**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang Masalah**

Dewasa ini, negara-negara berusaha membentuk dan mengimplementasikan kebijakan ekonomi yang dapat memelihara stabilitas perekonomian internasional dimana mereka semua semakin tergantung. Hal itu biasanya menimbulkan sejumlah kebijakan ekonomi yang secara tepat dapat menghadapi pasar internasional, dengan kebijakan ekonomi negara lain, dengan penanaman modal asing, dengan nilai tukar asing, dengan perdagangan internasional, dengan komunikasi dan transportasi internasional, dan dengan hubungan ekonomi internasional lainnya yang mempengaruhi kekayaan dan kesejahteraan nasional.[[1]](#footnote-1)

Perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk negara yang dimaksud adalah merupakan individu dengan individu, antara individu dengan pemerintah suatu negara atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain. Pada berbagai negara, perdagangan internasional menjadi salah satu faktor utama untuk meningkatkan *Gross Domestic Product* (GDP).

Perbedaan kekayaan sumber daya alam membedakan corak perekonomian negara-negara di dunia. Karena masing-masing negara saling membutuhkan hasil produksi negara-negara lainnya, timbulah perdagangan internasional. Tujuan pokok yang menjadi penyebab terjadinya perdagangan internasional adalah keuntungan masing-masing negara dibandingkan dengan negara lain. Keuntungan ini dinamakan *­­keuntungan absolut/mutlak* suatu negara terhadap negara lain.[[2]](#footnote-2)

ASEAN merupakan organisasi yang penting secara politik, serupa dengan Uni Eropa. Namun, dalam perkembangannya, posisi strategis ASEAN tidak saja dipandang secara politik, tetapi juga dalam hal ekonomi dan kemasyarakatan. ASEAN terdiri dari 600 juta penduduk dan terletak di jantung kawasan yang dilingkupi oleh India di sisi selatan; China, Jepang, dan Korea di sisi timur laut; dan Australia serta Selandia Baru di sisi selatan. Hal ini menjadikan ASEAN sebagai pusat bagi lalu lintas perdagangan dunia dan tujuan investasi yang menarik(MPAC, 2011).[[3]](#footnote-3)

Sejalan dengan keinginan untuk mewujudkan komunitas bersama ASEAN, tercetuslah ide mengintegrasikan tiga hal penting yang terwujud dalam tiga pilar integrasi ASEAN, yaitu sosial-kebudayaan; politik, pertahanan, dan keamanan; dan ekonomi. Salah satu upaya untuk mewujudkannya adalah dengan membangun konektivitas ASEAN. Wujud nyata guna mengimplementasikan konektivitas ASEAN tercakup dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC).

Konektivitas ASEAN merujuk pada tiga hal penting, yaitu konektivitas fisik, konektivitas institusional, dan konektivitas antar masyarakat. Konektivitas fisik meliputi keterhubungan dalam bidang transportasi, informasi, dan telekomunikasi (ICT) dan energi. Konektivitas institusional meliputi liberalisasi dan fasilitas perdagangan, liberalisasi jasa dan investasi disertai dengan fasilitasnya, kesepakatan dan perjanjian yang saling menguntungkan, kesepakatan transportasi regional, prosedur antar perbatasan, dan program-program peningkatan kapasitas *(capacity building)*. Terakhir, konektivitas antar masyarakat mencakup bidang pendidikan dan kebudayaan serta pariwisata. Dalam kaitannya dengan sektor jasa logistik di negara ASEAN, sekaligus juga menentukan arah kerja sama lanjutan dalam upaya untuk mewujudkan ASEAN Economic Community (AEC).[[4]](#footnote-4)

Sektor logistik mempunyai peranan strategis dalam menentukan daya saing ekonomi suatu negara. Hal ini Karena jaringan logistik akan menentukan harga jual barang dan jasa yang kompetitif, selain itu, juga turut mengembangkan sektor ekonomi lainnya dalam meningkatkan perannya bagi perekonomian. Jaringan transportasi yang terbangun dengan baik sangat menentukan tingkat efisiensi operasional perusahaan dan ekonomi pada umumnya. Selain masalah efisiensi, ada beberapa faktor yang menentukan daya saing suatu negara sebagai ­*logistic hub* (Tongzon, 2004)

*Pertama,* lokasi strategis dekat jalur utama transportasi laut dan udara, yang mempunyai kerkaitan dan konektivitas yang luas dengan dunia perdagangan; dan mempunyai jaringan *warehouse* dan sarana lainnya yang mempunyai kapabilitas bagus. Hal yang lebih penting lagi adalah tersedianya infrastruktur yang sangat efisien. *Kedua*, sumber daya manusia juga berperan penting dalam menciptakan *logistic hub* yang sukses. Berbagai hal yang dibutuhkan dalam upaya untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia ini adalah kemampuan berbahasa/berkomunikasi, berpikiran terbuka (*open minded*), pengetahuan untuk bekerja di sektor logistik (*professional*). *Ketiga*,stabilitas politik dan ekonomi. Dukungan pemerintah yang kuat dan transparan pada pengembangan sektor logistik. Hubungan yang baik antara pengusaha, pekerja, dan pemerintah juga berperan penting.[[5]](#footnote-5)

Salah satu cetak biru yang ditandatangani ASEAN pada pertemuan di Singapura (13th ASEAN *Summit*, 20 November 2007) adalah “*Declaration on the* ASEAN *Economic Community* (AEC) *Blueprint*”. Blueprint ini berisi kesepakatan para petinggi ASEAN untuk melakukan transformasi guna menjadikan ASEAN sebagai suatu *single market and production base, highly competitive* dan *fully integrated into the global community by 2015*.[[6]](#footnote-6)

Deklarasi tentang cetak biru AEC tersebut, merupakan kelanjutan dan penyempurnaan dari kesepakatan dalam “*Declaration of* ASEAN *Concord* II (Bali *Concord* II)” pada 7 Oktober 2003 yang pada salah satu butir kesepakatannya, menegaskan kembali penerapan *National Single Window* (NSW), yaitu pada tahun 2008 untuk ASEAN-6 (Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand) dan paling lama pada akhir tahun 2012 untuk ASEAN-4 (Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam).[[7]](#footnote-7)

Salah satu komitmen bersama dalam melaksanakan Deklarasi tersebut adalah kesepakatan untuk membangun ASEAN *Single Window* (ASW) yang merupakan suatu sistem terintegrasi yang mewadahi suatu *trade-facilitating environment*, yang didasarkan pada standarisasi data, informasi parameter, prosedur, formalitas dan *international best practices*, yang berkaitan dengan proses kepabeanan dan keluar masuk barang (*customs release dan clearence of cargoes*). Hal ini didasarkan pada kesepakatan Menteri Ekonomi ASEAN dalam ASEAN *Agreement to Establish and Impement The* ASEAN *Single Window* (9 Desember 2005), kesepakatan Menteri Keuangan ASEAN dalam *Declaration on the* ASEAN *Economic Community Blueprint* (20 November 2007)[[8]](#footnote-8)

Pembentukan *national single window* (NSW) merupakan salah satu bentuk fasilitas perdagangan untuk memperbaiki dan mempersingkat waktu pengurusan prosedur ekspor-impor. Proses pembentukan ASW didahului oleh keharusan bagi setiap anggota ASEAN untuk membentuk *national single window* (NSW), yaitu suatu sistem tunggal dalam pengumpulan, pemrosesan, dan pengambilan keputusan yang berkaitan dengan data dan informasi *custom clearance of cargo*. Jadi, ASW merupakan sebuah integrasi dari sepuluh NSW negara-negara ASEAN diharapkan akan bisa mengurangi waktu dan biaya-biaya transaksi (*transaction time and costs*) sehingga mampu meningkatkan efisiensi dan daya saing. Aksi nyata yang akan ditempuh ASEAN dalam mewujudkan ASW adalah:

1. ASEAN 6 akan mengoptimalkan NSW paling lambat 2008. Sementara itu, ASEAN 4 (CLMV) akan mengoperasionalkan NSW paling lambat 2012;
2. Standarisasi elemen-elemen data sesuai WCO data model, WCO *data set* dan *United Nation Trade Data Elements Directory* (UNTDED).

Indonesia sendiri sudah mulai melakukan uji coba *Indonesia National Single Windows* (INSW) sejak Desember 2007. Saat ini, berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Bea dan Cukai No: Kep-50/BC/2010, sistem INSW Ekspor telah dilakukan penerapan secara penuh di lima pelabuhan utama.[[9]](#footnote-9)

Pada tahap uji coba INSW tahap I (Desember 2007-Juni 2008), integrasi sistem difokuskan pada lima instansi pemerintah pemberi izin ekspor-impor terkait, yaitu Direktorat Jendral Bea dan Cukai Kementrian Keuangan, Direktorat Jendral Perdagangan Luar Negeri, Badan Pemeriksaan Obat dan Makanan (BPOM), Badan Karantina Kementrian Pertanian dan Pusat Karantina Perikanan (Kementrian Kelautan dan Perikanan). Saat ini INSW sudah mampu mengintegrasikan sistem 18 lembaga pemberi izin dan lembaga terkait lainnya di kelima pelabuhan dan bandar udara.

Di tingkat ASEAN, beberapa negara seperti Singapura dan Malaysia sebenarnya sudah sejak beberapa tahun lalu menerapkan sebuah sistem seperti *national single window* (NSW). Kedua negara ini terbilang sukses dalam melakukan reformasi kepabeanan dan prosedur ekspor-impor seperti Singapura dan Malaysia.[[10]](#footnote-10)

Salah satu moda perdagangan internasional yang akan memperoleh pengaruh positif dengan adanya peningkatan konektivitas di negara-negara ASEAN adalah perdagangan internasional dengan menggunakan moda transportasi laut. Untuk jangka waktu yang sangat lama kedepan, perdagangan dunia melalui laut masih akan mendominasi pergerakan barang antar negara dan antar benua.

Transportasi Indonesia, khususnya pelabuhan dan akses transportasi darat ke pelabuhan, harus mengantisipasi berkembangnya perdagangan internasional ini. Salah satu peluang yang dapat dimanfaatkan Indonesia dalam kaitannya dengan berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN adalah meningkatkan pangsa pasar dalam perdagangan internasional yang
menggunakan peti kemas.

Di sisi lain, lamanya pengurusan administrasi pengeluaran barang di pelabuhan atau terminal kontainer dan lamanya pengeluaran fisik barang dari pelabuhan menjadi titik penting lain yang harus diperhatikan dalam proses *dwelling time*. Gambaran di atas memperlihatkan bahwa INSW sangat berperan dalam mempersingkat waktu bongkar muat petikemas.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk menjadikan masalah ini sebagai penelitian dalam penulisan skripsi dalam judul: **“Implementasi ASEAN *Single Window* (ASW) Melalui Indonesia *National Single Window* (INSW) Pada Bea dan Cukai Pengaruhnya Terhadap Arus Barang Impor ke Indonesia”**

1. **Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pemaparan penulis diatas, dalam penelitian ini terdapat
beberapa masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam penulisan. Adapun permasalahan tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan ASEAN *Single Window* pada Bea dan Cukai?
2. Bagaimana Kendala yang terjadi dalam proses masuknya barang impor ke Indonesia?
3. Bagaimana ASEAN *Single Window* dapat mendukung kelancaran arus barang impor ke Indonesia?
4. **Pembatasan Masalah**

Di sini terdapat sebuah pembatasan yang dimana telah menjadi sebuah masalah, yaitu bagaimana sebuah kebijakan dalam Indonesia *National Single Window* (INSW) dan proses impor melalui laut.

1. **Perumusan Masalah**

Perumusan masalah ini dilakukan dengan menarik masalah dan pembatasan masalah dalam bentuk pernyataan yang bersumber dari permasalahan yang telah dipilih dan merupakan suatu *research problem*. Maka dari itu, penulis berusaha untuk menarik rumusan permasalahan sebagai berikut:

**“Bagaimanakah bentuk kebijakan Indonesia *National Single Window* (INSW) dapat mempercepat arus barang impor melalui laut?”**

1. **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**
2. **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini ditujukan untuk memberikan jawaban atas masalah yang dituangkan dalam pernyataan penelitian dengan mengacu pada Implementasi ASEAN *Single Window* (ASW) melalui *Indonesia Single Window* (INSW) pada Bea dan Cukai pengaruhnya terhadap arus barang Impor ke Indonesia, antara lain:

1. Untuk mengetahui sejauh mana kebijakan ASEAN *Single Window* (ASW) diterapkan pada Bea dan Cukai.
2. Untuk mengetahui kendala yang terjadi dalam arus barang impor ke Indonesia.
3. Untuk mengetahui sejauh mana ASEAN *Single Window* dalam mendukung kelancaran arus barang impor ke Indonesia.
4. **Kegunaan Masalah**

Hasil penelitian ini diharapkan berguna bagi setiap orang yang tertarik terhadap Implementasi ASEAN *Single Window* (ASW) melalui Indonesia *Single Window* (INSW) pada Bea dan Cukai pengaruhnya terhadap arus barang impor ke Indonesia. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi yang positif. Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu syarat untuk menempuh ujian sarjana S1 pada jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman bagi peneliti mengenai peristiwa masalah dan fenomena yang terjadi di kawasan Asia Tenggara khusunya dalam perdagangan internasional.
3. Sebagai referensi tambahan bagi penulis lain dalam pengembangan studi Hubungan Internasional, khususnya dalam mempelajari Implementasi ASEAN *Single Window* (ASW) melalui Indonesia *Single Window* (INSW) pada Bea dan Cukai pengaruhnya terhadap arus barang Impor ke Indonesia.
4. **Kerangka Pemikiran dan Hipotesis**
5. **Kerangka Pemikiran**

Untuk mempermudah proses penelitian, diperlukan adanya landasan berpijak untuk memperkuat analisa. Untuk menganalisis masalah yang penulis angkat, maka tentu kita harus mengetahui terlebih dahulu konsep dari masing-masing masalah dan teori apa yang relevan dengan masalah yang diangkat.

Kerangka teoritis merupakan sumber landasan untuk menganalisis masalah yang akan diteliti. Penulisan skripsi ini menggunakan kerangka pemikiran guna membantu dalam memahami dan menganalisa permasalahan yang berlandasan teori-teori hubungan internasional daari pakar yang kompeten yang tentunya sesuai dengan masalah yang diteliti.

Hubungan internasional dapat didefinisikan sebagai studi hubungan dan interaksi antara negara-negara, termasuk aktivitas dan kebijakan pemerintah, organisasi internasional, organisasi non pemerintah, dan perusahaan multinasional.

Menurut **Robert Jackson & Georg Sorensen** dalam buku “Pengantar Studi Hubungan Internasional”, mengatakan bahwa:

**“Alasan utama mengapa kita harus mempelajari HI adalah fakta bahwa seluruh penduduk dunia terbagi ke dalam wilayah komunitas politik yang terpisah, atau negara-negara merdeka, yang sangat mempengaruhi cara hidup manusia. Secara bersama-sama negara-negara tersebut membentuk sistem internasional.”[[11]](#footnote-11)**

Pelaksanaan kepentingan nasional yang mana dapat berupa
kerjasama bilateral maupun multilateral kesemua itu kembali pada kebutuhan negara. Hal ini didukung oleh suatu kebijakan yang sama halnya dengan yang dinyatakan oleh Hans J. Morgenthau bahwa kepentingan nasional merupakan:

**“kemampuan minimum negara-negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultural dari gangguuan negara-negara lain. Dari tinjauan itu, para pemimpin suatu negara dapat menurunkan suatu kebijakan spesifik terhadap negara lain bersifat kerjasama maupun konflik.”[[12]](#footnote-12)**

Sumber daya alam yang menjadi salah satu kekuatan negara juga disebutkan oleh **Hans J. Morgenthau** dalam bukunya *Politics Among Nations* dia menyebutkan bahwa *power* atau kekuatan negara mempunyai Sembilan unsur yaitu (a)geografi, (b)sumber pendapatan alami untuk bahan makanan dan bahan mentah, (c)kemampuan industri, (d)*military preparedness* yaitu teknologi, kepemimpinan dan kualitas angkatan perang, (e)populasi yang terdiri dari persebaran dan kualitasnya, (f)karakter nasional, (g)moral nasional, (h)kualitas diplomasi, dan (i)kualitas pemerintahan[[13]](#footnote-13)

Beralih pada Teori keunggulan mutlak (*absolut advantage*) yang dikemukakan oleh **Adam Smith**, mengatakan bahwa:

**“jika suatu negara lebih efisien dan memiliki keunggulan absolut daripada negara lain dalam memproduksi komoditi lainnya, maka kedua negara tersebut daapat memperoleh keuntungan dengan cara spesialisasi dalam memproduksi suatu komoditi.”**

Berarti negara yang memiliki keunggulan absolut, akan menukarkannya dengan komoditi lain yang memliki kerugian absolut. Melalui kegiatan ini, sumber daya di kedua negara ini dapat digunakan dalam cara yang paling efisien.[[14]](#footnote-14)

Teori perdagangan internasional yang lain dan lebih maju diperkenalkan oleh **David Ricardo** yaitu teori Keunggulan Komparatif:

**“perdagangan internasional dapat saling menguntungkan jika salah satu negara tidak memiliki keunggulan absolut (atas suatu komoditi seperti yang diungkapkan oleh Adam Smith), namun cukup memiliki keunggulan komparatif (yaitu harga untuk suatu komoditi di negara yang satu dengan yang lainnya relative berbeda).[[15]](#footnote-15)**

**Paul samuelson** merangkum argumen sebagai berikut:

**“apakah salah satu dari dua kawasan akan lebih efisien dalam produksi setiap barang dibandingkan yang lain, jika masing-masing mengkhususkan pada produk di mana ia memiliki keuntungan komparatif (efisiensi relative paling besar), perdagangan akan menjadi saling menguntungkan untuk kedua kawasan.”[[16]](#footnote-16)**

Permasalahan sistem transportasi logistik nasional seperti infrastruktur, mekanisme kepabeanan, biaya dan efisiensi menjadi perhatian utama. Negara kepulauan seperti Indonesia, sistem transportasi laut yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan komponen penting dalam persaingan ekonomi khususnya kompetensi industri logistik serta integritas nasional suatu bangsa. Permasalahan *high cost economy* saat ini membelit pelabuhan di Indonesia dikarenakan kualitas pelayan rendah serta kurangnya sarana dan prasarana infrastruktur yang memadai sehingga mengakibatkan sering terjadinya keterlambatan pengiriman barang tidak sampai tepat waktu. Lemahnya duukungan sektor logistik nasional memicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkat muat barang di pelabuhan (*dwelling time*). *Dwelling time* merupakan ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer impor sejak kontainer dibongkar dari waktu kapal sandar (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*). *Dwelling time* terjadi karena beberapa faktor salah satu yang paling dominan adalah ketidaksiapan pelabuhan dalam mengantisipasi arus barang.[[17]](#footnote-17)

Menurut **Kerin, Hartley, dan Rudelius** (2009) logistik melibatkan kegiatan-kegiatan yang fokus untuk mendapatkan jumlah yang tepat dari produk yang tepat (*of the right products*) ke tempat yang tepat (*to the right place*) pada waktu yang tepat (*at the right time*) pada biaya terendah (*at the lowest possible cost*).

Jauh sebelum *dwelling time* menjadi perhatian publik, negara-negara ASEAN telah sepakat membentuk jaringan fasilitas perdagangan ASEAN Single Window(ASW). Guna mendukung ASW tersebut, perlu dibentuk National Single Window di masing-masing negara peserta ASEAN. karenanya, sejak 2008 Indonesia sudah mengoperasikan secara bertahap Indonesia National Single Window (INSW) yang mengintegrasikan layanan perijinan dan pergerakan barang secara elektronik sesuai dengan persyaratan ASEAN.

INSW pada awal keberadaannya fokus mengotomatisi proses rekomendasi dan perijinan secara elektronik dari 15 Kementrian/Lembaga. Hasilnya, proses perijinan berhasil dipercepat dari hitungan hari per jenis layanan menjadi hitungan per jam. INSW juga mengalirkan data secara elektronik antar instansi, sehingga mengurangi ketergantungan terhadap dokumen fisik, baik untuk pengawasan maupun kelancaran proses. Interaksi terhadap petugas yang harus ditemui juga berkurang, yang sebelumnya sangat diperlukan dalam proses perijinan.[[18]](#footnote-18)

**Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2008** menjelaskan tentang peraturan *National Single Window* sebagai berikut:

**Dalam rangka memperlancar perdagangan bebas yang dicanangkan oleh ASEAN, maka pemerintah turut berpartisipasi dengan mengeluarkan kebijakan baru. Kebijakan tersebut dicetuskan dalan peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2008 Tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam kerangka *Indonesia National Single Window*. Peraturan tersebut berisi tiga pokok penting, yaitu masing-masing negara perlu meningkatkan berbagai upaya berkaitan dengan kegiatan ekspor dan impor, Indonesia perlu membangun sistem *National Single Window* yang efektif, efisien dan berkelanjutan serta Indonesia perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Pennggunaan Sistem Elektronik dalam kerangka Indonesia *National Single Window*.[[19]](#footnote-19)**

Dalam kaitannya dengan penerapan *Indonesia National Single Window* telah terjadi perubahan peraturan Presiden “Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 4 dan Pasal 13 Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008 Tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Kerangka *Indonesia National Single Window* sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2012, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Pengelola Portal *Indonesia National Single Window*.”[[20]](#footnote-20)

Istilah dan pengertian kepabeanan menurut **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006** tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan:

1. Bea adalah pungutan negara yang dikenakann terhadap barang-baarang Impor dan Ekspor.
2. Cukai adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang-undang.
3. Impor barang adalah kegiatan memasukan barang kedalam daerah pabean dari luar daerah pabean.
4. Ekspor barang adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean ke luar daerah pabean.
5. Daerah Pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Ekslusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang.
6. Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan Pemungutan Bea Masuk.
7. Kawasan Pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan
laut, Bandar uadara, atau tempat lain ynag ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada dibawah pengawasan Direktorat Jendral Bea dan Cukai.
8. Bea masuk adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang di impor.
9. Bea keluar adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang ekspor.
10. Tarif adalah klasifikasi barang dan pembebanan bea masuk dan bea keluar.

Pengertian tentang pelabuhan sendiri sebagai berikut “Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur ekonomi. Infrastruktur ekonomi diantaranya utilitas publik seperti listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi, dan saluran pembuangan gas termasuk infrastruktur pekerjaan umum seperti pelabuhan, jalan kereta api, angkutan transportasi dan bandara.”[[21]](#footnote-21)

Sebagai entitas indsutri, pelabuhan merupakan jenis industri tersendiri. Aktivitas ekspor-impor di pelabuhan, menjadikan pelabuhan sebagai tempat berbisnis berbagai jenis usaha seperti perbankan, transportasi, perusahaan leasing peralatan bongkar muat, termasuk bea-cukai.

Sebagai pintu gerbang atau gapura, pelabuhan berfungsi sebagai pintu masuk ke suatu negara. Warga dan barang dari negara lain yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara melalui pelabuhan. Oleh Karena itu, citra suatu negara juga ditentukan oleh kondisi pelabuhan lautnya. Kebersihan dan pelayanan di pelabuhan mencerminkan kondisi negara bersangkutan. Terutama sebagai mata rantai transportasi, pelabuhan berkaitan langsung dengan pertumbuhan ekonomi. Pelabuhan-pelabuhan yang beroperasi secara efisien akan menurunkan biaya logistik. Pada gilirannya penurunan biaya logistik akan mendorong pertumbuhan ekonomi Karena biaya transportasi mengalami penurunan dan produk bisa dijual lebih murah.

Dengan memperhatikan masalah dan berdasarkan teori-teori di atas, maka dapat diasumsikan sebagai berikut:

1. Adanya kebijakan yang diterapkan ASEAN *Single Window* melalui *Indonesia National Single Window* pada peraturan Bea dan Cukai.
2. Adanya kendala yang terjadi dalam proses arus barang impor masuk ke Indonesia.
3. Adanya peran ASEAN *Single Window* dalam mendukung kelancaran arus barang impor ke Indonesia.
4. **Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan kerangka pemikiran dan permasalahan diatas, maka penulis mencoba membuat dan merumuskan hipotesis. Hipotesis dapat diartikan sebagai dugaan awal atau jawaban sementara terhadap permasalahan, maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut:

**“Implementasi ASEAN *Single Window* melalui kebijakan Indonesia *National Single Window* dapat mempengaruhi kelancaran arus barang impor ke Indonesia”**

1. **Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

Sebagaimana telah disebutkan dalam judul penelitian, untuk alur dan pembahasan juga upaya pembuktian hipotesis, maka berikut akan dikemukakan tabel operasionalisasi varibel sebagai berikut:

**Tabel 1.1**

**Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel Dalam Hipotesis (Teoritik)** | **Indikator (Empirik)** | **Verifikasi (Analisis)** |
| **Variabel Bebas:**Implementasi ASEAN *Single Window* melalui kebijakan Indonesia *National Single Window* | 1. Memfasilitasi peningkatan kecepatan dalam proses *customs release and clearance of cargoes.*
2. Adanya Integrasi Kementerian/Lembaga
 | 1. Mempercepat proses *customs clearence* dengan simplifikasi prosedur yaitu: percepatan penyerahan dokumen pelengkap pabean, *pre-notification*, pembayaran berkala, mengakomodasi *single submission* melalui INSW (sumber: *www.beacukai.go.id*).
2. (sumber: Sistem INSW saat ini telah mengcover lebih dari 90 persen dari total transaksi ekspor dan impor nasional. Sistem INSW juga telah mengintegrasikan sistem perijinan ekspor dan impor dari 15 Kementerian/Lembaga atau 18 unit penerbit perijinan. ([*www.insw.go.id*](http://www.insw.go.id)).
 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel Terikat:**Pengaruhnya terhadap kelancaran arus barang impor ke Indonesia | 1. Adanya kebijakan dua pilar sistem: *Trade-System* dan *Port-System*
2. Penetapan penjaluran dalam proses *customs clearance* oleh Bea dan Cukai
 | 1. Sistem *National Single Window* di Indonesia tidak hanya memfasilitasi otomasi dan integrasi data yang terkait degan perdagangan saja (*trade-system*) tapi juga mencakup kegiatan layanan kapal dan barang di pelabuhan (*port-system*) (sumber: Tim Persiapan *National Single Window* Republik Indonesia).
2. Dalam proses pengeluaran barang impor dari kawasan pabean (*port*), Bea dan Cukai melakukan penetapan jalur terhadap suatu importasi tersebut, antara lain Jalur Merah, Jalur Kuning, Jalur Hijau, Jalur MITA Prioritas, dan Jalur MITA non-prioritas. (sumber:*www.beacukai.go.id*)
 |

1. **Skema Kerangka Teoritis**

**Gambar 1.1**

**Skema Kerangka Teoritik**

ASEAN *Single Window*

Indonesia *National Single Window*

Upaya Penerapan Kebijakan ASEAN *Single Window* pada Bea dan Cukai

Hambatan-hambatan dalam proses barang impor ke Indonesia

Kelancaran arus barang Impor ke Indonesia

1. **Metode dan Teknik Pengumpulan Data**
2. **Tingkat Analisis**

Tingkat analisis digunakan penulis agar memudahkan penulis memilah-milah masalah yang paling layak ditekankan atau dianalisis, serta untuk menghindari kemungkinan melakukan kesalahan metodologis yang disebut *fallacy of composition* dan *ecological fallacy*. Dalam penelitian ini penulis menggunakan tingkat Analisa Induksionis.

Tingkat Analisa Induksionis, yaitu unit analisanya pada tingkatan yang lebih tinggi. Dimana, penulis akan menempatkan variabel bebas yaitu Kebijakan ASEAN *Single Window* diterapkan pada Bea dan Cukai berjalan dengan baik dan menempatkan variabel terikat yaitu mempengaruhi kelancaran arus barang Impor ke Indonesia.

1. **Metode Penelitian**

Metode penelitian adalah suatu teknik atau cara mencari, memperoleh, mengumpulkan atau mencatat data, baik berupa data primer maupun data sekunder yang digunakan untuk keperluan menyusun suatu karya ilmiah dan kemudian menganalisa faktor-faktor yang berhubungan dengan pokok-pokok permasalahan sehingga akan terdapat suatu kebenaran data-data yang akan diperoleh. Untuk lebih jelasnya ada beberapa pengertian metode penelitian menurut para ahli:

Menurut **I Made Wirartha (2006:68)** metode penelitian adalah sebagai berikut:

**“suatu cabang ilmu pengetahuan yang membicarakan atau mempersoalkan cara-cara melaksanakan penelitian (yaitu meliputi kegiatan-kegiatan mencari, mencatat, merumuskan, menganalisis sampai menysun laporan) berdasarkan fakta-fakta atau gejala-gejala secara ilmiah.”**

Sedangkan menurut **Sugiyono (2009:2)** menjelaskan bahwa metode penelitian adalah sebagai berikut:

**“metode penelitian merupakan merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dibuktikan dan dikembangkan suatu pengetahuan sehingga gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan dan mengantisifikasi masalah.”**

Untuk mengungkapkan data atau menguraikan metode dan teknik pengumpulan data yang akan mengumpulkan dan menyusun skripsi maka penulis menggunakan metode deskriptif.

Metode penelitian deskriptif, digunakan apabila bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa dan kejadian yang ada pada masa sekarang. Metode deskriptif merupakan metode yang berusaha mengumpulkan, menyusun, menginterprestasikan data yang kemudian diajukan dengan meganalisa fenomena tersebut serta suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi suatu sistem pemikiran atau suatu kelas peristiwa pada masa sekarang.

Adapun pengertian dari metode deskriptif menurut **Sugiono (2009:29)** adalah sebagai berikut:

**“metode deskriptif adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan kesimpulan yang berlaku untuk umum.”**

Dalam penelitian ini penulis akan menggambarkan daya dukung sektor perhubungan laut dalam mendukung kegiatan ekspor-impor dan integrasi kepabeanan berupa perbaikan data dan sistem informasi agar terwujudnya sebuah ASEAN *Single Window*.

1. **Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data adalah suatu alat atau sarana yang dapat membantu penulis mengembangkan penelitian ini. Adapun dalam proses ini teknik pengumpulan data melalui sebuah studi kepustakaan dan studi lapangan.

1. Studi kepustakaan yang dilakukan melalui penelaahan atau penelusuran data-data yang bersumber dari bahan-bahan tulisan, jurnal ilmiah, majalah berita, laporan lembaga pemerintah, serta penelaahan data-data yang terdapat dalam website/internet.
2. Studi lapangan yang dilakukan adalah dengan melibatkan diri dalam lingkungan di mana masalah itu berada yaitu pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
3. **Lokasi dan Lamanya Penelitian**
4. **Lokasi Penelitian**

Dalam penelitiann ini untuk membantu mencari sumber-sumber data yang dibutuhkan, penulis melakukan penelitian di berbagai tempat yang terkait dengan masalah. Adapun lokasi penelitian tersebut sebagai berikut:

1. Perpustakaan FISIP Universitas Bandung

Jl. Lengkong Besar No. 68 Bandung

1. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean C Cirebon.

Jl. Perniagaan No. 16 Cirebon

1. Dinas Perpustakaan Kearsipan Daerah Provinsi Jawa Barat

Jl. Kawaluyaan Indah II No.4 Bandung

1. **Lamanya Penelitian**

Lamanya penelitian adalah waktu yang disediakan oleh peneliti untuk melewati proses tahapan-tahapan penelitian yang dilakukan. Peneliti ini dilakukan penulis kurang lebih lima bulan, terhitung sejak Februari 2017 dan lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel jadwal rencana kegiatan penelitian, sebagai berikut:

**Jadwal Kegiatan Penelitian:**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **kegiatan** | **Februari** | **Maret** | **April** | **Mei** | **Juni** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **1** | **Persiapan** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **A. Konsultasi Judul** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **B. Pengajuan Judul** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **C. Penyusunan Proposal** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **D. Seminar Proposal** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2** | **Pengumpulan Data** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **3** | **Penyusunan Skripsi** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **4** | **Sidang Akhir** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Tabel 1.2**

**Jadwal Kegiatan Penelitian**

1. **Sistematika Penulisan**

Dalam penelitian ini penulis akan mengemukakan sistematika penulisan sebagai berikut:

1. **BAB I** Dalam bab ini penulis akan membahas latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan dan perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka teoritis yang digunakan untuk menarik hipotesis dan metode dan teknik pengumpulan data yang penulis gunakan.
2. **BAB II** Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang kebijakan ASEAN *Single Window* melalui kebijakan Indonesia *National Single Window* yang diterapkan pada Bea dan Cukai.
3. **BAB III** Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang kendala yang terjadi dalam proses barang impor ke Indonesia dan masalah *dwelling time*.
4. **BAB IV** Dalam bab ini penulis akan membahas tentang Implementasi *National Single Window* pada Bea dan Cukai terhadap kelancaran arus barang Impor ke Indonesia. Selain itu, penulis akan menguraikan indikator-indikator penelitian serta menganalisa berdasarkan data-data yang ada.
5. **BAB V** Dalam bab ini penulis akan mengemukakan mengenai kesimpulan yang diambil dari pembahasan-pembahasan yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya.
1. Robert Jackson & Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional* (Terjemahan Dadan Suryadipura & Pancasari Suyatiman) (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014), hlm. 10. [↑](#footnote-ref-1)
2. Mahyus Ekananda, *Ekonomi Internasional* (Jakarta: Erlangga, 2014), hlm. 3. [↑](#footnote-ref-2)
3. Zamroni Salim (Ed.), *Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi ASEAN* (Jakarta: LIPI Press, anggota of Ikapi, 2015), hlm. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ibid., hlm. 2. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ibid., hlm. 33. [↑](#footnote-ref-5)
6. Tim Persiapan *National Single Window* (NSW) Republik Indonesia, Penerapan Sistem *National Single Window* (NSW) menuju otomasi sistem pelayanan yang terintegrasi untuk mewujudkan reformasi layanan publik di bidang ekspor-impor, hlm. i. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ibid. [↑](#footnote-ref-7)
8. Ibid., hlm. 1. [↑](#footnote-ref-8)
9. Zamroni Salim (Ed.), Op.Cit., hlm. 96. [↑](#footnote-ref-9)
10. Zamroni Salim (Ed.), Op.Cit., hlm. 97. [↑](#footnote-ref-10)
11. Robert Jackson & Georg Sorensen*,* Op.Cit., hlm. 4. [↑](#footnote-ref-11)
12. Theodore A. Coulumbis dan James H. Walfe, *Pengantar Hubungan Internasional:Kekuatan dan Keadilan* (Terjemahan Marcedes Marbun) (Jakarta: Putra A. Bardin, 1990), hlm. 115. [↑](#footnote-ref-12)
13. Carlson, *Geografi Politik* (Terjemahan Sri Haryati dan Ahmad Yani) (Bandung: Refika Aditama, 2007), hlm. 64. [↑](#footnote-ref-13)
14. Mahyus Ekananda, Op.Cit., hlm. 21. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ibid., hlm. 23. [↑](#footnote-ref-15)
16. Robert Jackson & Georg Sorensen*,* Op.Cit., hlm. 291. [↑](#footnote-ref-16)
17. Wahyu Septi Utami, “Percepatan Dwelling Time”, dalam <http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/edaj>., diakses 23 Februari 2017 [↑](#footnote-ref-17)
18. “INSWmagz: Membuka sumbat *Dwelling Time*”, dalam http://www.insw.go.id/, diakses 21 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-18)
19. Karin Tri Hapsari, “Implementasi Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) sebagai upaya pendorong kelancaran arus barang ekspor dan impor”, dalam http:// administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jab/article/view/742., diakses 19 Maret 2017. [↑](#footnote-ref-19)
20. “Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2012”, dalam <http://www.hukumonline.com/pusatdata/downloadfile/lt4f7a7639ea443/.../lt4f7a75a2591f7>, diakses 19 Maret 2017. [↑](#footnote-ref-20)
21. K. A. Familioni, The Role of Economic and Social Infrastructure in Economic Development. A Global View 2004. Hlm. 211. [↑](#footnote-ref-21)