

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jepang dan Uni Eropa memiliki hubungan kerjasama yang berlangsung lama, selama itu Uni Eropa menjadi salah satu target pasar bebas dari Jepang dan memiliki perjanjian perdagangan bebas atau FTA pada 28 Maret 2011. FTA UE-Jepang adalah negosiasi bilateral paling ambisius yang dilakukan oleh UE, sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan baik di UE dan Jepang, perjanjian semacam itu akan bersifat mendalam dan komprehensif, juga akan melibatkan, antara lain, upaya besar untuk menghilangkan semua tarif, serta liberalisasi perdagangan jasa. Dimana salah satu fungsi FTA yaitu menghapus tarif yang dikenakan antara negara atau wilayah dan menghapus pengaturan di bidang penanaman modal asing di bidang perdagangan jasa. FTA. Jepang adalah pasar konsumen nasional terbesar ketiga di dunia, namun hanya pasar ekspor terbesar ketujuh di Eropa, menyumbang sekitar 3% ekspor ekstra ke Uni Eropa dan omset perdagangan – tingkat yang telah berkurang karena pertumbuhan perdagangan yang lebih cepat dengan negara-negara berkembang. Jepang dan Uni Eropa memiliki sebuah perjanjian didalamnya yakni kerjasama kemitraan ekonomi yang bernama EPA atau *Economic Partnership Agreement* pada 28 Mei 2011 dan mengarah pada hal-hal berikut yaitu, fasilitasi perdagangan, investasi, persaingan, pengadaan publik, perlindungan kekayaan intelektual dan pengurangan hambatan teknis untuk perdagangan. *Japan-EU Free Trade Agreement* (JEFTA) adalah perdagangan dan investasi bebas perjanjian perlindungan antara Jepang dan Uni Eropa, yang dinegosiasikan sekitar 2013 dan 2017. Uni Eropa yang paling komprehensif dalam perjanjian perdagangan bilateral dalam bentuk perjanjian internasional. Perdana Menteri Jepang sebelumnya yaitu Shinzo Abe mengatakan sebagai “kelahiran zona ekonomi terbesar di dunia” (Perjanjian Perdagangan Jepang dan Uni Eropa). Perjanjian ini mulai berlaku pada bulan 1 Februari, 2017. Perjanjian tersebut menghapuskan hampir 99 persen dari semua bea masuk Eropa untuk Jepang barang-barang. Jepang, bagaimanapun, mengurangi sekitar 94 persen dari semua tarif impor di Eropa. (Angelescu, 2018)

Namun, keputusan Inggris meninggalkan Uni Eropa setelah dinyatakan Brexit referendum pada Juni 2016 memberikan kejutan yang tidak diharapkan bagi Jepang. Menghadapi kehilangan akses dari prospek yang telah dijalankan ke *Single Market* Eropa, dan melemahnya Uni Eropa serta Inggris, Jepang kemudian mengambil langkah cepat dalam

keterlibatan dengan pasar Eropa, karenanya Brexit memiliki peranan penting bagi Jepang sebagai katalis yang lebih proaktif di dunia internasional perdagangan dan politik luar negeri. (Angelescu, 2018) Kurangnya Uni Eropa dalam banyaknya aspek akibat keluarnya Inggris menjadi sebuah alasan utama Jepang melihat banyaknya kerugian dari segi ekonomi, politik, ataupun dalam masalah keamanan dan pertahanan. Hal tersebut yang mendasari Brexit sangat mempengaruhi Jepang dari berbagai aspek kerja sama dengan Uni Eropa.

Kemudian hasil model di tingkat sectoral sebelum Inggris keluar dari Uni Eropa menunjukkan bahwa sektor kendaraan bermotor, dimana kekhawatiran akan dampak negatif dari FTA UE-Jepang seringkali paling terasa akan mengalami dampak negatif terutama dari penghapusan tarif, tetapi ketika pengurangan tarif digabungkan dengan pengurangan biaya Tindakan Non Tarif/NTM, dampaknya bagi UE secara umum netral. Hal ini menunjukkan bahwa kehadiran Jepang yang meningkat di pasar kendaraan bermotor UE akan dipengaruhi oleh peningkatan ekspor kendaraan bermotor UE ke Jepang.

Dengan 25% dari produksi global, Uni Eropa adalah produsen kendaraan bermotor terbesar di dunia. Dari 78 juta kendaraan bermotor yang diproduksi pada tahun 2010, 19,6 juta diproduksi di UE, dibandingkan dengan 9,6 juta di Jepang.⁴⁴ Penetrasi impor di pasar kendaraan bermotor di Jepang sangat rendah: di pasar mobil penumpang misalnya, hanya 7%, dibandingkan dengan 28% di UE. Namun demikian, sebagian besar mobil yang diekspor ke Jepang berasal dari Eropa (hampir 95%), dan sebagian besar berada di segmen harga teratas.

Hambatan yang dihadapi oleh produsen kendaraan bermotor Uni Eropa di Jepang terutama hambatan teknis perdagangan terkait dengan standar emisi, keselamatan dan kebisingan. Hambatan ini menyebabkan penilaian kesesuaian ekstra, biaya pengembangan dan produksi untuk eksportir UE dan mendistorsi konsumsi kendaraan bermotor terhadap produsen domestik Jepang yang tidak menanggung biaya ini. Menurut eksportir kendaraan bermotor Eropa, Tindakan Non Tarif di Jepang menghasilkan biaya tambahan sebesar 10% dari nilai ekspor kendaraan bermotor Eropa yang dijual di Jepang. Studi para ahli memperkirakan bahwa biaya perdagangan yang terkait dengan Tindakan Non Tarif ini setara dengan tarif 12,5%.

Faktanya Jepang menganggap Inggris merupakan sebuah celah untuk masuk pada *Single Market* Eropa, terutama dalam faktor ekonomi. Salah satu kerjasama ekonomi yang paling menonjol antara Jepang dan Uni Eropa adalah dalam bidang industri otomotif. Otomotif pertama Jepang berkembang di kancah Eropa dimulai pada meningkatnya popularitas

kendaraan Jepang pada 1970an di Inggris, Honda, Nissan dan Toyota merupakan awal mula pergerakan otomotif Inggris melebar. Hadirlah pada akhir 1980 Honda Ballade untuk pertama kalinya kendaraan Jepang di rakit di Inggris. Kemudian tahun 1996, Jepang memproduksi lebih dari seperempat dari 1,68 juta mobil, dengan biaya produksi kendaraan yang terjangkau serta lebih hemat biaya, pada tahun 2000 Jepang menjadi salah satu negara produsen kendaraan terbesar di dunia. Sebagian besar kendaraan tersebut kemudian dikirim untuk diekspor ke seluruh Eropa pasar. Dari perspektif Jepang, beberapa manfaat terbesar dari EPA, UE-Jepang termasuk penghapusan tarif untuk barang industri tertentu (misalnya 10% pada suku cadang mobil, 14% pada perangkat elektronik), pergerakan orang dan hambatan lainnya, serta transparansi dan peningkatan pengoperasian peraturan.¹

(Angelescu, 2018) Hal ini yang membuat penulis menarik minat pada topik kali ini, karena Brexit mengharuskan Jepang dan Uni Eropa keluar dari zona nyamannya, memberikan perubahan dalam berbagai sektor terutama dibidang industri otomotif. Dimana Jepang harus memikirkan sebuah cara bagaimana kerja sama terus berlanjut disaat Brexit harus dihadapi, karena semua permasalahan ada pada Inggris, Jepang sendiri enggan merasa terkianati atas keluarnya Inggris dari Uni Eropa, memikirkan kembali kerja sama dengan Inggris. Pada akhirnya Inggris mencoba yang terbaik untuk menawarkan jaminan kepada produsen Jepang, yang jika dilihat Jepang juga masih mempertimbangkan untuk tetap berada pada Inggris. Keputusan tersebut didasarkan pada fakta untuk melindungi para pekerja yang bekerja pada perusahaan-perusahaan mobil raksasa yang berada dikawasan Inggris tersebut.

Kemudian adapun sejarah singkat mengenai Brexit, bermula saat United Kingdom (UK) yang terdiri dari beberapa negara seperti Inggris, Wales, Skotlandia, dan Irlandia Utara termasuk kedalam wilayah Inggris/Britania Raya. Inggris mengajukan referendum yang bernama "Britain Exit" dikenal sebagai BREXIT pada 23 Juni 2016 yang diselenggarakan bersama 28 anggota Uni Eropa / *European Union* (EU). Dan alasan utama terjadinya Brexit adalah ketika kaum anti-Uni Eropa menilai kewenangan Uni Eropa menghambat pertumbuhan ekonomi Inggris dan mencampuri urusan kedaulatan Inggris dalam menerapkan kebijakan luar

¹ Richard Feast. 2020. UK is OK – Thanks to the Japanese. <https://europe.autonews.com/article/20060220/ANE/60308023/uk-is-ok-thanks-to-the-japanese>.

negerinya, dan faktor yang paling kuat ialah permasalahan imigran.² Hal tersebut yang menyebabkan UK melepaskan diri dari cengkraman Uni Eropa dan memberikan dampak yang mendalam bagi sektor ekonomi seluruh dunia termasuk Jepang salah satunya yang mengalami dampak akibat Brexit di bidang industri otomotif.

B. Rumusan Masalah

Dari penjelasan diatas diketahui bahwa keluarnya Inggris dari Uni Eropa (Brexit) menjadi penyebab hubungan kerja sama antara Jepang dan Uni Eropa mengalami dampaknya, terutama pada sektor ekonomi dibidang industri otomotif. Sehingga rumusan masalah yang diangkat yaitu **“Bagaimana pengaruh dampak Brexit pada perkembangan industri otomotif Jepang di Uni Eropa?”**

C. Kerangka Teori

Dalam menyelesaikan sebuah masalah, dibutuhkanlah sebuah pendekatan teori untuk memecahkan permasalahan mengenai dampak Brexit terhadap ekspor otomotif Jepang ke Uni Eropa. Penulis disini akan menggunakan konsep yang berasal dari teori liberalis yakni interdependensi kompleks merupakan istilah yang pertamakali dikemukakan oleh Robert O. Keohane dan Joseph Nye dan meringkas hubungan transnasional menjadi tipe ideal *Complex Interdependency* dalam bukunya yang berjudul *Power and Interdependence* pada tahun 1977. Tidak melulu persoalan mengenai militer yang dapat menuntaskan sebuah masalah yang ada atau konflik dengan tujuan kepentingan negara tersebut, namun pada era globalisasi saat ini, sebuah negara dapat memilih jalan lain yang lebih menguntungkan, salah satunya ialah interdependensi atau *dependency* ini yang mana artinya sendiri bermakna “ketergantungan / saling ketergantungan” (Princeton).

Complex interdependence merupakan teori yang berfokus dengan cara-cara kompleks di mana aktor transnasional menjadi saling bergantung dan sadar terhadap suatu tindakan dan tujuan yang sama satu sama lain sebagai akibat dari hubungan interaksi yang berkembang di antara mereka. Menurut Robert O. Keohane dan Joseph Nye, kesalingtergantungan tidak hanya

² CNN INTERNASIONAL. 2020. Inggris Keluar dari Uni Eropa Mulai Hari Ini. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200201004109-134-470652/inggris-keluar-dari-uni-eropa-mulai-hari-ini>.

didefinisikan sepenuhnya sebagai situasi 'kesalingtergantungan yang seimbang'. Mereka berpendapat bahwa ketidaksimetrisan dalam kesalingtergantunganlah yang paling mungkin memberikan sumber pengaruh bagi para aktor dalam hubungan interaksi di antara mereka. Aktor yang kurang tergantung dapat menggunakan hubungan kesalingtergantungan yang ada sebagai sumber kekuatan dalam 'tawar-menawar' atas suatu masalah dan bahkan untuk memengaruhi masalah lain (Review: Power and Interdependence Revisited)

..In the world of 'Complex Interdependence', despite the increasing economic cooperation and ecological interdependence, the possibility of international military conflicts cannot be ignored. However, unlike the traditional power politics, in 'Complex Interdependence' this may not be the zero-sum game. "The politics of economic and ecological interdependence involve competition even when large net benefits can be expected from cooperation." (Keohane & Nye, 1977:10)

Interdependensi Komplek merupakan hubungan saling ketergantungan diantara aktor global yang dicirikan dengan berbagai saluran interaksi, berbagai masalah dan kekuatan militer. Model interdependensi ini didasarkan pada asumsi bahwa negara bukan hanya tujuan dari aktor, bukan tujuan nasional yang utama, dan kekuatan yang bukan merupakan satu-satunya alat untuk menjalankan kebijakan (kebijakan luar negeri). Interdependensi kompleks adalah konsep transnasionalis ekonomi yang mengasumsikan bahwa isu-isu kesejahteraan sosial tingkat yang sama dengan isu keamanan dalam agenda global dan interaksi berupa kerjasama juga sama dominannya seperti konflik sebagai karakteristik politik internasional (Princeton).

Tiga premis kausal dasar tentang politik internasional muncul dari karya teoretis penting Keohane selama periode tersebut. Salah satu cara untuk memikirkannya adalah dengan mengajukan model sederhana kerjasama internasional rasionalis yang dibagi menjadi tiga tahap: (a) Pembentukan preferensi negara; (b) Negosiasi antarnegara dan interaksi strategis; dan (c) Pelembagaan perundingan. Jika kita menganggap negara sebagai rasional, kita dapat berharap bahwa mereka pertama-tama akan menentukan preferensi di seluruh "negara bagian dunia", kemudian saling tawar-menawar untuk mencapai tujuan tersebut sebaik mungkin, dan akhirnya berusaha untuk mempertahankan hasilnya dengan melembagakan tawar-menawar (Princeton).

Pada teori interdependensi kompleks Robert Keohane dan Joseph Nye menyatakan salah satunya ialah negara bukan satu-satunya aktor yang signifikan, terdapat aktor

transnasional yang melintasi batas-batas Negara sebagai pemain utama. Salah satu contohnya aktor dalam industri otomotif di Jepang adalah JAMA / *Japan Automobile Manufacturers Associations*. JAMA disini berperan sebagai penghubung antara Kerjasama perjanjian ekonomi Jepang dan Uni Eropa (EPA) dalam perjanjian perdagangan bebas (FTA). JAMA ialah asosiasi perdagangan automotive milik negara Jepang yang mengoperasikan impor otomotif Jepang ke seluruh dunia dan salah satunya ialah Uni Eropa. Kerjasama kedua belah pihak baik Jepang dan Uni Eropa yang telah berjalan begitu lama menjadikan keduanya menjadi ketergantungan terutama dalam sektor ekonomi, namun kali ini yang hanya penulis bahas dalam bidang ekspor otomotif.

Interdependensi dalam hubungan Jepang dan Uni Eropa ditandai dari pembentukan perjanjian kerjasama ekonomi yang dinilai efektif dalam meningkatkan ekspor-impor kedua belah pihak. Namun kepercayaan Jepang dengan Uni Eropa sedikit melemah kala Inggris memutuskan keluar dari Uni Eropa, karena hal tersebut hubungan yang sama ini telah terjalin cukup lama harus berhenti. Akibat daripada itu merasa keduanya memiliki ketergantungan yang sangat kuat, kedua belah pihak sepakat dalam menegosiasikan kembali kerjasama demi kepentingan negara bersama.

D. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang masalah dan uraian konsep sebelumnya yang mendasari kerangka konseptual yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis dapat menarik hipotesis bahwa faktor-faktor penyelesaian isu dampak Brexit terhadap kerjasama Jepang dan Uni Eropa dalam ekspor otomotif, yaitu?

1. Jepang melakukan negosiasi untuk memperpanjang perjanjian kerjasama dengan Uni Eropa melalui JEFTA untuk memulihkan dampak dari Brexit
2. Dan Brexit bukanlah dampak yang mempengaruhi pada perkembangan industri otomotif Jepang di Uni Eropa, terdapat keuntungan dan kerugian dari Brexit bagi Jepang.

E. Metodologi

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati (Bogdan, Biklen, 1992). Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini penulis mendapatkannya dengan melakukan studi pustaka yang umumnya merupakan data sekunder.

Data sekunder tersebut yang peneliti dapatkan melalui studi literatur / *library research* yang terdapat dalam beberapa sumber seperti buku, jurnal ilmiah, artikel, makalah, website, majalah, media elektronik maupun dokumen-dokumen terkait dengan isu yang dibahas peneliti (Lambert, 2012).

F. Jangkauan Penelitian

Pada penelitian kali ini, penulis akan menggunakan jangkauan penelitian dengan batasan waktu agar kajian ini lebih terfokus kepada topik yang relevan dan jelas. Beberapa alasan ini, penulis kemudian menetapkan tahun 2011-2021 sebagai batasan waktu dari berbagai faktor yang mempengaruhi Jepang dalam menyelesaikan permasalahan kerja sama Uni Eropa pasca Brexit dan memulihkan sektor ekonomi di bidang industri otomotif batasan ini di pilih oleh penulis dengan alasan Brexit diumumkan namun tidak semudah itu bagi Inggris terlepas dari Uni Eropa karena banyak faktor yang harus Inggris selesaikan. Secara garis besar, penelitian ini membahas dari awal mula munculnya Kerjasama antara Jepang dan Uni Eropa pada 2011 melalui organisasi JAMA, hingga selesainya isu ini pada akhir tahun 2020.

G. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan pada tulisan ini yaitu

- BAB I berisikan pendahuluan yang berisikan latar belakang masalah yang akan memaparkan secara singkat permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini. kemudian terdapat Rumusan masalah, landasan teoritis yang menggunakan konsep negara, hipotesa penelitian, tujuan dan manfaat dari penelitian terdapat, metode penelitian, jangkauan penelitian dan sistematika penulisan.
- BAB II berisikan latar belakang penjelasan mengenai awal mula perjanjian kerjasama kedua belah pihak antara Jepang dan Uni Eropa, sub bab II menjelaskan saat tercapainya kesepakatan JEFTA dan EPA, sub bab III menjelaskan konflik Brexit yang muncul bagi perjanjian kedua belah pihak dan sub bab terakhir adalah penjelasan latar belakang mengenai *Japan Automobile Manufacturers Association* (JAMA) dan *Society of Motor Manufacturers and Traders* (SMMT).
- BAB III berisikan bagaimana perkembangan ekspor otomotif Jepang ke Uni Eropa pada tahun 2011-2020, kemudian di sub bab II menjelaskan masa transisi

kerjasama Jepang-UE setelah Brexit, dan sub bab terakhir mengenai dampak Brexit bagi ekspor otomotif Jepang ke Uni Eropa dan terakhir kesimpulan.