

BAB I

PENDAHULUAN

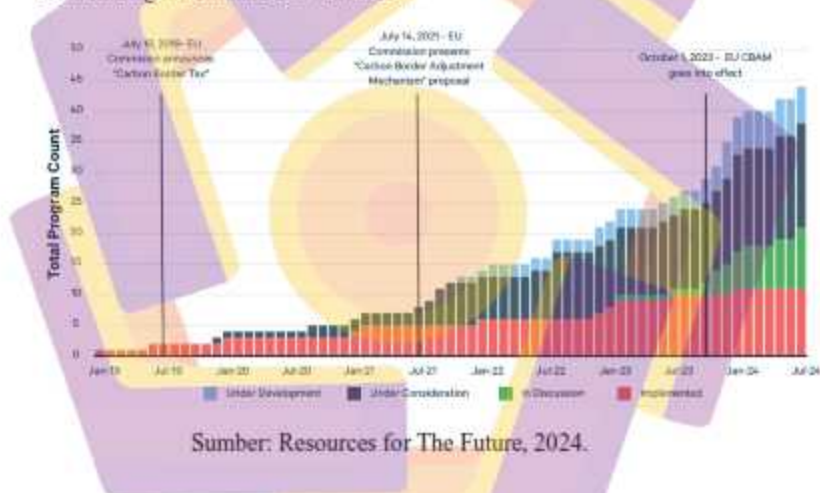
1.1 Latar Belakang Masalah

Di era globalisasi saat ini, perdagangan internasional telah menjadi pilar utama pertumbuhan ekonomi dunia, meskipun semakin rumit akibat munculnya berbagai bentuk proteksionisme yang sering disamakan sebagai upaya perlindungan lingkungan atau keamanan nasional (Organization, 2023). Proteksionisme ini tidak hanya membatasi aliran barang dan jasa antarnegara, tetapi juga memengaruhi rantai pasok global, terutama di sektor industri berat dan teknologi tinggi. Isu perubahan iklim semakin memperburuk dinamika ini, karena negara-negara maju seperti Uni Eropa (EU) menerapkan kebijakan untuk mengurangi emisi karbon, sementara negara berkembang seperti China sering dianggap sebagai penyumbang utama emisi global akibat ketergantungan pada energi fosil dalam produksinya (Agency, 2024). Menurut laporan *International Energy Agency* (IEA), emisi CO₂ global meningkat 1,1% pada tahun 2023, dengan sektor listrik dan panas di China menyumbang sekitar 58% dari total emisi energi terkait di negara tersebut (Agency, 2024).

Kebijakan proteksionisme dalam konteks iklim sering muncul sebagai respons terhadap "carbon leakage", yaitu fenomena di mana perusahaan memindahkan produksi ke negara dengan regulasi lingkungan yang lebih longgar untuk menghindari biaya karbon tinggi (Commission, n.d.). Hal ini mengancam efektivitas upaya global dalam mengatasi perubahan iklim, sebagaimana diatur dalam Paris Agreement 2015. Salah satu bentuk proteksionisme iklim yang paling menonjol adalah Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) yang diterapkan oleh Uni Eropa. CBAM merupakan mekanisme penyesuaian batas karbon yang mengenakan pajak pada impor barang beremisi tinggi berdasarkan kandungan emisi karbon tertanam (embedded carbon emissions) dalam proses produksinya, dengan tujuan mencegah kebocoran karbon dan mendorong produksi yang lebih bersih di negara non-EU (Commission, n.d.). CBAM memasuki fase transisi pada 1 Oktober 2023 hingga 31 Desember 2025, di mana importir hanya diwajibkan melaporkan

emisi tanpa pembayaran, dan akan berlaku penuh mulai 1 Januari 2026 dengan pembelian sertifikat CBAM berdasarkan harga lelang EU Emissions Trading System (ETS) (ICAP, 2026). Sektor awal yang tercakup meliputi semen, besi dan baja, aluminium, pupuk, listrik, serta hidrogen, yang mencakup lebih dari 50% emisi di sektor ETS EU, meskipun belum secara eksplisit mencakup kendaraan, namun potensi perluasan ke sektor otomotif telah dibahas karena produksi kendaraan listrik (EV) melibatkan material beremisi tinggi seperti baja dan aluminium (Commission, n.d.).

Gambar 1.1: Penetapan Harga Karbon Kumulatif atau Langkah Perbatasan Perkembangan, Januari 2019–Juli 2024



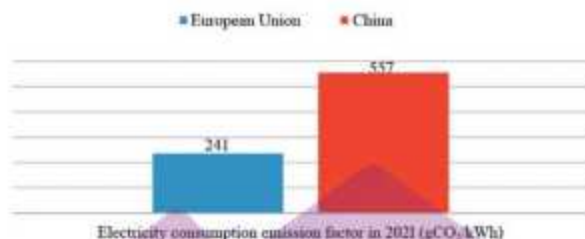
Sumber: Resources for The Future, 2024.

Grafik menunjukkan tren yang sangat jelas yakni sebelum 2021, jumlah program CBA global sangat rendah dan hampir stagnan, hanya beberapa program, sebagian besar masih dalam tahap under development atau consideration. Setelah pengumuman proposal CBAM oleh EU pada Juli 2021, terjadi lonjakan signifikan dalam jumlah program baru. Tren ini semakin mempercepat setelah CBAM resmi diterapkan pada Oktober 2023.

Secara keseluruhan, grafik ini mengilustrasikan efek domino atau spillover effect dari kebijakan CBAM Uni Eropa: Pengumuman dan implementasi CBAM tidak hanya menjadi kebijakan pionir pertama di dunia yang benar-benar diterapkan, tetapi juga mendorong negara-negara lain, termasuk negara maju seperti AS, Kanada, Inggris, serta beberapa di Asia dan Amerika Latin untuk mengembangkan atau mempertimbangkan mekanisme serupa. Hal ini bertujuan untuk melindungi industri domestik dari "*carbon leakage*", menjaga daya saing, dan mendukung target iklim global.

CBAM memiliki implikasi signifikan terhadap perdagangan dengan China, sebagai eksportir terbesar dunia ke EU. Studi menunjukkan bahwa CBAM dapat menurunkan harga ekspor sektor terdampak China ke EU hingga 5-10%, sambil meningkatkan biaya impor hingga 20% tergantung tingkat emisi (Wang, 2024). Dalam konteks ini, perusahaan China seperti BYD (Build Your Dreams), sebagai produsen EV terbesar di dunia, menjadi sangat rentan. BYD mendominasi pasar EV global dengan penjualan kendaraan listrik murni (BEV) mencapai 2,256,714 unit pada tahun 2025, naik 27-28% dari tahun sebelumnya, sehingga melampaui Tesla sebagai merek BEV terbesar dunia (Best-Selling-Cars, 2026; Statista, 2026). Penjualan global BYD mencapai sekitar 4,5-4,6 juta unit kendaraan energi baru (termasuk PHEV) pada 2025, dengan ekspor luar negeri mencapai sekitar 1,04-1,05 juta unit (CarNewsChina, 2026; CnEVPost, 2026). Di Eropa, penjualan BYD melonjak signifikan: pada tahun 2025, BYD menjual lebih dari 23.000 unit di Jerman saja (naik lebih dari 700% year-on-year), dan merek China termasuk BYD menyumbang lonjakan penjualan di pasar Eropa Desember 2025 (AutoNews, 2026; Electric-Vehicles, 2026).

Gambar 2.1: Faktor emisi karbon dari konsumsi listrik Uni Eropa dan Tiongkok pada tahun 2021



Sumber: Global Energy Interconnection, 2025.

Grafik ini menunjukkan bahwa produksi dan konsumsi listrik di China jauh lebih intensif karbon dibandingkan di Uni Eropa pada tahun 2021. Artinya, untuk menghasilkan atau mengonsumsi 1 kWh listrik, China menghasilkan emisi CO₂ sekitar 557 gram, sementara Uni Eropa hanya 241 gram. Perbedaan ini terutama disebabkan oleh komposisi sumber energi: China masih sangat bergantung pada batu bara (sekitar 60-70% dari pembangkit listrik pada periode tersebut), sedangkan Uni Eropa memiliki proporsi energi terbarukan dan nuklir yang lebih tinggi, serta transisi menuju dekarbonisasi yang lebih maju.

CBAM dirancang untuk mengatasi carbon leakage, yaitu ketika perusahaan memproduksi di negara dengan regulasi karbon longgar (seperti China) untuk menghindari biaya tinggi di negara dengan regulasi ketat (seperti EU). Grafik ini secara visual membuktikan perbedaan intensitas karbon listrik: listrik di China 2,3 kali lebih "kotor" daripada di EU. Hal ini berarti produk manufaktur China (termasuk EV BYD) memiliki embedded carbon emissions (emisi karbon tertanam dalam proses produksi) yang jauh lebih tinggi, terutama karena rantai pasok EV melibatkan konsumsi listrik besar untuk penambangan litium, produksi baterai, dan perakitan. Dalam CBAM, pajak karbon dikenakan berdasarkan *embedded emissions* barang impor. Karena faktor emisi listrik China jauh lebih tinggi, biaya tambahan CBAM untuk EV BYD yang diekspor ke EU akan lebih besar dibandingkan jika diproduksi di EU atau negara dengan grid lebih hijau. Ini bisa

meningkatkan biaya produksi/ekspor hingga 10-20% per unit, yang pada akhirnya menurunkan daya saing harga, volume penjualan, dan pangsa pasar BYD di Eropa.

CBAM berpotensi memengaruhi biaya produksi BYD karena rantai pasoknya bergantung pada material beremisi tinggi. Analisis menunjukkan bahwa tarif karbon CBAM dengan tingkat 6-18% dapat menurunkan ekspor EV China ke EU hingga 15-20%, meningkatkan biaya produksi sebesar 10-15% per unit, dan menekan volume penjualan di pasar Eropa yang menjadi salah satu tujuan ekspor utama BYD (Li et al., 2025; Zhang et al., 2024). Hal ini tidak hanya mengancam pangsa pasar BYD yang telah berkembang pesat di Eropa, tetapi juga strategi ekspansi globalnya, memaksa adaptasi seperti investasi pabrik lokal untuk menghindari pajak karbon (Schroders, 2025).

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana Dampak Kebijakan Proteksionisme Carbon Border Adjustment terhadap penjualan BYD China?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk menjawab bagaimana proses dan dampak kebijakan proteksionisme carbon border adjustment terhadap penjualan BYD China.

Selain itu penelitian ini juga bertujuan untuk memenuhi tugas akhir dalam proses perkuliahan di Universitas Amikom Yogyakarta

1.3.2 Manfaat

1. Bagi penulis

Penulisan penelitian ini sebagai implementasi pengetahuan penulis tentang dinamika kebijakan negara-negara besar serta pengaruhnya pada teknologi,

terutama pada perkembangan teknologi kendaraan Listrik, serta pengaruhnya terhadap ekonomi dan politik global. Selain itu, penelitian ini juga menjadi jalan bagi penulis untuk memperoleh gelas Satriata satu (S1) pada program studi Hubungan Internasional di Universitas Amikom Yogyakarta.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan bagi para peneliti selanjutnya dalam memahami situasi geopolitik internasional serta kebijakan-kebijakan negara besar pada bidang teknologi, dalam hal ini perkembangan kendaraan listrik, serta pengaruhnya terhadap ekonomi dan politik global.

3. Bagi universitas

Penelitian ini diharapkan boleh menjadi salah satu Pustaka keilmuan bagi universitas dan dapat mendorong kemajuan akademik bagi universitas.

1.4 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan penelitian. Bab I sebagai pengantar untuk mengenalkan isi dan mekanisme dari penulisan penelitian ini.

1.1 Latar Belakang

1.2 Rumusan Masalah

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.4 Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bagian ini menjelaskan tentang landasan teori atau pisau analisis yang menjadi konstruksi dasar dari penelitian ini. Lebih lanjut, pada bagian ini juga penulis menerangkan bagaimana hubungan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis.

1.1 Landasan Teori

1.2 Penelitian Terdahulu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bagian ini akan menguraikan bagaimana metodologi penelitian yang dilakukan oleh penulis.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini penulis akan melakukan analisis berdasarkan data yang telah dikumpulkan melalui metode penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN PENUTUP

Pada bagian terakhir ini, penulis akan memberikan Kesimpulan serta saran terhadap para peneliti selanjutnya.

