

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Suhu bumi sejak tahun 1850-an naik secara signifikan. Tingkat pemanasan rata-rata selama lima puluh terakhir hampir dua kali lipat dibandingkan rata-rata seratus tahun terakhir. Temperatur rata-rata global naik sebesar 0.74C selama abad ke-20 (Safarina, 2018). Adanya fakta semakin meningkatnya suhu bumi yang mengancam keberlangsungan hidup manusia memaksa dunia internasional untuk mencari solusi. Dunia internasional mulai mengadakan perundingan internasional. Laporan Intergovernmental Panel on Climate Change(IPCC) menjadi pemicu dari terbentuknya berbagai perjanjian internasional terkait isu perubahan iklim. Laporan IPCC menjelaskan jika di abad ke-21 diprediksi suhu rata-rata dunia mengalami kenaikan sebesar 0,3C/dekade serta rata-rata permukaan air laut mengalami kenaikan sebesar 6 cm/dekade.

Akhirnya di tahun 1972 di Stockholm, Swedia, diselenggarakannya pertama kali konferensi lingkungan hidup oleh PBB. Selanjutnya di tahun 1992, kembali diselenggarakan konferensi lingkungan hidup yang diadakan di Rio de Janeiro dimana konferensi ini lebih spesifik membahas isu polusi, perubahan iklim, kebakaran hutan, dan penipisan ozon. Tujuan diadakan konferensi Rio de Janeiro adalah mampu menghasilkan keputusan yang nantinya diaplikasikan oleh setiap negara untuk mengatasi isu-isu lingkungan internasional. Keputusan yang didapat dari konferensi Rio adalah dibentuknya badan The United Framework Conention on Climate Change(UNFCCC) selaku bagian PBB yang bertugas untuk menstabilkan Konsentrasi Gas Rumah Kaca(GRK) di atmosfer agar tidak membahayakan masyarakat internasional (Azarya, 2015).

Tahun 1995 UNFCC menyelenggarakan Conferennce on Parties(COP) di Berlin, Jerman , yang berfokus membahas masalah perubahan iklim. COP diselenggarakan setahun sekali di tiap negara yang tergabung dalam UNFCCC. Pelaksanaan COP pertama menghasilkan kesepakatan tiap anggota negara siap untuk memperbaiki keadaan iklim lingkungan internasional. Barulah di pertemuan COP ketiga yang diselenggarakan di Kyoto, Jepang, berhasil menghasilkan sebuah keputusan yang dikenal sebagai Protokol Kyoto. Protokol Kyoto adalah sebuah peraturan untuk mengurangi emisi GRK (Mulia, 2022). Nantinya setelah tiap negara anggota meratifikasi Protokol Kyoto, negara anggota tersebut wajib untuk mengurangi emisi GRK di negara asalnya. Setelah ditetapkan, pada tanggal 16

Maret 1998 Protokol Kyoto dibuka untuk negara anggota yang mau meratifikasi protokol tersebut. Jika terdapat negara anggota yang belum meratifikasi, negara tersebut dapat meratifikasinya setiap saat setelah tanggal 16 Maret 1998. Protokol Kyoto akan berlaku efektif 90 hari setelah diratifikasi setidaknya 25 negara anggota sesuai yang tertera di pasal 25 (Wita, 2015).

Selain Protokol Kyoto, pertemuan COP juga menghasilkan Paris agreement yang tidak kalah penting terkait isu lingkungan. Paris agreement dihasilkan dalam peretemuan COP ke-21 yang diselenggarakan di Paris pada tanggal 30 November-11 Desember 2015. Paris agreement adalah salah satu puncak upaya negosiasi satu dekade terakhir untuk pengaturan global upaya penurunan emisi dan pengendalian perubahan iklim. Objektif dari perjanjiannya ini adalah untuk menjaga kenaikan temperatur global di bawah 2°C dan berupaya untuk membatasi meningkatnya suhu untuk tidak melewati 1.5°C. COP ke-21 dianggap menjadi titik balik terkait perkembangan isu perubahan iklim, karena hasil dari pertemuan ini menghasilkan rezim baru terkait penanganan perubahan iklim dengan dibentuknya suatu perjanjian internasional yang kemudian lebih dikenal sebagai Paris Agreement. Tujuan dari Paris agreement adalah untuk meningkatkan kemampuan adaptasi dunia dari dampak negatif yang dihasilkan perubahan iklim, berorientasi terhadap ketahanan iklim dan pembangunan rendah emisi (Tsabita, 2022).

Dalam Paris agreement terdapat istilah NDC (Nationally Determined Contributions). NDC adalah laporan yang wajib disetorkan kepada UNFCCC terkait kontribusi penurunan gas emisi rumah kaca (GRK) di masing-masing negara, dimana kontribusi penurunan yang ditargetkan setiap negara harus meningkat setiap periode. Diharapkan dengan meningkatnya kontribusi penurunan setiap periode mampu menunjukkan keseriusan negara terkait. Dalam NDC dikenal istilah “common but differentiated responsibilities and respective capabilities”, yakni tanggung jawab bersama yang disesuaikan dengan kemampuan masing-masing negara dan disesuaikan dengan situasi nasional tiap negara (Titis, 2021).

Indonesia adalah negara berkembang yang memiliki berbagai masalah kompleks, seperti jumlah pengangguran yang terus bertambah, tingginya angka kemiskinan, tidak meratanya pembangunan serta rendahnya angka pendidikan. Setiap tahun pemerintah disibukkan dengan permasalahan tersebut. Dengan adanya masalah perubahan iklim yang dialami dunia saat ini, akan menambah berbagai masalah yang akan dihadapi oleh pemerintah. Indonesia adalah negara yang terletak pada wilayah yang sangat rentan akan dampak

perubahan iklim. Secara umum kenaikan suhu rata-rata di wilayah Indonesia diperkirakan sebesar 0,5 – 3,92 °C pada tahun 2100 dari kondisi periode 1981-2010. Dengan jumlah pulau lebih dari 17.000, dan sebagian besar ibu kota provinsi serta hampir 65 % penduduk tinggal di wilayah pesisir, menjadikan Indonesia sebagai negara yang mengalami kerugian cukup besar jika masalah iklim tidak cepat teratasi.

Oleh karena itu Indonesia ikut meratifikasi protokol Kyoto dan Paris Agreement. Indonesia menandatangani Paris Agreement pada tanggal 22 April 2016, dalam pertemuan COP-21 yang diselenggarakan di Paris. Setelah ditandatangani pada tanggal 22 April 2016, Indonesia kemudian memutuskan untuk meratifikasi Paris Agreement pada tanggal 31 Oktober 2016. Implikasi dari ratifikasi Paris Agreement yang dilakukan oleh Indonesia adalah mereka diwajibkan untuk melaporkan laporan NDC ke Sekretariat UNFCCC. Di tahun 2016, Indonesia menyampaikan laporan NDC mereka. Laporan NDC tersebut menjelaskan jika Indonesia berkomitmen dalam pengurangan GRK akan berfokus pada beberapa sektor seperti, pertanian, energi, rumah tangga dan limbah, industri, penggunaan lahan, perubahan tata guna lahan, dan kehutanan. Indonesia berkomitmen untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) di tahun 2030 sebesar 29% dengan upaya sendiri, dan 41% dengan bantuan Kerjasama internasional (Kontribusi Penurunan Emisi GRK Nasional, Menuju NDC 2030, n.d.).

Untuk mencapai target NDC Indonesia 2030 pemerintah telah mengeluarkan beberapa kebijakan yang tertuang dalam dokumen NDC. Salah satu kebijakan yang diambil pemerintah Indonesia adalah di sektor energi dengan melakukan efisiensi energi. Kebijakan pemerintah untuk melakukan efisiensi energi adalah dengan mengandalkan kendaraan bermotor listrik. Pemerintah menargetkan di tahun 2030 setidaknya terdapat 15 juta kendaraan bermotor listrik yang mengaspal di Indonesia. 15 juta kendaraan bermotor listrik terdiri dari 2 juta mobil listrik dan 13 juta sepeda motor listrik. Sejatinya proyek kendaraan bermotor listrik di Indonesia sudah dicetuskan oleh presiden SBY di tahun 2014. Presiden SBY berkeinginan untuk membuat proyek MOLINA (Mobil Listrik Nasional), dan telah mengeluarkan beberapa produk seperti Tucuxi, Selo, dan Gendhis. Tetapi proyek MOLINA berhenti karena tingginya biaya produksi dan adanya masalah korupsi (Ramdan, 2021). Barulah di tahun 2018, proyek kendaraan bermotor listrik kembali bergulir sesuai dengan keinginan presiden Jokowi untuk mengembangkan kendaraan bermotor listrik di Indonesia.

Untuk mengembangkan kendaraan bermotor listrik di Indonesia presiden Jokowi meminta bantuan ke negara lain yang sudah memiliki pengalaman seperti Korea Selatan.

Alasan pemerintah Indonesia tertarik mengembangkan kendaraan listrik bersama Korea Selatan adalah industri kendaraan listrik Korea Selatan tergolong maju dan inovatif imbas dari penerapan green economy yang dilakukan pemerintah Korea Selatan (Shaddai, 2023). Terdapat dua penerapan konsep green economy yang dilakukan Korsel yaitu pertama dengan green car industry stimulation plan, dimana pemerintah Korsel memberikan dukungan likuiditas, dan penjaminan pinjaman bagi produsen mobil listrik. Yang kedua adalah eco-friendly vehicles policy, kebijakan khusus untuk mobil listrik. Kebijakan tersebut meliputi pemberian subsidi pembelian mobil listrik, aturan berjangka untuk pengecualian tolls fee, dan diskon biaya parkir untuk kendaraan listrik. Dua kebijakan yang diambil pemerintah Korsel berdampak positif bagi industri kendaraan listrik. Bahkan industri kendaraan listrik Korsel menjadi terbesar ke-5 dunia di tahun 2017 (Patrick, 2017).

Berkembangnya industri kendaraan listrik Korea Selatan membuat presiden Jokowi mengundang Presiden Korsel Moon Jae In untuk membahas Joint Vision for Co-Prosperity and Peace di tanggal 8-10 November 2017. Terdapat dua poin penting dari pertemuan tersebut yang pertama adalah Indonesia menginginkan Korsel untuk meningkatkan investasi dan ekspansi dalam akselerasi industrialisasi, pembangunan infrastruktur, serta ekonomi regional, dan yang kedua adalah Korea Selatan dan Indonesia sepakat untuk terbuka dalam pembahasan MoU Concerning Cooperation in the Field of Transport dan MoU Concerning Industrial Cooperation (Kemlu, 2017). Sebagai tindak lanjut dari pertemuan tersebut, pada tanggal 24 Agustus 2018 kedua negara melakukan First Dialogue Cooperation the Automobile Industry. Pertemuan ini membahas terkait kesepakatan kerja sama industri mobil dimana salah satu poin bahasan adalah untuk melakukan kerja sama dalam pengembangan mobil listrik.

Imbas kerja sama pengembangan mobil listrik di Indonesia yang melibatkan Korea Selatan sebagai representasi negara maju di sektor industri kendaraan listrik adalah perusahaan swasta Korea Selatan masuk ke Indonesia seperti Hyundai Motor Group. Hyundai Motor Group adalah perusahaan multinasional bagian dari Hyundai Group yang bergerak di bidang otomotif. Hyundai memiliki visi “Progress for Humanity”, melalui visi ini Hyundai ingin menciptakan produk-produk yang ramah lingkungan. Terdapat dua produk Hyundai Motor yang diklaim ramah lingkungan yaitu mobil listrik dan mobil hidrogen (Hyundai, 2021). Belakangan ini Hyundai mulai kehilangan pangsa pasar mereka di China. Industri otomotif China mulai berkembang dan secara perlahan menggusur Hyundai Motor. Akhirnya Hyundai Motor memutuskan untuk mencari pangsa pasar baru dan wilayah Asia Tenggara dijadikan Hyundai sebagai pangsa pasar mereka. Khusus wilayah Asia Tenggara Hyundai Motor

mengandalkan mobil listrik dibandingkan mobil hidrogen. Secara kebetulan pemerintah Indonesia memiliki target di tahun 2030 menghasilkan 15 juta kendaraan listrik untuk mencapai target NDC Indonesia 2030 dan disatu sisi lain Hyundai memerlukan negara wilayah Asia Tenggara untuk dijadikan host/pusat industri untuk menguasai pangsa pasar Asia Tenggara.

B. Rumusan masalah

Bagaimana peran Hyundai terhadap target NDC Indonesia 2030 ?

C. Kerangka Teori

Untuk menjawab rumusan masalah diatas, saya menggunakan kerangka teori green economy dan FDI

1. Green economy

Pendekatan green economy mulai muncul setelah berakhirnya krisis ekonomi 2008. Dunia internasional mulai mempertimbangkan sebuah pendekatan yang mampu mengatasi resesi ekonomi dan perubahan lingkungan. Akhirnya di tahun 2012, United Nations Conference on Sustainable Development melakukan konferensi di Rio, Brasil. Konferensi tersebut membahas penghapusan kemiskinan, serta pendekatan green economy. Dalam konferensi tersebut, terdapat perbedaan pendapat berbagai pihak, tetapi memiliki substansi yang sama terkait green economy (Mert, 2023).

Organisasi internasional seperti UNEP berpendapat green economy adalah segala kegiatan ekonomi baik produksi, distribusi, dan konsumsi yang bertujuan peningkatan kesejahteraan masyarakat dalam jangka panjang, pada saat yang sama, tanpa mengekspos generasi mendatang pada masalah lingkungan yang signifikan, serta mengurangi kekurangan sumber daya lingkungan (M, 2022). Sedangkan menurut United Nations Conference for Trading and Development (UNCTAD) green economy adalah ekonomi berkelanjutan yang mampu memberikan kualitas hidup yang baik bagi masyarakat dalam batasan lingkungan.

Green economy menurut Loiseau adalah konsep perekonomian yang memiliki perbedaan dari konsep sebelumnya, karena mengutamakan masa depan dari sumber daya alam, kesejahteraan lingkungan, dan pengurangan resiko pemakaian sumber daya alam. Sedangkan menurut Wu, green economy adalah sebuah konsep ekonomi yang tidak hanya berorientasi

terhadap pemenuhan kebutuhan masyarakat, tetapi ikut memerptimbangan dampak terhadap lingkungan (Firqotus, 2023).

Terdapat beberapa pendapat yang menjelaskan jika green economy adalah konsep ekonomi eksklusif yang hanya bisa diterapkan di negara maju dan kaya, sedangkan untuk negara berkembang dan miskin akan menghambat pembangunan dan meningkatkan index kemiskinan. Pendapat ini didasari karena green ekonomi adalah transformasi ekonomu yang memerlukan kemajuan teknologi. Tetapi anggapan ini langsung terbantah oleh laporan UNEP yang menjelaskan green ekoonomi tidak menghambat pertumbuhan ekonomi. Keberadaan green ekonomi justru menghasilkan lebih banyak pertumbuhan ekonomi, mengurangi kemiskinan, dan menghasilkan lebih banyak pekerjaan.

Kaztelan berpendapat tujuan dari green ekonomi adalah untuk mepercepat inovasi dan investasi dalam pembangunan berkelanjutan(SDGs). Sustainable Development Goals(SDGs) adalah konsep yang digagas oleh perwakilan PBB di tahun 2012 dan secara resmi berlaku di seluruh negara di tahun 2015. Keberadaan SDG diharapkan mampu menjadi solusi permasalahan politik, ekonomi, dan lingkungan. Dalam SDG diatur 17 tujuan pembangunan berkelanjutan, salah satunya adalah aksi terhadap perubahan iklim.

Tujuan green ekonomi yang ingin mempercepat pembangunan berkelanjutan dimana salah satu isi dari pembangunan berkelanjutan adalah mengatasi perubahan iklim selaras dengan Paris Agreement. Paris Agreement adalah sebuah perjanjian internasional yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan global dari dampak negatif yang dihasilkan perubahan iklim serta berorientasi terhadap ketahanan iklim dan pembangunan rendah emisi global. Untuk mencapai target paris agreement terutama pembangunan rendah emisi karbon, setiap negara yang meratifikasi paris agreement diwajibkan untuk menyetorkan dokumen Nationally Determined Contribution(NDC). NDC adalah bukti keseriusan suatu negara untuk mengatasi isu perubahan iklim dengan menekankan seminimal mungkin emisi gas rumah kaca(GRK) yang dihasilkan suatu negara.

Untuk mencapai target NDC, suatu negara diharuskan untuk menekan seminimal mungkin emisi gas rumah kaca yang mereka hasilkan. Kehadiran konsep green ekonomi bisa menjadi solusi untuk menekan angka GRK. Belakangan ini penerapan green ekonomi semakin meluas, salah satunya adalah sektor transportasi. Bahan bakar minyak menghasilkan gas CO2 yang membahayakan kelangsungan lingkungan, sedangkan bahan bakar terbaru seperti hidrogen dan energi listrik jauh lebih ramah lingkungan. Tidak mengherankan beberapa negara

seperti Korea Selatan mulai beralih dari kendaraan konvensional ke kendaraan energi terbarukan.

Sikap Korea Selatan yang beralih untuk mengembangkan pembangunan yang lebih ramah lingkungan diikuti oleh perusahaan Hyundai Motor, perusahaan multinasional asal Korea Selatan. Hyundai Motor mulai memproduksi kendaraan bermotor yang ramah lingkungan untuk menggantikan kendaraan konvensional. Terdapat 2 jenis kendaraan bermotor ramah lingkungan yang diproduksi Hyundai yaitu kendaraan bermotor hidrogen dan kendaraan bermotor listrik. Kendaraan bermotor hidrogen untuk pangsa pasar Eropa, sedangkan kendaraan bermotor listrik untuk pangsa pasar Asia.

2. FDI

Menurut Krugman Foreign Direct Investment (FDI) adalah arus modal internasional dimana perusahaan dari suatu negara mendirikan atau memperluas perusahaannya di negara lain (Krugman, 2003). Sehingga tidak hanya terjadi pemindahan sumber daya, tetapi juga terjadi pemberlakuan kontrol terhadap perusahaan diluar negeri. Sedangkan menurut Todaro Foreign Direct Investment (FDI) adalah dana-dana investasi yang langsung digunakan untuk menjalankan kegiatan bisnis atau mengadakan alat-alat atau fasilitas produksi seperti membeli lahan, membuka pabrik-pabrik, mendatangkan mesin-mesin, dan membeli bahan baku (Todaro, 2004). Salvatore membagi modal internasional menjadi dua jenis, yaitu investasi portofolio dan investasi langsung. Portofolio investment adalah investasi yang erat kaitannya dengan asset-aset finansial, seperti surat hutang, saham, dan obligasi. Sedangkan investasi langsung adalah investasi yang erat kaitannya dengan asset-aset riil, seperti kepemilikan pabrik, lahan termasuk modal dan manajemen. Investasi langsung bisa dilihat dalam praktek akuisisi perusahaan yang dilakukan perusahaan lain (Dominick, 1997).

Maraknya perusahaan asing yang menanamkan FDI ke suatu negara dipengaruhi oleh berbagai faktor. Pendekatan "The OLI Framework" yang dikemukakan oleh John Dunning menjelaskan setidaknya terdapat 3 faktor yaitu :

1. Keunggulan Spesifik Perusahaan (Ownership Specific Advantage), dimana perusahaan harus memiliki keunggulan spesifik, terutama keunggulan kepemilikan neto jika berhadapan dengan perusahaan negara lain dalam melayani pasar tertentu terutama pasar luar negeri. Dalam hal ini terkait dengan teknologi pemilikan, ketrampilan manajerial, pemasaran, deferensiasi produk, merk dagang, skala ekonomi dan keperluan modal yang besar untuk pabrik dengan ukuran efisien minimum.

2. Keunggulan Internalisasi (Internalization of Advantage) merupakan kepentingan terbaik perusahaan untuk menggunakan keunggulan kepemilikan khas daripada melisensikan kepada pemilik asing.
3. Keunggulan Spesifik Negara (Locational Advantage) yaitu hal yang dapat dimanfaatkan bagi perusahaan yang berlokasi di luar negeri atau negara tuan rumah. Misalkan, sumber daya alam, tenaga kerja dengan biaya yang rendah dan kepastian (Margaining, 2016).

Hyundai sebagai perusahaan multinasional yang menanamkan modal asing ke Indonesia di dorong karena adanya faktor Locational Advantage. Keuntungan Locational Advantage adalah keuntungan yang mencakup kualitas infrastruktur, transportasi, kondisi pasar, sumber daya alam yang murah, legalitas hukum yang jelas, dan kondisi politik yang kondusif. Indonesia yang menjadi target basis mobil listrik Hyundai di Asia Tenggara memiliki beberapa kriteria yang menjadikan Hyundai tertarik untuk melakukan investasi. Munculnya Perpres No 55 tahun 2019 tentang kendaraan listrik menjadi keunggulan yang dimiliki oleh Indonesia dibandingkan negara lain di sektor legalitas hukum. Perpres No 55 tahun 2019 akan memudahkan Hyundai untuk mengembangkan kendaraan listrik di Indonesia. Oleh karena itu, Hyundai melakukan FDI di Indonesia berupa :

1. Membangun pabrik perakitan mobil listrik di Kawasan GIIC Deltamas Cikarang, Bekasi, Jawa Barat dengan nilai investasi sebesar US\$ 1,55 miliar.
2. Bekerjasama dengan LG, untuk membangun pabrik baterai mobil listrik di Karawang yang akan beroperasi di tahun 2004 dengan nilai investasi US\$ 1,1 miliar.

D. Hipotesa

Dari pemaparan kerangka teori diatas, dapat diambil sebuah hipotesa peran Hyundai Motor terhadap target NDC Indonesia 2030 adalah dengan membantu tercapainya target 2 juta mobil listrik di Indonesia pada tahun 2030. Penerapan konsep green economy yang dilakukan Hyundai dengan memproduksi mobil listrik seperti Ioniq EV, Kona EV, dan Ioniq 5 di tahun 2020-2024 dan FDI yang dilakukan Hyundai Motor berupa membangun pabrik manufaktur, dan membangun pabrik baterai kendaraan listrik berperan penting dalam membantu terwujudnya target NDC Indonesia 2030.

E. Metodologi

Dalam menyusun penelitian ini, peneliti akan menggunakan metodologi literatur review yang bersumber dari jurnal, dan berbagai website internet seperti situs pemerintah di bidang lingkungan, website UNFCCC, dan website resmi Hyundai Motor. Untuk Teknik pengumpulan data akan menggunakan kualitatif.

F. Jangkuan Penelitian

Agar pembahasan tidak melebar dari rumusan masalah, peneliti akan menerapkan jangkuan penelitian berupa data-data terkait peran Hyundai terhadap target NDC 2030. Untuk data yang diperlukan adalah rentang waktu 2018-2023.

G. Sistematika Penulisan

BAB I Pendahuluan

Berisi penjabaran dari latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka pemikiran, batasan penelitian, metodologi dan sistematika penelitian.

BAB II Hubungan Antara Hyundai Dengan Target NDC Indonesia 2030

Berisi tentang penjabaran lebih mendalam hubungan antara Hyundai dengan Target NDC Indonesia 2030.

BAB III Peran Hyundai Terhadap Target NDC Indonesia 2030

Berisi tentang peran yang dilakukan Hyundai dengan melakukan FDI di Indonesia terhadap target NDC Indonesia 2030

BAB IV Penutup

Berisi tentang kesimpulan dan saran terkait penelitian.