjanjian dagang seperti USMCA, serta fokus pada diferensiasi teknologi dan model bisnis berbasis inovasi. Dengan demikian, strategi perusahaan bukanlah entitas yang otonom, melainkan bagian dari desain kebijakan industri yang didukung oleh kekuatan negara masing-masing.

Keterkaitan antara strategi negara dan ekspansi perusahaan dalam persaingan industri otomotif global antara Amerika Serikat dan Tiongkok bukan hanya memperlihatkan transformasi model industri, tetapi juga menunjukkan bagaimana mobilitas kendaraan menjadi representasi dari siapa yang mengendalikan arah peradaban modern. Dengan demikian, keterkaitan antara negara, kebijakan, perusahaan, dan posisi di pasar global membentuk sistem persaingan yang kompleks dan berlapis. Persaingan otomotif ini bukan hanya persoalan ekspor atau produksi, melainkan gambaran konkret dari pertarungan antara dua kekuatan besar dunia dalam menentukan siapa yang akan mengendarai masa depan teknologi, ekonomi, dan dominasi global.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alibaba. (2024). *What Does China's Electric Vehicle Boom Mean for the Automotive Sector and the Green Transition?* reads.alibaba. Retrieved Maret 10, 2025, from <https://reads.alibaba.com/id/what-does-chinas-ev-boom-mean-for-the-autos-sector-and-the-green-transition/>
- Arif, H. (2018). *Geely Resmi Menjadi Pemilik Saham Mercedes-Benz*. otodriver. Retrieved Maret 12, 2025, from <https://otodriver.com/berita/2018/geely-resmi-menjadi-pemilik-saham-mercedes-benz-geebdghfenz>
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (n.d.). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*.
- China Daily. (2024). *Wuhan becomes world's largest autonomous driving operation service region*. govt.chinadaily. Retrieved April 21, 2025, from <https://govt.chinadaily.com.cn/s/202401/16/WS65c09c74498ed2d7b7ea704f/wuhan-becomes-worlds-largest-autonomous-driving-operation-service-region.html>
- Dikio, D. (2024). *“Cash for Clunkers”: Understanding the Program and Its Impact*. Supermoney. Retrieved Maret 11, 2025, <https://www.supermoney.com/encyclopedia/cash-for-clunkers>
- Rajendra, R. (2024). *Tok! Uni Eropa Patok Tarif 45 Persen untuk Impor Mobil Listrik China*. Otomotif. Retrieved November 15, 2024 <https://otomotif.bisnis.com/read/20241008/275/1805608/tok-uni-eropa-patok-tarif-45-untuk-impor-mobil-listrik-china>
- Trade Map. (2025). *List of importing markets for a product exported by United States of America 2005-2023*. trademap.org. Retrieved Maret 9, 2025, from [https://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx?n vpm](https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?n vpm)
- Trade Map. (2025). *List of supplying markets for a product imported by China 2005-2023*. trademap.org. Retrieved Maret 9, 2025, from [https://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx?n vpm](https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?n vpm)
- Trade Map. (2025). *List of supplying markets for a product imported by United States of America 2005-2023*. trademap.org. Retrieved Maret 9, 2025, from [https://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx?n vpm=](https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?n vpm=)