

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam dua dekade terakhir, isu mengenai kerusakan lingkungan akibat polusi semakin menuju ke arah serius. Kondisi udara semakin memburuk seiring berjalannya waktu, akibat dari kian banyaknya polusi yang ditimbulkan oleh teknologi, terutama yang membutuhkan bahan bakar sehingga menghasilkan gas buang. Buruknya kondisi udara tentu akan memberikan dampak buruk bagi kesehatan dan dapat menimbulkan penyakit serius, seperti sakit jantung, stroke, infeksi saluran pernafasan, kanker paru-paru, diabetes, dan bahkan dapat menyebabkan *chronic obstructive pulmonary disease* (COPD). Menurut data dari *The Institute for Health Metrics and Evaluation* (IHME), pencemaran udara menyumbang 11.65% kematian secara global di tahun 2019, yang disebabkan oleh penyakit-penyakit yang dipaparkan oleh pencemaran udara (Richie & Roser, 2022)

Salah satu penyumbang dari pencemaran udara terbesar yakni transportasi. Transportasi menempati urutan ketiga dalam menyumbang emisi CO₂ dunia, setelah sektor tenaga dan sektor industri, dengan jumlah sebanyak 7,98 Gigaton gas karbon (International Energy Agency, 2022). Salah satu cabang terbesar dari penyumbang emisi dari sektor transportasi yakni mobil. Per kuartal pertama tahun 2022, diperkirakan ada sejumlah 1,45 miliar unit mobil di seluruh dunia yang teregistrasi, dimana sekitar sepertiga dari jumlahnya berada pada kawasan Asia

Pasifik sejumlah 531 juta unit. Jumlah ini belum termasuk mobil yang belum teregistrasi, serta kendaraan bermotor selain mobil (Bonicci, 2022)

Tingginya angka emisi menjadi keprihatinan dunia dalam perkembangan teknologi, khususnya dalam pengembangan mobil. Mobil ramah emisi sebenarnya sudah diciptakan sejak tahun 1831 oleh Robert Davidson dengan tenaga sel galvani sehingga menggunakan tenaga listrik. Namun mobil jenis ini mulai ditinggalkan dan kurang diminati karena kurangnya tenaga dan masa pakai baterai yang pendek, serta tingginya biaya produksi yang menyebabkan mesin jenis ini kalah dari mobil dengan mesin pembakaran internal. Teknologi ramah lingkungan lain juga pernah dikembangkan, yakni mesin hibrida oleh pabrikan Porsche pada awal abad ke-20. Namun dengan turunnya harga bahan bakar minyak menjadikan teknologi ini semakin ditinggalkan karena patokan harga bahan bakar minyak jelas lebih murah dibandingkan dengan ongkos produksi mesin hibrida yang dikembangkan Porsche (Hyundai, 2016).

Kebangkitan mobil ramah lingkungan baru mulai muncul kembali pada awal tahun 1990-an, ketika permasalahan polusi udara mulai mengganggu kota-kota besar di dunia. Hal ini memicu pabrikan untuk mengembangkan mobil ramah lingkungan, dengan hasil mobil hibrida bermesin gas-listrik yang mulai masuk di pasar Jepang pada tahun 1997 (Hyundai, 2016). Memasuki abad-21, pengembangan mobil ramah lingkungan semakin digencarkan. Selain itu, berbagai aturan-aturan juga mulai diterapkan, seperti negara-negara Eropa yang mewajibkan kendaraan dengan pembakaran internal untuk memasang filter, sehingga mengurangi emisi

gas buang yang dihasilkan. Selain itu, mobil dengan bahan bakar hibrida dan non-emisi juga mulai gencar untuk diproduksi (P3K, 2023).

Mobil dengan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan ini menjadi solusi alternatif dari permasalahan pencemaran udara yang telah disebutkan sebelumnya. Hal ini tentu sejalan dengan tujuan PBB yang ingin menerapkan 17 poin SDGs (*Sustainable Development Goals*) pada resolusi PBB 21 Oktober 2015. 17 poin ini diciptakan dengan tujuan untuk capaian pembangunan berkelanjutan, diantaranya penuntasan kemiskinan dan kelaparan, perbaikan kesehatan, Pendidikan, pembangunan berkelanjutan, penanganan perubahan iklim, serta perlindungan hutan dan laut (UN Department of Public Information, 2014).

Pengembangan mobil ramah lingkungan tentunya juga memiliki dengan keterkaitan dengan poin-poin dari SDGs yang ada, diantaranya tujuan SDGs poin ke-7, ke-9, ke-12, dan ke-13. Poin ke-7 yakni energi yang bersih dan terjangkau. Poin ini bertujuan memastikan akses terhadap energi yang terjangkau, andal, berkelanjutan, dan modern bagi semua kalangan. Hal ini sejalan dengan pengembangan mobil ramah lingkungan karena penggunaan bahan bakar yang terbarukan serta lebih murah dari penggunaan minyak bumi seperti listrik. Selanjutnya poin ke-9 yakni industri, inovasi, teknologi, dan infrastruktur. Tujuan dari poin ini untuk membangun infrastruktur yang tangguh, mendorong industrialisasi yang inklusif dan berkelanjutan, serta mendorong inovasi. Dalam industri mobil ramah lingkungan, tentu pembangunan industri dan infrastruktur, serta inovasi menjadi agenda utama dalam pengembangannya. Lalu poin ke-12 yakni produksi dan konsumsi yang bertanggung jawab. Tujuan dari poin ini adalah

kepastian produksi dan konsumsi berkelanjutan, dimana dalam salah satu sektornya adalah dalam penggunaan bahan bakar fosil. Dalam hal ini, hadirnya mobil ramah lingkungan tentu mendukung poin ini. Terakhir pada poin ke-13 yakni penanganan iklim. Pada poin ini memiliki tujuan utama yakni untuk mengambil tindakan dalam menangani perubahan iklim dan dampaknya dengan regulasi emisi dan mendorong pengembangan energi terbarukan. Hadirnya mobil ramah lingkungan tentu menjadi salah satu cara dalam mewujudkan poin ini, dimana mobil ramah lingkungan mengeluarkan emisi yang lebih sedikit, bahkan mendekati nol apabila dibandingkan dengan mobil berbahan bakar minyak bumi (United Nations, 2024).

Jepang menjadi salah satu negara produsen otomotif, khususnya mobil dengan peminat yang besar. Beberapa produsen mobil Jepang menguasai pangsa pasar terbesar. Dalam survei pangsa pasar mobil pada 2020, Produsen mobil Jepang menempati beberapa peringkat penjualan terbesar, seperti Toyota yang menjadi penguasa pasar mobil terbesar dengan 8,5% penjualan global, Honda dengan 4,8%, dan Nissan dengan 4,5% (Statista, 2021). Jumlah ini belum termasuk beberapa manufaktur mobil Jepang dengan nama besar dan manufaktur lain, dengan skala kecil. Banyaknya minat terhadap mobil buatan Jepang dikarenakan fokus terhadap kualitas dan keamanan yang tinggi. Selain itu, mobil Jepang juga dikenal fungsional dan dibangun dengan baik, sehingga mendapatkan perhatian lebih di pasar otomotif, terutama mobil (Jtb, 2019).

Banyaknya minat serta pengembangan teknologi di bidang otomotif ini diikuti dengan permasalahan, terutama di bidang lingkungan. Banyaknya perusahaan otomotif yang memproduksi kendaraan bermotor memperbanyak

jumlah pengguna juga, sehingga penggunaan kendaraan bermotor di jalanan semakin bertambah. Menurut perkiraan, per-2016 dengan jumlah populasi dunia sekitar 7,6 miliar jiwa, jumlah mobil di dunia berada di kisaran 1,4 miliar, sehingga diperkirakan sekitar 18% populasi dunia memiliki mobil, tanpa mengecualikan anak-anak, lansia, dan orang lain yang tidak punya atau tidak ingin memiliki mobil (Charleston, 2018). Angka ini belum ditambah dengan jenis kendaraan bermotor lain seperti sepeda motor, pesawat, hingga kendaraan lain.

Banyaknya jumlah kendaraan-kendaraan ini memicu meningkatnya emisi gas rumah kaca. Hal ini dikarenakan kendaraan tersebut sebagian besar menggunakan mesin dengan bahan bakar fosil, sehingga menghasilkan gas karbon dioksida (CO_2) sebagai hasil dari pembakaran bahan bakar yang dilakukan oleh mesin tersebut. Gas buang yang dihasilkan oleh kendaraan ini menjadi salah satu penyumbang terbesar terjadinya peningkatan gas rumah kaca. Sebagai contoh, Amerika Serikat merupakan salah satu negara penyumbang gas rumah kaca terbesar. Dalam sektor yang menyumbang gas rumah kaca, kendaraan menjadi penyumbang gas rumah kaca terbesar (29%), diikuti oleh kelistrikan (25%), industri (23%), rumah tangga dan komersial (13%), dan agrikultur (11%). Dengan jumlah total 6.558 juta metrik ton emisi per-2019, sektor kendaraan menyumbang sebesar 1.902 juta metrik ton gas CO_2 (EPA, 2019).

Salah satu hal yang dapat mengurangi dampak gas buang kendaraan dengan bahan bakar fosil, adalah dengan beralih pada kendaraan yang lebih ramah lingkungan. Kendaraan yang dimaksud seperti kendaraan dengan bahan bakar listrik secara penuh, maupun dengan bahan bakar ganda (*hybrid*). Penggunaan

bahan bakar dengan menggunakan lebih sedikit minyak atau bahkan tanpa menggunakan minyak tentunya akan mereduksi jumlah gas karbon yang dilepaskan ke atmosfer, karena penggunaan bahan bakar listrik tidak menghasilkan gas buang. Kendaraan jenis ini juga semakin diminati di pasar global, dengan *market share* sejumlah 6,3% pada 2021, meningkat dari 3% dari tahun sebelumnya (EV Volumes, 2021).

Di Indonesia, terdapat dua negara yang memiliki fokus lebih kuat terhadap penyediaan kendaraan ramah lingkungan yaitu Tiongkok dan Jepang. Persaingan antara Jepang dan Tiongkok dalam produksi dan pemasaran kendaraan ramah lingkungan di Indonesia semakin intensif sejak adanya kampanye untuk penyediaan kendaraan ramah lingkungan digencarkan. Tiongkok, dengan dukungan pemerintah yang kuat dan investasi besar-besaran di industri kendaraan listrik, telah berhasil meningkatkan pangsa pasar di Indonesia, terutama melalui merek seperti Wuling yang memproduksi mobil listrik dengan harga terjangkau (Kontan, 2024).

Produsen mobil dari Tiongkok awalnya sempat kesulitan untuk masuk ke pasar Indonesia. Pada awal tahun 2000-an, Tiongkok sempat memasuki pasar mobil Indonesia. Namun dengan adanya persepsi masyarakat tentang buruknya kualitas produk asal Tiongkok menyebabkan sedikitnya penjualan yang tercapai. Hal ini berimbas kepada merek seperti Chery dan Geely untuk hengkang dari pasar Indonesia. Namun pada 2017, perusahaan Tiongkok Wuling Motors melakukan Investasi senilai 700 juta USD (sekitar 11,3 triliun Rupiah) dengan membangun pabrik di dekat Jakarta. Hal ini disusul dengan perusahaan BYD yang membangun pabrik senilai 1,3 miliar USD (sekitar 21 triliun Rupiah) di Jawa Barat. Sebagai

tambahan, insentif di Indonesia yang berusaha mendorong peralihan kepada mobil ramah lingkungan, khususnya mobil listrik semakin menguntungkan bagi produsen mobil asal Tiongkok, dengan dipangkasnya pajak impor dan barang mewah pada mobil listrik. Dampaknya, pada 2023 Tiongkok mampu menguasai pasar mobil listrik di Indonesia dengan kisaran 80% total penjualan mobil listrik. Hal ini menegaskan keseriusan Tiongkok dalam memasuki pasar mobil ramah lingkungan di Indonesia (Afriatni, 2024).

Sebaliknya, Jepang, yang selama ini mendominasi pasar otomotif di Indonesia melalui merek-merek seperti Toyota dan Honda, kini menghadapi tantangan besar dalam mempertahankan posisinya. Jepang mencoba mempertahankan keunggulannya dengan fokus pada teknologi hibrida yang lebih matang dan efisien bahan bakar, sementara Tiongkok lebih agresif dalam memasarkan mobil listrik sepenuhnya. Meskipun jenis mobil yang dipersaingkan berbeda, yakni antara mobil listrik dan hybrid, kedua jenis mobil ini bersaing dalam pasar mengingat jarak harga, fitur, serta pelayanan *aftersales* saling bersaing dan tidak terpaut jauh. Persaingan ini tidak hanya berdampak pada pasar otomotif, tetapi juga mencerminkan dinamika geopolitik dan ekonomi yang lebih luas antara kedua negara di Indonesia, khususnya dalam upaya mereka untuk menguasai teknologi hijau di masa depan.

Berangkat dari latar belakang, penelitian ini mengkaji mengenai kebijakan yang diambil oleh Jepang yang berkaitan dengan mobil ramah lingkungan. Kebijakan yang dicari baik dari kebijakan dalam negeri, maupun kebijakan luar negeri. Kebijakan yang mengatur mengenai produksi, emisi, serta pemasaran

kendaraan menjadi hal yang menarik untuk dibahas. Hal ini karena berangkat dari kebijakan tersebut, dapat diteliti mengenai peran pemerintah Jepang dalam penanganan krisis lingkungan. Penelitian ini ingin mengaitkan lebih jauh mengenai dunia otomotif dengan dunia politik, khususnya kebijakan luar negeri, serta ekonomi dan bisnis internasional. Hal ini dikaji lebih jauh dengan melihat strategi Jepang dalam produksi dan pemasaran, khususnya di Asia Tenggara dan Indonesia. Diharapkan tulisan ini mampu memberikan masukan serta pengetahuan baru bagi para pembaca mengenai kebijakan industri otomotif serta memahami lebih jauh mengenai politik dan bisnis dalam industri otomotif.

1.2 Rumusan Masalah

Berangkat dari latar belakang, penelitian ini ditujukan untuk menjawab pertanyaan utama yakni:

“Bagaimana Strategi Jepang dalam menghadapi persaingan kendaraan ramah lingkungan dengan Tiongkok di Indonesia?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini dibedakan menjadi tujuan umum dan tujuan khusus:

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisa mengenai fenomena industri otomotif dengan menggunakan sudut pandang hubungan internasional

1.3.2 Tujuan Khusus

Penelitian ini berusaha mengkaji dan menganalisis arah kebijakan Jepang dalam dunia otomotif, serta kerjasama yang dilaksanakan dengan Indonesia, untuk bersaing dengan Tiongkok.

1.4 Manfaat/Kegunaan Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat akademis. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah kajian penelitian, serta referensi dalam dunia hubungan internasional terutama yang terkait dengan ekonomi politik dengan menjadikan otomotif, dalam penelitian ini mobil, sebagai subjek penelitiannya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai alat bantu bagi pemerintahan Indonesia untuk dapat menerapkan kebijakan yang terkait dengan mobil ramah lingkungan. Khususnya mengenai kebijakan mengenai pemasaran, pajak, serta hal-hal teknis yang dapat mendukung peredaran, penggunaan, serta pemasaran mobil ramah lingkungan. Hal ini mengingat potensi Indonesia sendiri dalam menciptakan dan memproduksi kendaraan, khususnya mobil memiliki potensi yang cukup tinggi. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi referensi bagi para pemangku kebijakan dan kepentingan, serta elit politik dalam menerapkan kebijakan yang mendukung adanya kendaraan yang ramah lingkungan ini, sehingga

Indonesia dapat sepenuhnya mendukung dan memfasilitasi adanya kendaraan ramah lingkungan.

1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

1.5.1 Kajian Pustaka

Penelitian yang berhubungan dengan isu lingkungan, otomotif, dan kebijakan Jepang cukup banyak dibahas. Hal ini karena *Paris Agreement* yang disahkan pada tahun 2015 membawa isu lingkungan ke tingkat yang lebih tinggi, sehingga minat untuk penelitian terhadap isu ini menjadi beragam. Selain itu penelitian mengenai pasar perdagangan, terutama otomotif di Asia Tenggara juga beragam. Penelitian ini berusaha menganalisis isu tersebut dengan perspektif hubungan internasional dengan mengaitkan kebijakan mengenai otomotif. Penelitian sebelumnya berfungsi untuk analisa dan pembandingan, serta untuk memperkaya pembahasan penelitian. Selain itu, penelitian-penelitian sebelumnya juga digunakan sebagai pembeda dengan penelitian ini. Dalam penelitian ini disertakan jurnal-jurnal internasional yang berhubungan dengan tema *Japan, Eco-vehicle*, dan *Southeast Asia Automotive Market*.

Penelitian pertama dengan judul “*Role of Model Predictive Control for Enhancing Eco-Driving of Electric Vehicles in Urban Transport System of Japan*” diambil dari jurnal *Sustainability* yang diteliti oleh Zifei Nie dan Hooman Farzaneh (2021). Penelitian ini menjelaskan mengenai elektrifikasi kendaraan sebagai respon dalam tantangan lingkungan yang berasal dari kendaraan bermotor. Penjabaran mengenai fitur-fitur yang ditawarkan oleh kendaraan ramah lingkungan seperti

Predictive Cruise Control (PCC) disimulasikan penerapannya dalam urban area di Jepang, karena Jepang sendiri sangat mengedepankan sisi keramahan lingkungan bagi kendaraan. Penelitian ini menyatakan bahwa sistem kendaraan ramah lingkungan yang lebih baik tidak hanya meningkatkan pengalaman mengemudi yang lebih baik, namun juga meningkatkan angka hemat energi mencapai rata-rata hingga 19.97% dengan menggunakan sistem PCC. Dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa penggunaan sistem otomotif yang lebih stabil dan baik dalam tujuan meraih eco-driving akan meningkatkan ketahanan lingkungan, terutama dalam hal penghematan energi dan pengurangan emisi.

Selanjutnya penelitian dengan judul “*Sustainable Development of the Automobile Industry in the United States, Europe, and Japan with Special Focus on the Vehicles’ Power Sources*” diambil dari jurnal *Energies* yang diteliti oleh Naoya Shigeta dan Seyed Ehsan Hosseini (2020). Penelitian ini membandingkan teknologi-teknologi yang dikembangkan oleh negara penghasil industri otomotif besar, terutama Amerika, Jepang, dan Eropa. Bagian yang diteliti baik dari konsumsi bahan bakar, laju emisi Nitrogen Oksida (NO_x), serta pengembangan teknologi kendaraan elektrik. Fokus contoh pabrikan yang dikaji dalam penelitian ini adalah Ford, Toyota, dan Mercedes-Benz. Selain itu, dalam penelitian ini juga membandingkan peraturan mengenai pabrikan otomotif di tiap negara. Dari penelitian ini, dapat diketahui bahwa melalui peningkatan-peningkatan dan pengembangan fitur kendaraan di negara Amerika, Jepang, dan Eropa untuk menaikkan efisiensi semakin ditingkatkan, terutama dalam mekanisme kontrol dan pengalaman berkendara kendaraan tersebut.

Ada penelitian yang membandingkan antar negara, yaitu dengan judul “*The role of vehicle lifetime extensions of countries on global CO2 emissions*” diambil dari *Journal of Cleaner Production* yang diteliti oleh Yuya Nakamoto, Daisuke Nishijima, dan Shigemi Kagawa (2019). Penelitian ini menganalisis siklus hidup kendaraan dalam satu negara, serta menganalisis berdasar stok otomotif yang dimiliki 15 negara. Penelitian ini meneliti mengenai daya pakai, masa pakai, serta emisi yang dihasilkan berdasarkan masa pakai kendaraan dari 15 negara tersebut. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa negara-negara dengan siklus hidup kendaraan yang lebih lama memiliki jejak karbon yang lebih sedikit, seperti negara Australia dan Finlandia. Sedangkan negara dengan siklus hidup kendaraan yang lebih singkat, disebutkan mengurangi jejak karbon di negara tersebut dengan signifikan, karena teknologi yang digunakan akan semakin berkembang, seperti negara Jepang dan Jerman.

Ketiga penelitian terdahulu ini memiliki fokus penelitian yang berbeda terkait dengan isu lingkungan, kebijakan Jepang, serta kaitannya dengan otomotif. Penelitian pertama oleh Nie dan Farzaneh (2021) lebih menekankan mengenai fitur-fitur dan hal yang dapat mendukung bagaimana sebuah kendaraan dapat menjadi kendaraan yang lebih ramah lingkungan. Baik dari pengolahan emisi, efisiensi energi, sampai dengan contoh yang diberikan mengenai fitur yang dapat diterapkan dalam kendaraan tersebut. berbeda dengan penelitian oleh Shigeta dan Hosseini (2020) yang membandingkan teknologi yang diusung pabrikan otomotif antara pabrikan Eropa, Amerika, serta pabrikan Jepang, serta bagaimana kebijakan perusahaan mengenai peraturan kendaraan dari masing-masing negara. Lalu

penelitian dari Nakamoto, Nijima, dan Kagawa (2019) lebih menekankan mengenai siklus dan pemakaian kendaraan yang berbeda antara negara satu dengan negara yang lain. Hal ini dikarenakan perbedaan regulasi serta adanya teknologi yang lebih terbarukan akan mengurangi jejak karbon yang ada dari tiap-tiap negara.

Penelitian dengan judul "*Building a Competitive Advantage for Indonesia in the Development of the Regional EV Battery Chain*" diambil dari jurnal *Energies* yang diteliti oleh Tomasz Konewka, Joanna Bednarz, dan Tomasz Czuba (2021). Penelitian ini membahas potensi Indonesia dalam membangun keunggulan kompetitif di industri baterai kendaraan listrik (EV) di kawasan Asia Tenggara. Fokus penelitian ini terletak pada tiga aspek utama: infrastruktur produksi EV di Indonesia, pentingnya Investasi Asing Langsung (FDI) khususnya dari Tiongkok, serta potensi Indonesia sebagai pusat regional rantai pasokan baterai EV. Penelitian ini menekankan pentingnya Indonesia untuk memanfaatkan sumber daya mineralnya, terutama nikel, untuk menjadi pusat produksi baterai EV di kawasan ini.

Selain itu, penelitian ini juga menyoroti bagaimana hubungan diplomatik dan ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok dapat mempengaruhi perkembangan industri ini. Dengan dukungan investasi asing dan inovasi teknologi, Indonesia berpotensi besar untuk menjadi pemain utama dalam rantai pasokan baterai EV regional, dan bahkan global.

Dari penelitian ini, dapat diketahui bahwa strategi pemerintah Indonesia dalam memanfaatkan sumber daya alam dan menarik investasi asing sangat krusial

dalam pengembangan industri EV yang berkelanjutan. Penelitian ini relevan dengan penelitian penulis karena menunjukkan bagaimana strategi kebijakan dan pengelolaan sumber daya dapat mempengaruhi persaingan industri otomotif di tingkat regional. Dengan memahami bagaimana Indonesia membangun keunggulan kompetitif dalam rantai pasokan baterai EV, penelitian ini memberikan wawasan tentang dinamika pasar dan kebijakan yang dapat diterapkan dalam konteks persaingan mobil ramah lingkungan antara Jepang dan Tiongkok di Indonesia.

Penelitian dengan judul “*Green vehicle policy and demand in Indonesia*” oleh Puspita Dirgahayani, Prawira F. Belgiawan, Eko A. Prasetyo, dan Reza A. Nasution (2020). Penelitian ini menguraikan perihal kesiapan Indonesia dalam industri kendaraan ramah lingkungan. Dalam penelitian ini dibahas mengenai tantangan, hambatan, kebutuhan, serta bagaimana minat masyarakat dengan adanya mobil ramah lingkungan. Selain itu, regulasi dan kebijakan pemerintah yang terkait menjadi acuan untuk menguji hipotesis dari penelitian ini. Dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa minat masyarakat Indonesia, serta kebijakan yang berkaitan dengan kendaraan ramah lingkungan lebih condong ke arah produktivitas ekonomi daripada kebijakan lingkungan.

1.5.2 Teori Kebijakan Luar Negeri

Dalam melakukan sebuah penelitian ilmiah, keberadaan teori sebagai landasan adalah suatu keharusan untuk memberikan kerangka berpikir yang jelas dan sistematis. Teori berfungsi sebagai alat untuk memberikan penjelasan terhadap fenomena yang diamati serta sebagai panduan dalam menjawab rumusan masalah

penelitian. Dengan teori, peneliti dapat memberikan makna terhadap data yang diperoleh, serta menyusun argumen yang didukung oleh bukti-bukti logis. Dalam penelitian ini, teori kebijakan luar negeri Walter Carlsnaes akan digunakan untuk mengkaji strategi pemerintah Jepang dalam persaingan mobil ramah lingkungan dengan Tiongkok di Indonesia. Teori ini dianggap tepat karena mampu menjelaskan dinamika antara agen (aktor) dan struktur (kondisi eksternal) sebagai elemen-elemen yang saling mempengaruhi dalam proses pengambilan kebijakan luar negeri (Carlsnaes, 1992).

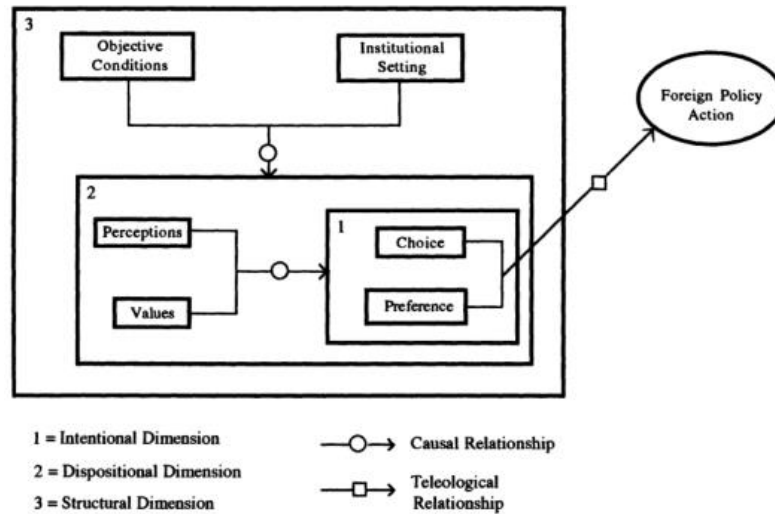
Walter Carlsnaes dalam karyanya "The Agency-Structure Problem in Foreign Policy Analysis" (1992) mengemukakan bahwa analisis kebijakan luar negeri seharusnya tidak memisahkan agen dan struktur secara terpisah, melainkan melihat keduanya sebagai komponen yang saling berkaitan. Banyak pengkaji kebijakan luar negeri cenderung mengklasifikasikan agen dan struktur secara berbeda dalam upaya menjelaskan kebijakan suatu negara. Carlsnaes menyoroti adanya empat pendekatan dalam mengelompokkan agen dan struktur, yaitu kolektivisme dan individualisme yang berfokus pada aspek ontologi, serta objektivisme dan interpretivisme yang dilihat dari aspek epistemologi. Namun, Carlsnaes menolak pemisahan yang kaku ini, karena menurutnya, agen dan struktur tidak bisa berdiri sendiri dalam konteks kebijakan luar negeri. Aspek agen bisa saja mengesampingkan peran struktur atau sebaliknya, struktur bisa menyingkirkan agen, tergantung pada situasi yang dianalisis.

Teori ini memiliki beberapa asumsi dasar, salah satunya adalah bahwa tindakan kebijakan luar negeri tidak dapat hanya dilihat dari salah satu sisi saja,

baik agen maupun struktur. Keduanya memiliki peran yang sama pentingnya dan saling terkait dalam dinamika yang kompleks. Agen, yang melibatkan niat dan faktor psikologis kognitif, serta struktur, yang mencakup kondisi material dan sosial, secara bersama-sama membentuk kebijakan luar negeri. Proses ini tidak statis, melainkan dinamis dan terus berkembang seiring waktu, dipengaruhi oleh berbagai faktor internal dan eksternal yang berinteraksi. Oleh karena itu, pendekatan yang digunakan oleh Carlsnaes adalah model analisis dinamis yang melihat agen dan struktur sebagai bagian integral dari proses kebijakan luar negeri.

Carlsnaes kemudian menawarkan kerangka analisis yang dikenal sebagai "pendekatan tripartite" yang mencakup tiga dimensi utama: intensional, disposisional, dan struktural. Dimensi intensional mencakup pilihan dan preferensi yang menjadi dasar niat agen dalam mengambil keputusan kebijakan luar negeri. Ini membantu menjelaskan alasan di balik pilihan tertentu yang dibuat oleh agen dalam konteks kebijakan luar negeri. Dimensi disposisional berkaitan dengan persepsi, nilai, dan norma yang mempengaruhi agen, termasuk bagaimana agen melihat dunia dan sistem kepercayaan yang mereka pegang. Terakhir, dimensi struktural mencakup kondisi objektif dan pengaturan institusional yang dapat membatasi atau menawarkan peluang bagi agen dalam menjalankan kebijakan luar negeri. Dimensi ini mencakup berbagai aspek seperti kondisi nasional, internasional, budaya, sosial, dan material yang harus diperhitungkan oleh agen agar kebijakan yang diambil dapat berjalan efektif.

Gambar 1. 1 Penjelasan Tindakan Kebijakan Luar Negeri Tripartite



Sumber: The Agency-Structure Problem in Foreign Policy Analysis

Dalam alur analisis kebijakan luar negeri, ketiga dimensi ini tidak bekerja secara terpisah tetapi saling mempengaruhi satu sama lain. Dimensi struktural memberikan pengaruh pada dimensi disposisional dan intensional, yang kemudian bersama-sama membentuk tindakan kebijakan luar negeri suatu negara. Proses ini menggambarkan hubungan kausal yang kompleks antara berbagai faktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan luar negeri. Hasil akhirnya adalah tindakan kebijakan luar negeri yang mencerminkan interaksi dinamis antara agen dan struktur, serta bagaimana negara merespon tantangan dan peluang di lingkungan internasional.

Dengan menerapkan kerangka teoritis ini pada studi kasus persaingan mobil ramah lingkungan antara Jepang dan Tiongkok di Indonesia, penelitian ini diharapkan memberikan wawasan mendalam tentang bagaimana strategi kebijakan

luar negeri Jepang dibentuk dan dijalankan. Jepang sebagai agen, harus menavigasi berbagai tantangan struktural yang ada di pasar Indonesia, termasuk kebijakan lingkungan, preferensi konsumen, dan persaingan dari Tiongkok. Dimensi intensional mengeksplorasi tujuan Jepang dalam mempertahankan keunggulan teknologinya, sementara dimensi disposisional melihat bagaimana persepsi dan nilai-nilai Jepang, seperti kualitas dan keberlanjutan, mempengaruhi pendekatan mereka di pasar ini. Akhirnya, penelitian ini menunjukkan bagaimana ketiga dimensi ini berkontribusi pada strategi kebijakan luar negeri Jepang yang efektif dalam menghadapi persaingan di pasar mobil ramah lingkungan Indonesia.

1.6 Operasionalisasi Konsep

1.6.1 Definisi Konseptual

Definisi konseptual terdiri dari konsep utama yang digunakan dalam penelitian, dengan landasan teoritis penelitian yang terdiri dari:

1.6.1.1 Kebijakan Luar Negeri

Menurut Walter Carlsnaes (1992), kebijakan luar negeri merupakan tindakan yang diambil oleh suatu negara untuk berinteraksi dengan aktor lain di luar wilayah kedaulatannya. Kebijakan ini mencakup komitmen, tujuan, dan strategi yang dibuat oleh pemerintah dalam merespons kondisi internasional dan mengejar kepentingan nasional. Carlsnaes menekankan bahwa kebijakan luar negeri tidak hanya dipengaruhi oleh niat atau preferensi (dimensi agen) tetapi juga oleh struktur sosial dan material yang ada (dimensi struktur). Dengan demikian, kebijakan

luar negeri adalah produk dari interaksi dinamis antara agen yang berperan aktif dan struktur yang membatasi atau membuka peluang bagi agen tersebut.

1.6.1.2 Pendekatan Tripartite

Pendekatan Tripartite dalam analisis kebijakan luar negeri Walter Carlsnaes terdiri dari tiga dimensi utama: dimensi intensional, disposisional, dan struktural. Dimensi intensional berkaitan dengan pilihan dan preferensi yang menjadi dasar niat agen dalam mengambil keputusan kebijakan. Dimensi disposisional mencakup persepsi, nilai, dan norma yang mempengaruhi bagaimana agen melihat dunia dan meresponsnya. Dimensi struktural merujuk pada kondisi objektif dan pengaturan institusional yang membentuk dan membatasi tindakan agen. Pendekatan ini membantu menjelaskan bagaimana keputusan kebijakan luar negeri terbentuk sebagai hasil dari interaksi kompleks antara niat agen, persepsi yang dipegang, dan struktur yang ada di lingkungan internasional..

1.6.2 Definisi Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk pemahaman dari konsep utama yang digunakan dalam penelitian. Hal ini terdiri atas:

1.6.2.1 Kebijakan Luar Negeri Walter Carlsnaes

Penelitian ini memfokuskan pada respon Jepang dalam membuat kebijakan luar negeri untuk menyaingi agresivitas

Tiongkok dalam hal kendaraan ramah lingkungan. Strategi yang diterapkan oleh pemerintah Jepang untuk mempertahankan dan memperluas pengaruhnya di pasar mobil ramah lingkungan dengan mengeluarkan kebijakan di Indonesia yang mencakup berbagai tindakan seperti kerjasama dengan produsen otomotif lokal, penerapan teknologi hybrid, dan diplomasi ekonomi. Analisis kebijakan ini dilakukan dengan melihat bagaimana Jepang merespons kondisi pasar Indonesia, preferensi konsumen, dan regulasi lingkungan yang berlaku.

1.6.2.2 Pendekatan Tripartite

Dimensi intensional dalam penelitian ini dioperasionalkan dengan menganalisis tujuan dan preferensi pemerintah Jepang dalam merumuskan strategi di pasar mobil ramah lingkungan Indonesia, termasuk motivasi di balik pemilihan teknologi hybrid sebagai fokus utama. Dimensi disposisional dioperasionalkan dengan mengidentifikasi persepsi dan nilai-nilai yang dipegang oleh pengambil kebijakan Jepang, seperti persepsi terhadap kualitas teknologi dan kepentingan keberlanjutan, yang mempengaruhi strategi mereka dalam menghadapi persaingan dengan Tiongkok. Dimensi struktural dioperasionalkan dengan mengevaluasi kondisi objektif yang mempengaruhi kebijakan Jepang, termasuk kebijakan lingkungan Indonesia, infrastruktur yang tersedia, serta dinamika

pasar dan regulasi lokal yang membatasi atau memberi peluang bagi Jepang dalam persaingan ini.

1.7 Argumen Penelitian

Dapat dilihat dari skema penelitian ini, dimana pemerintah Jepang menjadi sumber kebijakan dan regulasi yang terkait dengan otomotif yang dijalankan oleh para manufaktur yang berasal dari Jepang. Dalam hal ini, industri otomotif yang berada di Jepang menjadi alat bagi pemerintah Jepang untuk mencapai kepentingan negaranya, yakni memenuhi pasar global. Pemerintahan Jepang bertujuan untuk mempertahankan status quo dominasi Jepang dalam hal industri otomotif termasuk dalam hal ini adalah pasar mobil ramah lingkungan di Indonesia. Strategi Jepang terbukti akan lebih efektif jika dilihat dari kacamata teori kebijakan luar negeri Walter Carlsnaes yang mengintegrasikan dimensi intensional (kondisi objektif dan institusional setting), disposisional (melalui persepsi dan nilai), dan struktural (dengan preferensi dan pilihan) dibandingkan dengan Tiongkok yang lebih agresif tanpa memperhatikan kondisi Indonesia.

1.8 Metode penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk melihat, menganalisa, dan menjelaskan fenomena produksi mobil ramah lingkungan dan pemasarannya yang dilakukan oleh Jepang. Metode kualitatif bertujuan untuk mendapatkan data yang sifatnya komprehensif, serta dapat dijelaskan secara argumentatif untuk mencari makna yang terkait dari penelitian. (Sugiyono, 2013) Makna disini sebagai

data yang valid dan menjadi nilai yang kuat dalam mendukung data yang sebenarnya.

Penelitian ini menggunakan sumber dari berbagai jenis dengan tujuan untuk meneliti, menguraikan, dan menjelaskan dari kasus ini dengan komprehensif (Kriyantoro, 2006). Hal ini menuntun metode penilaian kualitatif yang digunakan untuk menguraikan fenomena-fenomena yang ada secara komprehensif, dengan mengaitkan dengan data yang tersedia, sehingga peneliti dapat mengelaborasi data dan argumen dengan tepat sasaran.

1.8.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan kualitatif, sehingga data yang dihasilkan bersifat deskriptif berdasarkan subjek yang diteliti (Moleong, 2007). Tipe penelitian ini mendorong sifat penelitian yang menjadi eksplanatif, yang menjabarkan secara komprehensif jawaban dari “Peranan Pemerintah Jepang Dalam Pemasaran Mobil Ramah Lingkungan di Kawasan Asia Tenggara Sebagai Alternatif Penanganan Krisis Iklim.”

1.8.2 Situs Penelitian

Di Dalam penelitian ini, batasan situs penelitian adalah dalam wilayah Jepang sebagai negara asal manufaktur mobil ramah lingkungan.

1.8.3 Rentang Waktu

Rentang waktu yang digunakan dalam penelitian ini pada tahun 2020 sampai dengan 2023.

1.8.4 Subjek Penelitian

Dalam penelitian ini, subjek yang diteliti terdiri dari:

1. Pemerintah Jepang, sebagai pemangku kepentingan dan pembuat kebijakan, dengan kekuatan untuk mengatur perekonomian terkait.
2. Industri kendaraan ramah lingkungan, terutama mobil di Jepang, sebagai target kebijakan pemasaran pemerintah Jepang
3. Indonesia, sebagai target pasar dan operasional dari mobil ramah lingkungan tersebut.

1.8.5 Jenis Data

Dalam penelitian kualitatif, menurut Neuman (2002), jenis data yang dapat digunakan meliputi teks, seperti dokumen, transkrip wawancara, hasil observasi, artefak, rekaman audio, gambar, dan foto. Pada penelitian ini, penulis memilih untuk menggunakan data yang berupa dokumen dan teks tertulis.

1.8.6 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari dokumen resmi yang merupakan sumber pertama, seperti situs resmi pemerintah Jepang, pernyataan dari pejabat tinggi Jepang, serta dokumen-dokumen perjanjian terkait kebijakan luar negeri Jepang. Sementara itu, data sekunder dikumpulkan dari sumber-sumber yang tidak langsung, seperti buku, jurnal ilmiah, dan artikel dari media massa yang membahas topik terkait

persaingan mobil ramah lingkungan antara Jepang dan Tiongkok di Indonesia.

1.8.7 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *desk research* atau studi kepustakaan dengan *library research* dan *internet research*. *Library research* dilakukan dengan mengumpulkan data dari berbagai sumber yang tersedia di perpustakaan, seperti buku dan jurnal akademik. Sementara itu, *internet research* dilakukan dengan mengumpulkan data dari sumber-sumber online, dengan terlebih dahulu menyaring informasi agar hanya data yang kredibel dan dapat dipertanggungjawabkan yang digunakan dalam penelitian, khususnya terkait strategi kebijakan luar negeri Jepang dan persaingan mobil ramah lingkungan dengan Tiongkok di Indonesia.

1.8.8 Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, digunakan metode kongruen untuk analisis data. Metode kongruen sering digunakan dalam penelitian untuk memastikan adanya keselarasan antara masalah penelitian dan pertanyaan yang diajukan, antara pertanyaan penelitian dan metode yang digunakan, serta antara metode, data, dan cara pengolahan data (Morse & Richards, 2002). Metode ini memungkinkan peneliti menganalisis data dengan mengidentifikasi hubungan sebab-akibat dan untuk menguji prediksi yang berasal dari teori kebijakan luar negeri Walter Carlsnaes dengan pendekatan

tripartite yang digunakan dalam penelitian tentang strategi Jepang dalam persaingan mobil ramah lingkungan dengan Tiongkok di Indonesia.