

DAMPAK KELUARNYA INGGRIS DARI UNI EROPA TERHADAP REGULASI PERDAGANGAN INTERNASIONAL JALUR LAUT ANTARA INGGRIS DAN UNI EROPA

Riqqah Puspa Dewi^{1*}, Nurjannah Abdullah²

^{1,2}Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, Indonesia

*Email: riqqahpd@gmail.com

ARTICLE HISTORY

Received:
22 September 2023
Revised
24 September 2023
Accepted:
25 September 2023
Online Available:
30 September 2023

Kata Kunci :

Perdagangan
Internasional,
Regulasi
Uni Eropa.

Keywords :

*International Trade,
Regulation
European Union.*

*Correspondence:

Name : Riqqah Puspa
Dewi
E-mail:
riqqahpd@gmail.com

Abstrak

Keluarannya Inggris dari Uni Eropa pada tanggal 30 Januari tahun 2020 lalu mempengaruhi aktivitas perdagangan internasionalnya dengan Uni Eropa. Penelitian ini akan membahas lebih khusus tentang dampak keluarannya Inggris pada perubahan regulasi perjanjian internasional jalur laut antara Inggris dan Uni Eropa. Penelitian ini menggunakan metode library research atau studi kepustakaan yang akan berfokus pada pengumpulan dan analisis data sekunder yang mencakup studi-studi terdahulu, penelitian sebelumnya dan laporan-laporan resmi. Hasil menunjukkan bahwa keluarannya Inggris dari Uni Eropa berdampak pada diberlakukannya sebuah regulasi perdagangan internasional baru yang dikenal dengan Trade and Cooperation Agreement (TCA). TCA masih menerapkan penghapusan semua tarif dan kuota pada perdagangan Inggris dan Uni Eropa, akan tetapi Inggris tidak lagi menjadi bagian dari pasar tunggal (single market) dan serikat pabean (customs union) Uni Eropa. Hal tersebut membuat Inggris maupun Uni Eropa tetap menghadapi hambatan non-tarif seperti pemeriksaan kepatuhan oleh otoritas bea cukai dan penyesuaian standar dengan negara pengimpor yang akan menaikkan biaya produksi yang harus ditanggung. Penelitian ini menganalisis perubahan-perubahan yang terjadi dalam TCA sebagai regulasi baru antara Inggris dan Uni Eropa yang juga turut berdampak pada regulasi perdagangan internasional jalur laut antara Inggris dan Uni Eropa dimana kedua entitas ini harus mematuhi TCA dan menghadapi berbagai hambatan non-tarif tersebut

Abstract

The UK's exit from the European Union on January 30, 2020, has influenced its international trade activities with the EU. This research will specifically discuss the impact of the UK's exit on the changes in the regulations of the international maritime regulation between the UK and the EU. This research utilizes the library research method, focusing on the collection and analysis of secondary data, including previous studies, research, and official reports. The results indicate that the UK's departure from the EU has led to a new international trade regulation known as the Trade and Cooperation Agreement (TCA). The TCA still eliminates all tariffs and quotas on UK-EU trade, but the UK is no longer part of the single market and customs union of the EU. This situation poses non-tariff barriers such as compliance checks by customs authorities and adjustments to standards with importing countries, increasing production costs. The research analyzes the changes in the TCA as a new regulation between the UK and the EU, impacting the regulations of international maritime trade between the two entities, where both must adhere to the TCA and face various non-tariff barriers.

PENDAHULUAN

Keputusan keluarnya Inggris dari Uni Eropa pada tahun 2020 menjadi salah satu fenomena internasional yang menarik perhatian dunia. Negara yang telah bergabung sejak tahun 1973 ini memutuskan untuk keluar secara resmi pada 30 Januari 2020. Sejak 23 Juni 2016 keanggotaan Inggris dalam Uni Eropa sebenarnya telah mengalami perubahan ketika Perdana Menteri saat itu, David Cameron, setuju untuk mengadakan referendum untuk menentukan apakah mereka ingin tetap berada dalam Uni Eropa atau keluar. Keanggotaan Uni Eropa telah berkurang dengan keluarnya Inggris dari persatuan ini, sebanyak 51,89% pemilih memberikan suara untuk mendukung Inggris keluar dari Uni Eropa secara resmi pada Januari 2020 (Majbour, 2022).

Masalah peningkatan imigrasi dan perjalanan bebas di dalam Uni Eropa menjadi salah satu alasan utama mengapa banyak suara memilih Inggris untuk meninggalkan Uni Eropa. Prinsip kebebasan bergerak Uni Eropa yang menjamin bahwa warga negara anggota memiliki hak untuk bepergian, tinggal, dan bekerja di negara-negara Uni Eropa lainnya, menjadi titik sengketa yang signifikan bagi banyak pendukung keluarnya Inggris dari Uni Eropa. Pada tahun 2010 sampai dengan 2016, salah satu partai politik baru yaitu *UK Independence Party* atau Partai Kemerdekaan Inggris (UKIP) menjadi partai politik dominan di Inggris yang sangat pro dalam menyuarakan penolakan terhadap imigrasi. Oleh karena itulah, UKIP berhasil menarik suara publik yang semakin khawatir dengan jumlah imigrasi yang masuk ke Inggris.

Uni Eropa sendiri merupakan blok perdagangan terbesar di dunia. Meskipun hanya memiliki 5% dari populasi dunia, Uni Eropa berkontribusi sebanyak 14,9% terhadap PDB global pada tahun 2020. Setiap hari, ratusan juta euro nilai barang-barang diimpor dan diekspor masuk dan keluar dari 27 negara anggota Uni Eropa. Secara konkret, sekitar tiga perempat dari seluruh perdagangan internasional yang masuk dan keluar dari Uni Eropa dilakukan melalui laut; menjadikan transportasi laut sebagai pendorong dan fasilitator mesin ekonomi Uni Eropa.

Volume perdagangan transportasi laut jauh melebihi metode transportasi lainnya selama bertahun-tahun (Majbour, 2022). Berdasarkan *Gross Domestic Product* (GDP) negara-negara Uni Eropa sampai pada tahun 2019, Inggris merupakan negara anggota dengan GDP tertinggi kedua setelah Jerman. Hal tersebut menandakan bahwa Inggris memiliki peran dan kontribusi yang signifikan dalam perdagangan internasional dan pertumbuhan ekonomi Uni Eropa secara keseluruhan. Oleh karena itu, keluarnya Inggris dari Uni Eropa yang terjadi lalu tentu mempengaruhi aktivitas perdagangan internasional Uni Eropa. Keanggotaan Inggris telah membantu Uni Eropa tumbuh dan meningkatkan perdagangan dan komersialnya.

Setiap negara dapat mewujudkan keterlibatannya dalam perekonomian global melalui tingkat bilateral, regional dan global. Salah satu bentuk perekonomian global yang dapat membantu pertumbuhan ekonomi suatu negara adalah perdagangan internasional. Perdagangan internasional merupakan salah satu kegiatan

perekonomian global yang dilakukan oleh setiap negara baik negara maju dan berkembang yang bertujuan untuk mempengaruhi pertumbuhan ekonomi negaranya. Perdagangan internasional merupakan perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat dari suatu negara dengan masyarakat yang berada di negara lain yang dapat berupa antar individu, individu dengan pemerintah, atau pemerintah dengan pemerintah negara lain berdasarkan kesepakatan bersama (Salvatore, 1997).

Perdagangan internasional dapat terlaksana melalui berbagai jalur transportasi seperti darat, laut dan udara. Secara nyata, muka bumi memiliki lebih dari 70% lautan dari keseluruhan luasnya atau sekitar 361 juta kilometer persegi dari total 510 juta kilometer persegi dan sisanya merupakan daratan (Suwito & Susanti, 2017). Kondisi muka bumi tersebut turut mempengaruhi aktivitas perdagangan internasional. Berdasarkan laporan dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) pada tahun 2021 bahwa transportasi jalur laut adalah tulang punggung perdagangan internasional dan ekonomi global dengan menyumbang sekitar 80% dari seluruh volume perdagangan internasional (UNCTAD, n.d.).

Whyman dan Petrescu (2020) menjelaskan bahwa keluarnya Inggris dari Uni Eropa menghambat integrasi perdagangan Eropa yang menjadi prioritas Uni Eropa. Penarikan diri Inggris dan kebijakan perdagangan baru telah mengurangi manfaat perdagangan yang telah dicapai oleh Uni Eropa. Berkurangnya anggota Uni Eropa telah menyebabkan menyusutnya wilayah pasar tunggal, yang merusak dasar integrasi ekonomi Uni Eropa. Sebelum Inggris keluar dari Uni Eropa, 44,6% perdagangan ekspor Inggris dan 53,2% perdagangan impor Inggris berhubungan dengan Uni Eropa menurut laporan pemerintah Inggris. Laporan pada tahun 2021 menunjukkan bahwa perdagangan impor dengan Uni Eropa telah turun sebesar 17% sejak Brexit, dengan ekspor ke Uni Eropa mengalami penurunan sebesar 20% (ESRI, 2023).

Penelitian oleh Joudi Majbour (2022) berjudul "*Brexit and its Effect on the E.U. in Terms of the Economy: A Qualitative Content Analysis*" menganalisis efek ekonomi Uni Eropa setelah keluarnya Inggris (Brexit) antara tahun 2020 dan 2022. Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis kualitatif, menganalisis dan mensintesis informasi dari berbagai sumber untuk mengembangkan kerangka analitis dalam memahami efek ekonomi Brexit di Uni Eropa. Penelitian ini mengidentifikasi dan memeriksa hambatan yang diciptakan oleh Brexit dalam hal perdagangan dan komersial di Uni Eropa. Penelitian ini juga mengatasi masalah studi sebelumnya yang seringkali menggeneralisasi efek Brexit, yang menghambat pemahaman yang lebih mendalam tentang dampak ekonominya.

Dampak ekonomi yang ditimbulkan oleh Brexit menurut penelitian ini meliputi penurunan perdagangan akibat adanya batasan bea cukai dan peningkatan tugas-tugas administratif, penurunan PDB, inflasi, akses terbatas ke perairan perikanan, pemindahan bisnis, migrasi yang diatur, penurunan area pasar internal UE, dan kehilangan lapangan kerja (Majbour, 2022)

Artikel penelitian oleh Filippo Fontanelli (2023) berjudul "*The Law of UK Trade with the EU and the World After Brexit*" menguji dampak hukum Brexit pada

perdagangan Inggris dengan seluruh dunia, termasuk Uni Eropa. Artikel ini memberikan analisis komprehensif tentang efek ekonomi Brexit pada Inggris itu sendiri dan Uni Eropa. Penelitian ini memberikan analisis rinci tentang hambatan yang diciptakan oleh Brexit dalam hal perdagangan dan komersial, termasuk dampak pada aliran perdagangan, aliran migrasi, investasi langsung asing, regulasi, sektor keuangan, ilmu dan pendidikan, dan bidang-bidang lain dalam ekonomi Inggris. Selain itu, terdapat juga analisis komprehensif tentang dampak negatif Brexit pada perdagangan Inggris dan pasar tenaga kerja Inggris, termasuk penurunan signifikan dalam perdagangan Uni Eropa-Inggris dalam dua arah, yang mungkin akan pulih sebagian seiring waktu, begitu perusahaan Inggris dan Uni Eropa sepenuhnya menyesuaikan diri dengan lingkungan baru (Fontanelli, 2023)

Berbagai sumber literatur dan penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa keluarnya Inggris dari Uni Eropa telah menimbulkan beberapa konsekuensi. Konsekuensi tersebut termasuk pada perubahan dalam aturan perdagangan internasional di antara keduanya. Namun, berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian ini berfokus pada dampak keluarnya Inggris dari Uni Eropa pada perdagangan jalur laut antara kedua negara dengan membatasi pembahasan pada perubahan regulasinya.

Dengan demikian, penelitian berjudul "Dampak Keluarnya Inggris dari Uni Eropa terhadap Regulasi Perdagangan Internasional Jalur Laut antara Inggris dan Uni Eropa" ini akan membahas lebih mendalam tentang bagaimana keluarnya Inggris dari Uni Eropa mempengaruhi regulasi perdagangan jalur laut antara Inggris dan Uni Eropa dengan menggunakan teori perdagangan internasional, sehingga dapat memberikan panduan yang berguna dalam menghadapi perubahan-perubahan ini di masa depan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan metode *library research* atau studi kepustakaan. Metode *library research* atau studi kepustakaan adalah metode yang berkenaan dengan pengumpulan data pustaka, membaca, mempelajari, mencatat dan menganalisis berbagai bahan penelitian (Zed, 2023). Sugiyono (2012) menjelaskan bahwa studi kepustakaan adalah melakukan kajian teoritis, referensi dan berbagai literatur ilmiah lainnya yang memiliki korelasi dengan masalah yang diteliti. Studi kepustakaan merupakan metode dengan mempelajari berbagai referensi meliputi buku atau hasil penelitian sebelumnya untuk mendapatkan landasan teori mengenai masalah yang akan diteliti.

Metode studi kepustakaan dalam penelitian ini akan berfokus pada pengumpulan dan analisis data sekunder yang mencakup studi-studi terdahulu, penelitian sebelumnya, laporan ekonomi, serta dokumen kebijakan perdagangan antara Inggris dan Uni Eropa. Penelitian ini akan mengakses perpustakaan akademik, basis data, dan sumber-sumber teks yang relevan untuk mengidentifikasi penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan dampak keluarnya Inggris dari Uni Eropa pada perdagangan jalur laut antara kedua entitas.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Integrasi Uni Eropa

Perang Dunia II yang berakhir pada tahun 1945 menimbulkan berbagai dampak negatif pada negara-negara di Eropa terlebih lagi dikarenakan kekuatan blok sekutu yang berusaha untuk melawan dan memberantas Nazisme yang menyebabkan konflik besar antar negara-negara di Eropa. Setelah blok sekutu memenangkan Perang Dunia II dan memberantas Nazisme, Eropa mengalami banyak kehancuran dan kerusakan khususnya dalam bidang Ekonomi. Hal tersebutlah yang memunculkan keinginan kolektif oleh Negara-negara Eropa khususnya Eropa Barat untuk bersama-sama membangun kembali atau merekonstruksi Eropa dari segala sisi. Pemimpin dari negara-negara Eropa Barat kemudian mengadakan pertemuan pertamanya dan berusaha untuk mencari tatanan politik baru yang mampu untuk memelihara keamanan negara dan memiliki peluang untung pembangunan di masa depan.

Ide dan keinginan untuk menyatukan Eropa dalam suatu sistem yang akan mencegah konflik dan perpecahan antar sesama mereka kemudian didukung oleh Amerika Serikat. Amerika Serikat pun kemudian membentuk aliansi keamanan bersama beberapa negara Eropa Barat dengan nama *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) pada tahun 1949. Dari situlah kemudian Amerika Serikat mulai menjalankan rencana bantuan ekonomi untuk negara-negara Eropa dalam melalui *Marshall Plan*. Pelaksanaan *Marshall Plan* ini ditujukan kepada negara-negara di kawasan Eropa Barat yang kemudian membentuk sebuah organisasi yaitu *Organization for European Economic Development* (OEED). Amerika Serikat mendukung upaya penyatuan Eropa ini dengan tujuan untuk melahirkan aliansi di Eropa Barat yang tidak hanya bebas dari konflik melainkan juga dari kekuatan komunis (Dastanta, 2009).

Selanjutnya, proses integrasi negara-negara Eropa melewati tahapan yang kompleks dan panjang yang dapat dilihat dari berbagai pembentukan organisasi atau institusi yang dapat diterima sebagai suatu lembaga yang melambangkan integrasi dari negara-negara Eropa. Pertama, pembentukan *European Coal and Steel Community* (ECSC) atau Komunitas Batu Bara dan Baja Eropa. Komunitas ini dibentuk berdasarkan traktat yang ditandatangani di Paris pada tanggal 18 April 1951 oleh enam negara yang terdiri dari Belgia, Perancis, Jerman, Italia, Luksemburg, dan Belanda, keenam negara tersebut juga dikenal dengan sebutan *The Inner Six*. Perjanjian ECSC ini memiliki tujuan untuk menciptakan suatu pasar umum atau pasar bersama dalam industri batu bara dan baja yang dapat memberikan pergerakan bebas bagi negara-negara anggotanya tetapi dengan menghapus berbagai hambatan tetap diawasi oleh satu otoritas tinggi. ECSC inilah yang menjadi dasar upaya integrasi Eropa (Shiddieqi, 2008).

Pada tahun 1957, para pemimpin *The Inner Six* memutuskan bahwa integrasi Eropa harus diperluas ke semua bidang ekonomi. Sehingga, *European Atomic Energy Community* (EAEC) atau Komunitas Energi Atom Eropa yang kemudian juga lebih dikenal sebagai Euratom dan *European Economic Community* (EEC) mulai

dibentuk melalui penandatanganan perjanjian di Roma pada tanggal 25 Maret 1957, dan baru berlaku pada tahun 1958. Perjanjian EEC lebih berfokus pada kerangka untuk menciptakan suatu pasar bersama melalui pertama, pencapaian *Customs Union* seperti penghapusan berbagai tarif dan hambatan perdagangan serta kedua, melalui penerapan dan harmonisasi kebijakan nasional negara anggota yang berkaitan dengan modal, barang, jasa, dan pekerja. Perjanjian Schengen pada tahun 1985 menetapkan peraturan terkait jaminan untuk perpindahan bebas warga negara dari wilayah negara anggota satu ke wilayah anggota yang lainnya. Perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 14 Juni 1985 dan implementasi dari perjanjian inipun diikuti oleh beberapa negara seperti Spanyol, Denmark, Finlandia, Swedia, Portugal, Austria, dan Norwegia (Dastanta, 2009).

Sebelumnya, Komisi Eropa yang pada tahun 1984 yang dipimpin oleh Jacques Delors menyusun dokumen yang dikenal sebagai *White Paper*. *White Paper* ini menjadi dasar pembentukan pasar tunggal Eropa. *Single European Market Act* yang ditandatangani pada bulan Februari 1986 merupakan suplemen bagi perjanjian EEC yang memang telah fokus pada kerangka penciptaan pasar bersama. *Single European Market Act* kemudian mulai diimplementasikan pada tanggal 1 Juli 1987 dengan tujuan utama untuk menciptakan pasar internal yang ditargetkan sebelum tanggal 31 Desember 1992. Perubahan komunitas atau masyarakat Eropa menjadi Uni Eropa secara resmi terjadi pada saat penandatanganan *Treaty on European Union (TEU)* pada tanggal 7 Februari 1992 di Maastricht, Belanda. Perjanjian ini mulai berlaku satu tahun kemudian pada bulan November 1993. TEU ini telah mencakup perjanjian-perjanjian terdahulu yang telah disesuaikan serta menegaskan tiga pilar kerjasama Uni Eropa yang terdiri dari European Communities, *Common Foreign and Security Policy (CFSP)* dan *Justice and Home Affairs (JHA)* (Shiddieqi, 2008).

Regulasi Perdagangan Uni Eropa

Uni Eropa (UE) saat ini adalah blok perdagangan yang terdiri dari 27 negara di Eropa. Semua negara anggota mengadopsi regulasi, kebijakan dan langkah-langkah perdagangan internasional yang sama dalam *common trade policy* atau kebijakan perdagangan umum, Inggris juga mengadopsi regulasi perdagangan internasional sebelum resmi keluar dari blok ini pada tahun 2020 lalu. Regulasi dan kebijakan Perdagangan Umum Uni Eropa mencakup semua langkah utama yang mempengaruhi perdagangan barang dan jasa serta hampir semua isu terkait perdagangan. Salah satu aspek paling penting dari kebijakan perdagangan UE adalah bahwa UE merupakan serikat pabean (*Customs Union*). Bea masuk yang sama dikenakan pada impor dari negara ketiga tanpa memandang negara mana yang menjadi pintu masuk ke UE. Prinsip-prinsip utama hukum kepabeanan diatur pada tingkat UE, meskipun pihak berwenang kepabeanan dari Negara-Negara Anggota UE yang bertanggung jawab atas penerapannya.

Negara-negara anggota UE, termasuk Inggris sebelum memutuskan untuk keluar, berpartisipasi dalam area perdagangan bebas dan serikat pabean dengan negara anggota lainnya berdasarkan regulasi yang telah ditetapkan dalam beberapa

perjanjian UE, yaitu Perjanjian tentang Uni Eropa (TEU) dan Perjanjian tentang Fungsi Uni Eropa (TFEU). Konsep kunci di sini adalah *internal market* atau pasar dalam negeri UE merupakan area tanpa batas internal di mana pembebasan pergerakan barang, orang, jasa, dan modal dijamin sesuai dengan ketentuan perjanjian. Secara khusus, UE berfungsi sebagai area perdagangan bebas, yang berarti melarang penerapan tarif (biaya impor, juga dikenal sebagai bea masuk) pada barang yang melintasi batas antara negara anggota UE. Selain mengatur mengenai pembebasan bea impor dan ekspor pasar dalam negerinya, UE juga menerapkan *Customs Union* atau serikat pabean yang berhubungan dengan kebijakan perdagangan luar negerinya dengan negara-negara non-UE di perbatasan negara anggota UE (Fontanelli, 2023). Berdasarkan hal tersebutlah, pasar dalam negeri tidak hanya melarang penerapan tarif, melainkan juga melarang tindakan-tindakan yang mempersulit atau membatasi perdagangan baik impor maupun ekspor yang masuk dalam kelompok *quantitative restrictions* atau tindakan pembatasan kuantitatif.

Sebenarnya, kebijakan untuk melarang tarif dan tindakan pembatasan kuantitatif lainnya tidak hanya dijalankan oleh UE, akan tetapi organisasi perdagangan dunia (WTO) dan beberapa perjanjian perdagangan bebas (FTA) juga telah mengatur pembatasan pemberlakuan tarif dan larangan pembatasan kuantitatif. Namun, UE merupakan blok perdagangan yang lebih ambisius dari itu sebab UE berupaya untuk melakukan integrasi ekonomi yang lebih tinggi. Untuk mencapai hal tersebut, UE telah menerapkan setidaknya tiga langkah yaitu harmonisasi kebijakan domestik, konvergensi regulasi dan pengakuan timbal balik regulasi yang ada. Negara-negara anggota UE memberikan kekuasaan unik kepada UE yang dapat digunakan untuk membuat pasar dalam negerinya menjadi pasar tunggal (*single market*) di mana perdagangan dapat berjalan dengan sedikit hambatan.

Ketika Inggris masih menjadi bagian dari blok perdagangan UE, Inggris juga ikut menerapkan berbagai regulasi dan kebijakan yang dapat membuat perdagangan internasionalnya berjalan lebih mudah karena kurangnya hambatan baik itu perdagangan dengan anggota UE lainnya maupun dengan negara bukan anggota. Misalnya, ketika UE menerapkan kebijakan *single market* atau pasar tunggal, Inggris juga ikut berpartisipasi dalam regulasi pasar tunggal tersebut dengan menyelaraskan regulasi untuk memfasilitasi pergerakan bebas barang dan jasa seperti standar keamanan produk dan penandaan yang diatur secara seragam di seluruh negara anggota. Hal tersebutlah yang disebut dengan harmonisasi regulasi. Selanjutnya, sebagai anggota UE, Inggris juga turut melakukan pengakuan timbal balik (*mutual recognition*).

Pengakuan timbal balik yang dimaksud ialah pengakuan timbal balik terhadap regulasi domestik masing-masing negara. Pengakuan timbal balik membentuk asumsi bahwa barang yang mematuhi standar domestik satu negara anggota dapat beredar di mana saja di pasar tunggal, seolah-olah mematuhi standar regulasi domestik dari semua negara anggota. Secara praktikal, Inggris harus menerima bahwa standar regulasi yang ditetapkan oleh Jerman sudah cukup misalnya suatu produsen mobil Jerman tidak perlu membuat model mobil khusus yang sesuai dengan standar

keamanan Inggris untuk menjual mobil di sana karena telah mengakui bahwa standar keamanan yang diterapkan oleh Jerman sudah cukup; oleh karena itu, otoritas bea cukai Inggris tidak perlu memverifikasi kepatuhan mobil Jerman dengan standar lokal (Fontanelli, 2023).

Adanya kombinasi tiga langkah yang diterapkan UE untuk menciptakan regulasi perdagangan dengan meminimalkan hambatan telah memberikan dampak positif pada kemudahan akses pasar internal dan membuat aktivitas perdagangan internasionalnya semakin lancar. Sebelum memutuskan untuk keluar dari UE, Inggris juga turut merasakan dampak positif dari kemudahan memasuki pasar internal UE ini. Perdagangan internasional Inggris mendapat pengaruh yang cukup kuat termasuk perdagangan internasional jalur lautnya. Sebagai negara kepulauan, Inggris dikelilingi oleh lautan yang telah dengan baik dimanfaatkan sebagai jalur perdagangan internasionalnya. Sektor maritim terbukti menjadi kontributor berharga bagi kas negara, dengan langsung menghasilkan £5,2 miliar dalam pendapatan pajak untuk Inggris pada tahun 2019, naik 36% dari £3,8 miliar pada tahun 2010. Sektor maritim ini terdiri dari berbagai industri dengan industri pengiriman (*shipping*), bisnis maritim, dan pelabuhan menempati posisi lima teratas menghasilkan omset £49 miliar, £13,7 miliar dan £10 miliar (Maritime UK, 2022).

Perdagangan internasional jalur laut Inggris pada tahun 2019 yang menyumbang £116 miliar, melampaui sektor jalur darat seperti kereta api dan penerbangan. Industri maritim membuktikan pertumbuhan yang signifikan antara 2010-2019, mencapai 35%, mengungguli sektor jalur darat. Pertumbuhan ini tidak hanya mencerminkan ambisi investasi sektor maritim dan pemulihan cepat pola transportasi global, tetapi juga menunjukkan bahwa regulasi perdagangan UE berkontribusi pada keseimbangan positif di sektor perdagangan internasional yang melibatkan jalur laut. Adanya perkembangan yang signifikan pada perdagangan internasional jalur laut ini juga ikut membuat sektor lapangan pekerjaan terkena dampaknya dimana lebih dari 1 juta pekerjaan didukung oleh sektor maritim pada tahun 2019, pekerjaan ini tidak hanya lebih produktif tetapi juga memberikan kompensasi yang lebih tinggi daripada rata-rata pekerjaan lain di Inggris. Sebagai contoh, rata-rata remunerasi sektor maritim 30% lebih tinggi daripada rata-rata umum Inggris (Maritime UK, 2022). Peningkatan produktivitas dan kompensasi yang tinggi mencerminkan nilai tambah dari perdagangan jalur laut yang melibatkan regulasi yang diterapkan oleh UE.

Dengan jalur maritim yang lebih maju daripada jalur darat, sektor maritim Inggris terus tumbuh. Uni Eropa tetap menjadi mitra perdagangan jalur laut utama bagi Inggris. Lebih dari 41% dari volume muatan internasional yang ditangani di pelabuhan-pelabuhan Inggris diperdagangkan dengan Uni Eropa daripada kawasan lain di tahun 2019. Volume kontainer yang dimuat di pelabuhan-pelabuhan Inggris telah cenderung meningkat dalam dua dekade terakhir dan mencapai puncaknya pada tahun 2019 dengan peningkatan sebesar 57% (GOV.UK, 2020). Pertumbuhan perdagangan jalur laut yang didukung oleh regulasi perdagangan UE membuat sektor

ini menjadi motor penggerak perdagangan internasional yang efisien dan berkelanjutan serta memudahkan perdagangan internasional Inggris.

Regulasi Perdagangan Internasional Baru antara Inggris dan Uni Eropa

Proses keluarnya Inggris dari Uni Eropa (UE) merupakan proses panjang dan rumit yang dimulai ketika referendum yang diselenggarakan pada Juni 2016 yang menghasilkan hampir 52% suara mendukung penarikan Inggris dari Uni Eropa. Setelah itu, pasal 50 dari Traktat Uni Eropa (TEU) mulai diberlakukan pada tanggal 29 Maret 2017 dan perjanjian untuk penarikan keanggotaan terjadi pada tanggal 30 Januari 2020. Kebijakan dan hukum-hukum UE masih berlaku di Inggris dari periode transisi pada tanggal 1 Februari 2020 sampai dengan 31 Desember 2020. UE dan UK sebelumnya telah menandatangani sebuah perjanjian baru yaitu *Trade and Cooperation Agreement* (TCA) atau Perjanjian Perdagangan dan Kerja Sama pada tanggal 30 Desember 2020 yang diberlakukan secara sementara mulai 1 Januari 2021 dan secara resmi berlaku pada 1 Mei 2021. Perjanjian Perdagangan dan Kerja Sama atau TCA merupakan dokumen yang mencakup regulasi baru terkait perdagangan internasional antara Inggris dan Uni Eropa. TCA sebenarnya sama dengan *Free Trade Agreements* (FTA) lainnya yang berarti TCA hanyalah suatu perjanjian perdagangan bebas biasa yang menghapus semua tarif dan kuota pada perdagangan Inggris dan UE (Buigut & Kapar, 2023).

Oleh sebab itulah, pemberlakuan TCA secara resmi pada Mei 2021 lalu sebagai regulasi perdagangan yang baru antara Inggris dan UE mempengaruhi proses dan mekanisme perdagangan internasional dari kedua negara. Dampak yang paling mudah diamati ialah penurunan hubungan perdagangan antara Inggris dan UE dari yang sebelumnya kedua entitas sama-sama terlibat dalam pasar tunggal (*single market*) dan serikat pabean (*customs union*) menjadi terikat dalam FTA. Hal inilah yang kemudian memunculkan dampak-dampak lain bagi hubungan perdagangan kedua negara sebab hambatan-hambatan perdagangan khususnya yang bersifat non-tarif harus dihadapi berbeda halnya ketika Inggris masih menjadi bagian dari Uni Eropa (Fontanelli, 2023).

Saat Inggris masih menjadi anggota dari UE, Inggris harus mengikuti regulasi dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh UE. Dalam aktivitas perdagangan internasional, UE menerapkan tiga langkah penting untuk mempermudah jalannya kegiatan perdagangan yaitu harmonisasi kebijakan domestik, konvergensi regulasi dan pengakuan timbal balik regulasi yang ada. Preferensi Inggris untuk tidak berkomitmen pada keselarasan atau harmonisasi regulasi dengan UE menyingkirkan kemungkinan integrasi yang berasal dari aturan umum atau pengakuan timbal balik. Tanpa adanya keselarasan regulasi antara kedua pasar, semua produk yang diperdagangkan antara keduanya tunduk pada biaya produksi dan perizinan yang diperlukan untuk memenuhi standar negara pengimpor dimana standar-standar tersebut bisa berbeda dari yang diberlakukan di negara asal, sehingga harus melewati pemeriksaan perbatasan untuk memverifikasi kepatuhan. Proses ini mengharuskan adanya biaya tambahan yang harus ditanggung.

TCA sendiri tidak banyak mengurangi biaya perdagangan yang timbul dari hambatan regulasi karena Inggris menolak peringatan UE bahwa keselarasan regulasi akan diperlukan untuk menjaga perdagangan tanpa hambatan. Artinya, tanpa pengaturan keselarasan regulasi atau pengakuan timbal balik, barang harus memenuhi standar pasar impor, menghadapi pemeriksaan kepatuhan oleh otoritas bea cukai, dan biaya sertifikasi. Formalitas bea cukai ini, termasuk pembayaran PPN, mewakili biaya baru bagi barang yang diperdagangkan antara UE dan Inggris, yang tidak diatasi oleh TCA (Fontanelli, 2023).

Pembahasan

Dampak Regulasi Perdagangan Internasional Jalur Laut Baru antara Inggris dan Uni Eropa

Dampak perubahan regulasi ini telah ditunjukkan oleh studi pada Desember 2022 bahwa eksportir UE dan/atau importir Inggris menghadapi biaya lebih tinggi akibat kenaikan biaya atau termasuk hambatan non-tarif yang disebabkan oleh keluarnya Inggris, dan meneruskan setidaknya sebagian dari biaya ini kepada konsumen melalui harga yang lebih tinggi. Diperkirakan bahwa keluarnya Inggris dari UE sendiri meningkatkan harga makanan sebesar 6% secara keseluruhan (Fontanelli, 2023). Biaya ini merupakan bagian dari perdagangan internasional dan hampir tidak mungkin dihindari melalui FTA termasuk TCA, sehingga para pelaku ekonomi di Inggris yang biasanya melakukan kegiatan perdagangan di dalam pasar tunggal UE harus ikut merasakan dan menanggung biaya tambahan ini untuk pertama kalinya.

Berdasarkan laporan statistik dari pemerintah Inggris, total ekspor barang pada tahun 2021 mencapai £340 miliar yang merupakan penurunan dari tahun 2019 yang mencapai £367 miliar. Meskipun fenomena ini juga dipengaruhi oleh adanya pandemi virus Covid-19, keluarnya Inggris dari UE termasuk periode transisi dan penerapan TCA untuk pertama kali juga menjadi salah satu faktor menurunnya jumlah ekspor sebab Inggris kehilangan hak istimewanya untuk masuk dalam pasar tunggal UE dan membuat seluruh aktivitas perdagangan internasionalnya mengalami berbagai hambatan baru yang sebelumnya tidak dihadapi. Selanjutnya, pada tahun 2021 Tiongkok menjadi mitra impor terbesar Inggris mengalahkan Jerman yang telah menempati posisi tersebut selama dua tahun terakhir (GOV.UK, 2022).

Perubahan regulasi perdagangan antara Inggris dan UE juga terlihat pada sektor kelautannya, total lalu lintas internasional jalur laut yang juga mencakup kegiatan perdagangan internasional pada tahun 2022 mencapai 355,1 juta ton, akan tetapi tetap 7% lebih rendah daripada tahun 2019 ketika Inggris masih memiliki akses pada pasar tunggal UE dan tidak menggunakan TCA sebagai regulasi dalam kegiatan perdagangan internasional jalur laut antara kedua entitas (GOV.UK, 2023). Adanya hambatan non-tarif yang perlu dihadapi oleh Inggris ketika memasuki pasar UE seperti pemeriksaan bea cukai, pemeriksaan berbagai standar meliputi standar kesehatan dan sanitasi, kenaikan biaya yang harus ditanggung serta semakin rumitnya

proses perdagangan turut mempengaruhi perdagangan internasional jalur laut antara Inggris dan UE.

Analisis dampak keluarnya Inggris dari Uni Eropa terhadap regulasi perdagangan internasional jalur laut antara keduanya dapat dilakukan dengan menggunakan teori perdagangan internasional. Teori perdagangan internasional menganalisis faktor-faktor yang menjadi penyebab dilakukannya kegiatan perdagangan internasional. Perdagangan internasional juga mengkaji alasan-alasan serta pengaruh dari pembatasan perdagangan serta hal hal menyangkut proteksionisme baru (Salvatore, 1997). Teori dan kebijakan perdagangan internasional merupakan aspek mikroekonomi ilmu ekonomi internasional sebab berhubungan dengan masing-masing negara sebagai individu yang diperlakukan sebagai unit tunggal. Dalam penelitian ini, Teori perdagangan internasional membantu dalam menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat perubahan regulasi perdagangan internasional jalur laut yang kemudian menjadi faktor-faktor penghambat dalam hubungan perdagangan kedua entitas.

Dampak-dampak yang ditimbulkan dari pemberlakuan regulasi perdagangan baru memunculkan hambatan dalam perdagangan internasional dengan adanya hambatan non-tarif yang menjadi perhatian dari dampak regulasi baru ini. Dengan keluarnya Inggris dari pasar tunggal dan serikat pabean Uni Eropa menyebabkan terjadinya perubahan dalam jumlah barang yang bisa diperdagangkan karena adanya mekanisme baru yang harus dipenuhi seperti pengecekan bea cukai, penerapan standar keamanan yang disesuaikan di negara tujuan dan berbagai peraturan domestik yang harus dipatuhi seperti. Analisis ini membantu kita memahami bagaimana perubahan ini bisa mempengaruhi kemudahan akses pasar dan biaya perdagangan.

KESIMPULAN

Pada saat Inggris masih menjadi bagian dari blok perdagangan Uni Eropa (UE), Inggris juga mengadopsi regulasi perdagangan internasional yang meliputi pasar tunggal (*single market*) dan serikat pabean (*customs union*). Dalam mencapai kedua hal tersebut, Inggris setidaknya harus mengikuti tiga langkah atau kebijakan yang ditetapkan oleh UE agar perdagangan internasionalnya dapat berjalan lebih mudah dengan mengurangi berbagai hambatan. Harmonisasi kebijakan domestik, konvergensi regulasi dan pengakuan timbal balik regulasi yang ada merupakan hal-hal yang harus dipenuhi dan dilakukan oleh Inggris saat masih menjadi anggota dalam blok perdagangan UE ini. Adanya kombinasi tiga langkah yang diterapkan UE untuk menciptakan regulasi perdagangan dengan meminimalkan hambatan telah memberikan dampak positif pada kemudahan akses pasar internal dan membuat aktivitas perdagangan internasional Inggris semakin lancar.

Berbagai sektor perdagangan Inggris ikut menikmati dampak positif dari kemudahan aktivitas perdagangan internasional termasuk perdagangan internasional jalur lautnya. Perdagangan jalur laut Inggris pada tahun 2019 yang menyumbang £116 miliar, melampaui sektor jalur darat seperti kereta api dan penerbangan. Industri maritim membuktikan pertumbuhan yang signifikan antara 2010-2019, mencapai

35%, mengungguli sektor jalur darat. Selanjutnya, Uni Eropa tetap menjadi mitra perdagangan jalur laut utama bagi Inggris. Lebih dari 41% dari volume muatan internasional yang ditangani di pelabuhan-pelabuhan Inggris diperdagangkan dengan Uni Eropa daripada kawasan lain di tahun 2019. Volume kontainer yang dimuat dan dimuat di pelabuhan-pelabuhan Inggris telah cenderung meningkat dalam dua dekade terakhir dan mencapai puncaknya pada tahun 2019 dengan peningkatan sebesar 57%. Pertumbuhan perdagangan jalur laut yang didukung oleh regulasi perdagangan UE membuat sektor ini menjadi motor penggerak perdagangan internasional yang efisien dan berkelanjutan serta memudahkan perdagangan internasional Inggris.

Ketika Inggris resmi keluar dari UE pada 30 Januari 2020, perjanjian perdagangan baru juga mulai diberlakukan secara sementara mulai 1 Januari 2021 dan secara resmi berlaku pada 1 Mei 2021. Perjanjian perdagangan tersebut menjadi regulasi baru yang mengatur aktivitas perdagangan antara Inggris dan UE. Regulasi-regulasi tersebut diatur dalam *Trade and Cooperation Agreement (TCA)* atau Perjanjian Perdagangan dan Kerja Sama. Perjanjian Perdagangan dan Kerja Sama atau TCA merupakan dokumen yang mencakup regulasi baru terkait perdagangan internasional antara Inggris dan Uni Eropa. TCA sebenarnya sama dengan *Free Trade Agreements* lainnya yang berarti TCA hanyalah suatu perjanjian perdagangan bebas biasa yang menghapus semua tarif dan kuota pada perdagangan Inggris dan UE. Maka, hubungan perdagangan antara Inggris dan UE mengalami penurunan dari yang sebelumnya terlibat dalam pasar tunggal (*single market*) dan serikat pabean (*customs union*).

Tiga langkah penting untuk mempermudah jalannya kegiatan perdagangan yaitu harmonisasi kebijakan domestik, konvergensi regulasi dan pengakuan timbal balik regulasi telah dihilangkan. Hal ini kemudian mempengaruhi proses dan mekanisme perdagangan internasional dari kedua entitas sebab hambatan-hambatan perdagangan khususnya yang bersifat non-tarif harus dihadapi dan berbeda halnya ketika Inggris masih menjadi bagian dari Uni Eropa. Perubahan regulasi perdagangan antara Inggris dan UE juga terlihat pada sektor kelautannya, total lalu lintas internasional jalur laut yang juga mencakup kegiatan perdagangan internasional pada tahun 2022 mencapai 355,1 juta ton, akan tetapi tetap 7% lebih rendah daripada tahun 2019 ketika Inggris masih memiliki akses pada pasar tunggal UE dan tidak menggunakan TCA sebagai regulasi baru yang juga berlaku dalam kegiatan perdagangan internasional jalur laut antara kedua entitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Buigut, S., & Kapar, B. 2023. *HOW DID BREXIT IMPACT EU TRADE? EVIDENCE FROM REAL DATA*. *Wiley Online Library*, 46(6),1566-1581.10.1111/twec.13419
- Dastanta, F. 2009. IMPLIKASI PENERIMAAN SIPRUS DALAM KEANGGOTAAN UNI EROPA TERHADAP PROSES PENERIMAAN TURKI DALAM KEANGGOTAAN UNI EROPA. Universitas Indonesia. <https://lontar.ui.ac.id/detail?id=126594&lokasi=lokal>

- EMSA. (n.d.). 2023. *THE EU MARITIME PROFILE – OVERVIEW OF THE EU MARITIME ECONOMY*. EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY. Retrieved Oktober 23, 2023, from <https://www.emsa.europa.eu/eumaritime-profile/section-1-overview-on-the-eu-maritime-economy.html>
- Fontanelli, F. 2023. *THE LAW OF UK TRADE WITH THE EU AND THE WORLD AFTER BREXIT*. *King's Law Journal*, 34(1), 3-29.10.1080/09615768.2023.2187615
- GOV.UK. 2020. *UK PORT FREIGHT STATISTICS: 2019 - STATISTICAL RELEASE*. GOV.UK. Retrieved November 9, 2023, from <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5f32adc4e90e0732df4dd20d/port-freight-statistics-2019.pdf>
- GOV.UK. 2022. *UK OVERSEAS TRADE IN GOODS STATISTICS SUMMARY OF 2021 TRADE IN GOODS*. GOV.UK. Retrieved November 12, 2023, from https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6203d5778fa8f510a864beda/OTS_2021_Annual_Summary.pdf
- GOV.UK. 2023. *PORT FREIGHT ANNUAL STATISTICS 2022: ROUTE INFORMATION*. GOV.UK. Retrieved November 12, 2023, from <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-annual-statistics-2022/port-freight-annual-statistics-2022-route-information>
- Majbour, J. 2022. *BREXIT AND ITS EFFECT ON THE E.U. IN TERMS OF THE ECONOMY: A QUALITATIVE CONTENT ANALYSIS*. Linnaeus University.
- Maritime UK. 2022. *STATE OF THE MARITIME NATION*. Maritime UK. Retrieved November 9, 2023, from <https://www.maritimeuk.org/state-of-the-maritime-nation/>
- Puspa Dewi, R. 2023. PERAN ORGANISASI MODEL PBB DALAM MELATIH KEMAMPUAN DIPLOMASI MAHASISWA. *DE FACTO : Journal Of International Multidisciplinary Science*, 1(01 Januari), 1–8. Diambil dari <https://azramedia-indonesia.azramediaindonesia.com/index.php/defacto/article/view/531>
- Shiddieqi, D. H. A. 2008. PERLUASAN UNI EROPA DI KAWASAN BALKAN BARAT DAN IMPLIKASINYA TERHADAP RENCANA KEANGGOTAAN SERBIA DI UNI EROPA. Universitas Pasundan. <http://repository.unpas.ac.id/35844/>
- Suwito, & Susanti, N. E. 2017. *GEOGRAFI KELAUTAN* (1ST ED.). Ediide Infografika. <https://repository.unikama.ac.id/4103/1/B1.%20Buku%20Geografi%20Kelautan.pdf>
- UNCTAD. (n.d.). 2023. *REVIEW OF MARITIME TRANSPORT / UNCTAD*. unctad. Retrieved Oktober 23, 2023, from <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>