



Fenomena Penghentian Operasional Holden di Australia

Naufal Ridho Maulana, Hermi Susiatiningsih, Muhammad Faizal Alfian

Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH., Tembalang, Kota Semarang, Website:
<http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

The discontinuation of Holden's operations was caused by the unfriendly policy of the Australian government. The fall of an industrial entity are influenced by the manifestation of the government's interest upon the economy wheel. Australia's national interest in its strategy of international trade oriented towards the energy, minerals and agriculture sector has had dire consequences for Holden. In addition, Australia's commitment to the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for environmentally friendly vehicles has changed the orientation of its national automotive industry. Furthermore, Donald Trump's isolationism policy towards the Trans-Pacific Partnership (TPP) has indirectly killed Holden. This study uses four conceptual frameworks in the form of International Political Economy Theory, the Concept of Government Decision Making on the Market, Free Trade Policy, and the Concept of Government Policy on Industrial Operations. Based on the research that has been carried out, this proves that the political dimension will always affecting an economic entity. The Australian government has legitimized its national automotive industry through a political decision-making process.

Keywords: Holden, Manifestation of Interest, International Trade, Government Legitimacy

PENDAHULUAN

Holden atau yang dikenal sebagai General Motors-Holden adalah sebuah manufaktur kendaraan yang ikonik dari Australia. Faktanya, Holden adalah manufaktur kendaraan yang berafiliasi dengan perusahaan General Motors, salah satu raksasa otomotif terbesar dan berpengaruh di AS. Sejak awal abad ke-20, Holden telah dipercaya untuk menjadi perusahaan karoseri kendaraan untuk memproduksi mobil keluaran General Motors untuk merakit chasis, kerangka, dan mesin kendaraan (Darwin, 2002: 4). Pada perkembangannya, Holden kemudian dikenal sebagai manufaktur kendaraan bermotor yang berhasil menciptakan dan menjaga identitas mereka sebagai sebuah merk tersendiri, meskipun sebenarnya mereka tetap menjadi perusahaan yang memproduksi mobil buatan General Motors.

Sejak tahun 1950an hingga era 1970an, Holden berkembang pesat menjadi produsen mobil yang ikonik dan mendominasi pasar otomotif Australia. Holden terus berkembang pesat dan berkuasa sepanjang tahun 1950an dan 60an (The Guardian, 2020). Holden mengalami kesuksesan dengan produk yang populer dan laris terjual di kalangan masyarakat (Holden, 2020). Sebagai anak perusahaan General Motors, Holden telah sukses menciptakan mobil-mobil ikonik bertenaga besar dengan gabungan gaya Eropa, bermesin V-6 dan V-8

ala Amerika, dan tanpa terkendala oleh emisi yang berlebihan (Meiners, 2020). Singkatnya, dengan kesuksesan penjualan dan mendominasi pasar domestik Holden telah menjadi DNA dari otomotif Australia yang ikonik.

Namun, kejayaan Holden sejak tahun 1950-an, sampai dengan 1970-an, tidak bertahan lama. Nasib Holden mulai berubah sejak pertengahan 1980-an. Pemerintah federal pada saat itu meresmikan Button Car Plan, yang diinisiasikan oleh Senator John Button pada 1985. Sejak diberlakukannya Button Car Plan, Holden mengalami kesulitan untuk bersaing dengan kompetitornya dan mengalami keterbatasan untuk mengembangkan model andalannya. Lalu, kerugian finansial terbesar Holden berada sejak pertengahan dekade 2000-an hingga awal dekade 2010-an dengan total kerugian sebesar ratusan juta dollar Australia tiap tahunnya. Puncaknya, pada tahun 2013 pemerintah federal telah menolak untuk memberikan dukungan finansial yang berkelanjutan untuk mendukung operasional dari Holden (Morley, 2020).

Persaingan pasar otomotif yang sangat kompetitif pada kawasan Asia-Pasifik serta menurunnya kredibilitas Holden hanyalah salah satu dari sekian faktor yang dinilai memundurkan bisnis Holden di Australia. Pada akhirnya, General Motors sebagai induk perusahaan Holden memutuskan untuk berhenti bermitra dengan Holden. Keputusan ini memang diakibatkan oleh General Motors yang kesulitan dalam menopang operasi bisnis dari Holden yang hanya berada di dua negara saja (Kompas, 2020). Hal yang menarik kemudian adalah kemungkinan hadirnya dimensi politik yang juga ikut mempengaruhi dan menjadi alasan mengapa pemerintah yang tidak lagi sepenuhnya mendukung Holden untuk tetap eksis di negeri Kangguru. Sebab, Senator Kim Carr, selaku politisi Partai Buruh telah menegaskan bahwa Perdana Menteri Tony Abbott dan Partai Koalisi pemerintahan telah menekan Holden untuk segera tutup (Carr, 2017). Dengan kata lain, penghentian operasional Holden secara luas juga disebabkan oleh faktor politis, tidak hanya sekedar persoalan bisnis, manajemen produk, serta perubahan selera konsumen (Morley, 2020).

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis ingin menganalisis faktor-faktor berhenti produksinya manufaktur Holden melalui kajian yang bersifat politis. Selain persoalan bisnis dan perdagangan, fenomena ini juga membuktikan eksistensi dari kepentingan pemerintah yang mendorong Holden untuk segera tutup. Di sisi lain, penulis ingin memahami relevansi ilmu hubungan internasional dalam menganalisis fenomena-fenomena yang berkaitan dengan industri otomotif. Dengan demikian, penelitian ini akan memperkaya khazanah pengetahuan dan implikasi kebijakan pemerintah dalam industri otomotif sebagai manfaat praktisnya.

Lebit lanjut, terdapat dua penelitian terdahulu yang menjadi acuan dalam tulisan ini. Pertama, jurnal yang ditulis Clibborn et al (2016) dengan judul "*Who Killed the Australian Automotive Industry: The Employers, Government or Trade Unions?*" yang menyimpulkan bahwa akar masalah dari fenomena ini disebabkan akibat menurunnya daya saing perusahaan Holden untuk bersaing dengan kompetitornya. Dengan demikian, mereka mengelaborasi penelitian dengan menjelaskan faktor perekonomian dan manajemen industri. Selanjutnya, jurnal milik Valadkhani dan Smyth (2016) dengan judul "*The Effects of the Motor Vehicle Industry on Employment and Research Innovation in Australia*" yang menyimpulkan bahwa minimnya inovasi, beserta *research and development (R&D)* perusahaan merupakan kausalitas utama.

Kedua penelitian terdahulu telah mengungkapkan bahwa akar permasalahan dari fenomena ini merupakan persoalan ekonomi, termasuk untung dan rugi. Adapun perbedaan terhadap kedua penelitian terdahulu yang penulis lakukan, yaitu membuktikan bahwa faktor politik juga merupakan suatu kausalitas yang telah membunuh Holden. Untuk menjelaskan fenomena ini, variabel yang digunakan adalah politik dan ekonomi. Pembatasan ini ditujukan dengan maksud agar penelitian ini menjelaskan secara detail fenomena yang

berkaitan dengan industri otomotif melalui perspektif hubungan internasional. Oleh sebab itu, penelitian ini berfokus pada faktor-faktor politis yang mempengaruhi keberlangsungan suatu entitas perekonomian.

KERANGKA KONSEPTUAL

Konsep yang digunakan dalam penelitian yaitu ekonomi politik internasional, pengambilan keputusan pemerintah terhadap pasar, free trade policy, dan kebijakan pemerintah terhadap keberlangsungan industri. Sebagaimana yang telah didefinisikan oleh Gilpin (2001: 23), bahwa ekonomi dunia ditentukan oleh dua determinan, yakni pasar dan kebijakan dari suatu negara. Dengan demikian, fenomena-fenomena ekonomi tidak akan terlepas dari hadirnya dimensi politik.

Selanjutnya, pengambilan keputusan pemerintah terhadap pasar juga merupakan manifestasi kepentingan politik dalam aktivitas perekonomian. Berawal dari gagasan Friedmann (1962: 21), legitimasi pemerintah adalah sebagai pihak yang menentukan “rules of the game”, serta berperan sebagai hakim yang menafsirkan dan menegakan seperangkat aturan yang telah ditetapkan terhadap pasar. Dalam muara pengambilan keputusan yang bersifat politis, Easton (1957: 383-385) mendefinisikan bahwa proses pengambilan keputusan akan melalui sistem politik, yakni interaksi yang saling berkaitan dengan artikulasi kepentingan melalui politik praktis. Proses ini meliputi input dan output terhadap suatu kebijakan yang meliputi suprastruktur dan infrastruktur politik, dan pemerintah merupakan variabel utama dalam proses pengambilan keputusan.

Sementara itu, Charles Hill dan G. Thomas Hult (2018: 155) mendefinisikan bahwa pasar bebas merupakan manifestasi kepentingan negara, dengan adanya interaksi antara negara dengan entitas perekonomian yang dituaikan melalui kebijakan. Adapun kebijakan pasar bebas dalam interaksi perekonomian berupaya untuk menciptakan keunggulan komparatif melalui aktivitas perdagangan internasional. Keunggulan komparatif terbentuk atas simbiosis mutualisme dari setiap negara dalam aktivitas perdagangan internasional. Terlebihnya, Cavusgil et al (2017: 148) juga mendefinisikan bahwa perdagangan internasional merupakan simbiosis mutualisme antar negara yang bertujuan untuk saling melengkapi guna menciptakan keuntungan komparatif.

Guna menjelaskan fenomena penghentian Holden, hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan kebijakan pemerintah terhadap keberlangsungan industri. Menurut Cimoli et al (2009: 2) kebijakan industri merupakan landasan yang sifatnya mengikat para pelaku ekonomi dan mengatur mengenai batas-batas ketentuan dalam interaksi pasar. Terlebihnya lagi, persoalan industri yang berorientasi terhadap keunggulan komparatif juga memerlukan kebijakan makro ekonomi yang kompatibel untuk mengatur keberlangsungan industri yang substansial dan sesuai dengan kepentingan negara (Cimoli et al, 2009: 3-8). Oleh sebab itu, ketersediaan sarana dan prasarana serta kapabilitas pemerintah dalam mengendalikan industri merupakan dua variabel terpenting dalam keberlangsungan industri nasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan tipe penelitian dengan menghasilkan data yang bersifat eksplanatif dengan menjelaskan variabel-variabel yang diteliti, serta kausalitas antar variabel berdasarkan subjek yang diteliti (Sugiyono, 2017). Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi literatur dengan metode pengumpulan data desk research dalam menganalisis data.

PEMBAHASAN

Dinamika operasional Holden pada bab sebelumnya juga membuktikan bahwa

pemerintah telah melegitimasi keberlangsungan industri otomotif Australia melalui kepentingannya pada perdagangan internasional, serta kebijakan industri yang secara substansial telah mempengaruhi operasional Holden. Dalam bagian ini, penulis berupaya menjelaskan faktor politis, yakni kepentingan pemerintah Australia dalam orientasi kebijakan perdagangan internasionalnya untuk menggapai keunggulan komparatif. Selain kajian tersebut, bagian ini juga membahas mengenai proses pengambilan keputusan pemerintah Australia terhadap operasional manufaktur Holden.

Orientasi Australia dalam Perdagangan Internasional.

Dewasa ini, Australia telah menjadikan perdagangan internasional sebagai salah satu sektor yang krusial. Sektor perdagangan internasional sangat penting bagi perekonomian Australia akan ketersediaan lapangan pekerjaan serta kemakmuran masyarakatnya. Perdagangan internasional juga membuka peluang bagi warga Australia untuk mengembangkan bisnis mereka. Sebab, keuntungan yang diperoleh dari perjanjian perdagangan dapat meningkatkan semua sektor perdagangan, barang, jasa, dan investasi, yang dapat membantu peningkatan kualitas dan daya saing perusahaan Australia (DFAT, 2022). Australia mulai aktif bergerak dalam optimalisasi peluang yang terbuka pada perdagangan internasional sejak beberapa dekade silam. Pemerintah yang berkewajiban untuk menciptakan kebijakan pasar yang substansial telah berupaya untuk melegitimasi keberlangsungan perekonomian Australia dengan menyesuaikan dinamika perdagangan internasional.

Strategi perdagangan internasional dari Australia telah mengalami perubahan yang drastis dalam beberapa dekade terakhir. Memasuki era 1990 hingga saat ini kecenderungan Australia dalam perdagangan internasional secara dinamis telah banyak perubahan. Seperti halnya ketika Australia menjadikan negara-negara pada Kawasan Indo-Pasifik seperti Jepang, Tiongkok, Korea Selatan, India, ASEAN, Selandia Baru, serta beberapa negara berkembang lainnya pada Kawasan Asia Selatan, hingga Benua Afrika yang dinilai potensial sebagai mitra dagang strategis bagi Australia (De Silva, 2014). Aktivitas perdagangan internasional begitu penting bagi Australia. Mengingat, simbiosis mutualisme dalam interaksi antar negara yang bertujuan untuk saling melengkapi guna menciptakan keuntungan komparatif (Cavusgil et al, 2017: 148).

Orientasi utama Australia dalam perdagangan internasional pada tahun 2021 berorientasi pada sektor energi dan mineral, agrikultur, serta kendaraan bermotor. Hal ini dibuktikan melalui aktivitas ekspor dan impor Australia. Ekspor Australia pada 2021 didominasi oleh sektor energi dan mineral dalam aktivitas perdagangan internasional. Disisi lain Australia tetap menjadi eksportir produk agrikultur, sebagai salah satu andalannya dalam perdagangan internasional (DFAT, 2022). Sementara itu, impor Australia didominasi oleh produk minyak bumi olahan, ketika aktivitas ekspor pada sektor energi dan mineral telah menjadi keuntungan terbesar (DFAT, 2022). Namun demikian, hal ini pun juga membuktikan bahwa energi dan mineral merupakan orientasi perdagangan Australia yang paling diutamakan. Selain itu, aktivitas impor Australia juga banyak didominasi oleh sektor otomotif (DFAT, 2022). Lantas, orientasi kebijakan industri otomotif Australia adalah sebagai importir kendaraan bermotor.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, hal ini telah membuktikan orientasi utama Australia dalam aktivitas perdagangan internasional. Sebab, sektor ini menciptakan simbiosis mutualisme antara Australia dengan negara mitranya, melalui interdependensi perekonomian, serta terjaminnya keunggulan komparatif terhadap kedua belah pihak. Secara historis, kebijakan Australia dalam penandatanganan *Thailand – Australia Free Trade Agreement (TAFTA)* sejak tahun 2005 merupakan kesepakatan yang menciptakan dominasi produk impor pada pasar otomotifnya. Penandatanganan TAFTA yang pada

dasarnya merupakan strategi Australia untuk meningkatkan pertumbuhan ekspor, investasi yang strategis, serta mobilitas bisnis telah memberikan konsekuensi yang buruk bagi Holden (Autocar, 2017). Selain itu, TAFTA juga telah memvalidasi Australia sebagai negara yang mengandalkan pabrikan impor untuk kendaraan bermotor. Sebagaimana yang telah diketahui sebelumnya, Thailand telah menjadi importir kendaraan bermotor terbesar kedua di Australia setelah Jepang, serta Korea Selatan pada peringkat ketiga.

Mengenai Jepang, negara ini menjadi produsen kendaraan bermotor yang paling mendominasi pasar otomotif Australia. Kebijakan Button Car Plan pada tahun 1985 telah menjadi pemantik, dengan mengizinkan pabrikan Jepang untuk mendominasi pasar otomotif Australia. Sejak *Japan-Australia Economic Partnership Agreement (JAEP)* mulai berlaku sejak tahun 2015. Oleh sebab itu, implikasi dari JAEP telah menjamin kemudahan bagi para eksportir Australia untuk peningkatan akses pasar pada barang dan jasa secara signifikan, serta secara substansial meningkatkan perlindungan investasi untuk kedua belah pihak (DFAT, 2018). Berdasarkan kesepakatan kerjasama perdagangan melalui JAEP, pemerintah Australia juga berupaya untuk menciptakan persaingan dagang yang kompetitif pada pasar otomotif. Salah satu dampak dari JAEP adalah proses lobi pada pasar otomotif. Konsumen Australia akan mendapatkan keuntungan dari mobil pabrikan Jepang yang dibebaskan oleh tarif impor (ABC, 2014). Melalui kesepakatan perdagangan antar kedua belah pihak, hal ini bertujuan untuk menciptakan interdependensi perekonomian, antara Australia dengan Jepang, dan juga antara manufaktur dengan konsumen.

Selanjutnya, Korea Selatan juga merupakan negara ketiga terbesar dari mitra dagang utama Australia dalam industri otomotif. Kerjasama antara Australia dengan Korea Selatan juga merupakan manifestasi kepentingan perdagangan, yang selain melibatkan kepentingan dari aktor ekonomi juga dilegitimasi oleh pemangku kebijakan. Dalam hal ini, KAFTA yang berlaku sejak tahun 2014 merupakan simbiosis mutualisme antara Australia dengan Korea Selatan. Perjanjian ini telah membantu Australia dalam hal mengatasi hambatan non-tarif pada sektor perdagangan internasional (DFAT, 2022). Korea Selatan merupakan mitra perdagangan strategis yang memiliki perkembangan IPTEK yang pesat, dan hal ini adalah potensi untuk perkembangan industri Australia di masa depan. Perjanjian Perdagangan Bebas dengan Korea Selatan merupakan keuntungan bagi industri teknologi dan pertanian. Namun, hal ini juga merupakan kematian industri manufaktur mobil Australia (Dowling, 2013).

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, relevansi antara orientasi perdagangan internasional Australia dengan fenomena penghentian operasional Holden memang telah melibatkan kepentingan aktor negara. Kepentingan aktor negara yang akan dibahas adalah pengaruh proses lobi antara negara yang membawa kepentingan untuk pasar otomotif, yang mana juga melatarbelakangi penutupan operasional Holden. Adanya manifestasi kepentingan ekonomi dan politik melalui penandatanganan kerjasama perdagangan bebas telah membuktikan bahwa pemerintah Australia memiliki kepentingan untuk menciptakan keberlangsungan perekonomian yang strategis. Dalam relevansinya, industri otomotif Australia memiliki ketergantungan dengan kebijakan yang dirumuskan oleh pemerintah. Berdasarkan konsep kebijakan pemerintah terhadap industri yang dikemukakan oleh Cimoli et al (2009: 2) pemerintah Australia telah menciptakan kebijakan industri sebagai nilai fundamental dalam proses dan perkembangan industrialisasi Australia. Sebab, kebijakan industri Australia secara substansial merupakan landasan regulasi yang mengikat pelaku ekonomi, mekanisme pasar, regulasi operasional perusahaan, serta batas-batas maupun ketentuan yang diatur melalui proses interaksi pasar.

Dalam sudut pandang yang bersifat politis, penandatanganan kerjasama perdagangan bilateral melalui TAFTA, JAEPa, dan KAFTA, merupakan fenomena yang melibatkan proses lobi politik antar pemangku kebijakan yang berkepentingan dengan Australia. Hal ini telah membuktikan asumsi ekonomi politik internasional yang telah dikemukakan oleh Gilpin (2001: 24) bahwa ekonomi dunia ditentukan oleh dua determinan, yakni melalui pasar dan kebijakan negara. Oleh sebab itu, kepentingan ekonomi merupakan kepentingan yang politis. Sebab, entitas antara ekonomi dan politik bersifat saling berkaitan dan saling ketergantungan (interdependensi). Dengan demikian, industri otomotif akan selalu melibatkan peran pemerintah, dalam menciptakan strategi perdagangan yang substansial saling menguntungkan.

Melalui kesepakatan perjanjian perdagangan TAFTA, JAEPa, dan KAFTA, pemerintah Australia memiliki kuasa terbesar untuk mengatur keberlangsungan industri nasional. Seperti halnya peluang dan keuntungan dalam perdagangan, orientasi Australia dalam perdagangan internasional dipengaruhi oleh kepentingan politik. Pada faktanya, kebijakan pemerintah yang merupakan produk politik melalui lobi kepentingan merupakan kebijakan yang secara keseluruhan menguntungkan perekonomian Australia. Legitimasi pemerintah terhadap keberlangsungan industri dalam dinamika perekonomian telah dirumuskan secara seksama, dengan mempertimbangkan urgensi, skala prioritas, keuntungan bersama, serta interdependensi perekonomian pada tiap sektor yang ditunjukkan. Kendati demikian, Holden tidak dapat adaptif terhadap perumusan kebijakan pemerintah Australia. Meskipun pemerintah telah menciptakan kebijakan yang tidak bersahabat bagi Holden, orientasi Australia pada perdagangan internasional merupakan bukti bahwa kuasa pemerintah adalah hal yang krusial guna menggapai keunggulan komparatif, serta keuntungan negara yang dicapai melalui entitas ekonomi dan politik.

Berdasarkan orientasi Australia dalam perdagangan internasional yang telah disebutkan sebelumnya, hal ini membuktikan bahwa segala aktivitas perekonomian adalah hasil dari kepentingan politik. Hal ini pun telah ditegaskan oleh Gilpin (2001: 23), bahwa entitas ekonomi itu sendiri kurang akurat dalam memandang aktivitas perdagangan internasional. Orientasi Australia dalam perdagangan internasional juga merupakan hal yang bersifat politis, yang disebabkan oleh kausalitas antara perekonomian dunia dengan kepentingan nasional. Dalam hal ini, pemerintah Australia yang berperan sebagai aktor negara telah melegitimasi aktivitas perekonomian untuk mencapai kepentingan nasional. Selain itu, kekuatan ekonomi dan dinamisnya perdagangan internasional telah membentuk kebijakan, orientasi Australia, serta kepentingan politik antara negara dengan aktor ekonomi melalui interaksi yang terjadi dalam perdagangan bebas.

Orientasi Australia dalam perdagangan internasional juga merupakan manifestasi kepentingan nasional. Pemerintah Australia adalah aktor negara yang memegang kendali terhadap interaksi perekonomian internasional yang dipengaruhi oleh pasar bebas. Konsep ini juga telah ditegaskan oleh Gilpin (2001: 151), bahwa negara dapat menentukan kebijakan fiskal, kebijakan moneter, mengendalikan neraca keuangan, dan melegitimasi perekonomian. Oleh sebab itu, peran krusial pemerintah Australia adalah memiliki wewenang dan tanggung jawab untuk mengendalikan keberlangsungan dinamika perekonomian untuk menggapai kepentingan nasionalnya. Manifestasi kepentingan nasional Australia dalam perdagangan internasional juga merangkul negara lain, sebagai mitra dagang strategisnya. Mitra dagang Australia khususnya dalam industri otomotif, yakni Jepang, Thailand, dan Korea Selatan, dilibatkan melalui kesepakatan kerjasama perdagangan bebas. Dari kesepakatan tersebut, Australia dengan mitra dagangnya telah menciptakan simbiosis mutualisme dengan terciptanya interdependensi perdagangan, keunggulan komparatif, serta peningkatan investasi dan mobilitas bisnis.

Komitmen Australia terhadap *United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)*

Keuntungan Australia melalui *United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)* telah membawa dampak yang besar. Mengenai dampaknya, UNECE tidak hanya berimbas pada persoalan ekonomi. UNECE memiliki mandat dengan pendekatan tradisionalnya, khususnya yang berfokus pada persoalan transportasi internasional. Sementara itu, langkah-langkah keberlanjutan dari transportasi memerlukan pendekatan sistem, yakni dengan mempertimbangkan kesesuaian transportasi lokal, regional, nasional, dan internasional. Hal ini juga telah ditegaskan melalui peran kunci UNECE dalam beberapa bidang yang berkelanjutan, seperti akses internasional, keselamatan lalu lintas, transportasi antar moda, serta kendaraan ramah lingkungan (UNECE, 2011). Dengan demikian, eksistensi UNECE telah berdampak besar pada keberlangsungan dari industri otomotif Australia.

Orientasi Australia dalam perdagangan internasional juga berkomitmen terhadap pembangunan perekonomian yang berkelanjutan. Selain dari komitmen untuk kepentingan ekonomi, Australia juga berkomitmen untuk meningkatkan kualitas lingkungan hidup, serta perkembangan riset dan teknologi. Australia memang telah menandatangani perjanjian kerjasama dengan UNECE 1958, dan UNECE 1998. Dalam hal ini, Australia yang telah berkomitmen penuh serta mengadopsi kerangka regulasi dan rekomendasi dari UNECE itu sendiri. Sebagai implikasinya, Australia telah berupaya untuk menyelaraskan standar kendaraan nasionalnya dengan peraturan internasional dengan tujuan untuk meningkatkan standarisasi dan kelayakan kendaraan yang akan dijual. Hal ini dibuktikan ketika Australia telah memperbarui regulasi kendaraannya melalui *Road Vehicle Standards Act (RVSA)* pada tahun 2018, yang menggantikan *Motor Vehicle Standards Act (MSVA)*. Dengan demikian, hal ini telah membuktikan bahwa secara umum Australia memiliki keinginan kuat untuk peningkatan standarisasi industri otomotifnya.

Melalui UNECE, apa yang telah menjadi komitmen Australia untuk meningkatkan standarisasi kendaraan pada pasar domestiknya merupakan sebuah langkah yang membawa perubahan. Pada dasarnya, RVSA 2018 telah menyesuaikan dengan regulasi kelayakan kendaraan yang telah tertuai dalam *World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)*. Secara hirarkis, WP.29 adalah forum yang disediakan oleh Divisi Transportasi Berkelanjutan UNECE untuk inovasi teknologi kendaraan. Dalam hal ini, eksistensi dari WP.29 didedikasikan untuk regulasi teknis yang diterapkan pada industri otomotif secara luas, termasuk standar keselamatan kendaraan, serta standar kendaraan terhadap lingkungan yang berkelanjutan (UNECE, 2022). Terlebih lagi, RVSA 2018 merupakan regulasi yang memandang keberlangsungan industri otomotif yang berkelanjutan adalah sebagai urgensi. Sebab, selain dari komitmen terhadap kerangka kerjasama UNECE, hal ini juga merupakan wujud nyata Australia untuk berkontribusi penuh terhadap *Sustainable Development Goals (SDGs) 2030* (NBC, 2022). Oleh sebab itu, kebijakan pemerintah terhadap industri otomotif juga menjadi bagian dari orientasi Australia terhadap perdagangan internasional yang berkelanjutan.

Melalui kerjasama Australia dalam UNECE, hal ini membuktikan bahwa industri otomotif Australia sebenarnya diuntungkan dengan cara yang progresif. Sebab, implikasi dari komitmen Australia terhadap UNECE adalah industri otomotif yang berfokus pada perkembangan riset, inovasi teknologi, serta kendaraan ramah lingkungan. Terlebih lagi, regulasi terhadap kendaraan bermotor melalui RVSA 2018 juga turut memastikan ketersediaan fasilitas ataupun infrastruktur industri otomotif dalam hal riset dan perkembangan teknologi. Selain itu, kepentingan Australia untuk perkembangan kendaraan yang ramah lingkungan juga merupakan langkah yang patut diapresiasi. Sebab,

selain implikasi dari bentuk komitmen Australia terhadap UNECE juga merupakan langkah konkrit Australia untuk menggapai SDGs 2030, serta *2030 Climate Target Plan*, khususnya sebagai aksi nyata untuk menangani krisis perubahan iklim. Dengan demikian, kepatuhan Australia terhadap UNECE telah berhasil untuk mewujudkan kemajuan yang signifikan terhadap industri otomotif nasionalnya.

Kebijakan Isolasionisme Donald Trump terhadap Perjanjian Perdagangan *Trans-Pacific Partnership (TPP)*

Pada faktanya, Holden memang berafiliasi dengan perusahaan General Motors, sebagai induk perusahaan yang juga merupakan manufaktur kendaraan terbesar di AS. Dalam hal ini, operasional Holden yang sangat bergantung dengan perusahaan induknya juga turut menghadapi faktor eksternal berupa dinamika ekonomi dan politik pada regional Asia – Pasifik, khususnya yang menjadi kepentingan ataupun kebijakan dari AS itu sendiri. Persaingan dagang dalam industri otomotif pada Kawasan Asia – Pasifik telah mengalami peningkatan yang jauh lebih kompetitif. Selain itu, aktivitas perdagangan internasional juga merupakan sebuah fenomena yang terbentuk atas dasar kepentingan ekonomi maupun kepentingan yang politis.

Dalam dinamika perdagangan internasional, faktor politis turut mempengaruhi proses dan pengambilan keputusan dalam sebuah kebijakan. Kebijakan negara dalam perdagangan terbentuk atas dasar kepentingan, yang berimplikasi terhadap operasional suatu entitas perekonomian. Dalam hal ini AS, yang pada masa pemerintahan presiden Barack Obama telah menciptakan kesepakatan perdagangan bebas. Secara historis, rezim Obama telah berhasil untuk mengesahkan perjanjian kerjasama perdagangan yang bertajuk *Trans-Pacific Partnership (TPP)* yang beranggotakan 12 negara pada 4 Oktober 2015 silam. Selain itu, TPP telah berhasil melalui bermusyawarah dalam proses negosiasi dalam pembentukan TPP (USTR, 2015). Sejak kesepakatan tercapai, eksistensi dari TPP adalah untuk mengintegrasikan kepentingan perdagangan bebas seluruh anggotanya pada Kawasan Indo – Pasifik.

Implikasi dari eksistensi TPP pada kawasan Asia - Pasifik adalah kesepakatan perdagangan berstandar tinggi, ambisius, komprehensif, dan seimbang terhadap anggotanya. Selain itu, kesepakatan ini juga diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, mendukung penciptaan dan retensi pekerjaan, meningkatkan inovasi, serta peningkatan produktivitas dan daya saing (USTR, 2015). perjanjian dagang ini cukup potensial untuk menguntungkan aktor ekonomi yang terlibat. Implikasi dari TPP dapat memberi kebebasan terhadap segala urusan terkait pajak, tarif, dan bea masuk. Sebab, tujuan dari terbentuknya kesepakatan perdagangan adalah untuk menggapai suatu keuntungan, yang berimbas pada persoalan lapangan kerja, pertumbuhan bisnis, maupun kualitas hidup masyarakat (USTR, 2015). Idealnya, implikasi dari perdagangan internasional pada sejatinya merupakan sebuah kebebasan perdagangan yang memungkinkan untuk memberikan keuntungan terhadap aktor yang terlibat.

Perjanjian dagang ini sebenarnya dapat memberikan dampak positif. Hanya saja, Donald Trump melalui rezim proteksionisme perdagangan telah menolak TPP, sebagai produk kebijakan luar negerinya Obama. (Amadeo, 2022). Pada implikasinya, kebijakan ini memiliki ‘efek domino’ yang juga membunuh operasional dari Holden. Imbasnya, kebijakan isolasionis Trump telah memutuskan kerjasama antara General Motors dengan Holden. Dalam perspektif yang bersifat politis, meningkatnya kebijakan perdagangan proteksionis Trump pada saat itu telah mengubah kebijakan perusahaan General Motors dalam menentukan pasar internasionalnya. Hal ini merupakan fenomena ekonomi dan bisnis, yang dipengaruhi oleh kepentingan dari pemerintah. Namun demikian, fenomena ini membuktikan bahwa eksistensi dari perusahaan sudah sepatutnya adaptif terhadap

kebijaksanaan yang telah dirumuskan oleh pemerintah. Adapun kebijakan yang telah dirumuskan oleh pemerintah dipengaruhi oleh faktor eksternal, yakni dinamika perdagangan internasional. Akan tetapi, implikasi dari kebijakan isolasionisme Trump tidak menguntungkan aktivitas impor. Sebab, tarif impor yang lebih mahal akan berdampak sebagai ancaman bagi strategi multinasional General Motors, yang dalam operasional perdagangan bebasnya juga mencakup lintas benua. Dengan demikian, keputusan untuk berhenti berafiliasi dengan Holden pada tahun 2020 adalah keputusan yang tepat.

Sebagai dampak dari kebijakan isolasionis, General Motors telah menghentikan operasionalnya pada wilayah yang secara geografis dinilai tidak menguntungkan. Sebagai solusinya, perusahaan ini akan memaksimalkan kebijaksanaan lokalisasi pada strategi multinasional perusahaan untuk jangka waktu panjang. Dalam menyikapi kebijakan perdagangan pada rezim Trump, General Motors telah menyatakan bahwa kebijakan lokalisasi ini penting (Williams, 2021). Selain itu, lokalisasi perusahaan juga mendukung perekonomian masyarakat lokal. Terlebihnya lagi, kebijakan ini adalah upaya untuk merealisasikan kebijakan ramah lingkungan dengan meminimalisir intensitas pengiriman, sehingga turut mengurangi penggunaan bahan bakar fosil, mengurangi emisi karbon, serta efektivitas material dan bahan baku produksi (Williams, 2021). Oleh sebab itu, kebijakan ini dapat menurunkan resiko dengan meningkatkan fleksibilitas rantai pasokan perusahaan, yang sebenarnya diperuntukan untuk mengantisipasi berbagai gangguan lain seperti bencana alam, kepentingan politik, serta perubahan kebijakan perdagangan.

Implikasi Ratifikasi *United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)* terhadap Orientasi Kebijakan Industri Otomotif Australia

Secara historis, pemerintah Australia telah memperbarui kebijakan terhadap industri otomotifnya. Sejak disahkan pada tahun 2018, kebijakan yang tertuai dalam *Road Vehicle Standards Act (RVSA)* telah menggantikan *Motor Vehicle Standards Act (MVSA)* yang telah berlaku selama 29 tahun. RVSA sebagai undang-undang kendaraan bermotor bertujuan untuk meningkatkan standar dan kualitas kendaraan yang berkelanjutan. Sebab, RVSA mengikat muatan hukum yang mewajibkan pentingnya peningkatan kualitas kendaraan, dengan regulasi yang mewajibkan penerapan teknologi terbaru, serta jaminan terhadap kualitas emisi gas buang kendaraan bermotor yang ramah lingkungan (Parliament of Australia, 2018). Hal ini membuktikan bahwa pemerintah berperan untuk menciptakan kesesuaian pasar yang relevan terhadap kompetensi industri otomotif.

Adapun muatan hukum yang tertuai dalam RVSA memiliki tiga tujuan, yang secara umum mengatur mengenai standar layak jalan kendaraan bermotor di Australia. Yang pertama, undang-undang ini memiliki regulasi yang mengikat terhadap aktor yang terlibat dalam industri otomotif Australia. Hal ini telah tertuai dalam RVSA, sebagai standarisasi kendaraan yang telah ditetapkan secara nasional, dengan standar berbasis kinerja yang konsisten terhadap kendaraan bermotor (Parliament of Australia, 2018). Sebagai bentuk legitimasinya, undang-undang ini mengikat peraturan yang harus dipatuhi oleh produsen kendaraan bermotor sebelum diperjualbelikan di Australia. Kemudian, undang-undang ini juga mengesahkan parameter kendaraan layak jalan yang akan diperjualbelikan kepada konsumen, antara lain untuk memenuhi standar keselamatan, mengadopsi teknologi konservasi energi ramah lingkungan dan teknologi anti maling, serta mampu untuk memanfaatkan kemajuan teknologi (Parliament of Australia, 2018).

Undang-undang ini juga merupakan komitmen Australia terhadap peraturan internasional. Sebagai bentuk komitmennya, RVSA juga telah memberlakukan regulasi yang menyelaraskan standar kendaraan bermotor terhadap kerangka regulasi yang diterbitkan oleh UNECE. Dengan mengadopsi kedua perjanjian tersebut kedalam undang-undang nasionalnya, Australia memang negara yang memiliki komitmen terhadap kerangka kerjasama UNECE. Adapun kebijakan ini telah diamandemen,

dan telah berlaku untuk Australia dari waktu ke waktu.

Sebagai penegakan hukum, persetujuan dari pemerintah juga diperlukan untuk mengimpor kendaraan bermotor ke Australia, dan harus didaftarkan melalui *Register of Approved Vehicle (RAV)* sebelum diperjualbelikan untuk pasar otomotif Australia. Selain itu, undang-undang ini juga mengatur kepatuhan masyarakat terhadap muatan hukum yang tertuai dalam RVSA. Untuk memastikan kepatuhan terhadap Undang-Undang ini, Departemen Transportasi Australia juga berwenang untuk penegakan hukum, sebagai upaya untuk memastikan respons regulasi yang paling proporsional dan efektif terhadap penerapannya. Hal ini merupakan landasan dari wewenang pemerintah dalam RVSA, dan telah ditegaskan melalui regulasi yang tertuai, yakni dengan memberdayakan Menteri Transportasi untuk menetapkan standar nasional kendaraan bermotor Australia sebagai tujuan dari penerapan RVSA (Parliament of Australia, 2018). Hal ini pun merupakan bentuk legitimasi Menteri Transportasi Australia dalam regulasi kendaraan bermotor Australia, sebagai upaya untuk memfasilitasi kebijakan yang berkesinambungan untuk industri otomotif Australia.

Pada implikasinya, RVSA telah mengubah orientasi industri otomotif Australia terhadap kemajuan. Kendaraan yang akan dipasarkan di Australia memiliki kewajiban untuk mematuhi ekspektasi pemerintah Australia dalam pengembangan industri otomotif yang berkelanjutan. Selain itu, RVSA dalam pandangan yang bersifat politis telah membuktikan legitimasi pemerintah untuk memaksa kesesuaian pasar yang relevan dengan kebutuhannya. Pada dasarnya, Friedman (1962: 21) telah mendefinisikan bahwa segala aktivitas dalam pasar merupakan fenomena yang terjadi secara politis, dengan melibatkan eksistensi pemerintah sebagai pemangku kebijakan untuk berpartisipasi secara langsung dalam dinamika pasar. Hal ini merupakan fenomena yang membuktikan bahwa segala aktivitas dalam pasar otomotif Australia merupakan hasil dari legitimasi pemerintah Australia dalam peningkatan industri otomotif.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, hal ini membuktikan eksistensi dari faktor politis pemerintah Australia terhadap industri otomotifnya melalui RVSA. Implikasi RVSA terhadap pasar otomotif telah menjadi produk legislasi parlemen Australia yang mengatur orientasi kebijakan industri otomotif yang berkelanjutan. Dalam hal ini, manufaktur kendaraan bermotor merupakan perusahaan multinasional yang berperan sebagai *non-state actor* dalam pasar otomotif Australia. Kebijakan pemerintah yang dimaksud telah mencakup seperangkat regulasi yang menjadi 'aturan main' terhadap pasar. Sebab, kegiatan operasional manufaktur yang beroperasi dalam suatu negara sudah sepatutnya patuh terhadap regulasi yang telah diterapkan oleh pemerintah. Terlebihnya lagi, kegiatan operasional manufaktur kendaraan bermotor Australia juga sangat bergantung kepada negara, sebagai penyedia infrastruktur ataupun suprastruktur ekonomi dan politik.

Oleh sebab itu, peran pemerintah Australia dalam undang-undang RVSA yang telah disahkan pada 2018 silam adalah sebagai penyedia kerangka kebijakan yang relevan terhadap kepentingan nasionalnya. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, Australia merupakan negara importir kendaraan bermotor yang berorientasi pada perkembangan teknologi terbaru, serta kendaraan ramah lingkungan. Dalam hal ini, Holden sebagai perusahaan nasionalnya tidak dapat adaptif terhadap kepentingan Australia dalam industri otomotif yang berkelanjutan. Dengan demikian, implikasi dari kebijakan ini menciptakan peluang bagi pabrikan impor untuk mendominasi pasar domestik Australia. Melalui kebijakan yang telah dirumuskan, peran krusial pemerintah Australia mampu untuk menciptakan dinamika perekonomian yang sesuai dengan kepentingan nasionalnya.

Proses Pengambilan Keputusan terhadap Penghentian Holden

Proses pengambilan keputusan pemerintah merupakan manifestasi kepentingan

politik dalam keberlangsungan dinamika perekonomiannya. Dalam hal ini, pemerintah menciptakan kebijakan yang diputuskan melalui cara-cara yang bersifat politis, yakni mendorong kesesuaian pasar yang relevan dengan kepentingannya. Aktivitas perekonomian yang saling berkorelasi dengan dimensi politik berlandaskan pada kebijakan pemerintah, yang juga bergantung terhadap rezim perdagangan internasional. Dengan demikian, pemerintah Australia memiliki kuasa terbesar dalam menentukan keberlangsungan roda perekonomiannya.

Dalam operasional Holden, pemerintah Australia menciptakan kerangka kebijakan terhadap entitas industrinya. Sebab, kebijakan industri merupakan landasan ataupun kerangka regulasi yang mengikat setiap aktor ekonomi, mekanisme pasar, regulasi dari operasional perusahaan, serta batas-batas ketentuan yang diatur dalam interaksi pasar (Cimoli et al, 2008: 2). Dalam hal ini, pemerintah Australia menciptakan kebijakan perindustrian yang merupakan landasan fundamental dalam proses dan perkembangan industri otomotifnya. Pada faktanya, orientasi industri terhadap keunggulan komparatif juga bergantung oleh kontribusi ataupun kapabilitas pemerintah untuk melegitimasi dan menciptakan keberlangsungan pasar yang dapat memaksimalkan peluang dalam perekonomian. Dengan demikian, legitimasi pemerintah merupakan faktor yang paling krusial dan berperan penting terhadap industri nasionalnya. Hal ini pun juga membuktikan komitmen pemerintah Australia untuk menciptakan keberlangsungan industri otomotif yang yang sehat dan saling menguntungkan.

Fenomena ini tidak sepenuhnya persoalan perekonomian. Selama lebih dari dua dekade, perusahaan Holden tetap eksis dengan bisnis yang tidak sehat. Namun demikian, hal yang menjadi alasan kuat dalam keputusan ini ialah ketika Australia mengalami penurunan nilai mata uang pada tahun 2013. Hal ini telah mendesak pemerintah Australia untuk menghentikan bantuan finansial untuk membantu operasional Holden. Australia memang tidak lagi menemukan urgensi untuk tetap mempertahankan eksistensi Holden ketika situasi perekonomian sedang memburuk. Menjelang Pemilihan Umum 2013, Tony Abbot telah mempolitisasi isu Holden dengan pernyataan kepada publik untuk menghentikan segala bentuk bantuan finansial untuk industri otomotif, dibandingkan dengan yang Partai Buruh lakukan. Dalam hal ini, pemerintah telah berulang kali memusatkan perhatian pada rencana Partai Koalisi untuk mengurangi bantuan finansial terhadap industri otomotif sebesar \$500 juta Dollar Australia (Griffiths, 2013).

Dalam kajian yang lebih mendetail mengenai pengambilan keputusan, penulis akan menjelaskan beberapa poin utama. David Easton (1957: 383-384) mendefinisikan bahwa sistem politik merupakan suatu fenomena yang menafsirkan sistem kegiatan yang saling keterkaitan dengan mengartikulasikan kepentingan. Oleh sebab itu, kepentingan politik Tony Abbot adalah variabel utama dalam proses pengambilan keputusan yang membunuh Holden secara perlahan sejak tahun 2013 silam. Dalam proses ini terdapat interaksi dan interdependensi antara lembaga dan struktur politik. Berdasarkan kodifikasi politik menurut Easton (1957: 383), bahwa sistem politik pada dasarnya melibatkan aktivitas operasional institusi, yakni partai politik, kelompok kepentingan, pemerintah, dan sistem pemilihan. Oleh sebab itu, proses pengambilan keputusan adalah persoalan yang politis, dengan menggunakan instrumen politik sebagai variabel utamanya.

Pada dasarnya, pembentukan suatu pengambilan keputusan dalam sistem politik meliputi unsur-unsur *input-output* suatu kebijakan, yang terbentuk atas tuntutan dan dukungan. (Easton, 1957: 385). Pada implikasinya, hal ini berdampak pada permainan politik praktis berupa strategi kampanye yang terbentuk atas dasar dukungan dan kebutuhan oleh sekelompok masyarakat untuk pada Pemilihan Umum 2013. Hal ini merupakan proses untuk menentukan suatu keputusan dan atau kebijakan melalui adanya kebutuhan dan dukungan yang dimobilisasi oleh partai politik.

Hal ini merupakan bentuk manifestasi politik melalui mobilisasi masa dalam suksesi Pemilihan Umum Australia 2013. Kelompok kepentingan pada kasus ini melibatkan kontestasi politik, antara Partai Koalisi yang mengusung Tony Abbot, dengan Partai Buruh yang mengusung Kevin Rudd. Kontestasi politik antara Tony Abbot dengan Kevin Rudd merupakan dimensi politik yang menentukan nasib Holden di Australia. Sebagai cara untuk mengumpulkan masa solid, mereka saling membawa keberpihakan terhadap eksistensi Holden di Australia. Kampanye politik Tony Abbot yang mendorong Holden untuk tutup secara hormat pada akhirnya dapat diwujudkan ketika kubu politiknya memenangkan Pemilihan Umum. Hal ini membuktikan domain dalam dukungan politik, yakni komunitas politik, rezim, dan pemerintahan (Easton, 1957: 391-393). Tony Abbot beserta koalisinya merupakan elit politik yang dominan dalam fenomena ini.

Terlebihnya lagi, proses pengambilan keputusan ini juga berkorelasi dengan strategi perdagangan internasional Australia. Komitmen Australia terhadap UNECE juga telah membentuk muatan hukum dari RVSA sejak 2018. Hal ini dibuktikan pada orientasi industri otomotif Australia yang selain mencari keunggulan komparatif, juga berkomitmen untuk pengembangan pabrikan kendaraan bermotor yang ramah lingkungan. Hal ini pun merupakan keputusan yang adaptif, untuk menjaga industri otomotif yang kompetitif dalam jangka waktu panjang. Sebagai domain eksternal, pengaruh lingkungan internasional memang mempengaruhi kepentingan para aktor politik Australia. Dengan demikian, dimensi politik akan selalu mencakup sektor pemerintahan, khususnya keputusan Australia yang juga mempertimbangkan masalah krisis iklim dapat seimbang dengan orientasi Australia terhadap perdagangan internasional.

KESIMPULAN

Dalam fenomena ini, kepentingan politik oleh suatu oknum telah menyebabkan hilangnya eksistensi Holden di Australia. Pemerintah Australia cenderung untuk menciptakan kebijakan yang memaksa keberlangsungan industri otomotif yang berkelanjutan. Adapun kebijakan pemerintah merupakan faktor politis yang menyebabkan Holden untuk tidak lagi eksis di Australia. Hal ini dibuktikan melalui orientasi Australia dalam perdagangan bebas, sebagai manifestasi kepentingan nasionalnya. Orientasi Australia terhadap perdagangan pada sektor energi mineral dan agrikultur sebagai kebijakan strategis berdampak pada simbiosis mutualisme dalam ekspor impor. Selain itu, kepatuhan Australia terhadap UNECE telah mengubah orientasi industri otomotif terhadap kendaraan yang ramah lingkungan, serta turut menjadi urgensi dari terciptanya RVSA sebagai undang-undang kendaraan bermotor. Terlebihnya lagi, kebijakan isolasionisme Trump terhadap TPP merupakan fenomena politik praktis yang secara tidak langsung membunuh Holden. Singkatnya, hal ini merupakan faktor kausalitas antara perekonomian dengan kebijakan pemerintah, ketika kebijakan proteksionisme Australia berubah menuju keterbukaan terhadap pasar bebas. Dalam hal ini, manifestasi kepentingan pemerintah terjadi melalui proses pengambilan keputusan. Proses pengambilan keputusan pemerintah merupakan dimensi politik, yang mempengaruhi suatu entitas industri. Masalah bisnis dari Holden telah dipolitisasi oleh Tony Abbot sebagai alat kampanye politiknya dalam Pemilihan Umum 2013. Setelah Abbot terpilih, Australia telah memotong bantuan finansial terhadap Holden, dan hal ini tercipta melalui politik praktis berupa tuntutan dan dukungan. Legitimasi Abbot terhadap industri otomotif telah membuktikan proses pengambilan keputusan yang tercipta melalui sistem politik. Oleh sebab itu, faktor politis telah berdampak luas, khususnya sebagai faktor yang menentukan nasib Holden.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Ibu Dr. Dra. Rr. Hermini Susiatiningsih, M.Si selaku Dosen Pembimbing 1, Mas Muhammad Faizal Alfian, S.IP., M.A., selaku Dosen Pembimbing 2, serta Mbak Palupi Anggraheni, S.IP., M.A., selaku Dosen Penguji yang telah membimbing Penulis sehingga jurnal penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik. Tidak lupa, Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh civitas akademik yang telah membantu Penulis atas pelayanannya dalam proses penulisan jurnal penelitian ini.

REFERENSI

- Amadeo, K. (2022). *Trans-Pacific Partnership Summary, Pros and Cons*. The Balance. <https://www.thebalance.com/what-is-the-trans-pacific-partnership-3305581>
- Carr, K. (2017). *Politics Wrecked the Car Industry*. Senator Kim Carr.Com. http://www.senatorkimcarr.com/politics_wrecked_the_car_industry
- Cavusgil et al. (2017). *International Business: The New Realities*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Cimoli, M., Dosi, G., & Stiglitz, J. E. (2009). *The Political Economy of Capabilities Accumulation: The Past and Future of Policies for Industrial Development*. Oxford: Oxford University Press: hal. 1–16. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199235261.003.0001>
- Clibborn, S., Lansbury, R.D., & Wright, C.F. (2016). *Who Killed the Australian Automotive Industry: The Employers, Government, or Trade Unions?*. *Economic Papers: A Journal of Applied Economics and Policy*, 35(1): hal. 2-15.
- Darwin, Norm. (2002). *100 Years of GM in Australia*. Victoria: Hand Publishing.
- De Silva, L.S. (2014). *Export Trends and Free Trade in Australia: An Analysis*. Osaka: The Otemon Journal of Australian Studies, vol. 40: hal. 47-62. <https://www.otemon.ac.jp/library/research/labo/cas/publication/pdf/40/5.pdf>
- DFAT. (2018). *JAEP A Outcomes at a Glance*. Department of Foreign Affairs and Trade. <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/jaepa/fact-sheets/Pages/jaepa-fact-sheet-outcomes-at-a-glance>
- DFAT. (2022). *Australia Key Economic Indicators*. Department of Foreign Affairs and Trade. <https://www.dfat.gov.au/sites/default/files/aust-cef.pdf>
- DFAT. (2022). *KAFTA and Trade in Goods*. Department of Foreign Affairs and Trade. <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/kafta/fact-sheets/kafta-and-trade-in-goods>

- DFAT. (2022). *Korea–Australia Free Trade Agreement*. Department of Foreign Affairs and Trade. <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/kafta/korea-australia-fta>
- DFAT. (2022). *Trade and Investment*. Department of Foreign Affairs and Trade. <https://www.dfat.gov.au/trade/trade-and-investment>
- Dowling, J. (2013). *South Korea Free Trade Deal Could Crush Car Industry*. Cars Guide, <https://www.carsguide.com.au/car-news/south-korea-free-trade-deal-could-crush-car-industry-23267>
- Dowling, J. (2020). *Holden History: From the Beginning to the End*. Drive.Com.Au. <https://www.drive.com.au/news/holden-history-from-the-beginning-to-the-end/>
- Easton, D. (1957). *An Approach to the Analysis of Political System*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://www.jstor.org/stable/2008920?origin=JSTOR-pdf>
- Friedman, M. (1962). *Capitalism and Freedom: The Classic Statement Milton Friedman's Economic Philosophy*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Gilpin, R. (2001). *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*. New Jersey: Princeton University Press.
- Griffiths, E. (2013). *Coalition Accuses Labor of Scaring Car Industry Workers*. ABC Net. <https://www.abc.net.au/news/2013-12-09/coalition-accuses-labor-of-scaring-car-industry-workers/5144744>
- Hill, C., & Hult, G. (2018). *Global Business Today*. New York: McGraw-Hill Education.
- Holden. (2020). *Our Story*. Holden.Com.Au. <https://www.holden.com.au/discover-holden/heritage>
- Kompas. (2020). *GM Suntik Mati Holden*. Kompas. Kompas. <https://otomotif.kompas.com/read/2020/02/20/132200115/gm-suntik-mati-holden>.
- Meiners, J. (2020). *Remembering GM Holden's Most Iconic Cars*. Cars and Driver <https://www.caranddriver.com/features/g31024982/gm-holden-commodore-monaro-cars-gallery/>
- Morley, D. (2020). *The rise and fall of Holden, the darling of the Aussie car industry*. RACV <https://www.racv.com.au/royalauto/moving/news-information/holden-brand-gone-but-not-forgotten.html>
- NBC. (2022). *Australia Prioritizes Reducing Emissions and Cheaper EVs*. NBC News. <https://www.nbcnews.com/science/environment/australia-prioritizes-reducing-emissions-cheaper-evs-rcna35899>

- Parliament of Australia. (2018). *Road Vehicle Standards Bill 2018*. Australian Parliament House. https://www.aph.gov.au/Parliamentary_Business/Bills_Legislation/Bills_Search_Results/Result?bId=r6032
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- The Guardian. (2020). *A History of Holden in Australia - Timeline*. The Guardian.Com. <https://www.theguardian.com/business/2020/feb/19/a-history-of-holden-in-australia-timeline>
- UNECE. (2011). *Transport for Sustainable Development in the ECE Region*. UNECE Transport Division. https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_sustainable_development_in_the_ECE_region.pdf
- UNECE. (2022). *Vehicle Regulations*. United Nations Economic Commission for Europe. <https://unece.org/transport/vehicle-regulations>
- USTR. (2015). *Summary of the Trans-Pacific Partnership Agreement*. Office of the United States Trade Representative. <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2015/october/summary-trans-pacific-partnership>
- Valadkhani, A., Smyth, R. (2016). *The Effects of the Motor Vehicle Industry on Employment and Research Innovation in Australia*. International Journal of Manpower, 37(4): hal. 684-708.
- Williams, M. (2021). Localising the Balance of Power at GM. Automotive Logistics Media. <https://www.automotivelogistics.media/battery-supply-chain/localising-the-balance-of-power-at-gm/42460.article>