Automotive industrialization is the most relevant topic for those to understand the development of indomobilization in Indonesia. Because, automotive industry has specific characteristic as representative of Indonesian strategy that is sensitive influenced by political factors. Many interests and missions have to accommodate in automotive industry have made automotive industry become dynamic and uncertain sector to be influenced.

The research intended to understand the dynamic changing of automotive policies among 1966-1996 that are contains many controversial policies, with policy study approach. The approach does to answer the research question, how political context will affect policy making process in Indonesia's automotive policies.

The research analysis focused on the understanding of factors interaction in policy making process by observing the patterns of the transaction among the government, business man, political and economical environment. Based on the research result, political context of automotive policies among period 1966-1996 was influenced by string percentage to the Indonesia automotive policy making process because of interests on national, foreign capital pressure, and reportism.

Pendahuluan


Pada skala nasional, kajian para ekonom terutama memperhatikan efektivitas dan efisien kebijakan, memecahkan para analis politik lebih banyak menyoroti fairness (kawalan) dalam pelaksanaan kebijakan tersebut semestinya, pada level internasional kemumusannya Inpres Mobnas tersebut dikhawatirkan sebagai kebijakan yang kurang popular dan tidak tepat menurut kemukumannya. Ketidakjadian momentum ini sangat erat kaitannya dengan kekuasaan Indonesia
dalam menandatangani persetujuan perdagangan bebas seperti WTO (World Trade Organization), GAAT (General Agreement on Tariff and Trade), AFTA (Asian Free Trade Area), APEC (Asia Pacific Economic Cooperation). Sebagai akibatnya kebijakan mobnas yang memberikan proteksi dini (infant protection) kepada PT.

TPN (Timor Putra Nacional) telt menggunakan kecaman kemiskinan dari Amerika Serikat bahwa Jepang telah menggugat mengajukan gugatan ke panel forum WTO.

Kontroversi yang muncul disepuruh kebijakan Mobnas, apa-hila diamati secara jii, pada dasarnya banyak halah mengakui yang salah satu kasus dalam rangkaian kebijakan otomotif di Indonesia. Kajian historis terkait berbagai kebijakan otomotif di Indonesia selama ini menunjukkan bahwa kontroversi dan inkonsistensi telah banyak muncul dalam kebijakan

1 Baca Kristanto Wibisono, "Analisis Industri Otomotif Global dari Sisi Kaizen, dalam KOM 245, 13 Oktober 1996.


ISSN: 0852-9213

Kebijakan Otomotif

otomotif sebelumnya. Pendapat yang dikutip dari T. Pavitra berikut kiranya sangat cocok mewakili observasi ini.

"...masalah ketiga (dalam industri otomotif) adalah ten-tang peraturan-peraturan pem-e-rintah yang tidak konsisten dengan rencana industrialisasi. (Oleh karena itu) perlu diadakan suatu perluasan, suatu sinkronisasi, yang lebih baik antara semua departemen yang bersangkutan dengan industri otomotif. Termasuk ini adalah peraturan yang cen-derung menjadi tujuan; bukan sebagai alat untuk mencapai sasaran nasional dalam bidang industri otomotif".

Pernyataan senada juga dilontarkan oleh Faisal Basri yang menyatai betapa sektor otomotif ini telah menjadi ajang pertarungan pen-a-naman pengaruh sehingga muncul kebijakan-kebijakan yang tidak konsisten dan kontroversial tadi.

"Cukup mendalam industri otomotif, untuk menahan diri di-namika industrialisasi di Indo-nesia. Hal ini karena industri otomotif disatukan berbagai misi, digiring dari satu ke lain arah, dikutuk-kutuk dengan bertubi-

3 T. Pavitra, Perspektif Bisnis Industri Otomotif, dalam "Bisnis Pamungkas" (ed), Industri Otomotif Menyelang Tinggal Lampur, Yayasan Ibrah Pembangunan, 1986
tubuh pengaturan, disesuaikan karena tidak efisien dan menurun kantong masyarakat. Juga sangat diminui oleh berbagai kelompok kepentingan (issue rest group) dan kekuatan bisnis besar, dan dianggap-ambiguan oleh globalisasi dan regionalisasi.


Terjadinya inovasi dan implementasi kebijakan otomotif nasional selama ini menumbuk dampak adanya variasi interess politik dari berbagai aktor yang bermuara di konsolidasi kebijakan sektor otomotif. Dengan demikian, pentingnya industri otomotif baru menjadi memerlukan kontribusi yang kuat terhadap PDRB (sementara tahun 1990-1994 sumbangannya sektor otomotif ini telah lebih dari 2,8%), bahkan sektor otomotif tercatat sebagai kontributor utama defisit transaksi berjalan Indonesia dengan jumlah hingga 3,5 miliar, akan tetapi dengan karakteristik yang khas dari sektor otomotif sebagai industri yang presisi11 telah menjadikan sektor otomotif menjadi sektor industri tersendiri untuk dikembangkan di Indonesia. Kecenderungan tersebut tentunya tidak terjadi hanya karena industri otomotif.

...Industri otomotif menjadi dampak harapan pembangunan industri lainnya. Industri lainnya banyak politik. Dunia Ketiga (sementara Indonesia). Gengsi yang terkandung dalam pengembangan kapasitas manufaktur, yang dalam hal ini diartikan sebagai produksi, bukan kekuatan—memiliki kelebihan—penting secara langsung, sena potensi industri ini untuk menciptakan keterkaitan dengan sektor-sektor otomotif.


2. Dalam kajian ekonomi auto-industri pun mobil sering digunakan sebagai industri baru. Mempunyai perspektif menjadi industri yang dioptimalkan sebagai identitas nasional sehingga perlu memperoleh peluang yang cukup untuk industri mobil Indonesia, dalam Mari Pangestu et alii, Transformasi Industri dalam Era Perdagangan Bebas, CSIS, Jakarta, 1996.
lain, menjadikannya calon ISI (industri Substitusi Impor) yang disukai banyak kalangan.

Besarnya pengaruh Pemerintah terhadap industri otomotif telah menjadikannya kebijakan otomotif di Indonesia memiliki karakteristik yang khas, yaitu, selain didasarkan pada pertimbangan ekonomi (argumen-argumen pertumbuhan ekonomi dan industrialisasi) kebijakan otomotif lebih banyak didasarkan pada pertimbangan politis (atas dasar kepentingan-kepentingan kelompok elit tertentu). Kondisi yang demikian menyebabkan kebijakan otomotif di Indonesia sangat rentan terhadap pengaruh politik, sebab pertubuhan konfigurasi hubungan antara elit pemerintah dengan pelaku bisnis otomotif akan sangat mempengaruhi pula karakteristik kebijakan yang dihasilkan sebagai respon akomodatif terhadap kepentingan-kepentingan elit dalam aliansi politik baru tersebut.

Apabila dugaan-dugan tersebut benar, artinya bahwa munculnya kebijakan otomotif yang terkesan tidak konsisten tersebut karena upaya-upaya untuk merespon kepentingan politik elit tertentu dalam hubungan antara pemerintah dan pelaku bisnis otomotif, maka pencegaman untuk memahami pertanyaan-pertanyaan tentang


ISSN: 0852-9213

Kebijakan Otomotif

bagaimana konteks politik permusnahan kebijakan otomotif di Indonesia, serta faktor-faktor apa yang berpengaruh dalam proses permusnahan kebijakan otomotif tersebut tentunya menjadi suatu academic discourses yang manarik untuk dilakukan.

Otomotif dan Industrialisasi

Ekstensi industri otomotif tidak akan dapat dipisahkan dengan konstelasi makro strategi pengembangan industri/industrialisasi di Indonesia. Sementara itu, industrialisasi sendiri adalah nama lain dari pembangunan atau pertumbuhan ekonomi yang mulai dilakukan pemerintah Indonesia sejak Pelita I diculikang.

Pembangunan-hubungan yang sistematis antara pembangunan, pertumbuhan ekonomi, dan industrialisasi sudah menjadi aksiomatis yang tidak perlu diuji lagi kebenarannya. Imperatif teoritis tentang ideal society yang harus diwujudkan oleh semua pemerintah negara di muka bumi ini dalam menjalankan pembangunan mereka dengan indikator-indikator keberhasilan yang dinatakan sebagai besarnya pertumbuhan ekonomi untuk mencapai kondisi masyarakat sebagaimana dikemukakan oleh Rostow, telah memaksakan pemerintah negara berkembang untuk melakukan industrialisasi sebagai satu-satunya pilhan untuk mencapai apa yang
terlhat pada negara-negara barat (negara industri/post industri) saat ini.

Posisi strategis industrialisasi dalam menunjang pembangunan dikatakan oleh Huib Post6, Manufacturing has been key sector in the economic development of many countries over the past three decades. Several developing countries have succeeded in building up full industrial structure as in the case of the group of so called Newly Industrialised Countries (NICs). Statemen senada dikemukakan oleh Mier7, bahwa industrialisasi akan bermanfaat secara substisitif dalam merubah struktur ekonomi yang kurang berkembang untuk mengasahi kelemahan ekspor dan pengangguran dibanyak negara berkembang.

Akan tetapi kesimpulan telah ada konsep akses dalam mendefinisikan pembangunan sebagai pembangunan ekonomi dan industrialisasi bukan berarti bahwa pelaksanaan pembangunan dapat berjalan linear mengikuti jejak perkembangan apa yang terjadi pada negara-negara industri. Adanya demonstration effect dan time pressure terhadap negara-negara berkembang menyebabkan paradigma-paradigma ekonomi

barang modal tetap masih diimpor. Tahap berikutnya, industri akan diasah untuk menggunakan barang modal. Instruksi kebijakan yang biasa digunakan dalam menerapkan strategi ISI adalah proteksi dalam berbagai bentuknya, rivisinya dalam bentuk pengenaan tarif impor dan berbagai macam restriksi lainnya.

Namun demikian, kebijakan proteksi yang terus menerus pada akhirnya justru menyebabkan terjadinya distorsi pasar, sehingga dampaknya akan mengganggu efisiensi dalam alokasi sumberdaya. Strategi yang demikian hanya akan melahirkan industri-industri yang tidak efisien, sangat tergantung pada pemerintah, dan tidak kompetitif dalam pasar global.


"Several of such empirical studies found a significant positive correlation between exports and income growth."

Recently found that the significance of exports for growth has increased in the course of the 1970s, and that the relationship not only applies to the more developed of the developing countries, but also to low-income developing countries."

Sementara itu pengaihan strategi industrialisasi dari ISI ke industri yang lebih berorientasi ekspor ini tidak akan dapat berjalan dengan sendirinya. Pengalihan tersebut hanya akan berhasil apabila suatu negara mampu melakukan transisi industrialisasi melalui kebijakan deregulasi dan debirokratisasi yang didukung oleh kebijakan devaluasi.  

Strategi industrialisasi di Indonesia, apabila dikaji, jelas mengikuti arah strategi sebagaimana diuraikan di atas. Kebijakan industrialisasi pada masa Orde Baru jika dibuat periodisasi secara umum dapat dikategorikan dalam tiga episode pokok.  


ISSN: 0852 - 9213

Strategi industrialisasi di Indonesia sebagaimana digambarkan, dalam pelaksanaannya tidaklah semulus sebagaimana digambarkan. Perbedaan 'ideologi' atau dalam bahasa teknis 'visi' dan misi industrialisasi telah memahakkan serangkaian variasi kebijakan yang menunjukkan adanya pergeseran-pergeseran fokus industrialisasi yaitu cara-cara untuk mewujudkan sesuatu industrialisasi.

Konflik yang serius dalam permisahkan strategi industrialisasi ini di Indonesia muncul antara teknokrat yang diwakili oleh pandangan-pandangan Widodo dan teknokrat yang diwakili oleh ide-ide Habibie. Perbedaan pandangan antara Widodo, yang kemudian disebut sebagai Wid odonomics, dan Habibie yang disebut sebagai Habibonomics, pada dasarnya bermula dari cara pandang yang berbeda dalam memelihara dan menggunakan instrumen-instrumen industrialisasi. Widodo sebagai ekonom lebih berorientasi pada demand dengan menggunakan instrumen teknologi tetap guna dan keunggulan kompetitif, sementara Habibie lebih menekankan pada supply dengan dukungan teknologi canggih dan berbasis pada asumsi keunggulan kompetitif.


Perspektif Kebijakan Publik

Upaya-upaya untuk memahami pergsegeran teoritik berat kebijakan otomotif di Indonesia dapat dipahami dari hubungan inerens Akan tetapi untuk dapat menggambarkan pengaruh-pengaruh aktor utama dalam menentukan karakteristik kebijakan yang muncul, perspektif kebijakan publik merupakan alternatif yang paling tepat untuk digunakan.

Penggunaan model yang dikembangkan dalam studi

IKAP Volume 1, Nomor 2 (Juli 1997)
kebijakan publik untuk memahami interaksi antar aktor (stake holders) dalam pengambilan keputusan. Analisis ini dapat membantu memahami bagaimana sistem kebijakan di Indonesia berfungsi. 

Sistem pemerintahan di Indonesia yang dianggap "executive oriented" telah memungkinkan lembaga-lembaga eksekutif memegang peran yang signifikan dalam pembuatan kebijakan. 

Sementara itu, sistem perpolitikan di Indonesia yang dinamakan dengan "burocratic-polyarchy" telah mendorong munculnya dominasi burokrasi dalam proses perumusan kebijakan. Dominasi burokrasi tersebut kemudian memicu kemajuan mekanisme "Patron-Client" dalam proses perumusan kebijakan publik di Indonesia. 


"There is little scope for those outside state structure to influence policy, but so far as this does occur, it is


ISSN : 0852 - 9213
principally on the basis of patronage links which are productive of specific and limited benefits (usually material) for individual, rather than broader or economic groupings.

Konteks Politik Kebijakan Otomotif di Indonesia 1966-1996


Periode pertama 1966-1972: Kebijakan Larangan Impor Mobil Complete Built Up (CBU), Nasionalisme Ekonomi dan Pembiasaan Industri Otomotif

17 Djarmo S. Siraitzulak, "Pencipta Pear Baru Buku Mobil Indonesia", dalam Mari E. Pangestu (et al), Transformasi Industri Sektor dalam Era Perdagangan Bebas, CIIE, 1996.

JKAR Volume 1, Nomor 2 (Jul 1997)

Per cyclist keretaan tersebut Pemerintah kemudian menunjuk perusahaan-perusahaan peralatan yang dapt merak mobil-mobil impor yaitu: PT Gaya Motor, PT ISC milik Ngl. PT Udatin milik Eman, PT Inemotor milik Koeret, PT National Motors milik Lubis yang masih toean dekat Ngl. Semestinya itu perusahaan-perusahaan peralatan yang lain berkesudakan sebagai sub kontraktor dari perusahaan-perusahaan yang ditunjuk Pemerintah. Perusahaan yang terdaftar perusahaan-perusahaan peralatan yang diberi fasilitas oleh Pemerintah tersebut tidak dapat dipisahkan dari kehadiran antara Ngl dengan Jusuf (Jenderal Perindustrian) dan Soemitro (Menteri Perdagangan) pada waktu itu juga kehadiran antara Eman pengusaha dari Manado dengan Jusuf turut pula mempengaruhi pemberian lisensi tersebut16.

Dalam pelaksanaannya, kebijakan otomotif selama periode 1966-1972 juga mengikuti strategi industrialisasi yang umum diperlukan oleh negara-negara yang baru mulai melakukan industrialisasi, yaitu dengan memberikan proteksi kepada pengusaha-pengusaha dalam negeri dari para pesaingnya.

16 Jep Chaimer, opcit h.177
dari luar. Ketentuan-ketentuan yang mengatur bahwa perusahaan transnasional harus berhubungan dengan salah satu importir saja di dalam negeri jelas dimaksudkan untuk memberikan proteksi bagi perusahaan importir dari persaingan dengan perusahaan transnasional dan untuk meningkatkan skala ekonomi tungkat penjualan pesa importir dalam negeri.


Dari kenyataan-kenyataan tersebut, maka jelas terlihat bahwa kemunculan berbagai kebijakan otomotif pada tahun 1966-1972-an sangat dipengaruhi oleh motif politik untuk membentuk kepentingan pengusaha pribumi. Penyusukan tajuk: perusahaan pribumi yang memiliki kedekatan hubungan dengan Soemitro merupakan bukti yang kuat untuk mendukung hipotesis tadi.

Pola hubungan seme aktor pada kurun waktu 1969-1972 tersebut apabila digambarkan dalam sebuah model kebijakan maka akan tampak sebagai berikut:
Gambar 1 Pola Hubungan Antar Aktor Dalam Perumusan Kebijakan Otomotif 1969-1972


Situasi yang melingkupi perkembangan industri mengalami perubahan pada tahun 1972 ketika persaingan antara Departemen Perdagangan dan Departemen Perindustrian makin meningkat dalam mengonrol perkembangan industri otomotif. Konsensus yang dibuat antara Departemen Perdagangan dan Departemen Perindustrian untuk menentukan arah perkembangan industri otomotif secara bersama-sama menjadi retak dengan meningkatnya pengaruh politik Direktorat Jendral Industri Logam dan Mesin yang diberi kewenangan yang luas oleh Menteri Perindustrian M. Jusuf untuk mengembangkan visi industrialisasi otomotif. Kedudukan Direktorat menjadi semakin kokoh dengan munculnya Keputusan Presiden No 42 tahun 1972 yang berisi pemberian wewenang penuh...
kedega Departemen Perindustrian

Ujaya direktorat untuk

Pencak dan disi

SK 307...
Tekanan-tekanan yang diberikan oleh para pengusaha kuat telah memaksa pemerintah memikirkan kembali pelaksanaan kebijakan lokalisi lewat SK 307.


ISSN : 0852 - 9213
Data Tabel 1 berikut menunjukkan bahwa pelaku industri otomotif di Indonesia hanya didominasi oleh lima pabrikan utama yaitu Astra, Indomobil, KramaYudha, Bimantara, dan Imora dengan indeks konsentrasi CR4 masing-masing 99,8 untuk niaga, dan 8,5 untuk sedan.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kelompok Produken</th>
<th>Merek Kendaraan</th>
<th>Niaga (%)</th>
<th>Sedan (%)</th>
<th>Total (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Astra</td>
<td>Toyota, Daihatsu, Izuzu, Nissan Diesel, B/N, Peugeot, Renault, Fiat</td>
<td>56,4</td>
<td>42,6</td>
<td>55,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Indomobil</td>
<td>Suzuki, Mazda, Isuzu, Nissan, Volvo</td>
<td>21,7</td>
<td>12,4</td>
<td>20,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Krama Yudha</td>
<td>Mitsubishi</td>
<td>20,4</td>
<td>7,8</td>
<td>19,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bimantara</td>
<td>Mercedes-Benz, Ford, Hyundai</td>
<td>1,1</td>
<td>21,4</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Imora</td>
<td>Honda</td>
<td>12,8</td>
<td></td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Mercabuna</td>
<td>Chevrolet, Opel</td>
<td>0,2</td>
<td>1,7</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Larma</td>
<td>Landrover, Daewoo, Jeep, dll</td>
<td>0,2</td>
<td>1,3</td>
<td>0,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Dari serangkaian interaksi antar aktor dalam proses perumusan kebijakan otomotif selama periode 1972-1995 sebagaimana telah diuraikan di depan, pola hubungan antar aktor dalam proses perumusan kebijakan otomotif selama period ini tersebut dapat digunakan dalam bentuk model sebagai berikut:

---


---

JKAP Volume 3, Nomor 2 (Juli 1997)

Motif Politik:
- Industrialisasi otomotif (full manufacturing)
- Melepas ketergantungan teknologi

Sumber: Hasil Analisis

Periode ketiga 1996-Sekarang:
- kebijakan Mobil Nasional,
- Nasionalisme Ekonomi dan
- Patronase kebijakan

Kegagalan industrialisasi otomotif yang dicanangkan oleh Departemen Perindustrian selama kurun waktu 1972-1995 telah menggelusahkan pemerintah. Sistem produksi yang tidak efisien, pemborosan devisa negara untuk impor komponen, struktur industri yang rapuh merupakan alasan utama yang digunakan oleh Pemerintah untuk meluncurkan Inpres MoNas Keterhasilan Indonesia menerbangkan produk pesawat terbang yang benar-benar buatan Indonesia, N250, pada tanggal 10 Agustus 1995, turut pula menambah kenyataan pemerintah akan kemampuan Indonesia dalam

ISSN : 0852 - 9213
mengusasi teknologi, termasuk otorotif, tentunya. Secara teknis dan substansi kebijakan, upres Mobsnas pada dasarnya dapat diterima oleh para pelaku bisnis otomotif di Indonesia. Akan tetapi pada tahapan implementasi, musculynya kebijakan Mobsnas tidak dapat menghindarkan diri dari kesa yang deskriminatif, elitis, dan trelajanggengan praktek-praktek patronase dalam bisnis otomotif selama ini. Penunjukkan PT TPN sebagai satu-satunya perusahaan yang dianggap mampu melaksanakan program mobsnas kemudian telah banyak menimbulkan kritik terhadap kebijakan mobsnas.

Jargon-jargon demi kepingan-an nasional atas nasionalisme industri otomotif kemudian menjadi perlu di pertanyakan ulang. Kepentingan nasional yang mana? Berbagai pertanyaan tentang kepingan nasional perlu diuntzakan untuk dapat menjawab secara tuntas sisi kepastisan dalam pemberian transfer of value dari pemerintah yang begitu besar bagi bagi konsumen mobil, yang notabene termasuk kelas menengah yang tidak memerlukan subsidi pemerintah, dengan kemurahan harga karena pembatasan PPN dan PPNB.

Perumusan kebijakan mobsnas yang saang elitis pada akhirnya


Kenyataana-kenyataa yang desisikan akhirnya membawa krisis kepada kesimpulan bahwa hanya kekomn politik yang begitu besar saja yang mampu menunjukkan kebijakan yang dama banyak hal bertentangan dengan trend kebijakan nasional maupun international.

Pola hubungan antar aktor dalam proses perumusan kebijakan otomotif selama periode 1996-sekarang apabila digambarkan nampak sebagai bentuk:

98

19 A. Tony Prasiantoro, dalam Seminar nasional Industrialisasi Dan Tindak Teologi di Indonesia kajasan Terhadap Sektor Otomotif, UI, UGM, 17 April 1997

JKAP Volume 1, Nomor 2 (Julh 1997)
Gambar 3. Pola Hubungan Antar Aktor dalam Kebijakan Mobnas, 1996-Sekarang

Motif Politik:
- Full manufacturing mobil Indonesia (Timor)
- Patronase kebijakan

Sumber: Hasil Analisis
Kesimpulan

Dari serangkaian analisis yang dilakukan terhadap konteks politik kebijakan otomotif di Indonesia, dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:


2. Interes politik pemerintah terhadap industri otomotif dilakukan dengan pola patronase antara elit politik sebagai patron dengan pelaku bisnis otomotif sebagai klien. Patronase ini terlihat dalam hal pembiayaan insentif impor kepada para imporir yang mempunyai hubungan dekat dengan elit pemerintah maupun masyarakat. Hal ini terjadi baik pada masa Orde Baru maupun Orde Baru.


4. Berdasarkan analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhinya, maka proses perumusan kebijakan otomotif di Indonesia dapat digambarkan dalam sebuah model sebagai berikut:

JKAP Volume 1, Nomor 2 (Juli 1997)
Gambar 4: Model Perumusan Kebijakan Otomotif di Indonesia

Sumber: Hasil Analisis
Dari model yang berbasis dirumahkan tersebut lingkungan yang mempengaruhi pembuatan kebijakan operasi di Indonesia adalah modal asing, asosiasi industri otomotif, kelompok kepentingan, sistem politik, dan struktur ekonomi. Dalam proses yang sebenarnya lingkungan tersebut berinteraksi dengan pemerintah sebagai penguasa kebijakan dan pelaku bisnis otomotif sebagai target kebijakan. Interaksi disini kemudian sangat dipengaruhi oleh kepentingan-kepentingan politik yang sedang berlanjut oleh pemerintah (aktor-aktor utama pembuatan kebijakan) serta konflik pelaku bisnis otomotif pada saat itu. Pada akhirnya corak kebijakan yang dibahasakan oleh pemerintah akan sangat ditentukan oleh bagaimana power antara pemerintah dan pelaku bisnis otomotif sebagai aktor yang paling terkena dengan eksistensi kebijakan otomotif.

**DAFTAR PUSTAKA**

---, TIRAS, No 7/Th.14 Maaret 1996.


Chalmers, Ian, *Kongoleras: Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia*


Poot, Haib, Arie Kuyvenhoven, *Jas Jassen, Industrialisation and Trade in Indonesia*,

JAKAP Volume I, Nomor 2 (July 1997)
Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1990
Prasetiantono, A. Tony, dalam Seminar nasional Industriisasi Dan Transfer Teknologi di Indonesia kajian Terhadap Sektor Otomotif, UC, UGM, 17 April 1997.