BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perubahan iklim menjadi salah satu tantangan paling mendesak yang dihadapi umat manusia saat ini, dimana terjadi perubahan pola cuaca yang akibat faktor alami dan aktivitas manusia. Perubahan iklim disebabkan oleh adanya peningkatan konsentrasi emisi CO_2 di atmosfer dan peningkatan kadar ozon di troposfer (O_3) yang pada akhirnya menciptakan efek rumah kaca (Lobell & Gourdji, 2012). Dampak perubahan iklim memengaruhi berbagai aspek kehidupan manusia, termasuk stabilitas ekonomi, ketahanan pangan, kesehatan, dan kesejahteraan masyarakat di seluruh dunia (Mclennan, 2022). Salah satu aktivitas manusia yang menjadi penyebab tingginya emisi CO_2 yaitu konsumsi bahan bakar fosil secara masif pada penggunaan transportasi, baik umum maupun pribadi.

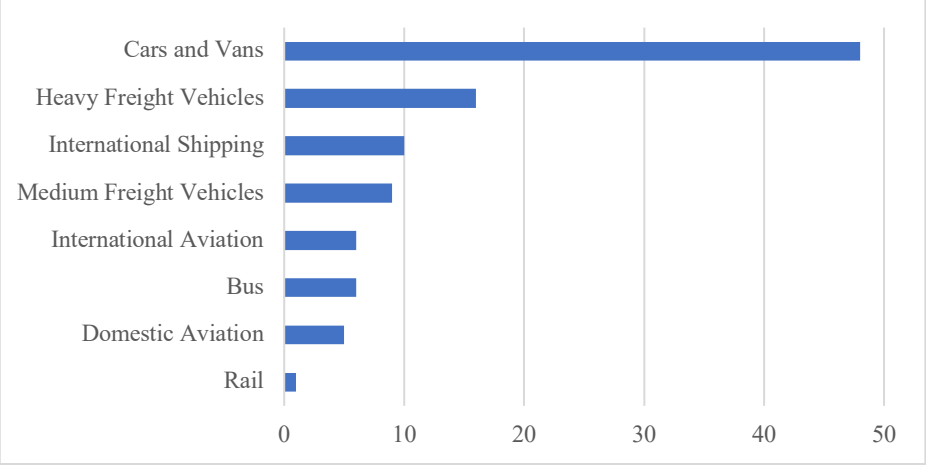


Diagram 1.1 Kontribusi Emisi Karbon Dioksida yang Dihasilkan Subsektor Transportasi di Dunia Tahun 2022

Sumber: (International Energy Agency, 2022)

Laporan di atas menunjukkan bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan ketergantungan terhadap penggunaan bahan bakar fosil akan berdampak buruk pada lingkungan. Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang emisi karbon terbesar di dunia, dengan kendaraan bermotor, terutama mobil menjadi kontributor utama. Menurut International Energy Agency (IEA), sektor transportasi menyumbang sekitar 23% total emisi karbon dioksida (CO_2) dengan mobil menjadi kontributor terbesar, yakni menyumbang sekitar 48% dari total emisi CO_2 di sektor ini (International Energy Agency, 2022). Peningkatan jumlah penggunaan mobil salah satunya diakibatnya oleh adanya tren olahraga otomotif atau *motorsport,* yaitu balapan kendaraan bermotor dengan performa seimbang di sirkuit tertentu, mencakup berbagai kategori seperti mobil balap Formula 1 (Henry et al., 2007). Dampak dari kegiatan olahraga otomotif dapat dirasakan pada jangka pendek di tingkat lokal dan jangka panjang di tingkat global (Tranter et al., 2007).

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) merupakan sebuah badan internasional yang mengatur olahraga motor di tingkat global. FIA bertujuan untuk mempromosikan perjalanan yang aman, kebebasan mobilitas, serta perjalanan pariwisata yang berkelanjutan. Untuk mencapai tujuan tersebut, FIA melakukan tindakan yang terkoordinasi di berbagai bidang, seperti bekerja sama dengan mitra industri transportasi, mengatasi tantangan baru dalam mobilitas dengan merumuskan visi bersama, strategi, dan inisiatif, serta selalu berada di garis depan dalam mengenali tren mobilitas baru. Sebagai hasil dari pekerjaan tersebut, FIA diakui sebagai *Non-Governmental Organization* (NGO) oleh PBB dengan *special*

consultative status karena federasi ini secara aktif mempromosikan kepentingan pengguna jalan, dalam isu-isu seperti keselamatan, mobilitas, lingkungan, dan *customer law* (Federation Internationale de l'Automobile, n.d.). FIA memiliki struktur federatif global yang terdiri dari ratusan ASN (Autorité Sportive Nationale atau National Sporting Authorities). Setiap ASN berfungsi sebagai otoritas olahraga nasional yang mengatur dan mengawasi kegiatan motorsport di negara masing-masing sesuai dengan regulasi FIA (Fédération Internationale de l'Automobile, 2010). Oleh karena itu, sebagai badan yang mengatur kompetisi global (tidak hanya satu negara), FIA tidak dapat berada di bawah satu pemerintah.

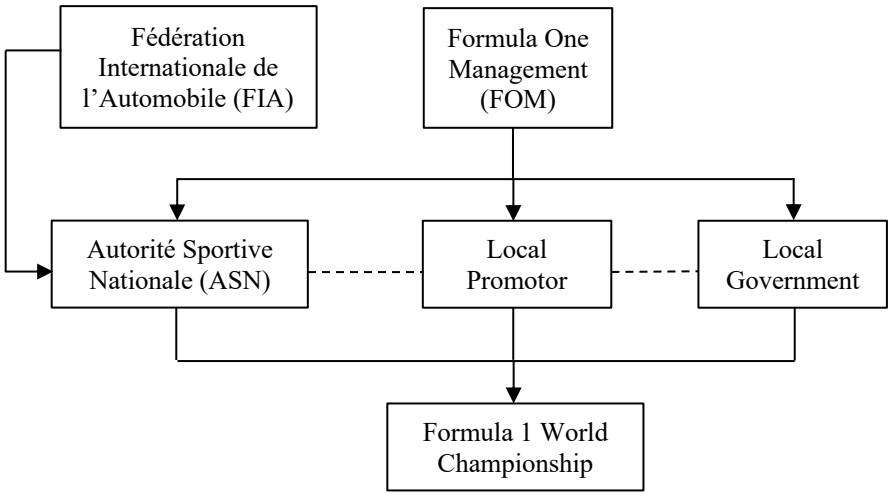


Diagram 1.2 Formula 1 World Championship Administrative

Sumber: (Fédération Internationale de l'Automobile, 2010)

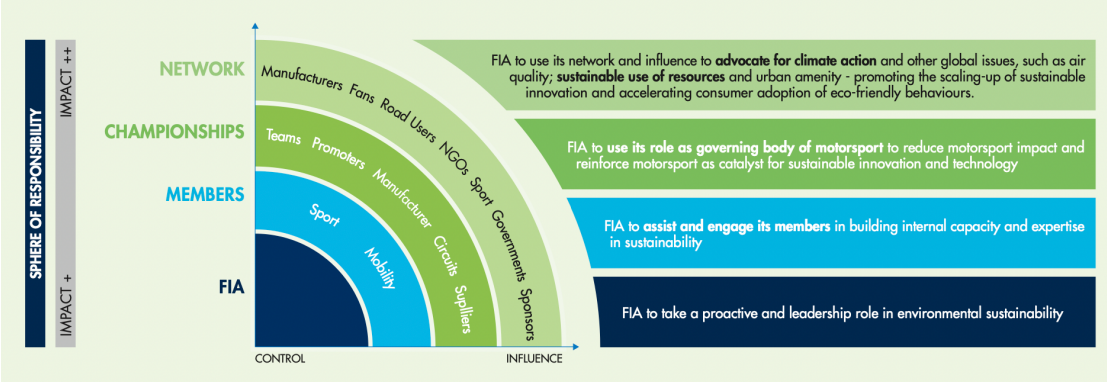
Setiap balapan Formula 1 melibatkan kerja sama banyak pihak dalam ekosistem yang terstruktur. FIA menjadi badan pengatur utama yang menetapkan dan mengawasi regulasi teknis, sportif, dan keselamatan melalui petugas seperti *Race Director* dan *Stewards*. Formula One Management (FOM), bagian dari

Liberty Media, memegang hak komersial F1 dan bertanggung jawab atas siaran, media, branding, serta kerja sama dengan promotor tuan rumah. FOM dan FIA bekerja bersama menjadikan F1 sebagai olahraga global dan tontonan kelas dunia. Saat sebuah negara menjadi tuan rumah Grand Prix, dua pihak lokal terlibat yaitu ASN (Otoritas Olahraga Nasional) yang mewakili FIA di tiap negara dan memastikan regulasi dijalankan, serta promotor lokal yang berkoordinasi dengan pemerintah menyelenggarakan event, mengatur sirkuit, tiket, logistik, dan pengalaman penonton. Terakhir, tim dan pembalap F1 dari berbagai negara datang dengan kru dan peralatan mereka, berlomba sesuai regulasi FIA dan jadwal yang ditentukan bersama oleh FIA dan FOM. FIA memiliki peran signifikan dalam mengatur berbagai macam ajang *motorsport* di tingkat global, dengan Formula 1 sebagai *"the jewel ini the crown"* (Maher, 2023). Salah satu peran utama FIA dalam dunia motorsport adalah memberikan lisensi serta menetapkan sanksi dalam ajang kejuaraan Formula 1. Melalui penyusunan regulasi dan penyediaan tim profesional untuk menegakkan aturan, FIA berupaya menciptakan kondisi yang adil bagi seluruh peserta, serta memastikan bahwa standar keselamatan terpenuhi dan seluruh aspek ajang kejuaraan berjalan sesuai ketentuan yang berlaku (Maher, 2023).

F1 merupakan sebuah kompetisi balap mobil berkursi tunggal *(Open-Wheel Single-Seater)* (Jääskeläinen, 2024). Dalam perkembangannya, F1 telah mengalami peningkatan jumlah emisi karbon akibat bertambahnya jumlah balapan dan tim. Selain balapan, perjalanan darat dan udara yang melibatkan tim, staf, dan penonton juga berkontribusi pada emisi karbon. Aktivitas logistik, kegiatan pendukung, dan operasional pabrik tim F1 menambah total emisi, yang mencapai lebih dari 250.000

ton CO_2 per musim balapan (Formula One World Championship Limited, 2019). Melihat tingginya angka tersebut dan seiring dengan meningkatnya *concern* masyarakat terhadap isu-isu global seperti perubahan iklim, dampak lingkungan F1 yang cukup signifikan akibat operasional dan konsumsi besar bahan bakar fosil oleh mobil balapnya tersebut meningkatkan urgensi bagi FIA untuk segera merumuskan seperangkat strategi guna mengurangi jumlah emisi karbon yang dihasilkan.

Untuk mengurangi jumlah emisi karbon, FIA menargetkan seluruh balapan untuk menjadi *net zero carbon* pada 2030, sesuai dengan target yang diuraikan dalam *Paris Agreement* (Federation Internationale de l'Automobile, 2019). *Paris Agreement* menjadi landasan utama bagi peluncuran kerangka UNFCCC *Sports for Climate Action* dalam COP24 yang bertujuan mengajak organisasi olahraga, tim, atlet, dan penggemar untuk bersatu dalam meningkatkan kesadaran dan mendorong aksi kolektif guna mendukung pencapaian tujuan perjanjian tersebut. FIA menjadi penandatangan kerangka ini pada Desember 2019. Para penandatangan berkomitmen untuk mematuhi lima prinsip yang ditetapkan dan mengintegrasikannya ke dalam strategi mereka (Federation Internationale de l'Automobile, 2020b). Dengan menjadi bagian dari inisiatif ini, FIA tidak hanya berperan aktif dalam memenuhi tujuan *Paris Agreement*, tetapi juga mengambil langkah konkret untuk meminimalkan dampak lingkungan yang dihasilkan oleh kegiatan olahraga.



Gambar 1.1 Empat Lingkup Tanggung Jawab FIA

Sumber: (FIA Environment and Sustainability Commission, 2019)

FIA merancang strategi keberlanjutan yang terbagi ke dalam empat lingkup tanggung jawab, berdasarkan tingkat kontrol dan pengaruh yang dimilikinya. Pada lingkup paling dalam, FIA berkomitmen untuk mengambil peran proaktif dan kepemimpinan dalam isu-isu lingkungan melalui upaya internal. Selanjutnya, di tingkat anggota, FIA fokus pada mendukung dan membangun kapasitas federasi anggotanya dalam hal keberlanjutan. Pada level kejuaraan, FIA memanfaatkan perannya sebagai badan pengatur motorsport untuk mengurangi dampak lingkungan dan mendorong inovasi teknologi berkelanjutan. Sementara itu, di lingkup terluar, FIA menggunakan jaringan dan pengaruhnya untuk mengadvokasi aksi iklim dan mempromosikan perilaku ramah lingkungan di tingkat global. Pendekatan ini menunjukkan bagaimana FIA berupaya menciptakan dampak yang luas, dimulai dari kontrol internal hingga pengaruh eksternal.

Inisiatif *net-zero carbon by 2030* juga tersebut dibentuk berdasarkan pada *Sustainable Development Goals* (SDGs), yang merupakan kerangka agenda dengan 17 tujuan dan 169 target yang telah dirumuskan untuk menjawab

permasalahan global yang dihadapi umat manusia (United Nations Development Programme, 2015). Salah satu tujuan tersebut adalah SDGs ke-13 yaitu pencapaian penanganan perubahan iklim *(climate action)*. *Climate action* menekankan pada pentingnya pengurangan emisi karbon dan adaptasi terhadap perubahan iklim (Voituriez et al., 2017). Hal ini mencakup memperkuat ketahanan terhadap perubahan iklim, mengintegrasikan aksi iklim ke dalam kebijakan, meningkatkan edukasi dan kesadaran tentang mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, serta mempromosikan tindakan nyata dalam menghadapi tantangan iklim (United Nations General Assembly, 2015). *Climate action* seringkali dikaitkan dengan kegiatan pada olahraga otomotif karena tingginya emisi karbon yang dihasilkan dari pemakaian kendaraan bermotor pada kegiatan olahraga otomotif berdampak signifikan terhadap perubahan perubahan iklim. Sehingga dibutuhkan strategi untuk mengurangi emisi karbon yang dihasilkan dari penyelenggaraan kegiatan olahraga otomotif sebagai upaya tercapainya *climate action.*

Terdapat beberapa penelitian yang menjadi referensi penulis dalam menjawab rumusan masalah penelitian ini. Penelitian pertama merupakan sebuah penelitian tugas akhir yang ditulis oleh Maria Kravchenko dan Igor Nosov berjudul *"Motorsport and Sustainability: Case Study of MXStar Team's Environmental Impact Optimization"* (Kravchenko & Nosov, 2011). Penelitian tersebut menganalisis kegiatan dalam olahraga otomotif motorcross MXStar menggunakan sudut pandang keberlanjutan *(sustainability)* dan bagaimana dampaknya terhadap lingkungan, mencakup aspek teknis maupun manusia. Fokusnya adalah bagaimana inovasi dalam kedua aspek tersebut dapat mengoptimalkan dampak positif terhadap

lingkungan. Penelitian ini membantu penulis memahami kontribusi inovasi dalam mendukung olahraga otomotif untuk mewujudkan *climate action*.

Penelitian selanjutnya yaitu sebuah jurnal yang ditulis oleh Asli Öztopcu berjudul *"Environmental Sustainability in Sport: Formula 1's SDGs Responsiveness"* (Öztopcu, 2023). Jurnal ini bertujuan untuk menganalisis praktik pembangunan berkelanjutan yang diterapkan dalam Formula 1 sebagai bagian dari olahraga motorsport, dengan menggunakan metodologi *Triple Bottom Line* (TBL). TBL adalah kerangka kerja yang menilai dampak keberlanjutan suatu entitas berdasarkan tiga aspek utama: ekonomi *(profit)*, lingkungan *(planet)*, dan sosial *(people).*

Penelitian terakhir yang menjadi referensi penulis yaitu sebuah jurnal oleh B. Doytchev yang berujudul *"Impact of Automotive and Motocycle Sport on the Environment"* (Doytchev, 2019). Doytchev dalam jurnalnya mengeksplorasi hubungan antara olahraga dan *sustainability*, terutama terkait olahraga otomotif serta dampaknya terhadap lingkungan. Penelitian ini menjelaskan konflik yang muncul karena olahraga otomotif mendorong penggunaan kendaraan bermotor, bukan hanya untuk balap tetapi juga transportasi harian. Selain emisi karbon, olahraga ini juga menyebabkan polusi suara dan perubahan bentang alam yang merusak ekologi sekitar. Penulis menggunakan penelitian ini untuk menganalisis dampak lingkungan Formula 1 secara lebih mendalam, yang tidak dibahas secara spesifik dalam penelitian Doytchev, yang hanya mencakup dampak umum dari olahraga otomotif.

Berdasarkan penjelasan ketiga referensi yang berasal dari penelitian terdahulu di atas, maka penulis bertujuan mengambil celah penelitian dengan mengangkat FIA sebagai subjek penelitian utama sebagai sebuah federasi yang bergerak dalam bidang olahraga otomotif dalam mendukung pencapaian *climate action* melalui olahraga Formula 1. Isu perubahan iklim yang kian mendesak karena dampaknya yang kritis terhadap masa depan manusia menjadikan perhatian terhadap emisi CO_2 dari kegiatan olahraga otomotif semakin penting. Hal ini menjadi alasan utama mengapa penelitian ini perlu dilakukan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis jabarkan di atas, maka rumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah "Bagaimana strategi *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA) dalam mendukung pencapaian *climate action* melalui Formula 1 tahun 2021-2023?"

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Secara umum, tujuan dari penelitian ini yaitu untuk memenuhi persyaratan pendidikan Sarjana Strata 1 (S1) pada Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur.

1.3.2 Tujuan Khusus

Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana strategi yang digunakan oleh *Federation Internationale de l'Automobile* (FIA)

dalam mendukung pencapaian *climate action* melalui ajang Formula 1 tahun 2021-2023. Penelitian ini mencakup strategi yang digunakan FIA dalam mewujudkan penanganan perubahan iklim, mulai dari inovasi teknologi yang dihasilkan hingga kemitraan yang dilakukan untuk mendukung *climate action*. Penulis berharap dengan dilakukannya penelitian ini, pembaca dapat menambah wawasan mengenai isu-isu keberlanjutan dan aspek-aspek sosial maupun politik yang meliputinya.

1.4 Kerangka Pemikiran

1.4.1 Konsep *Social Purpose of Non-Governmental Organization*

Dalam perkembangannya, keterlibatan Non-Governmental Organization (NGO) dalam ranah politik global menjadi semakin signifikan terutama setelah Perang Dingin berakhir (Manafe, 2012). NGO telah berkembang dalam hal jumlah, ukuran, hingga keragaman isu yang menjadi fokus perhatiannya. David Lewis dan Nazneen Kanji mendefinisikan NGO sebagai sebuah organisasi yang bergerak di sektor sosial, dan independen dari pengaruh langsung pemerintah (Lewis & Kanji, 2009). Lewis dan Kanji menekankan bahwa NGO tidak hanya berfungsi sebagai pemberi layanan, tetapi juga sebagai agen perubahan sosial. Mereka dapat memobilisasi masyarakat, memberikan suara kepada kelompok yang terpinggirkan, dan mengadvokasi kebijakan yang lebih adil (Lewis & Kanji, 2009). Lester M. Salamon dan Helmut K. Anheier menyebutkan jika NGO memiliki tujuan sosial, kemanusiaan, atau pembangunan tertentu yang fokus pada kesejahteraan masyarakat (Salamon & Anheier, 1998). Oleh karena itu, dapat disimpulkan jika NGO adalah anggota

masyarakat sipil yang memainkan peran penting dalam mendorong perubahan sosial (Folger, 2022).

Hildy Teegen, Jonathan P. Doh, dan Sushil Vachani mendefinisikan NGO sebagai organisasi yang memiliki tujuan melayani kepentingan masyarakat dengan fokus pada upaya advokasi dan/atau operasional pada tujuan sosial, politik, ekonomi, termasuk juga kesetaraan, pendidikan, kesehatan, perlindungan lingkungan, dan hak asasi manusia (Teegen et al., 2004). Dalam mencapai tujuan utamanya, kegiatan NGO dapat dibagi kedalam dua kategori yaitu operasional dan advokasi (Teegen et al., 2004). Terdapat beberapa NGO yang biasanya hanya menerapkan upaya advokasi atau operasional, namun terdapat juga NGO yang menerapkan kedua upaya tersebut untuk mencapai tujuannya (Parker, 2003).

Operasional memiliki tujuan utama pada perancangan dan implementasi proyek atau inisiatif yang relevan dengan pembangunan *(development project)*. Strategi Operasional NGO menggerakkan sumber daya dalam bentuk keuangan, material, dan tenaga relawan untuk menjalankan proyek dan program mereka (Teegen et al., 2004). NGO memainkan peran penting dalam menyediakan layanan karena mereka memiliki keahlian teknis dari pengalaman bekerja di lingkungan yang sulit atau dari kebiasaannya melayani masyarakat yang masih kurang terlayani. NGO juga memiliki keunggulan dalam menjangkau komunitas lokal dan mendapat dukungan langsung karena masyarakat cenderung lebih percaya kepada NGO yang memiliki tujuan sosial yang lebih jelas dan relatif lebih bebas dibandingkan perusahaan atau

pemerintah yang memiliki tekanan komersial dan kepentingan bisnis. Dengan pengalaman teknis yang NGO miliki, mereka dapat menyusun dan mengimplementasikan program-program yang efektif dan berkelanjutan, misalnya pada bidang kesehatan, pendidikan, maupun pelestarian lingkungan (Teegen et al., 2004).

Advokasi fokusnya mempromosikan tujuan tertentu dan berusaha memperluas pemahaman publik. Strategi Advokasi NGO berupaya untuk meningkatkan kesadaran *(awareness)* dan pengetahuan dengan melakukan lobi, kegiatan pers, menyebarluaskan informasi, melakukan penelitian, menetapkan agenda, menegembangkan dan mendorong kode etik, serta kegiatan aktivis (Teegen et al., 2004). Dengan cara-cara ini, NGO memberikan suara dan menyediakan akses kepada lembaga-lembaga untuk mempromosikan tujuan sosial atau mengurangi dampak negatif dari aktivitas sektor lain. Strategi advokasi NGO bisa dibedakan menjadi dua, yaitu strategi *'insider'* dan strategi *'outsider'*. Strategi *'insider'* berarti NGO bekerja langsung dengan para pengambil keputusan. Hal ini melibatkan perubahan struktural dan kebijakan internal. Sementara itu, strategi *'outsider'* adalah ketika NGO mencoba memobilisasi opini publik yang merupakan upaya eksternal untuk meningkatkan kesadaran dan perubahan perilaku. Misalnya, mereka bisa membuat kampanye untuk menarik perhatian masyarakat luas (Teegen et al., 2004).

1.4.2 Konsep *Climate Change*

Amit Rawat, Dilip Kumar, dan Bhishm Singh Khati (2021) mendefinisikan perubahan iklim sebagai perubahan pola iklim jangka panjang di berbagai wilayah dunia akibat aktivitas manusia, terutama pembakaran bahan bakar fosil, deforestasi, dan proses industri yang menyebabkan perubahan signifikan dan berkelanjutan pada pola iklim global. Dampak perubahan iklim meliputi kenaikan suhu, naiknya permukaan laut, badai yang lebih sering dan parah, perubahan pola curah hujan, serta perubahan arus laut (Rawat et al., 2023). Definisi di atas menyebutkan jika konsumsi bahan bakar fosil telah mempercepat laju perubahan iklim secara signifikan.

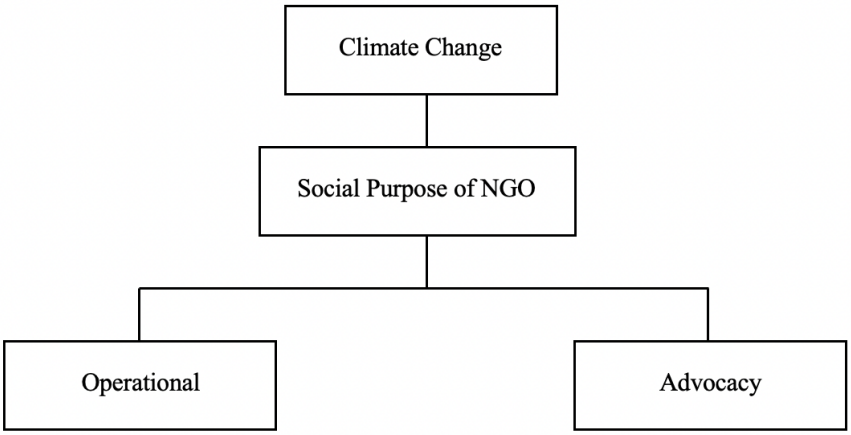
Dalam olahraga otomotif, dampak terbesar terhadap iklim berasal dari emisi karbon kendaraan yang digunakan. Mesin performa tinggi ini dirancang untuk kecepatan dan tenaga, bukan efisiensi bahan bakar, sehingga menghasilkan karbon dioksida dalam jumlah besar selama setiap balapan. Selain itu, proses manufaktur kendaraan ini juga memiliki jejak karbon yang signifikan. Mulai dari ekstraksi bahan mentah hingga tahap produksi, setiap langkah menyumbang emisi karbon tambahan yang memperbesar dampak lingkungan olahraga otomotif secara keseluruhan. Pada tahap penggunaan kendaraan bermotor, berbagai polutan dilepaskan ke lingkungan, termasuk karbon dioksida (CO_2) dalam jumlah besar, yang dikenal sebagai gas rumah kaca. CO_2 tidak secara langsung beracun seperti polutan lainnya, tetapi perannya dalam meningkatkan efek rumah kaca menjadikannya salah satu penyebab utama perubahan iklim global. Emisi ini terjadi akibat pembakaran

bahan bakar fosil yang digunakan untuk menggerakkan kendaraan, termasuk dalam olahraga otomotif, di mana konsumsi bahan bakar cenderung lebih tinggi karena fokus pada performa maksimal kendaraan (Mayyas et al., 2012).

Kegiatan olahraga otomotif melibatkan jaringan besar orang, mulai dari tim, pembalap, sponsor, hingga penonton, yang semuanya berkontribusi pada dampak lingkungan. Kegiatan seperti logistik tim, perjalanan penonton, dan produksi material promosi menciptakan emisi karbon, polusi, dan limbah. Seluruh proses ini memperbesar jejak lingkungan olahraga otomotif, sehingga diperlukan kolaborasi untuk menerapkan praktik dan teknologi yang lebih ramah lingkungan. Olahraga otomotif telah lama memiliki kemampuan untuk menarik banyak penonton, yang terpesona dengan tontonan balap cepat dan mesin pembakaran internal yang berisik, tetapi bukan rahasia lagi bahwa di zaman modern ini, *concern* masyarakat terhadap dampak lingkungan dari olahraga otomotif terus meningkat.

Perubahan iklim sudah menjadi tantangan utama bagi dunia dan organisasi olahraga motor global memiliki tanggung jawab untuk mengambil peran aktif melalui kolaborasi dalam upaya penanganannya. Sebagai bagian dari komitmen terhadap penanganan perubahan iklim, organisasi olahraga motor global perlu mengambil langkah untuk mengurangi jejak karbonnya dan bekerja sama dengan para pemangku kepentingan dalam mewujudkan masa depan yang netral emisi. Melalui jaringan globalnya, organisasi ini turut mendorong aksi iklim dan mendukung isu lingkungan lainnya, seperti peningkatan kualitas udara.

1.5 Sintesa Pemikiran



Gambar 1.2 Sintesa Pemikiran

Sumber: Penulis

Dalam kerangka pemikiran di atas, penulis memaparkan bahwa terdapat isu-isu global seperti perubahan iklim yang perlu untuk segera diatasi oleh seluruh pihak, tak terkecuali organisasi non-pemerintah. Penulis menggunakan konsep *Social Purpose of Non-Governmental Organization* (NGO) dari Hildy Teegen, Jonathan P. Doh, dan Sushil Vachani (2004). Sebuah NGO memiliki *social purpose* yang dapat dicapai dengan kegiatan operasional dan advokasi yang sesuai dengan misi dan pekerjaannya untuk mencapai tujuan (Teegen et al., 2004). Namun sebuah NGO juga dapat melakukan kedua pekerjaan tersebut secara bersamaan. Sebagai NGO operasional yang fokus pada strategi operasional seperti implementasi proyek atau inisitaif yang relevan dengan tujuan pembangunan, NGO juga dapat sekaligus melakukan strategi advokasi untuk mempromosikan dan meningkatkan pemahaman publik terkait tujuan pembangunan tersebut.

1.6 Argumen Utama

Berdasarkan rumusan masalah di atas, strategi operasional FIA untuk mendukung pencapaian *climate action* yaitu upayanya dengan penggunaan bahan bakar berkelanjutan, seperti penggunaan bahan bakar HVO *(Hydrotreated Vegetable Oil)* untuk mobil balap hingga transportasi pengiriman logistik dan bekerja sama dengan perusahaan besar seperti Saudi Aramco untuk mengembangkan bahan bakar 100% berkelanjutan. Selanjutnya penggunaan energi terbarukan, seperti panel surya, untuk mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil. Selain itu, FIA menyediakan *refill water station* untuk mengurangi plastik sekali pakai di acara balapan. Sedangkan untuk strategi advokasi FIA terbagi menjadi *insider* dan *outsider.* Strategi *insider* FIA yaitu berkomitmen untuk mencapai *net-zero carbon* pada 2030, hal ini mencakup logistik dan aktivitas di luar lintasan. Selain itu, FIA juga meluncurkan FIA Environmental Accreditation yang merupakan sertifikasi untuk manajemen lingkungan dan praktik keberlanjutan dalam motorsport, yang didirikan untuk membantu tim dan sirkuit meningkatkan praktik-praktik keberlanjutan. Sementara untuk strategi *outsider,* yaitu kampanye di media sosial hingga pada siaran balapan mengenai keberlanjutan untuk meningkatkan kesadaran penonton mengenai isu perubahan iklim. Untuk mengurangi emisi karbon yang dihasilkan dari transportasi yang digunakan penonton, FIA berupaya membuat acara-acara yang lebih mudah diakses melalui transportasi umum. FIA menjalin kerjasama dengan DHL sebagai inisiatif pengurangan karbon yang dilakukan termasuk peralihan ke truk biodiesel untuk logistik.

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan tipe penelitian deskriptif. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini bukan berupa data numerik atau statistik, melainkan data-data kualitatif berbentuk narasi. Sehingga analisis yang digunakan bersifat deskriptif. Data-data yang didapatkan kemudian diolah dan dianalisis untuk memberikan gambaran mengenai masalah yang diteliti. Penelitian ini berfokus pada deskripsi yang faktual, akurat, dan terstruktur tanpa mengubah atau memanipulasi variabel yang diamati (Moleong, 2018). Dalam melakukan pembahasan terhadap data temuan penelitian, penulis harus dengan teliti dan kritis terhadap konsep yang digunakan sehingga nantinya akan menghasilkan suatu kesimpulan yang dapat membuktikan argumen utama yang ada. Tipe penelitian deskriptif ini membantu penulis dalam menjabarkan bagaimana strategi yang digunakan FIA dalam mendukung tercapainya *climate action* melalui Formula 1.

1.7.2 Jangkauan Penelitian

Pembahasan penelitian ini akan fokus membahas upaya dari FIA sebagai NGO dalam mendukung pencapaian *climate action* yang merupakan salah satu target dalam pembangunan berkelanjutan melalui Formula 1. Pemilihan tahun 2021-2023 dikarenakan setelah menandatangani UNFCCC di tahun 2020 dan menyusun kerangka *Environmental Strategy 2020-2030,* tahun 2021 merupakan tahun pertama kali FIA mulai menerapkan *Environmental Strategy 2020-2030* tersebut secara efektif.

1.7.3 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data berbasis literatur/kepustakaan *(library research)*. Sugiyono menjelaskan bahwa *library research* digunakan untuk mengumpulkan informasi yang relevan sebagai bahan dasar untuk mendukung penelitian utama, baik yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif (Sugiyono, 2018). Maka dari itu, jenis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder, artinya penulis tidak terjun langsung ke lapangan untuk mengadakan penelitian. Di mana hampir seluruh data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari berbagai literatur, seperti jurnal penelitian, buku, artikel, *official report*, atau artikel dalam jurnal, serta penelitian-penelitian sebelumnya yang relevan. Selain itu, sumber-sumber data seperti situs resmi organisasi internasional yang dapat diakses melalui internet juga digunakan dalam penelitian ini.

1.7.4 Teknik Analisis Data

Penelitian ini merupakan tipe penelitian kualitatif. Menurut Moleong, penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan data deskriptif dalam bentuk kata-kata tertulis atau lisan dari subjek yang diamati selama proses penelitian berlangsung (Moleong, 2018). Penelitian ini dilakukan dengan berlandaskan pada kejadian atau fenomena nyata, menghasilkan data berupa ungkapan tertulis maupun lisan yang diperoleh dari individu atau objek di sekitar yang diteliti. Penelitian kualitatif deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran secara rinci dan akurat mengenai fenomena sosial atau gejala tertentu (Silalahi, 2010). Metode ini berfokus pada pemahaman

mendalam dan penjelasan terhadap fenomena yang sedang diteliti (Silalahi, 2010). Tipe penelitian kualitatif memungkinkan penulis untuk menggali secara mendalam proses, kebijakan, dan strategi yang diterapkan oleh FIA, termasuk bagaimana organisasi ini menerapkan langkah-langkah konkret untuk mengurangi dampak perubahan iklim dalam dunia balap Formula 1.

1.7.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penyusunan penelitian in akan dibagi ke dalam empat bab utama, yang diikuti dengan sub-bab lainnya. Hal ini bertujuan agar pembahasan runtut dan teratur sehingga mudah dipahami. Sistematika penulisan yang digunakan penulis adalah sebagai berikut:

BAB I berisi latar belakang dari masalah yang diteliti, rumusan masalah yang diangkat, tujuan penelitian, kerangka pemikiran, sintesa pemikiran, argumen utama penelitian, tipe penelitian, jangkauan penelitian, teknik pengumpulan dan analisis data, serta sistematika penulisan.

BAB II berisi pemaparan strategi operasional yang dilakukan FIA dalam rangka mendukung pencapaian *climate action* melalui ajang Formula 1.

BAB III berisi pemaparan strategi advokasi yang dilakukan FIA dalam mendukung pencapaian *climate action* melalui penyelenggaraan Formula 1.

BAB IV berisi kesimpulan dari penelitian yang dilakukan dan saran.