

PROTEKSI IMPOR MOBIL SUV AUSTRALIA DALAM KERANGKA IA - CEPA TAHUN 2020

Bintang Lyandra¹ Rahmah Daniah²

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman

Abstrak

Penelitian ini menggambarkan dan menganalisa alasan-alasan proteksi impor mobil Sport Utility Vehicle (SUV) dari Indonesia dalam kerangka Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement (IA-CEPA) tahun 2020. Kajian ini menyoroti paradoks antara tujuan liberalisasi yang terkandung dalam IA-CEPA dengan keberlangsungan kebijakan proteksi yang diterapkan Australia, khususnya melalui hambatan non-tarif dan regulasi teknis. Dengan menggunakan metode kualitatif dan pendekatan deskriptif-analitis, penelitian ini memanfaatkan data sekunder yang bersumber dari perjanjian internasional, laporan perdagangan resmi, serta literatur akademik yang relevan.

IA-CEPA memberikan peluang strategis bagi Indonesia, khususnya melalui kapasitas ekspor PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN), meskipun tantangan signifikan tetap ada dalam bentuk persaingan global dan standar regulasi ketat yang diberlakukan Australia. Secara akademis, penelitian ini memberikan kontribusi pada kajian hubungan internasional dengan menawarkan pemahaman mengenai dinamika proteksionisme dalam konteks rezim perdagangan bebas kontemporer. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proteksionisme Australia tidak semata-mata didorong oleh pertimbangan ekonomi, melainkan juga dipengaruhi oleh dinamika politik domestik serta kebutuhan strategis untuk menjaga keberlanjutan industri otomotif nasionalnya.

Kata Kunci: Proteksionisme, IA-CEPA, Otomotif, Indonesia, Australia, SUV.

Abstract

This study examines and analyzes the underlying reasons behind the protection of Sport Utility Vehicle (SUV) imports from Indonesia within the framework of the Indonesia–Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement (IA-CEPA) in 2020. The research highlights the paradox between the liberalization objectives embedded in IA-CEPA and the persistence of protectionist measures implemented by Australia, particularly through non-tariff barriers and technical regulations. Employing a qualitative method with descriptive analytical approach, this study utilizes secondary data derived from international agreements, official trade reports, and relevant academic literature.

IA- CEPA presents strategic opportunities for Indonesia, particularly through the xport capacity of PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN), although significant challenges persist in the form of global competition and Australia's stringent regulatory standards. This study contributes academically to the field of international relations by offering insights into the dynamucs of protectionism within the context of contemporary free trade regimes.The findings reveal that Australia's protectionism is not solely motivated by economic considerations but also shaped by domestic political dynamics and the strategic need to safeguard the sustainability of its automotive industry.

Keywords: Protectionism, IA-CEPA, Automotive, Indonesia, Australia, SUV.

1. PENDAHULUAN

Indonesia–Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement (IA-CEPA) merupakan perjanjian kemitraan ekonomi komprehensif yang disahkan pada 4 Maret 2019 setelah melalui proses negosiasi panjang sejak 2010. Perjanjian ini hadir sebagai instrumen strategis untuk memperkuat hubungan ekonomi bilateral, membuka akses pasar, mengurangi hambatan tarif maupun non-tarif, serta memperluas kerja sama di sektor perdagangan barang, jasa, investasi, pendidikan, hingga ketenagakerjaan. Dalam konteks perdagangan barang, IA-CEPA memberikan peluang signifikan bagi Indonesia, terutama bagi sektor otomotif yang memiliki kapasitas ekspor melalui produksi kendaraan *Completely Built-Up* (CBU) oleh PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN).

Meskipun IA-CEPA secara normatif menyediakan kerangka liberalisasi yang luas, implementasinya tidak sepenuhnya berjalan selaras dengan tujuan yang diharapkan. Hal ini tampak jelas pada sektor otomotif, khususnya ekspor SUV Indonesia ke Australia. Berdasarkan data Gaikindo, ekspor kendaraan SUV ke Australia mengalami fluktuasi signifikan setelah implementasi IA-CEPA. Pada tahun 2020 tercatat 50.737 unit SUV dikirim ke Australia, namun jumlah ini menurun drastis pada tahun 2021 menjadi 19.631 unit, menunjukkan adanya kendala struktural dalam realisasi ekspor sesuai target permintaan (Gaikindo, 2022). Penurunan ini tidak hanya berkaitan dengan dinamika pasar, tetapi juga dengan adanya perbedaan standar teknis, prosedur perizinan, dan penerapan kebijakan domestik Australia yang berdampak langsung terhadap daya saing kendaraan Indonesia.

Australia dikenal menerapkan standar regulatif yang ketat terhadap kendaraan bermotor, termasuk persyaratan emisi Euro 5, sertifikasi keselamatan, dan berbagai ketentuan teknis yang harus dipenuhi setiap kendaraan impor. Selain itu, kebijakan fiskal seperti *Luxury Car Tax* (LCT) sebesar 33 persen atas nilai kendaraan di atas ambang batas tertentu berdampak signifikan pada harga jual SUV Indonesia di pasar Australia (Australian Taxation Office, 2025). Meski kebijakan-kebijakan tersebut tampak netral secara formal, dalam praktiknya ia berfungsi menciptakan hambatan terselubung (*disguised protectionism*) terhadap produk otomotif luar negeri.

Dalam perspektif hubungan internasional, situasi ini menggambarkan paradoks dalam rezim perdagangan bebas modern, di mana negara tetap memiliki ruang luas untuk mempertahankan kepentingan domestiknya melalui instrumen regulatif meskipun telah terikat perjanjian multilateral maupun bilateral. Australia, sebagai negara dengan kapasitas industri otomotif yang menyusut pascapenutupan pabrik Holden dan Ford, memiliki insentif kuat untuk menjaga stabilitas pasar domestiknya melalui pengendalian impor. Tekanan dari kelompok kepentingan, distributor otomotif, serikat pekerja, serta agenda keberlanjutan lingkungan turut menjadi faktor yang membentuk dinamika proteksionisme ini.

Oleh karena itu, penelitian ini memfokuskan pada bentuk-bentuk proteksi yang diterapkan Australia terhadap impor SUV asal Indonesia, serta alasan ekonomi dan politik yang melatarbelakanginya. Dengan pendekatan deskriptif-analitis, penelitian ini bertujuan memberikan pemahaman mendalam mengenai bagaimana instrumen teknis dan fiskal digunakan sebagai sarana proteksionisme dalam konteks IA-CEPA. Studi ini diharapkan dapat memperkaya literatur hubungan internasional dan menjadi dasar evaluasi implementasi perjanjian perdagangan bebas antara Indonesia dan Australia.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif untuk menjelaskan dan menganalisis bentuk-bentuk proteksionisme Australia terhadap impor kendaraan SUV dari Indonesia dalam kerangka IA-CEPA tahun 2020. Tulisan ini menggunakan data sekunder, yang mencakup dokumen perjanjian IA-CEPA, regulasi otomotif Australia (termasuk *Road Vehicle Standards Act* dan *Australian Design Rules*), laporan instansi pemerintah, publikasi kementerian terkait, serta data eksport-impor kendaraan Indonesia–Australia. Selain itu, penelitian memanfaatkan artikel ilmiah, laporan lembaga internasional, berita resmi, serta publikasi akademik yang relevan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen. Analisis terdiri dari tiga tahapan utama, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi.

3. Perjanjian IA-CEPA dan Implementasinya

Perjanjian *Indonesia–Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IA-CEPA), pengelolaan hambatan non-tarif (non-tariff measures/NTMs) dilakukan melalui suatu mekanisme peninjauan formal yang berada di bawah Komite Perdagangan Barang. Apabila salah satu pihak menilai bahwa suatu tindakan non-tarif dari pihak lain merupakan hambatan yang tidak perlu terhadap perdagangan, pihak tersebut berhak mengajukan permohonan peninjauan dengan menyampaikan notifikasi tertulis paling lambat 30 hari sebelum pertemuan Komite Perdagangan Barang berikutnya. Permohonan ini harus disertai dengan alasan, serta jika memungkinkan, usulan solusi atas hambatan tersebut (*Department of Foreign Affairs and Trade* (DFAT), 2020 IA-CEPA, Ch. 3).

Dalam waktu 360 hari sejak IA-CEPA mulai berlaku, Komite Perdagangan Barang diwajibkan menyusun prosedur resmi peninjauan tindakan non-tarif, yang mencakup penilaian atas nilai komersial perdagangan yang terdampak, kemajuan sektor lain, serta ketersediaan alternatif kebijakan yang konsisten dengan perjanjian perizinan impor WTO. Setiap pihak juga wajib melakukan notifikasi atas seluruh prosedur perizinan impor yang berlaku, serta atas setiap perubahan atau prosedur baru, idealnya 60 hari sebelum berlaku dan paling lambat pada tanggal pemberlakuan.

Dalam aspek *rules of origin*, suatu barang dinyatakan memenuhi syarat sebagai barang asal apabila memenuhi salah satu dari tiga kriteria:

1. Sepenuhnya diproduksi atau diperoleh di wilayah salah satu pihak;
2. Sidak sepenuhnya diproduksi di wilayah tersebut, tetapi memenuhi persyaratan asal yang ditetapkan; atau
3. Diproduksi secara eksklusif dari bahan asal di wilayah pihak tersebut.

Aksesoris, suku cadang, alat, serta bahan instruksi yang dikirim bersama suatu barang tidak diperlakukan sebagai barang terpisah selama merupakan bagian normal dari barang tersebut dan tercantum dalam faktur, sehingga tetap dihitung sebagai bagian dari nilai dan kuantitas barang. IA-CEPA juga menetapkan kewajiban hukum bagi importir. Jika importir memiliki alasan untuk meyakini bahwa klaim asal barang yang diajukan tidak benar, maka importir wajib memperbaiki dokumen dan membayar bea masuk serta sanksi yang berlaku. Namun, apabila importir secara sukarela

memperbaiki klaim yang keliru sebelum diketahui oleh otoritas kepabeanan, maka sanksi dapat diterapkan sesuai dengan hukum nasional pihak pengimpor. Otoritas kepabeanan berhak menolak perlakuan tarif preferensial apabila barang tidak memenuhi syarat asal atau jika importir, eksportir, atau produsen gagal memenuhi ketentuan yang berlaku.

Untuk menjamin kepatuhan, IA-CEPA mengatur mekanisme verifikasi status asal. Otoritas kepabeanan pihak pengimpor dapat meminta informasi tambahan dari importir atau eksportir, mengirimkan permintaan tertulis kepada penerbit surat keterangan asal, serta melakukan kunjungan verifikasi. Proses verifikasi harus diselesaikan dalam waktu 120 hari, dan keputusan mengenai kelayakan tarif preferensial harus diberitahukan secara tertulis dalam 20 hari setelah keputusan diambil.

Dalam aspek prosedur impor, IA-CEPA mensyaratkan adanya permohonan tertulis atau elektronik kepada badan penerbit, yang diikuti oleh pengujian pra-ekspor untuk memastikan kesesuaian barang dengan persyaratan asal dan teknis. Hasil pengujian tersebut wajib diterima sebagai dasar penerbitan Surat Keterangan Asal (SKA). Dengan demikian, IA-CEPA tidak hanya mengatur tarif, tetapi juga membentuk suatu arsitektur regulasi dan administratif yang ketat untuk memastikan bahwa preferensi tarif hanya diberikan kepada barang yang benar-benar memenuhi kriteria perjanjian. (DFAT, 2020)

Implementasi IA-CEPA memberikan peluang besar bagi Indonesia untuk meningkatkan ekspor kendaraan *Compeletely Built Up* (CBU), termasuk jenis SUV yang diproduksi oleh PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN). Pada tahun pertama berlakunya IA-CEPA (2020), ekspor kendaraan ke Australia mencatat kenaikan signifikan, dengan total pengiriman mencapai 50.737 unit, termasuk fortuner yang dipasarkan.

Namun pada tahun 2021, jumlah tersebut mengalami penurunan drastis menjadi 19.631 unit. Hal ini menunjukkan bahwa liberalisasi tarif melalui IA-CEPA tidak menjamin kestabilan volume ekspor apabila hambatan non-tarif dan regulasi dalam negeri Australia tidak dapat dipenuhi secara menyeluruh oleh produsen kendaraan. Penurunan ekspor ini juga dihubungkan dengan adanya persyaratan teknis serta ketatnya standar keselamatan serta keberlanjutan lingkungan di Australia, sehingga

sejumlah model kendaraan harus melalui proses sertifikasi ulang yang memakan waktu dan biaya. Selain itu, perubahan preferensi konsumen Australia terhadap kendaraan berkapasitas mesin yang lebih besar serta reputasi brand atau merk global turut mempengaruhi performa impor kendaraan yang masuk ke Australia.

Hubungan antara temuan penelitian dan literatur mengenai proteksionisme, perdagangan internasional dan dinamika kebijakan Australia. Analisis difokuskan pada apa yang menjadi alasan Australia melakukan proteksi terhadap impor mobil SUV dalam kerangka IA-CEPA.

Secara formal, IA-CEPA menghapus seluruh tarif bea masuk kendaraa asal Indonesia ke Australia. Namun penelitian ini menemukan bahwa penghapusan tarif tidak otomatis menjamin kemudahan akses pasar. Hambatan non-tarif yang ditetapkan Australia justru menjadi faktor penentu apakah kendaraan Indonesia dapat bersaing secara nyata di pasar otomotif Australia.

Dalam praktiknya, sejumlah ketentuan dalam IA-CEPA, khususnya yang diatur dalam Annex 4C ketentuan asal barang dan spesifikasi produk otomotif, tidak sepenuhnya memberikan keuntungan langsung bagi produsen kendaraan Indonesia. Walaupun ketentuan asal barang *rules of origin* memberikan fleksibilitas, namun sertifikasi tambahan tetap diperlukan untuk menyesuaikan produk dengan standar teknis Australia.

Hasil analisis menunjukkan adanya *gap* antara komitmen perjanjian dan implementasi, di mana Australia tetap mempertahankan sejumlah instrumen regulatif yang berpengaruh signifikan terhadap kelayakan pasar kendaraan Indonesia, terutama pada segmen SUV. Dengan kata lain, meskipun komitmen liberalisasi tercantum dalam teks perjanjian, mekanisme implementasinya masih bergantung pada kebijakan domestik Australia yang cenderung bersifat protektif.

Secara normatif, IA-CEPA dikembangkan sebagai instrumen untuk meningkatkan liberalisasi perdagangan dan integrasi ekonomi kawasan. Namun literatur perdagangan menegaskan bahwa penghapusan tarif tidak selalu menghasilkan liberalisasi yang efektif apabila hambatan non-tarif masih dipertahankan (Hoekman & Nicita, 2011). Fenomena ini terlihat jelas dalam sektor otomotif Australia dimana penghapusan tarif impor tidak diikuti dengan pelonggaran regulasi teknis maupun fiskal. Dalam konteks Australia, kecenderungan

mempertahankan instrumen proteksi non-tarif pasca-liberalisasi tarif telah didokumentasikan oleh (Armstrong & Daly, 2021) dalam studi mengenai evolusi kebijakan proteksi industri otomotif Australia. Mereka menunjukkan bahwa meskipun tarif otomotif telah diturunkan secara signifikan sejak 2000-an, pemerintah Australia justru memperkuat kebijakan domestik yang berfungsi membatasi persaingan dari luar negeri.

Sejalan dengan konsep yang dijelaskan Baldwin (2016), yaitu bahwa globalisasi modern menyebabkan negara mencari mekanisme proteksi baru yang tidak mudah digugat dalam forum internasional. Karena itu, meskipun IA-CEPA memberikan ruang ekspor bagi Indonesia, realitas di lapangan memperlihatkan bahwa Australia tetap mampu mempertahankan struktur proteksi melalui instrumen regulatif yang tidak bertentangan secara formal dengan perjanjian perdagangan.

A. Bentuk – bentuk Proteksi Impor Mobil SUV oleh Australia (Tarif & Non- Tarif)

Hambatan non-tarif menjadi instrumen proteksi utama Australia terhadap kendaraan impor terutama SUV, hal ini seperti dengan literatur internasional yang menegaskan bahwa regulasi teknis, standar keselamatan dan persyaratan sertifikasi menjadi bentuk proteksi paling dominan (Drysdale & Armstrong, 2020).

Australia menerapkan standar teknis otomotif yang ketat melalui *Australian Design Rules* (ADR), yang mencakup persyaratan keselamatan, struktur kendaraan, sistem penggereman, lampu, kompatibilitas elektronik, hingga ketentuan informasi teknis lainnya. Kendaraan SUV yang diimpor seperti Fortuner dengan HS Code 8703.23 (bensin 2.7) dan 8703.33 (diesel 2.8) harus melalui proses verifikasi detail hingga ke setiap komponennya. ADR adalah pondasi utama standar keselamatan kendaraan di Australia. Kebijakan seperti ini umum digunakan di negara maju untuk mengontrol kualitas kendaraan yang masuk ke negaranya (Hoekman & Kostecki, 2021). SUV Indonesia harus menjalani proses penyesuaian teknis seperti penyelarasan fitur keselamatan dan sistem kelistrikan serta elektronik. Peneliti menemukan bahwa sejumlah komponen kendaraan harus diatur sedemikian rupa agar memenuhi persyaratan ADR ini seperti :

1. Penyesuaian fitur keselamatan (*Airbag*).

2. Perangkat sensor hardware serta software yang menyesuaikan standar kendaraan Australia.
3. Penyesuaian dan finalisasi sistem standar emisi ke Euro 5, sebelumnya Euro 4.
4. Penyesuaian sistem kelistrikan, elektronik dan pencahayaan.

Standar emisi Euro 5 menjadi hambatan bagi kendaraan SUV yang akan diimpor masuk ke Australia karena regulasi ini di klaim sebagai bagian dari agenda keberlanjutan dan pengurangan emisi secara global (Australian Government, 2021) yang dalam praktiknya standar spesifikasi tersebut masih menjadi hambatan masuk nya kendaraan yang belum sepenuhnya menyesuaikan teknologi yang sudah beorientasi pada keberlangsungan lingkungan. Dalam kerangka ekonomi politik regulasi yang berbasis mengedepankan lingkungan digunakan sebagai *disguised protectionism* terhadap produk impor (Fong, 2017)

Kewajiban registrasi kendaraan dalam *Road Vehicle Standard Act* (RVSA) konsisten dengan model *state based governance Australia*. Namun penelitian terdahulu mengenai dinamika industri otomotif Australia menunjukkan bahwa kompleksitas administratif sering menjadi hambatan struktural bagi produsen internasional (Pritchard, 2019).

Fortuner yang diimpor telah mendekati standar emisi yang ditetapkan, proses sertifikasi dan penyesuaian tetap memakan waktu, Dengan demikian agenda keberlanjutan lingkungan Australia memunculkan terbatas nya ruang bagi kendaraan dari Indonesia. Standar Euro 5 bukan hanya instrumen teknis, tetapi juga mekanisme yang dapat mempersempit akses produk masuk ke Australia dibawah alasan regulasi lingkungan.

C. Alasan Proteksi Australia terhadap Mobil SUV dari Indonesia

Luxury Car Tax (LCT) merupakan instrumen fiskal yang berperan besar sebagai hambatan implisit terhadap kendaraan SUV, dengan tarif 33 persen untuk kendaraan yang melebihi ambang batas nilai tertentu, LCT secara langsung meningkatkan harga jual SUV impor, termasuk Fortuner. Meskipun LCT bersifat netral dan berlaku untuk seluruh kendaraan impor, efeknya lebih berat bagi mobil yang berasal dari negara berkembang seperti Indonesia dibandingkan dengan produk dari

Eropa yang secara merk memiliki nilai jual lebih tinggi dan lebih mudah diterima konsumen Australia. LCT berdampak pada :

1. Meningkatnya total biaya kendaraan impor
2. Berkurangnya daya saing harga mobil SUV asal Indonesia
3. Mendorong Distributor Australia memilih model dengan reputasi merk global yang lebih kuat.

Ambang nilai batas LCT diperbarui setiap tahun, yang menghasilkan beban tidak proporsional pada harga kendaraan impor dari negara berkembang (Australian Taxation Office, 2024). Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan atau regulasi pajak dalam negeri Australia dapat berfungsi sebagai proteksi terselubung meskipun tidak secara eksplisit didefinisikan sebagai hambatan perdagangan. Regulasi serta kebijakan proteksi Australia tidak hanya berdasarkan pertimbangan teknis atau lingkungan, tetapi juga dipengaruhi oleh kepentingan distributor dan importir otomotif lokal, distributor memiliki preferensi terhadap model dengan margin keuntungan tinggi dan permintaan pasar yang stabil.

Tekanan politik dari kelompok industri dan serikat pekerja, meskipun industri manufaktur otomotif Australia menurun namun sektor distribusi layanan purna jual (kendaraan bekas) masih menjadi penyerap tenaga kerja cukup besar. Agenda lingkungan dan target emisi nasional, pemerintah Australia memprioritaskan kendaraan rendah emisi sebagai bagian dari komitmen keberlanjutan iklim dan lingkungan. Faktor-faktor ini membentuk konfigurasi kebijakan yang bersifat protektif terhadap produk impor dengan spesifikasi SUV dari Indonesia. Gabungan hambatan teknis, spesifikasi, sertifikasi, standar lingkungan dan kebijakan fiskal berimplikasi langsung terhadap penurunan daya saing SUV di Australia, tingginya biaya penyesuaian produk, ketidakstabilan volume ekspor, dan berkurangnya keberlanjutan penetrasi pasar Indonesia.

Kombinasi faktor politik, ekonomi, dan sosial domestik menjadi alasan mengapa Australia mempertahankan kebijakan proteksinya, diantaranya :

1. Preferensi Konsumen Australia

Konsumen Australia memiliki preferensi kuat terhadap merek global dengan reputasi tinggi, sebagaimana terlihat dalam laporan penjualan kendaraan nasional (FCAI, 2021) dan analisis pasar otomotif (RACV, 2021). Preferensi ini menciptakan market bias terhadap produk baru dari Indonesia.

2. Kepentingan industri distribusi dan jasa otomotif

Meskipun industri manufaktur Australia telah tutup, sektor distribusi dan layanan otomotif tetap menyerap tenaga kerja besar. Literatur ekonomi politik menegaskan bahwa kelompok kepentingan domestik sering mendorong pemerintah mempertahankan kebijakan protektif untuk menjaga stabilitas pasar (Lindblom, 2018).

3. Komitmen lingkungan dan transisi energi Australia

Australia sedang memperkuat strategi kendaraan rendah emisi sebagaimana tercantum dalam National Electric Vehicle Strategy (Australian Government, 2022) dan analisis kebijakan iklim (Lowy Institute, 2022). Hal ini menyebabkan kendaraan berbahan bakar konvensional seperti Fortuner kurang diutamakan dalam pasar yang semakin diarahkan pada elektrifikasi.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan proteksi Australia adalah hasil interaksi multi-aktor sebagaimana dijelaskan dalam kerangka teori kepentingan nasional dan struktur ekonomi politik global (Holsti, 1998; Jackson & Sørensen, 2016).

Ketahanan proteksi Australia terhadap impor mobil SUV asal Indonesia setelah berlakunya IA-CEPA tidak dapat dipahami hanya melalui kerangka tarif semata, melainkan melalui dinamika transformasi instrumen kebijakan perdagangan. (Hoekman dan Kostecki, 2021) menegaskan bahwa negara cenderung memanfaatkan instrumen regulatif yang bersifat teknokratis—mulai dari standardisasi keselamatan, emisi, hingga persyaratan administrasi—karena instrumen tersebut relatif lebih aman secara politis dan hukum dibandingkan proteksi tarif konvensional. Temuan ini sejalan dengan pola kebijakan Australia, di mana hambatan utama setelah IA-CEPA lebih mencerminkan bentuk proteksi terselubung melalui spesifikasi teknis kendaraan dan kompleksitas regulasi otomotif.

Di sisi lain, proteksionisme pasca-IA-CEPA juga berkaitan dengan konfigurasi ekonomi Australia yang telah bergerak menuju era post-manufacturing. Setelah

runtuhnya industri otomotif lokal, struktur proteksi tidak lagi berfungsi untuk melindungi produsen domestik, melainkan untuk mempertahankan ekosistem ekonomi yang masih tersisa, seperti jaringan distributor, tenaga kerja sektor jasa, dan nilai tambah domestik pada rantai pasok impor. Analisis Garnaut (2018) serta Drysdale dan Armstrong (2020) menunjukkan bahwa kebijakan industri Australia pada periode ini tidak lagi bersifat industry-building, tetapi industry-preserving, bahkan ketika produksi kendaraan sudah tidak lagi berlangsung di dalam negeri. Dengan demikian, proteksi non-tarif terhadap impor kendaraan Indonesia dapat dipahami sebagai strategi untuk menjaga stabilitas sektor yang tersisa, bukan untuk melindungi manufaktur yang sudah hilang.

Selain itu, ketidaksesuaian standar teknologi kendaraan Indonesia dengan standar Australia menjadi sumber hambatan yang konsisten. Siregar dan Prasetyo (2022) mencatat bahwa hambatan non-tarif pada sektor otomotif Indonesia–Australia berjalan melalui kanal seperti standar keselamatan, efisiensi emisi, dan persyaratan teknis yang menuntut adaptasi teknologi yang tidak murah. Dalam konteks Fortuner, misalnya, spesifikasi yang diproduksi untuk pasar Asia Tenggara tidak selaras dengan regulasi keselamatan dan emisi Australia yang lebih ketat, sehingga membuka ruang bagi Australia untuk mempertahankan hambatan teknis meskipun tarif resmi telah dihapuskan. Hambatan seperti ini semakin memperkuat kesenjangan implementasi IA-CEPA pada sektor yang secara teoritis sudah seharusnya memperoleh manfaat liberalisasi.

Faktor krusial lainnya yang menjelaskan keberlanjutan proteksi Australia adalah semakin kuatnya agenda lingkungan nasional, terutama setelah Australia mengesahkan rencana jangka panjang menuju target net-zero emissions 2050. Dokumen kebijakan resmi Pemerintah Australia (Australian Government, 2021) menunjukkan bahwa sektor transportasi merupakan salah satu fokus utama penurunan emisi, sehingga regulasi terkait kendaraan berbahan bakar bensin dan diesel semakin diperketat. Dalam kerangka tersebut, impor SUV konvensional—termasuk produk Indonesia—berada dalam posisi yang semakin rentan terhadap kebijakan lingkungan dan persyaratan efisiensi energi yang terus diperkuat, sekalipun secara formal IA-CEPA memberikan akses tarif nol.

Dengan demikian, temuan penelitian ini menunjukkan bahwa keberlanjutan proteksi Australia pasca-IA-CEPA merupakan konsekuensi dari kombinasi transformasi instrumen kebijakan perdagangan, struktur ekonomi pasca-manufaktur, ketidaksesuaian standar teknis kendaraan, dan agenda lingkungan yang semakin progresif. Hal ini mengindikasikan bahwa efektivitas IA-CEPA bersifat normatif pada tingkat komitmen, tetapi lemah pada implementasi sektor otomotif. Liberalisasi dalam skema perdagangan bebas tidak otomatis menghasilkan akses pasar yang substantif apabila negara mitra tetap mempertahankan hambatan non-tarif yang bersifat sistemik dan dilegitimasi oleh kerangka regulasi domestik.

4. KESIMPULAN

Perjanjian *Indonesia–Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement* (IA-CEPA), yang seharusnya ditujukan untuk memperkuat hubungan ekonomi bilateral melalui liberalisasi perdagangan, ternyata dalam praktiknya menyisakan sejumlah persoalan dalam konteks implementasi di sektor otomotif, khususnya terkait eksport kendaraan SUV dari Indonesia ke Australia. Berdasarkan hasil analisis dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa Australia secara aktif menerapkan berbagai bentuk proteksionisme non-tarif yang berdampak langsung terhadap terbatasnya akses produk otomotif Indonesia ke pasar Australia.

Bentuk proteksi non-tarif yang diidentifikasi mencakup penerapan standar teknis tinggi seperti kewajiban pemenuhan emisi Euro 5, pembatasan kuota impor kendaraan, serta regulasi administratif yang kompleks dan tidak seragam. Meskipun kebijakan-kebijakan ini tidak secara eksplisit melanggar butir-butir dalam IA-CEPA, namun pada kenyataannya menciptakan hambatan struktural yang cukup signifikan. Dengan kata lain, Australia menggunakan instrumen legal yang tampak netral namun secara substantif berfungsi sebagai penghalang terhadap perdagangan bebas.

Salah satu bentuk proteksi tarif yang diterapkan Australia terhadap impor mobil SUV adalah melalui kebijakan tarif dan pajak yang bersifat fiskal. Walaupun dalam perjanjian IA-CEPA, Australia telah meniadakan bea masuk terhadap sebagian besar produk otomotif Indonesia, kebijakan fiskal lain seperti *Luxury Car Tax* (LCT) dan *state-based vehicle taxes* tetap diberlakukan dan berfungsi sebagai hambatan terselubung (*disguised protectionism*).

Kondisi ini mencerminkan adanya kesenjangan antara komitmen liberalisasi yang tertuang dalam teks perjanjian dengan realitas pelaksanaan di lapangan. Meskipun Indonesia telah menunjukkan upaya adaptif untuk memenuhi berbagai persyaratan teknis dan administratif, hambatan tetap muncul dalam bentuk prosedur birokratis yang tidak efisien dan regulasi yang kerap kali berubah tanpa adanya mekanisme transisi yang jelas. Fenomena ini mengindikasikan bahwa prinsip trade facilitation dalam IA-CEPA belum sepenuhnya terwujud secara konkret.

Alasan proteksionis yang dilakukan oleh Australia dapat dijelaskan agar adanya penambahan pajak kendaraan impor sektor otomotif dengan syarat-syarat komitmen perjanjian yang diajukan, serta adanya juga alasan *sustainability agenda* sebagai bagian dari adanya komitmen energi *net-zero* yang merupakan bagian dari kepentingan nasional Australia.

Dengan demikian ini menunjukkan bahwa perjanjian perdagangan bebas seperti IA-CEPA tidak serta-merta menjamin penghapusan hambatan perdagangan dalam praktik nyata. Meskipun secara normatif IA-CEPA memuat komitmen terhadap liberalisasi dan akses pasar yang setara, realitas di lapangan memperlihatkan bahwa negara tetap memiliki ruang manuver untuk memberlakukan kebijakan protektif melalui instrumen non-tarif yang sah secara hukum namun berdampak membatasi. Strategi ini merefleksikan dinamika hubungan kekuasaan dalam ekonomi politik internasional, di mana negara-negara maju seperti Australia masih memprioritaskan perlindungan terhadap sektor domestiknya atas nama kepentingan nasional, termasuk perlindungan lingkungan, keselamatan konsumen, dan stabilitas industri strategis. Pendekatan ini mengafirmasi pandangan bahwa perjanjian internasional bersifat ambivalen—di satu sisi memfasilitasi kerja sama, namun di sisi lain tetap membuka celah bagi tindakan-tindakan unilateralisme terselubung.

REFERENSI/DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, K., & Wittwer, G. (2020). *Revisiting Australian automotive policy: Economic effects and lessons for future industry protection*. University of Adelaide Press.
- Drysdale, P., & Armstrong, S. (2020). *Australia's economic policy and protectionism in the post-manufacturing era*. Australian National University Press.
- Garnaut, R. (2018). *Forty years of protectionism in Australian industry: Lessons and legacies*. ANU Press.
- Hoekman, B., & Kostecki, M. (2021). *The political economy of the world trading system*. Oxford University Press.
- Siregar, R., & Prasetyo, D. (2022). *Non-tariff barriers in automotive exports: Indonesia's challenges under IA-CEPA*. *Journal of International Trade Studies*, 8(1), 45–62.
- Australian Government. (2021). *Australia's long-term emissions reduction plan: A whole-of-economy plan to achieve net zero emissions by 2050*. Department of Industry, Science, Energy and Resources. <https://www.dcceew.gov.au/>.
- Gaikindo. (2022). *Statistical report on automotive exports 2020–2021 (Annual data on Indonesian vehicle exports by type and destination)*. Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia.
- Australian Taxation Office. (2025). *Luxury Car Tax (LCT) on imported vehicles*. ATO. Retrieved from <https://www.ato.gov.au/businesses-and-organisations/gst-excise-and-indirect-taxes/luxury-car-tax/working-out-the-lct-on-an-import/>
- Indonesia–Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement. (2020). *Trade in Goods Non-Tariff Measures Rules of Origin Customs Procedure Verification of Origin Provisions*. Australian Government Department of Foreign Affairs and Trade. Retrieved from <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/iacepa/iacepa-text/Pages/default>