

BAB I

PENDAHULUAN

a. Latar Belakang

Tulisan ini membahas tentang kajian kerjasama internasional yang mengangkat kasus tentang kebijakan bebas pajak terhadap mobil listrik. Pada Tulisan ini penulis akan membahas kebijakan bebas pajak yang akan diberlakukan di Indonesia mendatang. Kebijakan bebas pajak terhadap mobil listrik dapat dikategorikan sebagai salah satu jenis kebijakan ekonomi yang dikenal sebagai kebijakan fiskal. Kebijakan fiskal adalah upaya pemerintah untuk menggunakan instrumen-instrumen keuangan, seperti pajak dan pengeluaran, untuk mempengaruhi aktivitas ekonomi. Dalam hal ini, pemerintah Indonesia menggunakan kebijakan bebas pajak sebagai alat untuk mendorong adopsi dan pengembangan mobil listrik di negara tersebut. Dengan menghapuskan atau mengurangi pajak pada mobil listrik, pemerintah berharap dapat meningkatkan permintaan dan produksi mobil listrik, serta mendorong pertumbuhan industri mobil listrik secara keseluruhan. Kebijakan bebas pajak terhadap mobil listrik juga dapat memiliki tujuan lain di luar aspek ekonomi, seperti tujuan lingkungan dan kesehatan. Dalam hal ini, kebijakan tersebut dapat dikategorikan sebagai kebijakan lingkungan atau kebijakan energi, karena bertujuan untuk mengurangi polusi udara dan emisi gas rumah kaca yang dihasilkan oleh kendaraan berbahan bakar fosil.

Perdagangan didefinisikan sebagai pertukaran barang dan jasa atau uang yang saling menguntungkan atau memberikan manfaat dan didasarkan atas kehendak sukarela dari masing-masing pihak. Sedangkan perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai transaksi bisnis antara pihak-pihak dari lebih daripada satu negara. Transaksi bisnis ini contohnya adalah ekspor produk dari suatu negara ke negara lain, investasi pembangunan pabrik di negara asing, pembelian bahan baku dari luar negeri, memproduksi salah satu bagian produk di luar negeri dan merakitnya di dalam negeri dan peminjaman dana dari bank di suatu negara untuk membiayai operasi bisnis di negara lain. Negara sebetulnya tidak berdagang atau berbisnis dengan negara lain. Yang melakukan perdagangan atau bisnis adalah penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain. Penduduk bisa seorang warga negara biasa, sebuah perusahaan, sebuah lembaga pemerintah, atau sebuah organisasi nirlaba. Dalam era perdagangan bebas dan globalisasi ekonomi dewasa ini,

yang ditandai dengan liberalisasi perdagangan dan investasi, kemajuan yang sangat pesat di bidang komunikasi, informasi dan transportasi, ketergantungan antar satu negara dengan negara lainnya menjadi semakin meningkat. Oleh karena itu masalah hubungan ekonomi baik secara bilateral, regional ataupun internasional menjadi sangat penting.

Perdagangan internasional juga menjadi hal yang penting, disamping karena adanya perdagangan bebas dan globalisasi ekonomi, disadari pula bahwa tidak ada satu negarapun di dunia yang mampu memenuhi semua kebutuhannya tanpa melakukan perdagangan atau bisnis dengan negara lain. Hubungan ekonomi internasional dengan perdagangan internasional adalah sangat erat, bahkan tidak dapat dipisahkan, dimana ekonomi internasional menyediakan landasan teori ekonomi di dalam mempelajari dan menganalisis hubungan ekonomi antar negara, dan perdagangan internasional merupakan aplikasi pelaksanaan perdagangan internasional.

Dalam ekonomi internasional antara lain dipelajari teori murni perdagangan (*the pure theory of trade*) yang membahas dasar terjadinya perdagangan internasional, teori kebijakan perdagangan (*the theory of commercial policy*) yang membahas dan alasan timbulnya perdagangan bebas, proteksionisme dan hambatan-hambatan dalam perdagangan internasional, neraca pembayaran (*the balance of payment*) yang mencatat transaksi antara satu negara dengan negara lain, serta sistem moneter internasional dan keuangan internasional. Sedangkan apa yang dibahas dalam perdagangan internasional sangat erat kaitannya dengan apa yang dibahas dalam ekonomi internasional.

Perdagangan Internasional sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Jika suatu negara lebih banyak melakukan ekspor daripada impor maka pendapatan nasional negara tersebut akan naik sehingga nantinya akan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Keuntungan perdagangan internasional adalah memungkinkan suatu negara untuk berspesialisasi dalam menghasilkan barang dan jasa yang murah, sehingga dapat mengeskpor ke luar negeri. Manfaat dari perdagangan internasional dapat berupa kenaikan pendapatan negara, cadangan devisa, transaksi modal dan bertambahnya kesempatan kerja.

Dalam beberapa dekade terakhir perubahan banyak terjadi, khususnya perubahan-perubahan mendasar dalam perdagangan internasional. Gravitasi perdagangan dunia bergeser dari Translatik ke pasifik, disertai dengan semakin dominannya peranan Jepang dan kemunculan dan actor-aktor penting lain yang baru seperti *Asian Newly Industrializing Countries* (korea, Hongkong, Taiwan dan

Singapura). Selain itu struktur komoditi juga kian berubah, antara lain disebabkan oleh perkembangan teknologi yang pesat. Salah satunya yaitu perdagangan mobil listrik dimana mobil listrik ini di dominasi oleh negara-negara Asia seperti Korea dan China. Salah satu merk mobil yang saat ini melejit tinggi penjualannya yaitu Hyundai, dimana penjualan mobil Hyundai di Indonesia ini sangat tinggi. Semakin tinggi impor Hyundai di Indonesia, semakin tinggi konsumsi mobil listrik di Indonesia juga berdampak pada neraca pembayaran negara semakin defisit yang nantinya akan berpengaruh negative terhadap perkembangan perekonomian negara. Namun di Indonesia sendiri impor tidak berpengaruh pada perekonomian Indonesia dikarenakan Indonesia merupakan negara yang lebih banyak menggunakan produk di dalam negeri karena banyak pedagang Indonesia yang menghasilkan produk yang dapat bersaing dari segi harga dan kualitas serta mampu menyerap banyak tenaga kerja.

Namun lain halnya dengan impor kendaraan yang mana Indonesia masih mengandalkan impor dari negara lain. Seperti yang kita tau salah satunya ialah Hyundai. Hyundai pertama kali masuk ke Indonesia tidak langsung memperkenalkan mobil listrik.

Indonesia sejak tahun 2018 mengimpor mobil listrik bermerk KIA dan Hyundai, yang mana kedua merk mobil tersebut sudah dikenal dunia, namun mobil KIA ini masih dimiliki sahamnya oleh *Hyundai Motor Company*. Hyundai dan KIA ini merupakan merk mobil listrik kedua terbesar di otomotif Korea Selatan yang sudah banyak beredar di manca negara khususnya Indonesia. Di Indonesia sendiri penjualan mobil Hyundai menuai respon positif pasalnya hingga 2021 mobil Hyundai dengan series *Battery Electric Vehicle (BEV)* yaitu Kona dan Ioniq sebesar 87.3% pada pasar penjualan otomotif. Ada beberapa alasan mengapa Korea memutuskan untuk berkerja sama dengan Indonesia terkait ekspor mobil listrik, yang pertama yaitu fenomena mobil listrik, selanjutnya yaitu rivalitas dengan Jepang di Indonesia terkait perluasan pangsa pasar Korea Selatan.

Selain itu stabilitas ekonomi, kepastian hukum, sumber daya alam hingga strategi politik pemerintah Indonesia merupakan alasan pendukung lainnya. Pada Peraturan Presiden NO. 55 Tahun 2019 mengenai akselerasi program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle*) selain itu Instruksi Presiden Nomor 7 tahun 2022 tentang penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai sebagai kendaraan Dinas Operasional dan/atau kendaraan perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah juga mulai diberlakukan pada 13 September

2022. Walaupun Presiden Joko Widodo mengeluarkan Instruksi Presiden yang mengharuskan seluruh kendaraan dinas menggunakan mobil listrik, namun sayangnya kapasitas produksi mobil listrik di tanah air masih kurang dari angka kebutuhan. Instruksi Presiden yang mengharuskan mobil dinas sekitar 189.803 unit untuk diganti menjadi mobil listrik, sedangkan produksi mobil listrik di Indonesia baru saja mencapai 14.000 unit per tahun. Tidak menutup kemungkinan hal tersebut dapat meningkatkan angka impor mobil listrik ke Indonesia. Pada awal Januari 2021 hingga September 2022 tercatat setidaknya 7.737 unit senilai US\$ 162,43 Juta atau sekitar Rp 2,53 Triliun. Mobil listrik impor ini dijual dengan rata-rata harga sekitar Rp 327,92 Juta per unit. Di Indonesia sendiri terdapat 2.432 unit mobil listrik impor dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), setelah itu sekitar 2.552 unit yang di impor oleh PT Hyundai motor manufacturing Indonesia dan Hyundai Motors Indonesia. Disusul oleh PT SGMW Astra Motors Indo (Wuling) yang sekitar 4.554 unit dan yang terakhir yaitu PT Toyota Astra Motor sebanyak 229 unit. Data-data unit diatas disebutkan bahwa jumlah mobil listrik atau BEV (*Battery Electric Vehicle*) yang di impor sepanjang tahun 2021 hingga September 2022.

No.	Perusahaan Pengimpor	Jumlah Unit
1.	Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo)	2.432 Unit
2.	PT. Hyundai Motor Manufacturing Indonesia dan Hyundai Motors Indonesia	2.552 Unit
3.	PT. SGMW Astra Motors Indo	4.554 Unit
4.	PT. Toyota Astra Motor	229 Unit

Impor mobil listrik yang dilakukan oleh Indonesia ini bukan semata-mata hanya untuk rivalitas dengan Jepang di Indonesia terakhir perluasan pangsa pasar Korea Selatan ataupun faktor keestabilan ekonomi kepastian hukum, sumber daya alam hingga strategi politik pemerintah Indonesia. Seperti yang kita tau bahwa kendaraan non-listrik, atau kendaraan yang menggunakan minyak sebagai bahan bakar menjadikan sumber utama faktor yang menyebabkan kerusakan pada lingkungan, sedangkan bagi negara khususnya negara Indonesia minyak bumi bukan hanya suatu

hasil alam yang berperan penting dalam perekonomian nasional, tetapi juga penting dalam kepentingan politik internasional. Jumlah permintaan produksi minyak bumi di Indonesia melonjak sedangkan seperti yang kita tau bahwa ketersediaan minyak bumi di Indonesia itu terbatas. Produksi minyak bumi di Indonesia menjadi proses penting, mulai dari kegiatan ekonominya, produksi hingga distribusi, maka dari itu Indonesia khususnya pemerintah mendesak bahwa mobil berbahan bakar minyak ini diganti dengan kendaraan listrik. Digantinya mobil listrik di otomotif Indonesia diharapkan dapat menekan angka produksi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan emisi gas karbon yang dihasilkan.

Selain itu kekayaan sumber daya alam Indonesia yang lain yaitu Nikel menjadi faktor lain pendorong digantinya kendaraan biasa dengan kendaraan listrik, pasalnya kendaraan listrik atau mobil listrik ini menggunakan baterai dimana baterai ini berkomponen utama nikel. Indonesia mencoba menjadikan mobil listrik sebagai salah satu alasan untuk memanfaatkan kekayaan alam di tanah air dan juga untuk menjadikan sector ini sebagai sector yang ramah lingkungan sehingga hal-hal tersebut dapat menarik minat investor lain untuk berinvestasi kepada Indonesia. Selain itu Indonesia juga menarik investor asing khususnya Korea Selatan dengan menggunakan pendekatan diplomasi komersial, dimana diplomasi komersial ini bertujuan untuk mengeskplotasi keunggulan komparatif dan memanfaatkan peluang internasional yang diciptakan oleh diplomasi ekonomi.

Pajak adalah satu dari sekian banyaknya sumber pemasukan bagi negara yang memiliki tujuan untuk membayar dana kebutuhan negara dalam upaya untuk meningkatkan pembangunan nasional. Pembangunan nasional ini bertujuan untuk menghasilkan negara dengan masyarakat yang adil dan Makmur. Dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007, pajak merupakan iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang yang dapat dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan membangun daerah. Pajak yang diterapkan di Indonesia meliputi beberapa jenis yaitu, Pajak Penghasilan (PPh), Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM), Bea Materai (BM), Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) dan Pajak Daerah. Sejatinya pembayaran pajak ini bersifat memaksa dengan tidak mendapat imbalan atau timbal balik yang nyata atau bisa langsung dapat dirasakan. Namun pajak ini

merupakan sumber penghasilan negara yang berguna untuk menanggulangi pengeluaran negara perilah prasarana maupun kebutuhan rakyat.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 pasal, Pajak Kendaraan Bermotor, yaitu pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Undang-Undang tersebut kemudian membuat pemerintah daerah/provinsi Kembali membuat peraturan daerah yang baru mengenai pajak kendaraan bermotor yang akan diberlakukan pada provinsi tertentu sebagai pangkal hukum pemungutan pajak kendaraan bermotor. Pemungutan pajak dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat, dimana pertumbuhan ekonomi meningkat sejalan dengan meningkatnya pendapatan masyarakat sehingga masyarakat berkesanggupan untuk membayar pajak. Salah satu pemungutan pajak di Indonesia yaitu pajak Kendaraan dimana pajak ini meliputi seluruh kendaraan yang beroda dimana pajaknya di pungut oleh pemerintah daerah berdasarkan dengan undang-undang yang ada. Pajak ini meliputi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang di pungut secara tidak langsung dari pedagang/penjual saat membeli mobil baru sebesar 10% dari harga kendaraan yang dibeli. Dikarenakan mobil adalah Barang Kena Pajak (BKP) yang masuk di dalam kategori barang mewah maka dari itu, mobil dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM), selain itu terdapat Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dimana jumlahnya di tentukan oleh daerah masing-masing. Dukungan pemerintah Indonesia terhadap penyebaran mobil listrik di Indonesia juga ditandai dengan diharapkannya mobil listrik berlalu Lalang memenuhi ibu kota baru.

Hal ini disebutkan sendiri oleh Presiden Indonesia yaitu Joko Widodo pada acara tahunan industri jasa keungan tahun 2020. Selain itu kendaraan bermotor konvensional diharapkan juga tidak berada di dalam ibu kota baru, sehingga hanya kendaraan berbasis listrik yang bisa berlalu Lalang di ibu kota baru negara Indonesia. Namun larangan menggunkan kendaraan bermotor jenis konvensional ini bukan tanpa alasan, melainkan karna bahan bakar yang digunakan ialah bahan bakar fosil yag dapat menyebabkan polusi, sedangkan menurut Bada Pusat Statistik bahwasanya angka penggunaan motor konvensional ini mencapai 146,8 juta unit pada tahun 2018.

Membengkaknya angka penggunaan kendaraan konvensional ini nantinya disebut-sebut membawa Indonesia menjadi negara dengan udara berpolusi kedua di dunia. Maka dari itu pemerintah memberikan solusi dengan mengganti kendaraan konvensional ini menjadi kendaraan berbasis listrik. Hal ini sudah di atur dalam Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang intensif yang akan diberikan untuk percepatan produksi dan penyebaran kendaraan berbasis listrik ini. Seperti yang sudah

dikatakan sebelumnya bahwa yang kita tahu ialah mobil listrik yang dikatakan akan memenuhi ibu kota baru. Mobil listrik ini merupakan kendaraan yang baru saja meluas di Indonesia. Pemerintah sudah berupaya untuk mempercepat perluasan mobil listrik di Indonesia, salah satunya dengan hilirisasi industri nikel yang mana produksi tersebut menjadi baterai litium yang merupakan komponen utama mobil listrik. Namun hal tersebut dihalangi dengan adanya pemberhentian ekspor nikel sejak Desember 2019. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*) untuk Transportasi Jalan. Ada beberapa kendaraan luar negeri memasarkan kendaraan listrik mereka ke Indonesia, salah satunya yaitu Hyundai. Pada tahun 2020 sekitar 121 unit mobil listrik dipasarkan di pasar Indonesia. Terdapat kenaikan angka pada Mei 2021 yaitu meningkatnya penjualan mobil listrik sebesar 70% yaitu sekitar 395 unit. Naiknya angka penjualan mobil listrik di Indonesia juga didukung dengan meluasnya infrastruktur penunjang di Indonesia yaitu Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU).

Bedasarkan data APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) Pendapatan negara yang dihasilkan oleh pajak ialah senilai Rp 1.865,7 triliun yang mana angka ini mencetak sebesar 83,54% dari total pendapatan negara. Dengan rencana pemerintah untuk menghilangkan pajak kendaraan untuk kendaraan berbasis tenaga listrik dinilai sedikit membebaskan negara pasalnya penghilangan pajak ini nantinya akan berpengaruh pada APBN. Salah satunya pada mobilitas negara, kestabilasi negara hingga pembangunan manufaktur negara.

Pada tahun 2025 diprediksi akan ada sekitar 20% peningkatan penggunaan mobil listrik di Indonesia, hal itu membuat SPKLU terus meluas dan disediakan langsung oleh PLN melalui perusahaan lain, salah satu contohnya yaitu Hyundai yang membangun SPKLU sendiri melalui aliran listrik PLN. Namun penyebaran SPKLU ini masih meluas di Jakarta, ada setidaknya sekitar 63 SPKLU. Kementerian ESDM juga mendukung perkembangan kendaraan listrik di Indonesia, hal tersebut dikarenakan pihak Indonesia ingin mengurangi impor Bahan Bakar Minyak khususnya gasoline sebelum 2030. Adanya beberapa fasilitas dari pemerintah tentang perpajakan yaitu tax holiday, tax allowance, pembebasan bea masuk, dan *super tax deduction* dapat dimanfaatkan oleh perusahaan yang berkecimpung di dalam industri *Battery Electric Vehicle* (BEV).

Tidak hanya itu, kendaraan listrik kabarnya juga akan dibebaskan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang hubungan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah mengecualikan kendaraan ramah lingkungan contohnya mobil listrik dari PKB (Pajak Kendaraan Bermotor). Namun, seperti yang sudah dibahas sebelumnya tentang ekspansi mobil listrik, bahwasanya Indonesia setidaknya akan meluncurkan sekitar 2 juta mobil listrik dalam sepuluh sampai lima belas tahun kedepan. Akan di bangun juga SPKLU sekitar 67 ribu unit. Bahkan rencananya PLN juga akan memberikan potongan harga untuk mobil listrik yang mengisi daya dari jam 22.00 hingga 05.00. penawaran-penawaran seperti itu yang nantinya akan membuat mobil listrik ini semakin digemari dan marak dibeli oleh masyarakat Indonesia.

Salah satu alasan saya mengambil studi kasus ini ialah karena bagaimana jika maraknya penyebaran mobil listrik ini nantinya berpengaruh kepada pertumbuhan ekonomi di Indonesia yang masih bergantung dengan pajak, khususnya pajak kendaraan. Karena seperti yang sudah saya jelaskan sebelumnya, pajak di Indonesia menyumbang lebih dari 80% APBN, otomatis jika kaitkan dengan kebijakan pemerintah yang akan menghilangkan pajak kendaraan listrik, pendapatan negara akan drastic turun yang mengakibatkan munculnya masalah negara baru. Pajak seperti yang kita ketahui adalah untuk melaksanakan tanggung jawab negara serta berpengaruh menstabilkan, mengatur, hingga mengembangkan kegiatan ekonomi negara. Badan Pusat Statistik Republik Indonesia pada tahun 2014 mengungkapkan bahwa penerimaan pajak pada periode 2010-2014 mengalami peningkatan kurang lebih Rp 300 miliar. Dilihat dari besarnya penerimaan negara yang bersumber dari perpajakan, kita dapat mengetahui betapa pentingnya arti pajak bagi pemerintah dan tentunya bagi masyarakat negara. Maka dari itu kebijakan penghilangan pajak kendaraan listrik ini diharap dapat difikirkan Kembali keefetifan dan keefesienannya.

a. Rumusan Masalah

Dari permasalahan yang sudah dijabarkan di atas, maka muncul rumusan masalah, yaitu: Mengapa pemerintah membuat kebijakan khusus bagi *Electric Vehicle (EV)* berupa pemberian diskon pajak di beberapa daerah dan bahkan penghapusan pajak di daerah Ibu Kota Nusantara ?

b. Hipotesa

Dari kasus yang telah saya jelaskan pada latar belakang maupun rumusan masalah, berikut ialah hipotesa dari hal tersebut: Alasan kebijakan khusus pemerintah terhadap *Electric Vehicle* (EV) berupa pemberian diskon pajak di beberapa daerah dan penghapusan pajak di daerah Ibu Kota Nusantara (IKN) adalah diantaranya karena keinginan pemerintah membangun *green city* di IKN dan pembangunan pabrik baterai berbahan baku nikel.

c. Kerangka Teori

Teori Keamanan Lingkungan

Pada tulisan ini penulis menggunakan teori Keamanan Lingkungan dan teori Kerjasama Internasional. Secara etimologis, keamanan (*security*) yang berasal dari Bahasa latin yaitu yang artinya terbebas dari bahaya dan terbebas dari ketakutan. Menurut J.C. Glenn (1998), keamanan lingkungan sendiri berarti perlindungan lingkungan alam dan kepentingan vital masyarakat yang merupakan warga negara, negara dari dampak internal dan eksternal, proses dan mode yang dapat merugikan di dalam pembangunan hingga mengancam kesehatan, keanekaragaman hayati dan fungsi ekosistem yang berkelanjutan, serta kelangusngan hidup manusia. Karna pada dasarnya keamanan lingkungan adalah bagian integral dari keamanan nasional Rusia.

Dalam konteks ini istilah “keamanan lingkungan” mengarah pada tiga kategori umum yaitu, kekhawatiran tentang bagaimana kegiatan manusia memengaruhi lingkungan secara negatif, selanjutnya yaitu kekhawatiran tentang dampak langsung dan tidak langsung dari berbagai macam perubahan lingkungan yang mengintensifkan, memicu, atau menghasilkan konflik dan ketidakstabilan yang terkait dengan konsep keamanan konvensional, dan yang terakhir yaitu terkait kekhawatiran tentang ketidakamanan yang timbul sebagai akibat dari kegiatan manusia.

Keamanan lingkungan juga didefinisikan sebagai keadaan dimana beberapa kelompok, baik individu, kolektif, atau nasional, dilindungi dari risiko mental yang disebabkan oleh proses ekologi yang kurang tepat yang dikarenakan pengabaian desai yang tidak sesuai, kecelakaan atau pemeliharaan yang tidak tepat. Salah satu ahli teori keamanan lingkungan, Deudney mengatakan bahwa tindak kekerasan terorganisir, ancaman keamanan tradisional hingga pembuat ketidakamanan lainnya tidak senilai

atau tidak sebanding dengan ancaman lingkungan. Sebabnya keamanan lingkungan global sendiri merupakan aspek dasar untuk mempertahankan keamanan manusia.

Ada beberapa alasan pokok hubungan antara keamanan dan perubahan lingkungan, yang pertama yaitu rusaknya lingkungan merupakan ancaman yang utama dan berat bagi keamanan manusia hingga seluruh kehidupan di bumi, terutama polusi air dan udara, erosi tanah, penebangan hutan secara besar-besaran dan lain-lain. Selanjutnya, kerusakan lingkungan juga memicu kekeerasan konflik, pasalnya kerusakan ini tentunya diakibatkan oleh kurangnya perhatian pada pengelolaan sumber daya alam, yang mana hal ini dapat menyebabkan perselisihan baik internal maupun eksternal. Selain itu, kontrol dan prediksi dinilai sangat penting untuk keamanan militer dan lingkungan.

Keamanan lingkungan dianggap sangat penting dikarenakan manfaat dari keamanan lingkungan sendiri yaitu meningkatnya kualitas lingkungan hidup. Keamanan lingkungan juga dapat meningkatkan kerjasama antar negara, selain itu keamanan lingkungan juga dapat menjaga keamanan negara dari ancaman-ancaman yang bersifat internal, dimana ancaman ini terjadi karena kurangnya kesadaran dalam mengelola lingkungan.

Ambisi pemerintah untuk membangun *green city* tentunya memiliki alasan tertentu. Salah satunya ialah untuk menjaga keamanan lingkungan, seperti yang kita tahu, Ibu Kota Nusantara atau ibu kota baru yang sedang dibangun sendiri terletak di Kalimantan Timur, dimana Kalimantan merupakan pulau yang masih memiliki hutan rimba dan merupakan salah satu paru-paru dunia. Pemerintah jelas tidak ingin pembangunan merusak seluruh ekosistem, terlebih lagi jika pembangunan tersebut dilakukan semata-mata untuk merusak hutan di Kalimantan. Maka dari itu, pemerintah mengusung konsep *green city*, tidak hanya untuk mengembalikan keasrian yang rusak akibat pembangunan, tetapi juga mendorong seluruh masyarakat Indonesia untuk menjaga ekosistem, baik di Ibu Kota Nusantara maupun daerah-daerah lainnya.

Konsep *Green City*

Green city merupakan suatu konsep pembangunan kota yang berkelanjutan dan ramah lingkungan yang dicapai melalui penerapan pendekatan pembangunan yang mengimbangi antara kehidupan sosial, pertumbuhan ekonomi dan perlindungan lingkungan, sehingga kota tersebut menjadi tempat layak untuk dihuni bagi generasi sekarang maupun generasi-generasi selanjutnya. Konsep *green city* ini juga mempunyai

tujuan untuk menghasilkan bentuk pembangunan berkelanjutan dengan mengurangi efek buruk dari pembangunan itu sendiri terhadap keadaan lingkungan dengan menerapkan strategi infrastruktur, tata ruang, dan pembangunan sosial.

Green city memiliki delapan komponen, antara lain:

- a. *Green planning and design* (perencanaan dan rancangan hijau), merupakan prinsip konsep pembangunan yang memperhitungkan tata guna lahan dan bangunan yang ramah lingkungan, atraktif, dan estetik.
- b. *Green open space* (ruang terbuka hijau), yang mana hal ini bertujuan untuk menciptakan iklim yang nyaman, mengurangi polusi dan menambah estetika kota.
- c. *Green waste* (pengelolaan sampah hijau), pengelolaan sampah yang berprinsip pada reduce, reuse, dan recycle didukung dengan teknologi yang ramah lingkungan.
- d. *Green transportation* (transportasi hijau), komponen ini fokus pada penggunaan transportasi massal, dimana bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, serta menciptakan ruang bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda.
- e. *Green water* (manajemen air yang hijau), dengan disediakannya teknologi yang maju, konsep green water diharapkan maju hingga hemat blue water (air baku/air segar), pengolahan grey water (air yang sudah digunakan), serta menjaga kualitas green water (air yang tersimpan dalam tanah).
- f. *Green energy* (energi hijau), dengan menggunakan energi terbarukan antara lain: listrik tenaga angin, tenaga surya, dan listrik dari emisi methana.
- g. *Green building* (bangunan hijau), menerapkan konsep dan struktur bangunan yang ramah lingkungan, pembangunan yang bersifat efisien dalam konstruksi, rancangan hingga perawatan.
- h. *Green community* (komunitas hijau), merupakan strategi yang melibatkan kalangan pemerintah, bisnis dan masyarakat dalam membangun green city. Bertujuan untuk menciptakan partisipasi nyata.

Teori Kerjasama Internasional

Menurut K.J Holsti, kerjasama internasional adalah perspektif tentang satu kepentingan atau lebih yang nantinya akan menghasilkan sesuatu dalam bentuk pertemuan dan di promosikan oleh setiap pihak yang terlibat, hubungan, pandangan,

serta harapan yang ingin dicapai oleh suatu pihak (negara) juga diputuskan berdasarkan keputusan bersama.

Kerjasama internasional merupakan bentuk dari hubungan yang dilakukan antar negara yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan rakyat dan untuk kepentingan negara-negara di dunia. Kerjasama internasional dibagi menjadi beberapa bidang, yaitu bidang sosial, pertahanan keamanan, politik, ekonomi dan budaya. Karena negara dan organisasi membutuhkan satu sama lain untuk mencapai tujuan dan kepentingan yang sama, kerjasama antar negara dan non-negara, terutama institusi atau organisasi internasional mulai bermunculan. Organisasi dapat mengurangi biaya dan menyediakan informasi-informasi di dalam kerjasama tersebut.

Ada beberapa tujuan suatu negara melakukan kerjasama dengan negara lainnya:

(i) meningkatkan kesejahteraan ekonomi dengan mengurangi biaya serta keterbatasan produksi untuk berbagai komoditas yang dibutuhkan masyarakat, (ii) mengoptimalkan pengeluaran dan mengurangi ancaman keamanan bersama, dan (iii) mengurangi kerugian yang di sebabkan oleh tindakan satu negara yang berdampak pada negara lain. Kerjasama internasional mencakup dua konsep, yaitu bahwa berbagai tujuan kepentingan yang dimiliki dan dianggap rasional mempengaruhi perilaku setiap aktor negara, selanjutnya kerjasama internasional yang terjadi harus menghasilkan keuntungan dua pihak yang sifatnya tidak harus sama, namun harus terdapat timbal balik.

Dari permasalahan yang dibahas, kerjasama yang terjalin salah satunya yaitu antar Indonesia dan Korea Selatan, dimana Korea Selatan, khususnya perusahaan Hyundai Motor Company menginvestasikan dana sebesar US\$1,55 miliar, yang mana dana ini akan di peruntukan membangun pabrik kendaraan listrik di Bekasi, Jawa Barat, dimana pabrik ini nantinya akan memproduksi mobil Listrik dan menjadi produsen kendaraan Listrik terbesar di Indonesia Selain itu, Korea Selatan juga membangun pabrik baterai berbasis nikel, dimana pabrik ini dibawah naungan PT Hyundai LG Indonesia (HLI) *Green Power* yang terletak di Karawang, Jawa Barat akan mulai memproduksi baterai kendaraan Listrik yang mana melakukan investasi sebesar 1,1 miliar dolar pada tahap pertama. Selain itu ada beberapa negara lain yang juga melakukan kerjasama antara lain, Inggris, Jerman dan Taiwan, yang mana ketiga negara ini sama-sama menjalin

kerjasama dengan membangun pabrik baterai untuk kendaraan berbasis listrik di Indonesia.

Metode Penelitian

Pada penelitian ini saya menggunakan metode survey. Metode survei merupakan salah satu pendekatan yang umum digunakan dalam analisis kebijakan untuk mengumpulkan data dari responden dan memperoleh pemahaman tentang persepsi, preferensi, dan faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan tersebut. Berikut adalah beberapa metode survei dalam isu analisis kebijakan bebas pajak terhadap mobil listrik:

1. Pengumpulan Data Kuantitatif: Metode survei memungkinkan pengumpulan data dalam bentuk angka dan statistik yang dapat dianalisis secara kuantitatif. Ini memungkinkan peneliti untuk mengukur dan menggambarkan persepsi dan niat responden terkait kebijakan bebas pajak mobil listrik secara numerik.
2. Kontrol Variabel: Dalam survei, peneliti dapat mengontrol variabel-variabel tertentu yang ingin diteliti, sehingga memungkinkan identifikasi hubungan kausal antara faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan bebas pajak mobil listrik dan niat pembelian mobil listrik.
3. Mengidentifikasi Faktor-Faktor Penting: Peneliti dapat mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi niat pembelian mobil listrik, seperti insentif pajak, kesadaran lingkungan, dan ketersediaan infrastruktur pengisian. Informasi ini dapat digunakan untuk memperbaiki dan menyempurnakan kebijakan bebas pajak mobil listrik secara lebih efektif.