

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Mobil merupakan perkembangan moda transportasi yang dilakukan oleh peradaban manusia dari moda transportasi lama yakni kendaraan bertenaga kuda atau hewan lain. Kendaraan berbahan bakar minyak pertama di dunia adalah Benz Patent-Motorwagen yang diciptakan oleh Carl Benz di Jerman pada tahun 1885. Beberapa tahun kemudian, mulai bermunculan penemu dan produsen mobil lainnya di Eropa serta Amerika Utara, yang mendorong peningkatan penggunaan mobil sebagai ajang moda transportasi masyarakat di wilayah tersebut. Kemunculan sistem produksi massal yang diciptakan oleh Ford dengan Model T mereka pada 1908, juga ikut membantu menurunkan harga produksi mobil, sehingga harga jual kendaraan mobil yang lebih murah, yang berarti masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi semakin meningkat.

Awal ajang balap mobil dunia pun bermunculan dari semakin populernya penggunaan mobil sebagai moda transportasi di akhir abad 19 dan awal abad 20. Pada tahun 1911, diadakanlah salah satu balapan paling populer dunia di Indianapolis, Indiana, Amerika Serikat yang dinamakan Indy 500, karena jarak yang ditempuh mobil balap dari garis mulai (*start line*) ke garis selesai (*finish line*) sejauh 500 mil, kemudian di Eropa pada tahun 1923 muncul balapan ketahanan yang saat ini masih populer yakni Le Mans 24 Jam atau *24 Heures du Mans* di Le Mans, Prancis yang jarak antara mulai balapan hingga selesai tidak berdasarkan

jumlah putaran atau jarak tertentu melainkan lewat waktu tertentu, dan banyak jenis balapan lain yang diadakan oleh penyelenggara setempat di berbagai negara Eropa dan Amerika lain (Williams, 2016).

Namun, olahraga balap mobil tidak benar-benar mencapai puncaknya hingga beberapa tahun setelah berakhirnya Perang Dunia II, dimana *Fédération Internationale de l'Automobile* atau FIA mulai membangun regulasi pertama mengenai balapan *Grand Prix* dan kategori balap mobil lain, serta membuat kompetisi kejuaraan dunia Formula 1, yang menjadi puncak olahraga balap mobil dunia hingga sekarang, pada tahun 1950 yang memulai debut di Silverstone, Britania Raya (Henry dkk., 2007). Dimana lokasi sirkuit Silverstone pada saat itu merupakan bekas landasan pacu RAF (AU Britania Raya) yang sudah tidak terpakai setelah berakhirnya Perang Dunia II.

Setelah berakhirnya Perang Dunia II, banyak produsen kendaraan perang seperti Pesawat Tempur, Tank, dan lainnya tidak memiliki permintaan besar terhadap produksi militer mereka. Beberapa produsen kendaraan tersebut akhirnya mengalihkan sumber daya mereka ke arah kendaraan sipil. Teknologi mesin yang dibawa oleh mobil balap yang ramai setelah berakhirnya Perang Dunia II juga membawa perkembangan teknologi berbahan bakar minyak yang berkembang demi Perang. Seiring berjalannya waktu, dengan inovasi yang dibawa produsen mobil akibat beberapa kejadian besar dunia seperti krisis energi terutama minyak pada tahun 1970-an menyebabkan mesin kendaraan balap pun ikut berkembang seperti semakin irit, makin tahan lama, dan makin terjangkau tanpa mengorbankan kecepatan yang bisa dihasilkan oleh mesin tersebut.

Pada saat yang sama, pengetahuan masyarakat mengenai pemanasan global serta dampak dari aktivitas manusia terhadap permasalahan tersebut meningkat. Pemanasan global terjadi ketika 30% panas dari cahaya matahari yang seharusnya terpantulkan kembali ke angkasa terperangkap oleh gas emisi karbon yang dihasilkan aktivitas manusia di bumi, atau yang dikenal dengan efek rumah kaca, yang menyebabkan kenaikan suhu permukaan bumi yang berdampak pada melelehnya es di kedua kutub, serta perubahan iklim (Shahzad, 2015). Aktivitas manusia yang dimaksud antara lain penggunaan tenaga uap ketika revolusi industri serta penggunaan kendaraan berbahan bakar minyak bumi. Penggunaan kendaraan bermotor pribadi yang digunakan hampir setiap orang setiap hari di dunia barat pada saat itu dianggap berkontribusi pada tingginya gas emisi penyebab perubahan iklim. Olahraga balap mobil yang pada tahun 1990-an hingga 2000-an menggunakan mesin berperforma tinggi namun mengeluarkan gas emisi yang tinggi pula menjadi sorotan masyarakat karena ajang yang terjadi di berbagai belahan dunia ini tidak membantu dalam gerakan internasional melawan perubahan iklim.

Untuk melawan hal tersebut, komunitas internasional mulai bergerak dalam melakukan kerjasama yang bertujuan untuk mengatasi permasalahan ini. Negara-negara anggota PBB kemudian menyetujui dibentuknya United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) pada tahun 1992 yang kemudian segera ditindaklanjuti dengan dibentuknya *Kyoto Protocol* tahun 1997, yang menyetujui kerangka kerja bagi negara-negara anggota untuk mengurangi gas emisi karbon yang menyebabkan efek rumah kaca. Kemudian pada tahun 2016, kembali

diadakan pembaharuan dalam kerangka kerja negara-negara dunia dengan dibentuknya *Paris Agreement*, yang juga bertujuan serupa namun tidak membedakan syarat kontribusi negara berkembang dan negara maju dengan target kenaikan suhu sebesar paling tinggi 2°C dibandingkan suhu bumi sebelum masa revolusi industri dan juga dicapainya *net-zero* di tahun 2050. Dalam bidang olahraga, PBB dan Komite Olimpiade Internasional (IOC) menyadari adanya kontribusi signifikan dari olahraga dalam perubahan iklim. Mereka juga menyadari pentingnya transformasi dalam olahraga terhadap upaya global melawan perubahan iklim, yang kemudian mendorong terbentuknya United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) Sports for Climate Action. Kerangka kerja tersebut ditargetkan kepada berbagai Sports Governing Body (SGB), seperti FIA, dengan menargetkan memotong setengah jumlah emisi karbon yang dihasilkan pada tahun 2030, dan bahkan target ambisius untuk *net-zero carbon* pada tahun 2040 (UN, 2017). Olahraga dianggap memiliki banyak penggemar dan mayoritas diantaranya berusia muda. Diharapkan atlet dan tim partisipan dapat menjadi contoh yang baik bagi masyarakat luas (UN, 2022).

Ajang olahraga balap dunia sebagai salah satu kontributor gas emisi karbon dunia, kemudian melakukan adaptasi dengan merubah beberapa regulasi mereka berkaitan dengan mesin dari balap mobil tersebut. Ajang Formula 1, sebagai puncak olahraga balap mobil dunia, sejak balapan pertama mereka di 1950 terus melakukan perubahan peraturan mengenai teknologi mesin. Pada awalnya perubahan peraturan tersebut bertujuan untuk membuat mobil balap semakin cepat. Namun, masyarakat semakin sadar akan dampak industri otomotif terhadap perubahan iklim. Dengan

industri tersebut menjadi salah satu penyumbang emisi karbon terbesar dengan sebanyak 11,9% total emisi gas karbon dunia pada tahun 2019, atau secara total berjumlah 8,43 Miliar Ton Karbon dan jumlahnya terus meningkat dengan dibandingkan pada tahun 2010 yang berjumlah 7,43 Miliar Ton Karbon (Ritchie & Roser, 2020). Perubahan kemudian dilakukan untuk memperkecil kontribusi olahraga balap mobil terhadap total gas emisi karbon dunia dengan mengorbankan aspek kecepatan kendaraan. Perkembangan teknologi mesin Formula 1 dapat dilihat pada (Tabel 1.1.).

Tabel 1.1. Perkembangan Teknologi Mesin Formula 1, 1989 hingga Sekarang

Tahun	Formula 1					
	Kapasitas	Turbo	Konfigurasi	Bahan Bakar	Tenaga Tambahan	
1989	3.5 L	Dilarang	Sampai 12 Silinder	100% Oktan Tinggi	Tidak Ada	
1990						
1991						
1992						
1993						
1994						
1995	3 L					V10
1996						
1997						
1998						
1999						
2000						
2001						
2002						
2003						
2004						
2005						
2006	2.4 L		V8	5.75% Ethanol	KERS	
2007						
2008						
2009						
2010						
2011						
2012						
2013						
2014	1.6 L	Diperbolehkan	V6		ERS (Hybrid)	
2015						
2016						
2017						
2018						
2019						
2020						
2021						

Sumber: (Formula 1, 2022)

Sedangkan pada tahun 2014, olahraga balap mobil diperkenalkan ajang balapan baru yang menggunakan 100% tenaga listrik yang terbarukan, Formula-e, dimana mesin yang digunakan oleh balapan tersebut tidak menggunakan bahan bakar tidak terbarukan dan tidak pula mengeluarkan emisi gas karbon yang mendorong pemanasan global (NPR, 2014). Dengan perkembangan dari beberapa ajang balap mobil ke arah yang lebih ramah lingkungan, FIA pada tahun 2017 memperkenalkan *FIA Action for Environment* sebagai upaya untuk menciptakan olahraga balap mobil yang berkelanjutan dan ramah lingkungan di masa depan. FIA juga terus berkomitmen untuk terus berkontribusi dalam menyediakan ajang balap mobil yang ramah lingkungan dengan kebijakan *PurposeDriven Environment* miliknya. Meskipun memiliki tujuan yang baik untuk lingkungan, terdapat pihak yang tidak setuju akan kebijakan yang diterapkan oleh FIA, salah satunya adalah mantan petinggi F1 Bernie Ecclestone. Ecclestone berpendapat bahwa kebijakan ramah lingkungan milik FIA memiliki dampak negatif pada komersialisasi ajang balap mobil dan biaya operasional yang terlalu besar (Autosport, 2011). Selaras dengan Ecclestone, petinggi GP Australia Ron Walker juga berpendapat bahwa penggunaan mesin yang ramah lingkungan akan berdampak pada menurunnya antusiasme penggemar karena suara mesin yang lebih senyap daripada mesin dengan teknologi lama (The Guardian, 2014).

Dari penjelasan diatas dapat dilihat bahwa kebijakan FIA yang lebih ramah lingkungan mendapat pertentangan dari para petinggi ajang balap mobil seperti Ecclestone dan Walker. Oleh karena itu, penulis mencoba meneliti Mengapa FIA Tetap Menerapkan Program Kebijakan Berkelanjutan yang Ramah Lingkungan

Seperti PurposeDriven Environment Meskipun Mendapat Pertentangan Dari Beberapa Pihak?

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, penulis kemudian merumuskan masalah yang akan dijelaskan dalam tulisan ini adalah: **Mengapa FIA Tetap Menerapkan Program Kebijakan Berkelanjutan yang Ramah Lingkungan Seperti PurposeDriven Environment Meskipun Mendapat Pertentangan Dari Beberapa Pihak?**

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memahami alasan FIA tetap menerapkan program kebijakan berkelanjutan yang ramah lingkungan seperti PurposeDriven Environment meskipun mendapat pertentangan dari beberapa pihak

1.4. Kegunaan Penelitian

Lewat penelitian ini diharapkan diperoleh kegunaan dalam:

1.4.1. Kegunaan Akademis

Menambah khasanah pengetahuan dalam Ilmu Hubungan Internasional mengenai topik lingkungan hidup dan organisasi internasional non-pemerintahan.

1.4.2. Kegunaan Praktis

Otoritas atau organisasi serupa yang memiliki sejarah tidak ramah lingkungan dapat mempertimbangkan perubahan ke arah berkelanjutan dan ramah lingkungan.

1.4.3. Kegunaan Sosial

Memberi pemahaman kepada masyarakat umum bahwa perubahan perilaku dan gaya hidup ke arah berkelanjutan dan ramah lingkungan bisa dilakukan dan sangat diperlukan.

1.5. Kerangka Pemikiran Teoritis

1.5.1. Behaviorisme dalam Hubungan Internasional

Sebelum penelitian ini dilakukan telah diadakan penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan isu lingkungan dan olahraga. Penelitian yang pertama yaitu berjudul “*Environmental sustainability in sport: Current state and future trends*” milik Sylvia Trendafilova. Pada penelitian ini Trendafilova menyatakan bahwa relasi antara olahraga dan lingkungan muncul pada tahun 1994 di Olimpiade Musim Dingin Lillehammer, Norwegia. Menjelang diselenggarakannya Olimpiade, muncul kekhawatiran tentang kondisi lingkungan tempat dibangunnya fasilitas olahraga untuk para atlet. Masalah ini kemudian diatasi dengan diinsiasinya 20 proyek berkelanjutan pembangunan fasilitas ramah lingkungan oleh para panitia untuk memastikan bahwa olimpiade yang berlangsung akan sangat ramah lingkungan (Trendafilova dkk., 2014).

Penelitian yang kedua adalah milik Hans Erik Naess yang berjudul “*A History of Organizational Change: The Case of Federation Internationale de l'Automobile (FIA), 1946-2020*”. Pada penelitian ini, Naess berpendapat tentang pentingnya kelestarian lingkungan pada ajang balap mobil Formula. Ajang lomba balap mobil seringkali dituduh menjadi salah satu penyumbang emisi gas rumah kaca karena polusi yang diproduksi oleh mobil para pembalap. Untuk mengatasi

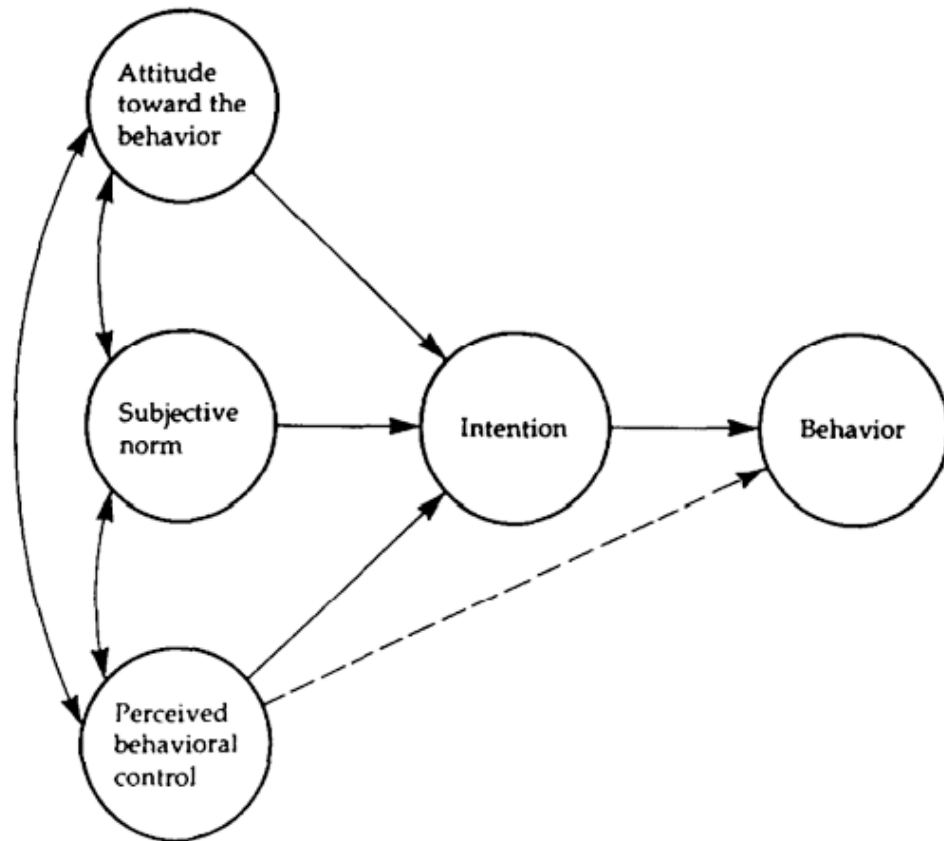
hal ini, FIA kemudian mempromosikan Formula E sebagai ajang balapan yang berkomitmen untuk tetap menjaga kelestarian lingkungan dengan menggunakan mobil energi listrik sebagai kendaraan utamanya (Næss, 2020).

Untuk meneliti penelitian ini, penulis mempertimbangkan penggunaan teori yang telah ada dalam Hubungan Internasional, yakni Teori Idiosinkratik, namun penulis menemukan bahwa teori tersebut tidak mampu menjelaskan studi kasus ini. Dalam ilmu Hubungan Internasional, teori idiosinkratik digunakan untuk menganalisis sebuah peristiwa dari tingkat analisis yang paling sempit, yaitu level individu. Teori idiosinkratik menggunakan analisis tingkat individu dengan meneliti kepribadian dan karakter dari seorang pemimpin. Kebijakan yang dilakukan suatu aktor akan dipengaruhi oleh beberapa faktor psikologis dari pemimpinnya, seperti kepentingan, identitas, kepribadian, dan nilai-nilai yang dimiliki oleh pemimpinnya (Mintz & DeRouen, 2010). Namun peneliti menemukan beberapa kekurangan dari teori ini. Pertama, teori tersebut tidak mampu mengakomodasi penelitian yang berfokus kepada 3 masa kepresidenan FIA. Kedua, latar belakang 3 Kepresidenan FIA tidak berasal dari latar belakang politik maupun memiliki afiliasi politik tertentu, dan berasal dari latar belakang mantan pembalap atau pemilik atau pemimpin tim balap, yang menyebabkan kesulitan untuk meneliti latar belakang Presiden FIA. Ketiga, penelitian ini akan berupaya menganalisis perilaku organisasi FIA yang memiliki struktur rigid, dan bukan secara spesifik meneliti Presiden FIA. Karena itu, peneliti akan menggunakan *Theory Planned Behavior* untuk menjelaskan perilaku FIA dalam penelitian ini.

Teori Perilaku awalnya merupakan teori dalam disiplin ilmu psikologi kognitif yang kemudian diaplikasikan dalam disiplin Hubungan Internasional untuk menjelaskan proses pembuatan kebijakan luar negeri. Teori ini berfokus pada penjelasan terkait sebab dan/atau akibat dari tindakan atau perilaku yang dilakukan suatu aktor, serta fokus pada upaya untuk menjelaskan pembentukan kebijakan suatu aktor (Davis & McDermott, 2021). Pada awalnya teori ini berkuat pada perdebatan antara perilaku rasional dan psikologi yang dilakukan oleh aktor, namun saat ini teori behavioral berfokus penelitian terkait mekanisme psikologis yang dialami oleh suatu aktor (Davis & McDermott, 2021). Hal ini menyebabkan kontribusi teori behavioral dalam membantu menjelaskan perilaku-perilaku aktor yang tidak rasional sesuai dengan prediksi teori rasionalis.

Dalam Behavioral Theory untuk meneliti perilaku suatu aktor yang terdiri dari banyak individu perlu maka lingkup penelitian akan difokuskan kepada kelompok pimpinan yang memiliki pengaruh besar di organisasi tersebut. Teori ini menjelaskan bahwa perilaku suatu aktor tidak datang begitu saja melainkan terdapat aktor-faktor yang mempengaruhi perilaku suatu aktor. Dalam penelitian ini penulis menggunakan Teori *Planned Behavior* oleh Icek Ajzen dalam menganalisis faktor-faktor untuk menjelaskan perubahan perilaku FIA. Dalam teori ini, Ajzen menjelaskan bahwa perilaku suatu aktor dipengaruhi oleh seberapa kuat *behavioral intention* dari suatu aktor untuk melakukan suatu tindakan tertentu. Untuk membentuk behavioral intention suatu aktor akan memerlukan 3 faktor determinan pendorong, yakni *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* (Ajzen, 1991).

Gambar I.1 Teori Planned Behavior (Ajzen, 1991).



Faktor *Attitude* dipengaruhi oleh bagaimana suatu aktor memandang baik atau buruk tindakan yang akan dilakukannya (Ajzen, 1991). Suatu aktor akan menilai bagaimana konsekuensi dari tindakan yang akan dilakukannya yang apakah jika dilakukan akan memberikan hal yang positif atau negatif, dengan itu maka aktor akan memiliki lebih banyak keyakinan akan tindakan tersebut jika aktor menimbang dampak positif terhadapnya lebih berat dari dampak negatifnya (Ajzen, 2012). Dari penjelasan tersebut, faktor ini menitikberatkan pada bagaimana keyakinan suatu aktor setelah mereka menilai sisi positif atau negatif dari tindakan yang akan mereka lakukan.

Subjective Norm merupakan bagaimana pengaruh tekanan sosial terhadap aktor untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tersebut (Ajzen, 1991). Faktor ini dipengaruhi bagaimana lingkungan sekitarnya menekan suatu aktor untuk melakukan tindakan yang mereka anggap patut. Keyakinan suatu aktor terhadap suatu perilaku akan kuat jika perilaku tersebut masih sesuai dengan kaidah peraturan-peraturan yang berlaku di lingkungannya, serta akan ragu jika suatu perilaku yang akan mereka lakukan tidak sesuai dengan kaidah peraturan-peraturan tersebut (Ajzen, 2012). Faktor ini memfokuskan di bagaimana cara aktor untuk menjaga atau meningkatkan citra baik mereka di mata lingkungan sekitarnya.

Perceived Behavioral Control merupakan bagaimana suatu aktor memandang tingkat kesulitan yang akan mereka alami jika melakukan tindakan tersebut (Ajzen, 1991). Kekuatan keyakinan suatu aktor semakin kuat jika mereka pernah melakukan tindakan serupa di masa lalu atau jika mereka memiliki informasi yang cukup atas perilaku yang akan mereka lakukan, dan suatu aktor akan ragu jika mereka tidak pernah memiliki pengalaman serupa atau tidak mempunyai informasi terkait perilaku yang akan mereka lakukan. Tingkat kesulitan yang dialami suatu aktor juga dapat dipengaruhi oleh pengaruh lingkungan sekitarnya, yang dapat memberikan aktor tersebut dukungan atau memberi halangan. Semakin besar dukungan dari lingkungan sekitar, maka suatu aktor akan memandang perilaku yang akan mereka lakukan sebagai sesuatu yang lebih mudah untuk dilakukan. Aktor yang memiliki keyakinan akan kemampuan mereka akan berdampak positif ke performa mereka ketika melakukan perilaku tersebut (Ajzen, 2012). Faktor ini

memfokuskan kepada *familiarity* suatu aktor terhadap perilaku yang akan mereka lakukan.

1.5.2. *Green Theory*

Untuk menganalisis motivasi FIA dalam perubahan perilakunya dapat dianalisis melalui pendekatan Teori Hijau atau *Green Theory*. Lahirnya teori hijau pada bidang Hubungan internasional dapat ditelusuri balik ke akhir abad ke 20. Ketika gerakan pro-lingkungan atau environmental muncul ke permukaan. Hal ini juga yang kemudian melahirkan konsep politik hijau atau *green politics* pada studi hubungan internasional (Arı & Gökpınar, 2019). Berbeda dengan teori konvensional HI lainnya, teori hijau memiliki pandangan ekosentris yang menganggap kepentingan alam berada di atas kepentingan manusia, namun tanpa mengabaikan sepenuhnya pemenuhan kepentingan manusia dengan anggapan bahwa dengan menjaga kelestarian alam maka ikut berkontribusi terhadap pemenuhan kesejahteraan manusia (Dyer, 2017).

Meskipun demikian, terdapat persamaan pada konsep keamanan, negara, dan ekonomi yang ada di teori hijau dan teori konvensional HI. Contohnya saja konsep keamanan, berbeda dengan para penganut paradigma realisme yang mendefinisikan keamanan sebagai faktor penting dalam dunia internasional yang anarki, penganut teori hijau mendefinisikan keamanan sebagai situasi dimana negara sudah memperhatikan kelestarian lingkungan tempat manusia tinggal dengan lebih komprehensif (Arı & Gökpınar, 2019). Kemudian terdapat konsep *green state* yang menyatakan bahwa ketamakan negara terhadap eksploitasi sumber daya alam menjadi salah satu masalah bagi lingkungan tempat manusia tinggal.

Terakhir terdapat konsep green economy yang menyatakan bahwa perdagangan konvensional merupakan salah satu faktor kerusakan lingkungan karena sumber daya atau komoditas yang diperjualbelikan seringkali tidak ramah lingkungan. Teori ini kemudian menyarankan untuk menyeimbangkan antara konsumsi dan perdagangan sumber daya dan komoditas yang tidak ramah lingkungan dengan yang lebih ramah lingkungan (Arı & Gökpınar, 2019).

Teori ini menganggap pemenuhan kebutuhan manusia dan kepentingannya dapat dilakukan secara berdampingan dengan upaya pelestarian alam tanpa merugikan satu hal atau hal lainnya. Dyer memandang perubahan iklim sebagai konsekuensi tindakan kolektif manusia yang mengeksploitasi sumberdaya alam, khususnya minyak bumi, dalam pembangunan dan praktik ekonominya yang cenderung antroposentris. Teori hijau memandang sulit tercapainya solusi teknis terkait perubahan iklim akibat manusia, dan menganggap pentingnya transformasi nilai nilai dan perilaku dari manusia melalui jalan seperti inovasi politik dan pergeseran perubahan dalam politik global sebagai solusi jangka panjang untuk mengatasi perubahan iklim (Dyer, 2017). Karena bagi penganutnya, perubahan iklim terjadi karena persaingan ekonomi dan ketidakpedulian terhadap kerjasama diantara negara dan aktor-aktor lainnya.

1.6. Operasionalisasi Konsep

Dalam penelitian ini akan memuat beberapa konsep sebagai berikut:

1.6.1. Definisi Konseptual

1.6.1.1. *Behavioral Theory*

Teori Behaviorisme awalnya merupakan teori dalam disiplin ilmu psikologi kognitif yang kemudian diaplikasikan dalam disiplin Hubungan Internasional untuk menjelaskan proses pembuatan kebijakan luar negeri. Teori ini berfokus pada penjelasan terkait sebab dan/atau akibat dari tindakan atau perilaku yang dilakukan suatu aktor, serta berfokus pada upaya untuk menjelaskan pembentukan kebijakan suatu aktor (Davis & McDermott, 2021). Dalam Behavioral Theory untuk meneliti perilaku suatu aktor yang terdiri dari banyak individu perlu maka lingkup penelitian akan difokuskan kepada kelompok pimpinan yang memiliki pengaruh besar di organisasi tersebut. Teori ini menjelaskan bahwa perilaku suatu aktor tidak datang begitu saja melainkan terdapat aktor-faktor yang mempengaruhi perilaku suatu aktor. Faktor yang mempengaruhi tindakan suatu aktor bentuknya dapat berupa latar belakang, keyakinan, pendidikan, serta tingkat kecerdasan suatu aktor.

Pada awalnya teori ini berkuat pada perdebatan antara perilaku rasional dan psikologi yang dilakukan oleh aktor, namun saat ini teori behavioral fokus penelitian terkait mekanisme psikologis yang dialami oleh suatu aktor (Davis & McDermott, 2021). Hal ini menyebabkan kontribusi teori behavioral dalam membantu menjelaskan perilaku-perilaku aktor yang tidak rasional sesuai dengan prediksi teori rasionalis.

1.6.1.2. *Theory of Planned Behavior*

Theory of Planned Behavior menjelaskan bagaimana perilaku suatu aktor dipengaruhi oleh seberapa kuat *behavioral intention* dari suatu aktor untuk

melakukan suatu tindakan tertentu. Untuk membentuk behavioral intention suatu aktor akan memerlukan 3 faktor determinan pendorong, yakni *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* (Ajzen, 1991). *Attitude* merupakan pandangan aktor tentang keuntungan atau kerugian yang diperoleh dari melakukan tindakan tersebut, sedangkan *subjective norm* mencakup pandangan seseorang tentang tekanan dari lingkungan sekitar untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tersebut. Terakhir, *Perceived Behavioral Control* memandang tingkat kemampuan aktor melakukan perilaku yang akan mereka lakukan.

Teori ini telah menjadi salah satu teori perilaku yang banyak digunakan dalam berbagai disiplin keilmuan, termasuk ilmu kesehatan, lingkungan, ekonomi, dan keorganisasian. Menurut teori ini, niat yang kuat untuk melakukan suatu tindakan tertentu dapat memprediksi perilaku seseorang (Ajzen, 2012). Oleh karena itu, jika seseorang memiliki niat yang kuat untuk melakukan tindakan tertentu, dia kemungkinan besar akan melakukan tindakan tersebut.

1.6.1.3. Teori Hijau

Teori hijau memiliki pandangan ekosentris yang menganggap kepentingan alam berada di atas kepentingan manusia, namun tanpa mengabaikan sepenuhnya pemenuhan kepentingan manusia dengan anggapan bahwa dengan menjaga kelestarian alam maka ikut berkontribusi terhadap pemenuhan kesejahteraan manusia (Dyer, 2018).

Teori hijau memandang sulit tercapainya solusi teknis terkait perubahan iklim akibat manusia. Teori ini menegaskan pentingnya transformasi nilai nilai dan

perilaku dari manusia melalui jalan seperti inovasi politik dan pergeseran perubahan dalam politik global sebagai solusi jangka panjang untuk mengatasi perubahan iklim (Dyer, 2017). Dyer memandang perubahan iklim sebagai konsekuensi tindakan kolektif manusia yang mengeksploitasi sumberdaya alam, khususnya minyak bumi, dalam pembangunan dan praktik ekonominya yang cenderung antroposentris (Dyer, 2018). Teori ini menganggap pemenuhan kebutuhan manusia dan kepentingannya dapat dilakukan secara berdampingan dengan upaya pelestarian alam tanpa merugikan satu hal atau hal lainnya.

1.6.2. Operasionalisasi Konsep

1.6.2.1. *Attitude*

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan konsep *Attitude* untuk menjelaskan perilaku yang dilakukan oleh FIA. Konsep *attitude* menilai bagaimana suatu aktor memandang baik atau buruk tindakan yang akan dilakukannya (Ajzen, 1991). Suatu aktor akan menilai dampak positif dan negatif dari perilaku yang akan mereka lakukan terhadap organisasi mereka. Dalam hal ini, penulis akan menjelaskan bagaimana FIA melihat dampak-dampak, baik dan buruk, dari perilaku yang akan mereka lakukan terhadap organisasi, olahraga dan industri otomotif.

1.6.2.2. *Subjective norm*

Dalam Konsep *subjective norm* dalam perilaku FIA datang dari persepsi mereka terhadap tekanan sosial yang mereka hadapi terkait dengan perubahan perilaku mereka dalam praktik berkelanjutan (Ajzen, 1991). Suatu aktor akan terus berupaya untuk memenuhi harapan-harapan dari lingkungan sekitar, yang

berbentuk suatu tekanan, terhadap suatu perilaku tertentu yang diharapkan oleh mereka. Dalam hal ini, penulis akan menjelaskan bagaimana pengaruh tekanan dari aktor-aktor dari lingkungan sekitar FIA dalam pembentukan *subjective norm* mereka.

1.6.2.3. *Perceived Behavioral Control*

Dalam konsep *perceived behavioral control* atau tingkat kepercayaan diri FIA untuk kesuksesan perilaku tersebut. Konsep ini menilai bagaimana suatu aktor memandang kemampuan diri mereka untuk melaksanakan perilaku tersebut (Ajzen, 1991). Seiring tingginya kepercayaan diri mereka atas kemampuan mereka maka semakin besar kemungkinan terbentuknya *behavioral intention* suatu aktor. Dalam hal terkait dengan perilaku FIA yang sadar akan isu berkelanjutan dan ramah lingkungan, penulis akan menjelaskan bagaimana FIA membentuk kepercayaan diri mereka terhadap kemampuan mereka melaksanakan perilaku yang berkelanjutan, dengan melihat pengaruh internal maupun eksternal keorganisasian.

1.6.2.4. Ekosentrisme

Konsep Ekosentris menganggap pentingnya meletakkan kepentingan kelestarian alam di atas kepentingan praktis manusia (Dyer, 2018). Namun dalam pelaksanaannya tanpa mengabaikan sepenuhnya pemenuhan kepentingan manusia. Mereka menganggap bahwa dengan menjaga dan mendahulukan kelestarian alam maka hal tersebut juga ikut berkontribusi terhadap pemenuhan kesejahteraan manusia secara umum. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan konsep ekosentrisme dalam teori hijau untuk menganalisis motivasi dan keyakinan FIA

terhadap konsekuensi-konsekuensi dari tindakan mereka yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

1.7. Argumen Penelitian

Dalam penelitian ini penulis berargumen bahwa penerapan program *PurposeDriven Environment* disebabkan oleh kuatnya faktor *attitude*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control* yang ada pada tubuh FIA.

1.8. Metode Penelitian

Penelitian ini digunakan pendekatan penelitian kualitatif. Penelitian ini berusaha untuk menjelaskan mengenai perubahan perilaku FIA lewat FIA *PurposeDriven Environment* sebagai upaya untuk melawan pemanasan global. Penelitian kualitatif ini dilakukan dengan mengamati subjek penelitian dan studi pustaka lewat sumber-sumber tertulis terpercaya, seperti lewat artikel-artikel, jurnal ilmiah, media cetak maupun daring, serta sumber yang disediakan dari subjek penelitian itu sendiri.

1.8.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian kualitatif dengan metode eksplanatif, yang bertujuan untuk menjelaskan perilaku aktor terkait terhadap suatu fenomena. Penelitian ini berusaha untuk menjelaskan induk olahraga balap mobil dunia, FIA, yang lewat FIA *Action for Environment* berupaya untuk merubah aktivitas olahraga balap dunia menjadi lebih ramah lingkungan, yang bertujuan pula untuk ikut membantu melawan pemanasan global.

1.8.2. Situs Penelitian

Situs penelitian merupakan tempat dimana peneliti mengamati penelitian untuk memperoleh informasi atau data-data terkait penelitian. Penelitian ini dilaksanakan secara desk research, oleh karena itu akan dilaksanakan di tempat tinggal peneliti di Kota Bekasi, Jawa Barat serta tempat tinggal sementara selama pendidikan di Kota Semarang, Jawa Tengah.

1.8.3. Subjek Penelitian

Dalam penelitian ini, subjek penelitian adalah *Fédération Internationale de l'Automobile* atau FIA, induk olahraga balap mobil dunia, yang mengeluarkan kebijakan *FIA PurposeDriven Environment* untuk mengurangi dampak lingkungan dari aktivitas olahraga balap mobil.

1.8.4. Jenis Data

Dalam penelitian ini, data-data berbentuk teks tertulis seperti media cetak maupun daring, buku-buku, dan artikel-artikel jurnal ilmiah. Data-data tersebut merepresentasikan fenomena yang terjadi yang pernah dan sedang terjadi.

1.8.5. Sumber Data

Dalam penelitian *desk research* ini, sumber didapat dari sumber data primer dan sekunder. Sumber data primer didapat dari wawancara dengan organisasi pemerhati lingkungan mengenai dampak kendaraan berbahan bakar bensin terhadap perubahan iklim dan potensi tenaga terbarukan sebagai penggerak kendaraan di masa depan. Sumber data sekunder didapat dari data yang diperoleh secara tidak langsung atau lewat perantara, seperti studi kepustakaan, media cetak

maupun daring terpercaya, jurnal-jurnal, serta informasi yang disediakan oleh subjek penelitian.

1.8.6. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif ini digunakan studi kepustakaan. Dengan mengumpulkan data-data atau informasi berkaitan dengan penelitian yang berupa data tertulis. Sumber tersebut berasal dari media cetak maupun daring, buku-buku, dan artikel-artikel jurnal ilmiah topik yang terkait. Untuk memperolehnya penulis menggunakan jurnal – jurnal yang tersedia seperti E–Journal Undip, Research Gate, Journal Storage (JSTOR) dll. Dalam penelitian ini penulis juga menggunakan informasi yang disediakan FIA serta kompetisi-kompetisi balap yang berada dibawahnya serta situs-situs berita terpercaya.

1.8.7. Analisis dan Interpretasi Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik *process-tracing*. Dalam teknik ini, peneliti bertugas untuk menganalisis mekanisme kausalitas yang menghubungkan antara variabel dependen dengan variabel independen (Beach & Pedersen, 2013). Penelitian ini menggunakan metode *theory-testing* atau menguji teori dalam penelitian ini. Pengujian teori berupaya mendeduksi sebuah studi kasus dengan menggunakan suatu teori dan kemudian menguji apakah terdapat mekanisme kausalitas yang dihipotesiskan dalam teori tersebut hadir dalam kasus tertentu (Beach & Pedersen, 2013). Analisis dengan teknik *process-tracing* dalam penelitian ini digunakan untuk mendukung penelitian perubahan perilaku FIA ini yang menggunakan *Theory of Planned Behavior*.

1.8.8. Kualitas Data (goodness criteria)

Tingkat kualitas data diperlukan untuk membuktikan bahwa data penelitian merupakan data yang dapat dipertanggungjawabkan. Penulis dalam mengumpulkan data dalam bentuk kajian teoritis dan jurnal ilmiah menggunakan jurnal dan artikel terpercaya seperti E–Journal Undip, Research Gate, Journal Storage (JSTOR), dan lainnya yang diakui kualitasnya. Dalam penelitian ini penulis juga menggunakan informasi yang disediakan FIA sebagai subyek penelitian serta kompetisi-kompetisi balap yang berada dibawahnya serta situs-situs berita terpercaya yang terkait dengan FIA serta perilaku ramah lingkungan mereka.