# **BAB I**

# **PENDAHULUAN**

## **Latar Belakang Masalah**

Berakhirnya Perang Dingin membawa dunia ke dalam masa transisi dimana isu hubungan internasional tidak hanya terpaku pada masalah keamanan internasional saja, melainkan adanya kesinambungan dan perubahan dalam semua aspek hubungan internasional. Yaitu mengemukanya isu-isu baru yang secara signifikan telah mengubah wajah dunia seperti konflik etnis, munculnya terorisme internasional, mengemukanya globalisasi dengan segala aspeknya, regionalisasi di berbagai penjuru dunia dan kecenderungan baru yang tengah melanda dunia ini tentunya membawa konsekuensi-konsekuensi baru terhadap interaksi global.[[1]](#footnote-1) Hubungan Internasional meliputi interaksi yang terjadi antara dua negara atau lebih dengan melintasi batas suatu Negara dengan meliputi berbagai aspek. Hubungan internasional dalam arti umum tidak hanya mencakup unsur politik saja, tetapi juga mencakup unsur-unsur ekonomi, sosial, budaya, hankam, dan sebagainya seperti misalnya, perpindahan penduduk (imigrasi dan emograsi), pariwisata, olimpiade (olahraga), atau pertukaran budaya (cultural exchange)[[2]](#footnote-2). Seiring kompleksnya isu hubungan internasional, interaksi yang dihasilkan oleh IGOs (International Governmental

Organizations) dan NGOs (Non Governmental Organizations) juga semakin rumit karena keterkaitan mereka dalam beragam isu yang begitu luas seperti perdagangan internasional, pertahanan, pelucutan senjata, perdamaian dunia, pembangunan sosial budaya, kesehatan, pengungsi, lingkungan hidup, pariwisata, perburuhan dan juga kampanye terhadap penghapusan perdagangan narkotika.[[3]](#footnote-3) Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa studi Hubungan Internasional juga mengkaji masalah ekonomi, khususnya ekonomi politik internasional. Sebagaimana diketahui bahwa studi Hubungan Internasional mulai mengkaji ekonomi-politik internasional sejak tahun 1970, dan ekonomi-poltik internasional itu sendiri membutuhkan integrasi teori-teori dari disiplin ekonomi dan politik, misalnya masalah-masalah dalam isu perdagangan internasional, moneter,dan pembangunan ekonomi.[[4]](#footnote-4)

Peningkatan ekonomi yang menjadi perhatian baru negara – negara pasca perang dingin mengarahkan aktivitas hubungan internasional dominan kepada perdagangan internasional dan pertumbuhan ekonomi. Perdagangan internasional merupakan salah satu bagian dari kegiatan ekonomi yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan pesat. Perhatian dunia terhadap bisnis internasional juga semakin meningkat, hal ini terlihat dari semakin berkembangnya arus perdagangan barang, jasa, modal, dan tenaga kerja. Perdagangan internasional berkontribusi pada pertumbuhan negara dan juga memberikan kontribusi terhadap pembangunan kerangka infrastruktur dalam rangka mempertahankan perekonomian suatu negara.

Perdagangan Internasional merupakan perdagangan luar negeri yang berarti perdagangan barang dari suatu negeri ke lain negeri di luar batas negara.[[5]](#footnote-5) Adapun motif dari perdagangan internasional tersebut adalah memperoleh manfaat perdagangan. Selain itu, perdagangan merupakan kegiatan ekonomi yang sangat penting saat ini, maka tidak ada negara-negara di dunia yang tidak terlibat didalam perdagangan baik perdagangan antar regional, antar kawasan ataupun antar negara. Perdagangan internasional berperan penting terhadap kemajuan ekonomi suatu negara. Salah satu bentuk dari kegiatan perdagangan internasional adalah ekspor-impor. Transakasi perdagangan internasional yang lebih dikenal dengan istilah ekspor-impor, pada hakikatnya adalah suatu transaksi sederhana yang tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha-pengusaha yang bertempat tinggal atau berdomisili di negara-negara yang berbeda.[[6]](#footnote-6) Ekspor merupakan mengeluarkan barang dari dalam negeri ke Negara lain. Sedangkan impor singkatnya adalah memasukkan barang atau komoditas dari Negara lain ke dalam negeri. Kegiatan ekspor-impor dilakukan karena setiap Negara tidak dapat seluruhnya memenuhi kebutuhan di dalam negerinya. Dengan melakukan perdagangan internasional, maka akan mampu menciptakan stabilitas nasional suatu negara yang mempunyai kekurangan sumber daya.

Seiring perkembangannya banyak negara menggunakan kapal laut sebagai sarana angkut. Dalam melakukan kegiatan ekspor-impor, salah satu jalur yang digunakan adalah dengan melalui jalur laut. Jalur laut merupakan jalur yang paling efektif dalam melakukan kegiatan ekspor-impor. Salah satu negara yang juga melakukan kegiatan ekspor-impor adalah Indonesia.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan satu per tiga wilayahnya adalah daratan. Indonesia pun terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Dengan perbandingan itu Indonesia dijuluki sebagai Negara maritime atau kelautan. Bukan hanya itu, Indonesia berada dalam posisi strategis yang diapit oleh Benua Asia dan Benua Australia, serta berada di lintasan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Hal ini menjadi semakin penting apalagi ketika pertumbuhan perekonomian mulai bergeser dari Amerika ke Asia.[[7]](#footnote-7) Sehingga pelabuhan menjadi sangat vital dimana pelabuhan yang pada dasarnya digunakan sebagai sarana bongkar muat barang dan jasa ternyata memiliki peran yang penting dalam suatu negara karena laut merupakan jalur distribusi yang paling efektif dibandingkan jalur darat maupun jalur udara. Karena dengan melalui jalur laut, sebuah kapal mampu mengangkut ribuan ton komoditas dalam sekali angkut dari satu daerah ke daerah lainnya, maupun dari satu negara ke negara lainnya. Dengan adanya pelabuhan yang baik dan telah sesuai dengan standar yang diberlakukan pemerintah, maka pelabuhan dapat menunjang kegiatan perdagangan internasional, yaitu ekspor dan impor. Hal inilah yang menyebabkan pelabuhan menjadi sarana paling efektif dalam kegiatan ekspor dan impor demi merangsang tumbuh kembangnya perekonomian suatu negara.

Namun dalam prakteknya, kegiatan perdagangan internasional tersebut mempunyai beberapa kendala. Baik kendala dalam hal ekspor maupun impor. Salah satu kendala tersebut adalah *dwelling time.*

*Dwelling time* pelabuhan dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan kontainer (barang impor) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *container yard* di wilayah/area pelabuhan, dihitung sejak barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (gate out). Oleh karena itu, setiap masalah yang terjadi pada komponen dwelling time berpotensi untuk meningkatkan *dwelling time* di pelabuhan.

 **List Dwelling Time**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Country/Port | Dwell (in day) | Remarks |
| Singapore | 1,1 | Excellent/cepat |
| Hong Kong, China | 2 | Sangat baik/cepat |
| France | 3 | Baik/sedang |
| Australia, New Zealand | 3 | Baik/sedang |
| United Kingdom, Los Angeles (USA) | 4 | Moderate/rata-rata |
| Port Klang, Malaysia | 4 | Moderate/rata-rata |
| Thailand | 5 | Kurang baik/lambat |
| Tanjung Perak, Indonesia | 6-7 | Sangat lambat |

Sumber: Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik, Vol.2 No 2 Januari 2016 (diolah)

Indonesia memiliki ukuran waktu *dwelling time* yang lama dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya seperti Singapura, Malaysia dan Thailand. Yakni *dwelling time* di Indonesia yang mencapai 6-7 hari sedangkan Thailand yang mampu mencapai 5 hari, Malaysia hanya 4 hari, dan bahkan Singapura hanya 1 hari saja. Kinerja logistik Indonesia diukur dari komponen Logistics Performance Index (LPI) masih belum efisien. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional menjadi pemicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah bongkar muat (*dwelling time*).

Pada dasarnya *dwelling time* adalah masalah yang terus dihadapi oleh Indonesia setiap tahunnya. Permasalahan ini bukanlah merupakan permasalahan baru. Permasalahan dwelling time ini dapat menghambat kegiatan perdagangan internasional, arus perputaran barang, menghambat pertumbuhan ekonomi di Indonesia, menimbulkan permasalahan antara eksportir dan importir, serta berpengaruh terhadap harga barang impor yang masuk ke Indonesia. Seperti halnya yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tepatnya di Terminal Petikemas Surabaya.

**Jumlah Petikemas Impor Tahun 2013- 2016**

475,989

545,711

583,353

556,829

0

100,000

200,000

300,000

400,000

500,000

600,000

700,000

2013

2014

2015

2016

**TEUs**

**Tahun**

**Jumlah Petikemas Impor di PT TPS**

Sumber : Terminal Petikemas Surabaya

6.2

6.76

8.99

8.49

0

2

4

6

8

10

2013

2014

2015

2016

**Hari**

**Tahun**

**Dwelling Time Petikemas Impor di PT TPS**

Sumber : Jurnal Studi Pengurangan Dwelling Time Petikemas Impor

Dilihat dari kedua tabel tersebut dari tahun ke tahun jumlah petikemas impor yang ditangani oleh Terminal Petikemas Surabaya semakin banyak. Jumlah petikemas impor yang semakin banyak tidak diimbangi dengan proses pengeluaran barang yang cepat akan menimbulkan penumpukan di lapangan penumpukan sementara.

Dalam meningkatkan arus perdagangan internasional dan memperlancar barang impor yang masuk ke Indonesia, maka permasalahan *dwelling* *time* ini harus diatasi. Setiap institusi yang terlibat dalam permasalahan ini harus terintegrasi dan menghilangkan ego sektoral. Beberapa hal yang menjadi hambatan proses *dwelling time* yaitu karena rumitnya proses penyelesaian barang terkait antar instansi, sistem terpadu yang kurang transparan, dan kompleksitas birokrasi yang ada di pelabuhan. Sehingga perhatian pemerintah terhadap lamanya *dwelling time* pun menjadi kian serius dengan mengeluarkan kebijakan mengenai *dwelling time* yang masuk ke dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI. Dimana dalam kebijakan tersebut berkaitan dengan waktu yang harus dikurangi dalam proses bongkar muat barang impor yang terjadi di pelabuhan. Untuk mengetahui lebih lanjut kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi masalah *dwelling time* yang berdampak pada kegiatan perdagangan internasional, maka penulis tertarik untuk meneliti dan mempelajari fenomena tersebut dengan mengangkat judul **“Kebijakan Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Masalah Dwelling Time Pelabuhan Dan Dampaknya Terhadap Kegiatan Perdagangan Internasional. Studi Kasus : Terminal Petikemas Surabaya”**

## **Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi masalah *dwelling time* ?
2. Bagaimana kegiatan perdagangan internasional yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya ?
3. Bagaimana implikasi dari kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi *dwelling time* dan dampaknya terhadap kegiatan perdagangan internasional?

### **Pembatasan Masalah**

Untuk lebih memfokuskan masalah penelitian, maka penulis membatasi masalah *dwelling time* yang terjadi di Terminal Tetikemas Surabaya pada tahun 2013 sampai dengan saat ini.

### **Perumusan Masalah**

*Dwelling time* adalah masalah yang terus dihadapi oleh Indonesia setiap tahunnya. Permasalahan ini bukanlah merupakan permasalahan baru. Permasalahan *dwelling time* ini dapat menghambat kegiatan perdagangan internasional, menghambat pertumbuhan ekonomi di Indonesia, menimbulkan permasalahan antara eksportir dan importir, serta berpengaruh terhadap harga barang impor yang masuk ke Indonesia. Sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mengurangi lamanya *dwelling time* tersebut.

Sebagaimana telah dijelaskan dan berdasarkan dengan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka permasalahan yang akan diteliti di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

 **“Bagaimana kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi masalah dwelling time pelabuhan yang berdampak pada kegiatan perdagangan internasional ?”**

## **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi masalah *dwelling time*
2. Menjelaskan bagaimana kegiatan perdagangan internasional yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya
3. Menjelaskan bagaimana implikasi dari kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi masalah *dwelling time* yang berdampak terhadap kegiatan perdagangan internasional

### **Kegunaan Penelitian**

Penulisan terhadap penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi sumber informasi tambahan bagi yang membutuhkan. Maka dari itu, kegunaan atau manfaat dari penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. **Teoritis**

Secara teoritis kegunaan penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan bagi masyarakat luas akan peran kebijakan pemerintah dalam menangani masalah *dwelling time* serta penyebab dan pengaruh dwelling time yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya.

1. **Praktis**

Secara praktis kegunaan penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan pada pihak lain yang tertarik dan berminat untuk meneliti masalah yang terjadi di pelabuhan, menjadikan tulisan yang bersifat komperatif bagi tulisan yang serupa dan menjadi referensi tambahan bagi pengembangan serta memberikan ilustrasi pada yang berminat untuk mengetahui, mempelajari dan meneliti lebih lanjut mengenai permasalah *dwelling time* yang terjadi di Indonesia.

Selain itu, penelitian ini adalah sebagai dedikasi penulis dalam memberikan sumbangsih pemikiran bagi masyarakat dunia juga bagi bangsa dan negara, sehingga dapat dijadikan bahan referensi dan tujuan bagi mereka yang membutuhkan, khususnya untuk pengembangan studi Hubungan Internasional itu sendiri.

## **Kerangka Teoritis dan Hipotesis**

### **Kerangka Teoritis**

Untuk mempermudah proses penelitian, diperlukan adanya landasan berpijak untuk memperkuat analisa. Dalam melakukan pengamatan dan menganalisis masalah yang diangkat, diperlukan landasan sejumlah teori dari pakar yang dianggap relevan dengan masalah yang diajukan penulis. Kerangka acuan sangat dibutuhkan dalam penulisan sebagai pedoman dalam melaksanakan penelitian untuk membantu memahami dan menganalisa permasalahan. 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 dari teori yang bersifat umum hingga khusus.

Menurut **K.J. Holsti**, Hubungan Internasional merupakan segala macam hubungan interaksi antar negara bangsa dan kelompok-kelompok bangsa dalam masyarakat internasional, dengan segala aspek yang terkait dalam hubungan tersebut.[[8]](#footnote-8) Dan **Johari** menambahkan, yaitu suatu studi tentang para pelaku bukan negara *(non state-performer)* yang perilakunya memiliki pengaruh terhadap kehidupan negara bangsa.[[9]](#footnote-9) Sedangkan menurut Perwita dan Yani, menyebutkan bahwa :

**Hubungan Internasional adalah studi tentang interaksi yang terjadi antara negara-negara yang berdaulat di dunia, juga merupakan studi tentang aktor bukan negara yang perilakunya mempunyai pengaruh tehadap kehidupan negara bangsa atau merupakan bentuk interaksi antar aktor atau anggota masyarakat yang satu dengan aktor atau anggota masyarakat lain. [[10]](#footnote-10)**

Sedangkan **Mohtar Mas’oed**, mendefinisikan Hubungan Internasional sebagai studi tentang interaksi antar beberapa aktor yang berpartisipasi dalam politik internasional, yang meliputi negara-negara, organisasi internasional, organisasi non pemerintah, kesatuan sub-nasional seperti birokrasi dan pemerintah domestik serta individu-individu.[[11]](#footnote-11)

Berdasarkan penjelasan mengenai hubungan internasional dapat diketahui bahwa yang berperan dalam hubungan internasional tidak hanya negara saja, melainkan peran aktor non negara pun semakin penting dalam mewarnai interaksi Hubungan Internasional. Tujuan dari hubungan internasional tidak lain adalah untuk mempelajari perilaku internasional, dimana perilaku tersebut dapat berupa kerjasama, persaingan, ataupun pertentangan.

Jika dilihat dari sisi kajian, Hubungan Internasional pada masa lampau berfokus kepada kajian mengenai perang dan damai, dan pada kajian Hubungan Internasional kontemporer mencakup sekelompok kajian lainnya seperti mengenai interdependensi ekonomi, hak-hak asasi manusia, globalisasi, terorisme, organisasi-organisasi dan lembaga swadaya masyarakat (LSM) internasional seperti MNC, TNC, dan lain sebagainya.[[12]](#footnote-12) Salah satu kajian dalam hubungan internasional saat ini adalah kajian mengenai ekonomi politik internasional. Dalam ekonomi politik internasional itu sendiri mencakup aktivitas perdagangan internasional.

Sebagaimana diketahui bahwa studi Hubungan Internasional mulai mengkaji ekonomi-politik internasional sejak tahun 1970, dan ekonomi-poltik internasional itu sendiri membutuhkan integrasi teori-teori dari disiplin ekonomi dan poltik, misalnya masalah-masalah dalam isu perdagangan internasional, moneter,dan pembangunan ekonomi.[[13]](#footnote-13) Selain itu, **Teuku May Rudy** mengatakan bahwa :

**Ekonomi-politik adalah hasil interaksi antara kajian ekonomi dan**

**kajian politik, yang mempertimbangkan serta dipengaruhi unsur**

**ekonomi, unsur politik yang satu sama lain saling berinteraksi.[[14]](#footnote-14)**

Dari penjelasan di atas, jelas bahwa ekonomi politik internasional menjadi subkajian dalam hubungan internasional. Dan salah satu bahasan dalam ekonomi politik internasional tersebut adalah mengenai kegiatan perdagangan internasional, yaitu kegiatan yang melintasi batas negara.

**Deliarnov** dalam bukunya Pengantar Ekonomi makro menjelaskan bahwa :

**perdagangan internasional memiliki arti sebagai tindakan atau kegiatan perdagangan barang-barang dan jasa, yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain.[[15]](#footnote-15)**

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang, tentunya sangat bergantung terhadap proses perdagangan internasional guna memenuhi kebutuhan dan kepentingan nasional negaranya. Untuk memperlancar kegiatan perdagangan dan agar tercipta persaingan sehat dan meningkatnya daya saing di pasar dunia dibutuhkan kebijakan perdagangan yang mampu mengembangkan ekspor, memperluas kesempatan berusaha dan lapangan kerja, dan memperlancar arus barang dan jasa.

Perdagangan internasional terjadi karena tidak ada satupun negara yang dapat menghasilkan semua barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan seluruh penduduk. Tujuan dari adanya perdagangan internasional adalah untuk saling memperoleh manfaat perdagangan. Menurut **Ball Donald & Wendell**, Agar tujuan tersebut tercapai, maka suatu negara harus memiliki keunggulan komparatif.[[16]](#footnote-16) **David Ricardo** menjelaskan tentang keuntungan komparatif yang diukur dalam ongkos nyata yang mencerminkan ongkos tenaga kerja. Teori *comparative advantage* telah berkembang menjadi dynamic comparative advantage yang menyatakan bahwa keunggulan komparatif dapat diciptakan. Oleh karena itu penguasaan teknologi dan kerja keras menjadi faktor keberhasilan suatu negara. Bagi negara yang menguasai teknologi akan semakin diuntungkan dengan adanya perdagangan bebas ini, sedangkan negara yang hanya mengandalkan kekayaan alam seperti Indonesia akan kalah dalam persaingan internasional. Di zaman yang semakin canggih ini maka penguasaan teknologi sangat diperlukan guna meningkatkan efisiensi arus perdagangan internasional. Salah satunya adalah penguasaan teknologi yang ada di pelabuhan.

Secara umum teori perdagangan internasional yang tradisional memperlihatkan bahwa perdagangan bebas akan meningkatkan kesejahteraan negara-negara yang terlibat dalam perdagangan tersebut dengan asumsi setiap negara mempunyai keunggulan komparatif dibandingkan dengan negara lain. Kemudian teori yang lebih modern atau dikenal sebagai *new theory* mendasarkan pada asumsi persaingan sempurna, *increasing return to scale* (hasil yang bertambah) dan perbedaan produk.[[17]](#footnote-17) Dalam hal ini, Indonesia sebagai negara yang juga melakukan perdagangan internasional melalui pelabuhan harus mempunyai keunggulan komparatif dibandingkan negara lain.

Perdagangan internasional adalah kegiatan-kegiatan perniagaan dari dilakukan oleh perusahaan untuk melakukan perpindahan barang dan jasa, modal, tenaga kerja, teknologi (pabrik) dan merk dagang.[[18]](#footnote-18) Ada dua kegiatan pokok dalam perdagangan internasional yaitu ekspor dan impor. Kedua kegiatan ini hanya dapat dilakukan dalam batas-batas tertentu sesuai dengan kebijaksanaan pemerintah, dengan kata lain dalam melakukan kegiatan perdagangan internasional harus diperhatikan ketentuan dan peraturan yang mengatur masalah perdagangan internasional.[[19]](#footnote-19)

Menurut **Djauhari,** yang dimaksud dengan kegiatan ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam keluar wilayah pabean suatu negara dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.[[20]](#footnote-20) Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat Eksklusif dan Landas Komitmen yang didalamnya berlaku Undang-Undang Kepabeanan.[[21]](#footnote-21) Sedangkan Impor adalah pengiriman barang dagangan dari luar negeri ke pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia kecuali wilayah bebas yang dianggap luar negeri yang bersifat komersial maupun bukan komersial. Djauhari juga menjelaskan bahwa impor adalah memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.[[22]](#footnote-22) Menurut Hutabarat dalam bukunya Transaksi Ekspor Impor, menjelaskan bahwa :

**Barang-barang luar negeri yang diolah dan diperbaiki di dalam negeri dicatat sebagai barang impor meskipun barang tersebut akan kembali ke luar negeri.[[23]](#footnote-23)**

Kegiatan ekspor impor pada hakikatnya adalah suatu transaksi yang sederhana dan tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha-pengusaha yang bertempat di Negara-negara yang berbeda. Namun dalam pertukaran barang dan jasa yang menyebrangi laut dan darat ini tidak jarang timbul berbagai masalah yang kompleks antara pengusaha-pengusaha yang mempunyai bahasa, kebudayaan, adat istiadat dan cara yang berbeda-beda.[[24]](#footnote-24)

Menurut Roselyne Hutabarat, dalam transaksi impor, seorang importir dalam usaha-usaha pemasarannya akan berhubungan dengan instansi-instansi berikut:

1. sole agent (agen tunggal barang impor)
2. manufacturer representative (perwakilan pabrik yang membuat barang)
3. impor merchant house (yang melakukan pembelian barang di luar negeri dan dimasukkan ke dalam negeri-untuk dijual kembali)
4. trading house (badan usaha yang mengumpulkan barang-barang keperluan untuk diekspor dan diimpor)

Dan sebagaimana halnya transaksi ekspor, dalam pelaksanaan teknisnya seorang importir itu juga berhubungan dengan lembaga-lembaga:

1. bank
2. freight forwarder, EMK L/EMK U
3. Asuransi
4. Bea cukai
5. Maskapai pelayaran
6. Surveyor (badan pemeriksa)

Sebagai Trading House, PT. Terminal Petikemas Surabaya yang merupakan anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III bergerak dalam sektor perhubungan dengan tugas, wewenang dan tanggung jawab untuk mengelola pelabuhan memiliki tanggung jawab untuk memastikan keluar masuknya barang dari pelabuhan.

Dalam **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014** tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, menyebutkan bahwa:

**pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang , dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antarmoda transportasi.**

Dari definisi tersebut dapat dijelaskan bahwa pelabuhan memiliki peran penting dalam menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya ataupun dari satu negara ke negara lainnya. Pelabuhan merupakan sarana utama dalam pelaksanaan kegiatan bongkar dan keluar masuknya barang dari atau keluar pulau baik dalam skala nasional maupun internasional. Menurut **Bambang Triatmodjo**, pelabuhan merupakan suatu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua, dan bangsa. Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggungjawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis.[[25]](#footnote-25) Dalam menangani masalah ekspor-impor, dalam suatu pelabuhan terdapat terminal petikemas. Menurut **Amir M.S,** Terminal Petikemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan petikemas dari *hinterland* ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun terminal petikemas yang lebih besar lagi.[[26]](#footnote-26)

Salah satu Terminal Petikemas yang ada di Indonesia adalah Terminal Petikemas Surabaya. Terminal petikemas yaitu tempat penimbunan sementara petikemas ekspor dan impor, dilengkapi dengan peralatan handling petikemas sesuai standar pelayanan internasional, tersedia lapangan penumpukan yang memadai dan didukung sumber daya manusia yang handal serta dilengkapi dengan teknologi informasi dalam pelayanan petikemas.

Namun dalam prakteknya, kegiatan perdagangan internasional yang terjadi di Indonesia tidak selalu berjalan lancar. Salah satu kendala yang terjadi saat ini adalah tentang kasus *dwelling time.*

Menurut definisi **World Bank** , pengertian *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (container) dibongkar dan diangkat (unloading) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Sedangkan menurut **Direktorat Jenderal Perhubungan Darat** , besarnya waktu berhenti tiap kendaraan pada perhentian sepanjang rute akan mempengaruhi efisiensi dari sistem angkutan secara keseluruhan. Semakin lama *dwelling time* yang terjadi di pelabuhan, maka proses perdagangan internasional semakin tidak efisien. Dampak dari lamanya dwelling tersebut tidak hanya merugikan negara, tetapi juga merugikan eksportir dan importir, serta masyarakat sebagai konsumen barang impor. Agar permasalahan *dwelling time* ini tidak terus berlanjut, maka pemerintah mengeluarkan kebijakan guna mengurangi waktu *dwelling time* yang terjadi.

Menurut Carl. J. Federick sebagaimana dikutip Leo Agustino (2008:7) mendefinisikan kebijakan sebagai :

**Suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkup tertentu, yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan, atau merealisasikan suatu sasaran atau suatu maksud tertentu.[[27]](#footnote-27)**

Dari definisi di atas dapat dikatakan bahwa suatu kebijakan tidak lain adalah untuk mengatasi suatu masalah. Sama halnya dengan mengatasi masalah dwelling time yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Kebijakan yang dilakukan pemerintah mempunyai tujuan untuk mengurangi *dwelling time*. Selain itu, menurut Thomas R. Dye (1981), mengatakan bahwa kebijakan merupakan :

**Apa yang tidak dilakukan maupun apa yang dilakukan oleh pemerintah. Pokok kajian dari hal ini adalah negara. pengertian ini selanjutnya dikembangkan dan diperbaharui oleh para ilmuwan yang berkecimpung dalam ilmu kebijakan public.[[28]](#footnote-28)**

Definisi kebijakan publik menurut Thomas R. Dye ini dapat diklasifikasikan sebagai keputusan (*decision making*), dimana pemerintah mempunyai wewenang untuk menggunakan keputusan otoritatif, termasuk keputusan untuk membiarkan sesuatu terjadi, demi teratasinya suatu persoalan public.[[29]](#footnote-29)

Kebijakan publik adalah kebijakan-kebijakan yang dibangun oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah, dimana implikasi dari kebijakan tersebut menurut Anderson (1975)

1. Kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau mempunyai tindakan-tindakan yang berorientasi pada tujuan.
2. Kebijakan publik berisi tindakan-tindakan pemerintah.
3. Kebijakan publik merupkan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah jadi bukan merupakan apa yang masih dimaksudkan untuk dilakukan.
4. Kebijakan publik yang diambil bisa bersifat positif dalam arti merupakan tindakan pemerintahmengenai segala sesuatu masalah tertentu, atau bersifat negative dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.
5. Kebijakan pemerintah setidak-tidaknya dalam arti yang positif didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang bersifat mengikat dan memaksa.

Demi kelancaran arus perdagangan internasional, maka antara instansi yang terkait harus saling terintegrasi agar proses perdagangan bejalan dengan efektif dan efisien. Selain mengatasi masalah *dwelling time*, hal lain yang harus diperhatikan adalah terkait dengan infrastruktur.

Faisal Basri dalam bukunya Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan Bagi Kebangkitan Indonesia menjelaskan bahwa :

**Infrastruktur merupakan biaya tetap sosial yang langsung mendukung produksi. Infrastruktur sebagai instrument untuk memperlancar berputarnya roda perdagangan internasional sehingga dapat memperlancar akselerasi pembangunan.[[30]](#footnote-30)**

Saat ini masalah *dwelling time* menjadi salah satu prioritas dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI di Indonesia. Presiden Joko Widodo menargetkan waktu bongkar muat yang dilakukan di seluruh pelabuhan di Indonesia adalah kurang dari tiga hari. Sementara yang terjadi adalah, bongkar muat barang impor yang masuk ke pelabuhan di Indonesia bisa mencapai hingga delapan hari. Ini tentu merupakan masalah yang besar. Bukan hanya ongkos logistik yang mahal, tetapi negarapun mengalami kerugian akan hal ini. Masalah lain dalam proses masuknya barang impor di Indonesia juga disebabkan karena infrastruktur yang kurang memadai.

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[[31]](#footnote-31). Penyebab dari dwelling time itu sendiri salah satunya adalah masalah infrastruktur. Sedangkan yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya adalah kapasitas kapal 600 container tetapi lahan parkir antrean hanya 200 container, maka antrean truk meluber hingga jalan raya. Selain itu, banyak antrian kapal karena kapasitas reefer plug yang minim. Reefer plug adalah tempat untuk mendinginkan container yang biasanya berisi barang holtikultura. Untuk memperlancar arus perdagangan internasional, maka setiap negara harus memiliki infrastruktur yang memadai agar arus distribusi barang dapat saling menguntungkan antara pihak importir dan eksportir. Presiden Joko Widodo pun menjadikan percepatan infrastruktur menjadi salah satu paket kebijakan ekonomi. Sehingga jika PT Terminal Petikemas Surabaya dengan pihak-pihak terkait dapat terintegrasi dengan baik dan permasalahan *dwelling time* dapat diatasi. Maka kegiatan perdagangan internasional akan semakin lancar.

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik beberapa asumsi sebagai berikut :

1. Perdagangan internasional melalui pelabuhan menjadi semakin penting apalagi ketika pertumbuhan perekonomian mulai bergeser dari Amerika ke Asia. Selain sebagai pintu gerbang perdagangan internasional, pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur utama dalam mendorong perekonomian nasional karena pergerakan barang terjadi dalam pelabuhan, baik perdagangan domestik maupun perdagangan internasional.
2. Perdagangan internasional merupakan kegiatan ekonomi yang mengalami perkembangan pesat. Ada dua kegiatan pokok dalam perdagangan internasional yaitu ekspor dan impor. Dua kegiatan ini mempunyai andil yang cukup penting dalam memacu pertumbuhan ekonomi setiap negara. Namun dalam prosesnya, kegiatan ekspor impor tidak selalu berjalan mulus. Sama halnya dengan yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya yang menangani petikemas impor. Masalah tersebut adalah *dwelling time*. Lamanya dwelling time inilah yang menghambat kegiatan perdagangan internasional.
3. Fenomena dwelling time yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya dapat mempengaruhi kegiatan perdagangan internasional. Semakin lama dwelling time yang terjadi, maka barang-barang impor akan semakin menumpuk di pelabuhan. Barang-barang yang tersendat tersebut tidak hanya merugikan negara saja, melainkan juga para pelaku perdagangan internasional. Padahal efisiensi waktu pada dwelling time memiliki manfaat yang sangat besar bagi para eksportir dan importir. Selain dapat memangkas biaya logistik, para pengusaha juga dapat mempercepat distribusi agar segera sampai ke tangan konsumen.
4. Kebijakan pemerintah dalam mengatasi *dwelling time* dilakukan untuk mengurangi lamanya *dwelling time* yang terjadi di seluruh pelabuhan besar yang ada di Indonesia, salah satunya adalah PT. Terminal Petikemas Surabaya yang berada di Pelabuhan Tanjung Perak.

### **Hipotesis**

Hipotesis adalah dugaan sementara terhadap suatu masalah yang akan kita teliti dimana merupakan penjelasan yang bersifat sementara yang perlu diteliti lagi kebenarannya secara empiris. Berdasarkan hal tersbeut, peneliti membuat hipotesis:

**“Dengan adanya kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi dwelling time yang tercantum dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI, maka kegiatan perdagangan internasional akan lancar yang ditandai dengan berkurangnya dwelling time yang terjadi di PT. Terminal Surabaya”.**

### **Operasional Variabel dan Indikator**

Untuk membantu dalam menganalisis penelitian lebih lanjut, maka penulis membuat suatu definisi Operasional Variabel tentang konsep hipotesis diatas

**Tabel 1.1 Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel dalam Hipotesis****(Teoritik)** | **Indikator****(Empirik)** | **Verifikasi****(Analisis)** |
| **Variabel bebas :****Dengan adanya kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi dwelling time yang tercantum dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI** | 1. Adanya kebijakan pemerintah yaitu ISRM (Indonesia single risk management)
2. Adanya kebijakan dari PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi masalah dwelling time
3. Adanya sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (single submission of data and information)
 | 1. Data mengenai kebijakan pemerintah yang tercantum dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI Jokowi

(<http://dephub.go.id/post/read/paket-kebijakan-ekonomi-xi>)1. Data mengenai kebijakan Terminal Petikemas Surabaya untuk menurunkan dwelling time

 ([www.tps.co.id](http://www.tps.co.id))1. Dibuatnya Indonesia Nasional Single Window (INSW) yang merupakan suatu portal informasi atau website yang terintegrasi secara nasional, yang dapat diakses melalui jaringan Internet (public-network), dan akan melakukan integrasi informasi berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan dokumen lain yang terkait dengan ekspor-impor. (<http://indonesia.go,id>)
 |
| **Variabel Terikat :****Maka kegiatan perdagangan internasional akan lancar yang ditandai dengan berkurangnya *dwelling time* yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya** | 1. Perbandingan *dwelling time* di Terminal Petikemas Surabaya dengan beberapa negara di dunia
2. Menurunnya *dwelling time* yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya
3. Meningkatnya Efektivitas Pengelolaan Impor
 | 1. Data-data mengenai perbandingan dwelling time di dunia

(Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik, Vol.2 No 2)1. Data-data mengenai turunnya dwelling time yang terjadi di PT. Terminal Petikemas Surabaya tahun 2013-2016
2. Data-data mengenai capaian kinerja Kementerian Perdagangan

 (www.kemendag.go.id) |

### **Skema Kerangka Penelitian**

**Perdagangan Internasional**

***Dwelling time***

**Kebijakan Pemerintah Indonesia**

**Indonesia Single Risk Management**

**Paket Kebijakan Ekonomi XI**

Berkurangnya *dwelling time*, arus perdagangan internasional akan lancar

## **Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data**

### **Tingkat Analisis**

Untuk mendeskripsikan, menjelaskan dan menafsirkan perilaku dalam hubungan internasional secara meyakinkan, maka harus melakukan analisa. Dalam studi hubungan internasional perlu mengidentifikasi tingkat eksplanasi untuk memperjelas proses pembentukan teori. Adapun tingkat analisa yang penulis gunakan, yaitu analisa induksionis dimana unit eksplanasi dan unit analisisnya pada tingkatan yang lebih tinggi.

### **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. Menurut **Sugiyono,** Metode Penelitian 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.[[32]](#footnote-32)

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analitis, yaitu metode yang bertujuan menggambarkan fakta-fakta yang berhubungan dengan masalah yang diteliti karena pada penelitian yang akan dilakukan, penulis akan mendeskripsikan, mengklasifikasi serta menganalisis gejala-gejala atau fenomena-fenomena aktual pada masa sekarang serta berusaha mengumpulkan, menyusun data yang berhubungan dengan kebijakan pemerintah Indonesia, kemudian diajukan dengan menganalisa data tersebut atau menganalisa kasus dwelling time. Metode ini bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai hubungan antar fenomena yang diselidiki, yang kemudian pada akhirnya metode ini digunakan untuk mencari pemecahan atas masalah yang diteliti.[[33]](#footnote-33)

### **Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang dilakukan penulis dalam penulisan karya tulis ini melalui:

1. Studi kepustakaan yang dilakukan melalui penelaahan atau penelusuran data-data yang bersumber dari bahan-bahan tulisan, jurnal ilmiah, majalah berita, laporan lembaga pemerintah, hasil seminar, serta penelaahan data-data yang terdapat dalam website/internet.
2. Wawancara yang dilakukan untuk memperdalam masalah yang diteliti dengan melakukan perbincangan dengan para pihak yang dianggap kompeten dengan penelitian ini.
3. Studi Lapangan yang dilakukan adalah dengan melibatkan diri dalam lingkungan di mana masalah itu berada yaitu PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak, Surabaya.

## **Lokasi dan Lamanya Penelitian**

### **Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian ini merupakan tempat-tempat dimana penulis mendapatkan data-data untuk memenuhi karya tulis yang dianggap relevan dengan pembahasan karya tulis ini. Adapun lokasi tersebut,yaitu :

1. PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

Jalan Perak Timur No. 610, 60126, Surabaya

1. Perpustakaan FISIP Universitas Pasundan

Jalan Lengkong Besar No. 68

1. Perpustakaan Universitas Indonesia

Gedung Crystal of Knowledge Kampus UI

Jalan Pondok Cina, Beji, Kota Depok, Jawa Barat

### **Lama Penelitian**

Penelitian ini dilakukan selama 6 bulan terhitung pada bulan Desember 2016 sampai dengan bulan Mei 2017 dimulai dari persiapan judul proposal penelitian dan pengolahan data. Untuk lebih lengkap mengenai tahapan dari penelitian yang dilakukan tertera pada tabel berikut:

**Tabel 1.2**

**JADWAL KEGIATAN PENELITIAN**

**TAHUN 2016-2017**



## **Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ini terbagi atas lima bab, setiap bab terdiri dari beberapa pembahasan yang diperlukan bagi penelitian ini. Di bawah ini dijelaskan bab-bab yang akan ditulis, sebagai berikut:

**BAB I PENDAHULUAN**

Bab I, terdiri dari pembahasan latar belakang masalah peneltian, identifikasi masalah, pembahasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, hipotesis dan tabel operasional, metodologi penelitian, lokasi dan waktu penelitian serta sistematika penulisan.

**BAB II KEBIJAKAN PEMERINTAH INDONESIA DALAM MENGATASI MASALAH DWELLING TIME PELABUHAN DI INDONESIA**

Menjelaskan uraian tentang obyek penelitian mengenai variabel bebas yang meliputi aspek-aspek umum. Berkenaan variabel-variabel yang akan dibahas yaitu mengenai kebijakan pemerintah indonesia dalam menangani dwelling time, gambaran mengenai fenomena dwelling time, serta kondisi yang mendorong timbulnya masalah yang diteliti.

**BAB III KEGIATAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL DI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA**

Menjelaskan uraian tentang objek penelitian yang meliputi aspek-aspek khusus berkenaan variabel-variabel yang akan dibahas yaitu gambaran mengenai PT. Terminal Petikemas Surabaya, gambaran umum Terminal Petikemas Surabaya; kegiatan perdagangan internasional yang terjadi di PT Terminal Petikemas Surabaya.

**BAB IV IMPLIKASI KEBIJAKAN PEMERINTAH INDONESIA MENGENAI DWELLING TIME BAGI KEGIATAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL**

Dalam bab ini akan dibahas penemuan-penemuan dalam pengelolaan data dari variabel-variabel yang terkait dengan menggunakan metodologi yang telah ditentukan, serta memaparkan hasil dari penelitian melalui teori dan konsep yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya.

**BAB V PENUTUP**

Babini menjelaskan kesimpulan dari pembahsan setiap babnya secara keseluruhannya dalam bentuk pembuktian dari hipotesis yang diajukan diterima, ditolak, atau membutuhkan pengkajian lebih lanjut.

1. Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset: 2011), hlm. 10. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ibid. hlm. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. Ibid, hlm. 11. [↑](#footnote-ref-3)
4. Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations, (*New Jersey: Princeton University Press : 1987), hlm. 3 [↑](#footnote-ref-4)
5. M.S Amir, *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*. Seri Umum No. 2 (Jakarta : PT. Pustaka Binaman Pressindo, 1985), hlm. 2. [↑](#footnote-ref-5)
6. Presentasi ekspor-impor dalam mata kuliah Bisnis Internasional. 14 April 2016. hlm.1 [↑](#footnote-ref-6)
7. Profile Company PT. Pelabuhan Indonesia III Tahun 2016. hlm. 3. [↑](#footnote-ref-7)
8. K.J. Holsti, Politik Internasional : Kerangka Untuk Analisis, (Jakarta : Erlangga : 1992), hlm. 29 [↑](#footnote-ref-8)
9. J.C. Johari, International Relations and Politics : A Theoritical Perspective. (New Delhi : Sterling Publisher : 1985), hlm. 5 [↑](#footnote-ref-9)
10. Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset: 2011), hlm. 3. [↑](#footnote-ref-10)
11. Mochtar Mas’eod, Studi Hubungan Internasional : Tingkat Hubungan dan Teorisas, (Yogyakarta : Universitas Gajah Mada : 1989), hlm. 28 [↑](#footnote-ref-11)
12. Teuku May Rudy, *Hubungan Internasional Kontemporer Dan Masalah-Masalah Global : Isu, Konsep, Teori dan paradigma,*(Bandung: Refika Aditama, 2003) hlm. 1 [↑](#footnote-ref-12)
13. Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations, (*New Jersey: Princeton University Press : 1987), hlm. 3 [↑](#footnote-ref-13)
14. Teuku May Rudy, *Ekonomi Politik Internasional (Peran Domestik hingga Ancaman Globalisasi)*, (Bandung : Nuansa Cendekia : 2008), hlm. 50-51 [↑](#footnote-ref-14)
15. Deliarnov. *Pengantar Ekonomi Makro*, (Jakarta : UI Press : 2010), hlm. 44 [↑](#footnote-ref-15)
16. Ball Donald dan Wendell H.Mc. Culloh.  *Bisnis Internasional*. Cet I dan II. (Jakarta : Salemba Empat : 2001) hlm. 112 [↑](#footnote-ref-16)
17. Arifin, Sjamsul, dkk (eds.), Kerjasama Perdagangan Internasional : Peluang dan Tantangan Bagi Indonesia, (Jakarta : Gramedia : 2007), hlm. 2. [↑](#footnote-ref-17)
18. Naskah akademis peraturan perundang-undangan RUU tentang perdagangan internasional. Badan pembinaan hokum nasional departemen kehakiman tahun 1997/1198. Hlm. 4-5. [↑](#footnote-ref-18)
19. Ibid. hlm. 5 [↑](#footnote-ref-19)
20. Djauhari Ahsjar, *Teori dan Praktek Ekspor Impor*,(Yogyakarta : Graha Ilmu : 2002), hlm. 1 [↑](#footnote-ref-20)
21. [www.beacukai.go.id//pengertian-kawasan-pabean/](http://www.beacukai.go.id//pengertian-kawasan-pabean/) diunduh pada Tanggal 07 Januari 2017 pukul 22:19 [↑](#footnote-ref-21)
22. Djauhari Ahsjar, *Teori dan Praktek Ekspor Impor*,(Yogyakarta : Graha Ilmu : 2002), hlm. 153 [↑](#footnote-ref-22)
23. Roselyne Hutabarat, Transaksi Ekspor Impor Edisi Kedua, ( Jakarta : Erlangga : 1996), hlm. 403 [↑](#footnote-ref-23)
24. Ibid. hlm. 1 [↑](#footnote-ref-24)
25. Bambang Triatmodjo, Perencanaan Pelabuhan (Yogyakarta : Beta Offset : 2010), hlm. 3 [↑](#footnote-ref-25)
26. Amir, M.s, Petikemas (Jakarta : Pustaka Binaman Pressindo : 1997), hlm 2 [↑](#footnote-ref-26)
27. B. winarno, “apakah kebijakan public ?” dalam teori dan proses kebijakan public, media pressindo, Yogyakarta, 2002, hlm. 15 [↑](#footnote-ref-27)
28. Hessel nogi s. tangkilisan, “teori dan konsep kebijakan public” dalam kebijakan public yang membumi, konsep, strategi dan kasus, lukman offset dan ypapi, Yogyakarta, 2003, hlm 1. [↑](#footnote-ref-28)
29. Agustia Rahma, Skripsi “kebijakan pemerintah Thailand dalam mengatasi masalah human trafficking” [↑](#footnote-ref-29)
30. Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan Bagi Kebangkitan Indonesia.* (Jakarta: Erlangga : 2002), hlm. 300 [↑](#footnote-ref-30)
31. K. A. Familioni, The Role of Economic and Social Infrastructure in Economic Development. A Global View 2004. Hlm. 211. [↑](#footnote-ref-31)
32. Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, (Bandung : Alfabeta : 2009), hlm. 2 [↑](#footnote-ref-32)
33. Mohammad Nazir, Metode Penelitian, (Jakarta : Ghalia Indonesia : 1988), hlm. 63 [↑](#footnote-ref-33)