

EFEKTIVITAS PENGAWASAN KEPABEANAN IMPOR TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN ASEAN-CHINA *FREE TRADE AREA* DI KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TIPE A TANJUNG PRIOK

Ahmad Djunaidi¹, Aji Prasetyo, Reza Kurnia Putra
Email:ahmad_junaidi09@yahoo.co.id¹,
Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Keywords:

International Agreement,
Effectiveness,
Customs Control,
Import,
Foreign Policy

The ACFTA policy, which makes it easier for users of imported goods from China, has caused some cases of importers violating the ACFTA policy provisions by smuggling illegal goods from China. This study aims to determine the effectiveness of import supervision related to the policy of ACFTA in Main Service Office of Customs and Excise Type A Tanjung Priok related to the number of smuggled goods and illegal goods entering Indonesia utilizing ACFTA policy, inhibiting factors and driving factors what are simultaneously interconnected with the level of effectiveness of import customs supervision related to ACFTA policy. The research approach used is descriptive qualitative. From the research result, it is known that import supervisory supervision related to ACFTA policy in Main Service Office of Customs and Excise Type A Type A Tanjung Priok is still not effective, with inhibiting factor that is inadequate infrastructure and human resources which is not proportional to work volume so that supervision becomes less intensive, namely automatic tracking system and Product Intelligence Result Memorandum in conducting supervision and import standards that have been set by Customs.

I. INTRODUCTION

Globalisasi yang berkembang di dunia kini tak dapat lagi dihindari, bahkan di hilangkan pun itu hal yang cukup mustahil di zaman globalisasi yang serba canggih ini. Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa tak sedikit orang yang memanfaatkan situasi globalisasi yang mendunia ini untuk dijadikan peluang positif bagi pergerakan ekonomi. Karena, dengan zaman yang modern ini semua orang dapat menikmati kecanggihan teknologi yang dikemas sedemikian rupa dan disediakan oleh produsen-produsen ternama di pelosok negeri dengan cara menyuguhkan produk-produk terbaru dan tercanggih mereka dengan harga yang ekonomis.

Perkembangan globalisasi tersebut mau tidak mau, suka tidak suka harus diikuti dengan pergerakan ekonomi juga. Peralpnya, diiringi dengan pesatnya pemakaian teknologi ini menyebabkan siklus perekonomian pun membutuhkan teknologi untuk membantu subjek ekonomi agar bekerja lebih cepat dan efisien.

Perdagangan bebas adalah salah satu dampak dari globalisasi dan dapat diartikan sebagai sebuah konsep ekonomi yang mengacu kepada Harmonized Commodity Description and Coding System (HS) dengan ketentuan dari World Customs Organization yang berpusat di Brussels, Belgium. Penjualan produk antar negara tanpa pajak ekspor-impor atau hambatan perdagangan lainnya. Perdagangan bebas dapat juga didefinisikan sebagai tidak adanya hambatan buatan (hambatan yang diterapkan pemerintah) dalam perdagangan antar individual-individual dan perusahaan-perusahaan yang berada di negara yang berbeda.

Di zaman yang serba modern seperti saat ini, perdagangan bebas telah menjadi harga mati yang tidak bisa ditawar lagi. Hampir seluruh negara di dunia telah dipengaruhi oleh sistem ekonomi perdagangan bebas, atau yang dikenal dengan free trade ini.

Mengikuti perkembangan di zaman globalisasi, AFTA (ASEAN Free Trade Area) hadir di tengah-tengah negara ASEAN yang diharapkan akan mampu membangun dan memajukan perekonomian di negara

Asia Tenggara. Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN (ASEAN Free Trade Area, AFTA) adalah sebuah persetujuan oleh ASEAN mengenai sektor produksi lokal di seluruh negara ASEAN. Dapat dipastikan pergerakan perdagangan bebas ini dapat berdampak negatif dan positif terhadap bangsa yang mengalami perekonomian yang terus bergejolak tak menentu seperti Indonesia.

Perjanjian AFTA ditandatangani pada tanggal 28 Januari 1992 di Singapura. Ketika persetujuan AFTA ditandatangani resmi, ASEAN memiliki enam anggota, yaitu, Brunei, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand. Vietnam bergabung pada tahun 1995, Laos dan Myanmar pada tahun 1997 dan Kamboja pada tahun 1999. AFTA sekarang terdiri dari sepuluh negara ASEAN. Keempat pendatang baru tersebut dibutuhkan untuk menandatangani persetujuan AFTA untuk bergabung ke dalam ASEAN, namun diberi kelonggaran waktu untuk memenuhi kewajiban penurunan tarif AFTA. AFTA akan berlaku secara mutlak pada tahun akhir tahun 2015.

Adapun tujuan penyelenggaraan kerjasama AFTA yaitu pertama, untuk meningkatkan daya saing ASEAN sebagai basis produksi dalam pasar dunia melalui penghapusan bea dan halangan non-bea dalam ASEAN. Kedua, untuk menarik investasi asing langsung ke ASEAN. Kedua tujuan ini akan mengarah dan mengacu pada tujuan akhir, yaitu mensejahterakan negara-negara ASEAN di segala sektor.

Pada perkembangannya yang terakhir munculah kesepakatan baru yaitu antara China dan negara anggota ASEAN dalam kerjasama perdagangan bebas dengan tarif bea masuk lebih rendah dari tarif bea masuk yang berlaku secara umum. Dengan kerjasama itu terbentuklah "AFTA ASEAN-China".

ACFTA dimulai ketika pada tahun 2001 digelar ASEAN-China Summit di Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam. Pertemuan kelima antara ASEAN dengan Cina ini menyetujui usulan Cina untuk membentuk ACFTA dalam waktu 10 tahun. Lima bidang kunci yang disepakati untuk dilakukan kerja sama adalah pertanian, telekomunikasi, pengembangan sumber daya manusia, investasi antarnegara dan pembangunan di sekitar area sungai Mekong. Pertemuan ini ditindaklanjuti dengan pertemuan antar menteri ekonomi dalam ASEAN-China Summit tahun 2002 di Phnom Penh, Kamboja. Pertemuan ini menyepakati "Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation" (CEC), yang di dalamnya termasuk FTA. Sejak pertemuan itu, ACFTA dideklarasikan.

Kerja sama ACFTA ini sangat penting, mengingat tujuan-tujuan yang ingin dicapai bisa memberikan keuntungan yang begitu besar bagi negara-negara yang terlibat apabila dapat dimanfaatkan dengan baik. Salah satu tujuan yaitu memperkuat dan meningkatkan kerja sama perdagangan yang dapat menguntungkan tanpa menjatuhkan yang satu dengan yang lainnya. Dalam kesepakatan tersebut juga akan merealisasikan liberalisasi jasa dan barang serta juga investasi yang telah disepakati setelah tarif barang dilakukan, menggali bidang-bidang kerja sama yang baru dan mengembangkan kebijaksanaan yang tepat dalam rangka kerja sama ekonomi antar negara-negara anggota. Dari beberapa tujuan ini, ASEAN memiliki beberapa harapan yang dapat dicapai dengan jalan melaksanakan ACFTA. salah satu harapan tersebut adalah memperbaiki keadaan perekonomian di negara-negara ASEAN.

Dalam ACFTA, seluruh negara sudah harus mengurangi tarif menjadi 0-5% untuk 40% komoditas yang ada pada normal track sebelum 01 Juli 2006. Seluruh negara sudah harus mengurangi tarif menjadi 0-5% untuk 60% komoditas yang ada pada normal track sebelum 1 Januari 2007. Dan seluruh negara sudah harus mengurangi tarif menjadi 0-5% untuk 100% komoditas yang ada pada normal track sebelum 01 Januari 2010. Maksimum sebanyak 150 tarif dapat diajukan penundaan hingga 01 Januari 2012. Dengan adanya pengurangan tarif tersebut, perdagangan bebas antara Cina dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara telah dilaksanakan, tentu bagi para pelaku yang bermain di dalamnya harus mampu memanfaatkan peluang yang ada agar dapat memperoleh keuntungan sebanyak-banyaknya.

Sejak perjanjian ACFTA mulai diberlakukan, tentunya negara-negara ASEAN, khususnya Indonesia telah mempersiapkan diri dalam menghadapi peluang dan tantangan yang ada. Sebagai bagian dari keseriusannya, pemerintah mengawali dengan meratifikasi Framework Agreement ASEAN-China FTA melalui Keputusan Presiden Nomor 48 Tahun 2004 pada tanggal 15 Juni 2004.

Fenomena masalah kebijakan ACFTA, yaitu banyaknya pengguna jasa kepabeanan impor yang memanfaatkan kebijakan ACFTA menyalahgunakan kegiatan impornya dengan menyelundupkan barang-barang ilegal ke Indonesia. Seperti pada tahun 2015, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dan Kementerian Keuangan (Kemenkeu) mengamankan barang ilegal berupa empat kontainer berisi produk tekstil impor ilegal asal China.

Selain tekstil, ada pula barang elektronik yang masuk ke Indonesia dengan nilai mencapai US\$2.50 miliar per tahunnya, 50% dari nilai tersebut diduga adalah barang selundupan yang lolos dari pengawasan Bea Cukai. Ironisnya masyarakat Indonesia pada umumnya menyukai barang-barang selundupan. Selain harganya yang lebih murah, hal tersebut juga dikarenakan konsumen di Indonesia belum menyadari dampak dari barang selundupan, padahal sudah terlihat dan dapat dirasakan jelas dampaknya semisal penghasilan Negara akan berkurang. Barang-barang ilegal atau selundupan biasanya masuk melalui pelabuhan-pelabuhan tikus yang banyak di Indonesia. Kondisi ini membuat kewalahan petugas Bea Cukai. Berdasarkan data Kementerian Perdagangan, ada 43 pintu masuk tidak resmi di Batam, dan di Semenanjung Timur Sumatera terdapat 100 pintu tidak resmi.

Peningkatan permintaan produk dari China juga akan makin mempersulot kinerja pengawasan kepabeanan, di sisi lain juga memberi peluang kepada oknum-oknum importir untuk memanfaatkan kemudahan ini dengan menyelundupkan barang-barang ilegal.

Tabel I.1: Neraca Perdagangan Indonesia-China

Tahun	Ekspor ke China	Impor dari China	Neraca (E-I)	Rasio E/I
2013	22.602	29.850	-7.248	0,76
2014	17.606	30.624	-13.018	0,57
2015	15.046	29.410	-14.364	0,51
2016	16.790	30.800	-14.010	0,54
2017	23.049	35.767	-12.718	0,64

Sumber: kemendag.go.id (satuan dalam juta US\$)

Pada Tabel I.1 dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu lima tahun yaitu dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2017, nilai ekspor Indonesia ke Cina masing-masing sebesar 22.602, 17.606, 15.046, 16.790, dan 23.049 (juta US\$) dengan nilai impor Indonesia dari Cina masing-masing sebesar 29.850, 30.624, 29.410, 30.800, dan 35.767 (juta US\$). Neraca perdagangan antara Indonesia dengan China masing-masing bernilai -7.248, -13.018, -14.364, -14.010, dan -12.718 dengan rasio masing-masing 0,76, 0,57, 0,51, 0,54, dan 0,64. Hal ini menunjukkan bahwa setiap tahunnya Indonesia mengalami defisit perdagangan dengan China, artinya nilai impor dari China masih lebih besar dibanding ekspor ke China. Tentu dengan adanya fakta ini, semakin memperbesar peluang adanya barang selundupan atau barang ilegal yang masuk ke Indonesia.

Tulisan ini mencoba untuk mengangkat topik mengenai efektivitas pengawasan kepabeanan impor terkait dengan kebijakan ACFTA yang menyebabkan bebasnya barang impor dari China masuk ke Indonesia, sebab menurut penulis hal ini sangat menarik apabila dikaji lebih jauh serta menguraikan dan menganalisisnya lebih mendalam.

II. LITERATUR REVIEW

Diskusi tentang pengawasan kepabeanan impor terkait dengan kebijakan asean-china free trade area di kantor pelayanan utama bea dan cukai tipe A Tanjung Priok. Teori efektivitas menurut Sondang P. Siagian dalam Aswar Annas (2017: 75) adalah Pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang dijalankannya. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektivitasnya. Sementara itu menurut Mahmudi dalam Aswar Annas (2017: 75) menjelaskan bahwa Efektivitas merupakan hubungan antara output dengan tujuan, maka semakin besar kontribusi output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatannya.

H. Emerson dalam Azhar Ruddin, (2015: 37), bahwa Efektifitas merupakan pengukuran dalam arti tercapainya tujuan, sasaran dan tepat waktu yang telah ditentukan/ditetapkan. Penelitian ini akan menggunakan Teori dari H. Emerson sehingga jika dihubungkan dengan pengawasan maka ada 3 (tiga) indikator acuan efektif tidaknya pengawasan kepabeanan impor terkait kebijakan ACFTA di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, yaitu:

- Tercapainya tujuan pengawasan

- Tercapainya sasaran pengawasan
- Tepat waktunya pengawasan

Pengawasan Kepabebean akan berfungsi secara efektif apabila dimensi-dimensi Efektifitas Pengawasan Kepabebean Impor tercapai, yang meliputi:

- a. Tujuan Pengawasan adalah melindungi masyarakat dari peneylundupan dan perdagangan barang-barang ilegal yang berasal dari China;
- b. Sasaran Pengawasan adalah pemeriksaan yang dilakukan terhadap dokumen dan juga fisik barang yang diimpor dari China;
- c. Tepat waktunya Pengawasan adalah tepat waktunya pengawasan kepabebean impor yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dalam hal mewujudkan pelayanan yang efektif dan efisien

Setiawan dan Lestari (2011: 1) mengemukakan bahwa perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa antar perseorangan (individu dengan individu, antara individu dengan pemerintah suatu negara, atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lainnya). Sementara pengertian perdagangan internasional menurut OP. Simorangkir dalam Sutedi (2014 :9) adalah Perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilaksanakan para pedagang antar negara yang berbeda, mengakibatkan timbulnya valuta asing yang mempengaruhi neraca perdangan negara yang bersangkutan.

Banyak alasan mengapa negara-negara terlibat dalam perdagangan internasional. David Ricardo dalam Sarinah dan Mardalena (2017: 129-131), mengembangkan teori keunggulan komparatif untuk menjelaskan perdagangan internasional atas dasar perbedaan kemampuan teknologi antar negara. Spesialisai produksi suatu negara dalam komoditi tertentu dilandasi oleh keunggulan komparatif yang dimiliki negara tersebut. Keunggulan komparatif tersebut berasal dari perbedaan kemampuan teknologi antar negara.

Konsep keunggulan komparatif Ricardo dibangun dengan sejumlah asumsi yaitu:

- a. Dua negara masing-masing memproduksi dua jenis komoditi dengan hanya menggunakan satu faktor produksi, yaitu tenaga kerja.
- b. Kedua komoditi yang diproduksi bersifat identik baik antar industri maupun antar negara.
- c. Komoditi tersebut juga dapat dipindahkan anatar negara dengan biaya transportasi nol.
- d. Tenaga kerja merupakan faktor produksi yang bersifat homogen dalam suatu negara, namun bersifat heterogen antar negara.
- e. Tenaga kerja dapat bergerak antar industri dalam suatu negara namun tidak antar negara.
- f. Pasar barang dan pasar tenaga kerja di kedua negara diasusikan dalam kondisi persaingan sempurna.
- g. Perusahaan-perusahaan di kedua negara diasumsikan bertujuan untuk memaksimalkan keuntungan, sementara tujuan konsumen (tenaga kerja) adalah memaksimalkan kepuasan (utility).

Setiap negara yang melakukan perdagangan dengan negara lain tentu akan memperoleh manfaat bagi negara tersebut diantaranya: (Setiawan dan Lestari, 2011:13)

- a. Meningkatkan hubungan persahabatan antar negara.
- b. Kebutuhan setiap negara dapat tercukupi.
- c. Mendorong kegiatan produksi barang secara maksimal.
- d. Mendorong kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- e. Setiap negara dapat mengadakan spesialisasi produksi.
- f. Memperluas lapangan kerja

Istilah dan pengertian kepabebean menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabebean,

- a. Bea adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-baarang Impor dan Ekspor.
- b. Cukai adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang-undang.
- c. Impor barang adalah kegiatan memasukan barang kedalam daerah pabean dari luar daerah pabean.
- d. Ekspor barang adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean ke luar daerah pabean.
- e. Daerah Pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang.
- f. Kepabebean adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan Pemungutan Bea Masuk.

- g. Kawasan Pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, Bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada dibawah pengawasan Direktorat Jendral Bea dan Cukai.
- h. Bea masuk adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang di impor.
- i. Bea keluar adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang ekspor.
- j. Tarif adalah klasifikasi barang dan pembebanan bea masuk dan bea keluar.

Adapun pengertian kepabeanan yang telah dirangkum oleh Ali Purwito (2013: 402) ialah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.

1. Bidang pengawasan merupakan bagian dari penegak hukum, yaitu suatu upaya dari pemerintah untuk dipatuhi ketentuan perundang-undangan dan peraturan-peraturan pelaksanaannya di bidang pajak lalu lintas barang. Kepastian hukum dan kepatuhan terhadap hukum menunjukkan adanya pemerintah dalam menjalankan tugas-tugas pemerintahannya di satu pihak dan partisipasi aktif masyarakat dalam kewajiban kenegaraannya.
2. Dipandang dari sifat yang ada didalamnya Ali Purwito, (2013: 403-404) mengungkapkan, pengawasan dapat dibagi atas tiga bagian, yaitu:
3. Pengawasan yang bersifat built in, artinya merupakan suatu paket pengawasan, internal, maupun eksternal menjadi satu. Internal seperti halnya dalam pengawasan terhadap kinerja pejabat Bea dan Cukai. Sedangkan pengawasan ekstern akan dilakukan oleh pengawas di luar DJBC, seperti ITJEN.
4. Pengawasan yang bersifat intelijen, artinya pengawasan didasarkan kepada informasi dan data yang ada, identifikasi, analisis, yang akan menghasilkan nota hasil intelijen atau informasi. Hasil ini akan digunakan di bidang pengawasan dan operasional serta ditindak lanjuti dengan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan.
5. Pengawasan yang dilakukan melalui pemeriksaan ulang, yaitu dengan meneliti kembali semua dokumen baik yang berasal dari pengguna jasa kepabeanan maupun yang dibuat oleh petugas.

III. Efektivitas Pengawasan Kepabeanan Impor Terkait Kebijakan ACFTA (ASEAN-China Free Trade Area)

III.1. Pencapaian Tujuan Pengawasan

Dalam melakukan kegiatan pengawasan kepabeanan tentu memiliki tujuan yang ingin dicapai, tujuan pengawasan kepabeanan impor diantaranya merupakan untuk melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor ilegal dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya yang dilarang dan/atau dibatasi oleh regulasi.

Ahmad Khizazi selaku Client Coordinator di KPUBC Tipe A Tanjung Priok yang mengatakan bahwa ada beberapa jenis barang yang memang sangat banyak diimpor dari China diantaranya adalah laptop, handphone, dan elektronik lainnya.

Berikut adalah data terkait jumlah Laptop yang diimpor dari China:

Tabel III.1 Jumlah Impor Laptop Dari China

TAHUN	JUMLAH IMPOR LAPTOP DARI CHINA (US\$)
2014	\$773,085,311
2015	\$795,283,744
2016	\$694,458,602
2017	\$918,939,743

Sumber : bps.go.id

Berikut adalah data terkait jumlah handphone yang diimpor dari China:

Tabel III.2 Jumlah Impor Handphone Dari China

TAHUN	JUMLAH IMPOR PONSEL DARI CHINA (US\$)
2014	\$1,899,637,062
2015	\$1,475,819,297
2016	\$494,944,530
2017	\$269,693,309

Sumber : bps.go.id

Pada Tabel IV.2 dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu empat tahun yaitu dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2017, nilai impor laptop dari China mempunyai nilai yang sangat besar. Pada Tabel IV.3 juga dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu empat tahun yaitu dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2017, nilai impor handphone dari China masih mempunyai nilai yang besar, namun cenderung menurun di setiap tahunnya.

Dalam hal melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor ilegal, Bea dan Cukai telah melakukan pengawasan dengan semaksimal mungkin sesuai dengan SOP yang ada. Dan terkait fasilitas ACFTA, Bea Cukai juga telah melakukan pemeriksaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Indonesia. Seperti yang tertuang dalam PMK 229 tahun 2017 tentang tata cara pengenaan tarif bea masuk dalam rangka perjanjian atau kesepakatan internasional.

Bea Cukai juga selalu melakukan penindakan dan penyidikan terhadap barang-barang impor yang dicurigai terindikasi sebagai barang ilegal. Bea Cukai juga melakukan investigasi lebih lanjut dari kegiatan pemeriksaan pabean yang bersifat selektif dengan mempertimbangkan risiko yang melekat pada barang dan importir. Selektif dalam arti bahwa pemeriksaan fisik dilaksanakan setelah membuat suatu analisis risiko.

Barang yang diimpor dikategorikan ke dalam tiga tingkat risiko yaitu, tinggi (High risk), medium risk atau low risk, tergantung dari hasil analisis yang dilakukan petugas. High risk diterapkan atas barang-barang yang biasanya menjadi objek percobaan pelanggaran atau penyimpangan. Bea Cukai juga mempunyai NHI, Nota Hasil Intelijen yaitu sebuah produk dari kegiatan intelijen yang menunjukkan indikasi mengenai adanya pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai. Dengan ini, Bea Cukai bisa mencegah atau mengatasi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan pihak importir.

Seperti yang tercantum pada KEP 98/BC/2003 bahwa untuk mencegah terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai diperlukan sistem pengawasan yang efektif dan efisien. Sistem pengawasan kepabeanan dan cukai yang efektif dan efisien perlu didukung dengan peningkatan fungsi intelijen, salah satu upaya untuk meningkatkan fungsi intelijen adalah dengan menerbitkan Nota Hasil Intelijen yang merupakan produk intelijen hasil kegiatan intelijen yang mengindikasikan adanya pelanggaran kepabeanan dan cukai.

Terkait dari kebijakan ACFTA sendiri, ada kemudahan serta kesulitan yang dirasakan oleh pihak importir. Kemudahan yang didapat dari pihak importir terkait adanya kebijakan ACFTA adalah pengurangan biaya bea masuk. Seperti yang tercantum pada PMK Nomor 26/PMK.010/2017 tentang penetapan tarif bea masuk dalam rangka ASEAN-China Free Trade Area, biaya bea masuk yang dikenakan menjadi lebih murah dari biaya normal dan bahkan aada yang tidak dikenakan bea masuk sama sekali. Sehingga itu menjadi keuntungan tersendiri bagi pihak importir. Untuk kesulitannya adalah terkait sosialisasi yang masih kurang terkait proses pengawasan yang dilakukan oleh Bea Cukai. Sehingga menjadi beban tersendiri bagi importir karena harus mengeluarkan cost yang lebih besar.

Dalam hal pencapaian tujuan terkait pengawasan kepabeanan impor, dari hasil wawancara yang disampaikan oleh beberapa informan, telah menggambarkan bahwa pencapaian tujuan pengawasan kepabeanan impor terkait kebijakan ACFTA telah berjalan efektif. Karena pihak Bea Cukai dalam melakukan pengawasannya telah melakukan langkah-langkah serta sesuai dengan standar yang berlaku, sehingga apa yang menjadi tujuan dari pelaksanaan pengawasan kepabeanan impor dapat tercapai. Oleh karena itu, tujuan pengawasan menjadi salah satu faktor yang sangat penting untuk meningkatkan tingkat keefektifan pengawasan kepabeanan agar tidak terjadi penyelundupan dan perdagangan barang-barang

Ahmad Djunaidi, et.al (Efektivitas Pengawasan Kepabeanan Impor Terkait Dengan Kebijakan...)

berbahaya dan illegal. Serta dapat melindungi industri dalam negeri dari persaingan yang tidak sehat dengan industri sejenis dari luar negeri.

III.2. Pencapaian Sasaran Pengawasan

Dalam melakukan pengawasan kepabeanan ada sasaran yang menjadi target daripada pengawasan itu sendiri, sehubungan dengan pengawasan kepabeanan impor yang menjadi sasaran dari pengawasannya adalah dokumen barang dan kondisi fisik barang. Seperti yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-12/BC/2016 tentang pemeriksaan fisik barang impor, tujuan dari adanya pemeriksaan fisik barang adalah :

1. Menetapkan klasifikasi dan nilai pabean dengan benar,
2. Menemukan adanya barang yang tidak diberitahukan,
3. Menemukan adanya juraian barang yang tidak benar,
4. Menemukan kesalahan pemberitahuan negara asal barang,
5. Kepentingan lain dalam rangka pemenuhan kewajiban pabean antara lain untuk keperluan perpajakan atau pemenuhan ketentuan larangan dan pembatasan.

Adapun tata cara melakukan pemeriksaan dokumen dan fisik barang dalam hal pengawasan kepabeanan impor:

1. Dalam hal barang impor diangkut dalam peti kemas (container), Pejabat Pemeriksa Barang :
 - a. Mencocokkan nomor, ukuran, jumlah dan jenis peti kemas barang impor yang akan diperiksa;
 - b. Memeriksa segel peti kemas barang impor yang akan diperiksa;
 - c. Mengawasi stripping barang dari dalam peti kemas;
 - d. Menghitung jumlah kemasan dan mencocokkan jenis kemasan dari setiap peti kemas barang impor yang akan diperiksa.
2. Dalam hal jumlah dan jenis kemasan kepadatan sesuai:
 - a. Untuk party barang impor yang terdiri dari 1 (satu) jenis barang yang dikemas dalam kemasan standar (standard of packing), kemasan yang dibuka untuk dilakukan pemeriksaan fisik barang adalah sebesar 10 % (sepuluh persen) atau 30 % (tiga puluh persen) dari jumlah kemasan yang terdapat dalam setiap peti kemas barang impor yang akan diperiksa;
 - b. Untuk party barang impor yang lebih dari 1 (satu) jenis barang, kemasan yang dibuka untuk dilakukan pemeriksaan fisik barang adalah sebesar 10 % (sepuluh persen) atau 30 % (tiga puluh persen) dari tiap jenis barang yang terdapat dalam setiap peti kemas barang impor yang akan diperiksa;
 - c. Apabila hasil pemeriksaan fisik barang, kepadatan jumlah dan atau jenis barang tidak sesuai, maka pemeriksaan fisik barang ditingkatkan menjadi 100 % (seratus persen);
 - d. Terhadap jenis barang yang memerlukan penanganan khusus (diangkut dengan reefer container) pemeriksaan dapat dilakukan di gudang/tempat penimbunan milik importir;
 - e. Dalam hal jumlah dan atau jenis kemasan kepadatan tidak sesuai, maka pemeriksaan fisik barang ditingkatkan menjadi 100 % (seratus persen).

Adapun Tingkat Pemeriksaan Barang terkait dengan pengawasan yang dilakukan Bea dan Cukai yaitu:

- a. Tingkat pemeriksaan 10%, adalah pemeriksaan fisik barang dengan jumlah kemasan yang dibuka adalah jumlah yang dapat mewakili 10% dari setiap jenis barang yang tertulis dalam fotocopy invoice dan atau packing list dengan jumlah minimal 2 koli;
- b. Tingkat pemeriksaan 30%, adalah pemeriksaan fisik barang dengan jumlah kemasan yang dibuka adalah jumlah yang dapat mewakili 30% dari setiap jenis barang yan tertulis dalam fotocopy invoice dan atau packing list dengan jumlah minimal 2 koli;
- c. Tingkat Pemeriksaan 100%, adalah pemeriksaan fisik barang dengan jumlah kemasan yang dibuka adalah seluruh kemasan setiap jenis barang.

Dari hasil wawancara yang disampaikan oleh beberapa informan dari pihak Bea Cukai, terkait dengan sasaran pengawasan dari pihak Bea Cukai pada dasarnya sudah cukup efektif. Hal ini karena pihak Bea Cukai dalam hal pengawasan terhadap dokumen dan fisik barang telah dilakukan dengan cukup optimal. Seperti adanya layanan diluar jam kerja, lalu sistem pengawasan atas arus barang impor dengan sistem penjaluran, dsb. Namun data menunjukkan menunjukkan bahwa kebijakan DJBC saat ini dalam pemeriksaan fisik yang bertumpu hanya pada kesalahan jumlah dan/atau jenis barang belum sepenuhnya efektif.

Tabel III.3 Jumlah Pemeriksaan Fisik Barang

PEMERIKSAAN FISIK					
NO	TAHUN	JALUR HIJAU	JALUR MERAH	JUMLAH PEMERIKSAAN FISIK BARANG	SPTNP DITERBITKAN
1	2015	692,624	343,942	1,036,566	61,396
2	2016	826,907	301,770	1,128,677	66,379
	JUMLAH	1,519,531	645,712	2,165,243	127,775
	Persentase Temuan			5.90%	

Sumber: Data diperoleh dari Direktorat Pencegahan dan Penindakan Kepabeanan dan Cukai

Berdasarkan tabel di atas tersebut dapat diketahui bahwa hitrate selama pemeriksaan hanya sebesar 5,9 % yang berarti dari 2.165.243 dokumen PIB yang diperiksa, hanya 127.775 dokumen PIB yang dikenakan Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP). Sementara rentang persentase hitrate ideal untuk jalur merah dan kuning sebesar 10-15 %. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan DJBC saat ini dalam pemeriksaan fisik yang bertumpu hanya pada kesalahan jumlah dan/atau jenis barang belum sepenuhnya efektif.

Bea Cukai juga telah mengambil langkah-langkah perbaikan melalui Analisa Beban Kerja, dan evaluasi lainnya apakah perlu ada penambahan pegawai atau tidak sehubungan dengan volume beban kerja yang ada. Namun, memang dengan sistem risk management tentu akan ada resiko-resiko tersendiri yang timbul dalam hal pengawasan dokumen dan fisik barang.

III.3. Ketepatan Waktu Pengawasan

Efektifitas merupakan suatu kegiatan yang telah dilaksanakan secara tepat waktu dalam arti target tercapai sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Hal ini berarti aspek ketepatan waktu menjadi penentu atas efektif atau tidaknya suatu kegiatan. Bea dan Cukai dalam melakukan pengawasan tentunya ingin mewujudkan pelayanan yang cepat, efisien, responsif dan transparan berdasarkan prinsip good governance.

Pemerintah melalui Menteri Perhubungan, menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 807 tahun 2014 yang mengatur tentang Pemindahan Barang yang melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) di Pelabuhan Tanjung Priok yaitu maksimal tujuh hari di dalam pelabuhan. Yang kemudian setelah Joko Widodo dilantik menjadi Presiden Indonesia, Menteri Perhubungan di tugaskan untuk mempersingkat waktu dwelling time, Menteri Perhubungan yang baru kemudian mengubah kebijakan guna mempercepat long stay menjadi maksimal tiga hari dengan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 117 Tahun 2015.

Kemudian, Menteri Perdagangan menerbitkan aturan baru tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor tertuang dalam Permendag No 48 tahun 2015 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor. Regulasi ini sekaligus mengganti Permendag No 54 tahun 2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor. Tujuan aturan baru ini menciptakan tertib administrasi di bidang impor dan importer dalam upaya Kemendag mengatasi masalah dwelling time di pelabuhan Indonesia. Penegasan importir yang mengimpor barang wajib memiliki Angka Pengenal Importir (API) dan importir yang akan mengimpor yang dibatasi wajib memiliki izin impor dari Kementrian/Lembaga terkait sebelum barang masuk dalam daerah pabean.

Indonesia National Single Window (INSW) yang diresmikan sebagai perwujudan pelayanan birokrasi modern dan merupakan suatu bentuk reformasi birokrasi. Walaupun adanya INSW yang bersifat online ini sudah ada dari tahun 2007. Dan setelah masalah percepatan dwelling time tersebut, barulah, INSW menjadi salah satu sorotan dalam upaya percepatan. Adapun visi dan misi dari sistem INSW sebagai berikut:

Visi : Terwujudnya lingkungan "National Single Window" di Indonesia, layanan tunggal elektronik untuk memfasilitasi pengajuan informasi standar guna menyelesaikan semua pemenuhan persyaratan dan

ketentuan, serta semua kegiatan yang terkait dengan kelancaran arus barang ekspor, impor, dan transit, dalam rangka meningkatkan daya saing nasional.

Misi : Mewujudkan suatu sistem layanan publik yang terintegrasi dalam penanganan atas lalulintas barang ekspor dan impor.

Berkaitan dengan pemberitaan dwelling time, Direktorat Jendral Bea dan Cukai dalam menurunkan Dwelling time tersebut melakukan beberapa hal. Dalam upaya yang bersifat oprasional meliputi :

1. Pre Customs Clearance :
 - a. Mendorong tingkat pemanfaatan fasilitas pre-notification untuk jalur prioritas;
 - b. Koordinasi dengan importer untuk percepatan penyampaian PIB;
 - c. Koordinasi berkala dengan penerbit lartas (pembentukan Pusat Penanganan Perizinan Impor Ekspor Terpadu / P3IET) di pelabuhan; dan
 - d. Pengusulan penyempurnaan sistem INSW antara lain berupa percepatan jaringan dan penambahan fitur.
2. Custom Clearance :
 - a. Percepatan penyerahan hardcopy PIB;
 - b. Mandatori program penyerahan Dokumen Pelengkap Pabean Online;
 - c. Percepatan pelaksanaan pemeriksaan fisik;
 - d. Mendorong percepatan implementasi zonasi TPS;
 - e. Melakukan monitoring penarikan container untuk periksa fisik dari terminal bongkar ke tempat pemeriksaan fisik;
 - f. Penerbitan petugas lapangan Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanaan (PPJK);
 - g. Pengadaan dua unit hi-co baru untuk Terminal JICT dan penambahan dua unit hi-co scan untuk New Kalibaru Port.
3. Post Customs Clearance :
 - a. Mendorong TPS, shipping line, trucking, dan depo container pemanfaatan pelayanan 24/7;
 - b. Mendorong implementasi delivery order (DO) Online pada Shipping line.

Hasil wawancara terkait waktu penanganan dalam hal pengawasan kepabeanaan impor terkait ACFTA masih kurang efektif dan sangat merugikan pihak importir karena ada cost yang harus ditanggung oleh pihak importir. Namun menurut Bea dan Cukai, bahwa lama tidak sebuah proses pemeriksaan atau pengawasan kepabeanaan impor tergantung daripada profil importir itu sendiri. Berikut perbandingan lamanya penanganan atau proses pengawasan berdasarkan kriteria penjaluran:

Tabel III.4 Rekap Dwelling Time 2017

Jalur	Pre Clereance	Customs Clereance	Post Clereance	Dwelling Time (AVG)
MITA	1.276	0.001	1.370	2.647
Hijau	2.518	0.001	1.211	3.730
Kuning	3.527	2.521	1.081	7.073
Merah	3.683	5.638	1.031	10.280

Sumber : Bea dan Cukai Tanjung Priok

Dari data di atas memang benar seperti yang dikatakan pihak Bea dan Cukai melalui hasil wawancara bahwa lamanya proses pemeriksaan atau penanganan dalam hal pemeriksaan dokumen dan fisik barang, tergantung dari kategori penjaluran pihak importir itu sendiri. Jika pihak importir masuk ke dalam kategori MITA maka proses dwelling time hanya memakan waktu sekitar 2-3 hari. Jika pihak importir masuk ke dalam kategori jalur hijau maka proses dwelling time bisa memakan waktu sekitar lebih dari 3 hari. Jika pihak importir masuk ke dalam kategori jalur kuning maka proses dwelling time memakan waktu sekitar 7 hari atau 1 minggu. Dan jika pihak importir masuk ke dalam kategori jalur merah maka proses dwelling time akan memakan waktu lebih dari 10 hari.

Selain dari upaya dalam oprasional ada juga upaya yang bersifat kebijakan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Bea dan Cukai, meliputi :

1. Melakukan koordinasi lebih intensif dengan Kementrian/Lembaga/Badan serta entitas terkait dalam rangka peningkatan pelayanan dan pengawasan dengan cara berbagi informasi atas resiko pelaku usaha guna menciptakan manajemen resiko yang terintegrasi dan akurat.
2. Bersama dengan Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian/Maritim melakukan upaya koordinatif anatara lain :

- a. Mensimplifikasi perizinan yang tumpang tindih
 - b. Melakukan evaluasi atas perizinan yang dapat diverifikasi di luar pelabuhan dengan tujuan mempercepat dwelling time.
 - c. Melakukan optimalisasi pengajuan perijinan sebelum kedatangan sarana pengangkut dengan mengevaluasi kembali syarat-syarat pengajuan perizinan yang menghalangi pengguna jasa mengurus izin sebelum kedatangan sarana pengangkut.
3. Mendorong penerbitan Instruksi Presiden terkait hasil stakeholder mini lab yaitu standardisasi manajemen risiko, standardisasi perhitungan dwelling time, dan optimalisasi operasional 24/7.
 4. Mengembalikan fungsi pelabuhan sebagai tempat kegiatan bongkar muat dan tempat penimbunan sementara, bukan sebagai tempat penimbunan umum (warehouse) dengan tetap memperhatikan aspek keadilan. Sebagai contoh jika ditemukan terdapat kesengajaan pelaku usaha menimbun barang cukup lama di pelabuhan, maka perlu dilakukan langkah penyegaran pengeluaran barang dengan mendasarkan koordinasi antar Kementerian/Lembaga.
 5. Penyegaran implementasi joint gate untuk beberapa TPS dalam satu kawasan pabean.

IV. CONCLUSIONS

Dalam hal keefektifan pengawasan kepabeanaan impor kebijakan ACFTA, terdapat dua indikator yang belum berjakan dengan baik atau kurang efektif yaitu pencapaian sasaran pengawasan dan ketepatan waktunya pengawasan. Sementara indikator pencapaian tujuan pengawasan ini sudah sedikit berjalan dengan baik.

REFERENCES

- Annas, Aswar. 2017. *Interaksi Pengambilan Keputusan Dan Evaluasi Kebijakan*. Makassar: Celebes Media Perkasa.
- Purwito, Ali. 2013. *Kepabeanaan Indonesia*. Tangerang Selatan: Jelajah Nusa.
- Ruddin, Azhar. 2015. Efektifitas Pengawasan Khusus Oleh Inspektorat Kabupaten Sigi. (*Jurnal Katalogis*, Volume 3, Nomor 2 Halaman 35-44). Universitas Tadulako Palu.
- Sarinah dan Mardalena. 2017. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Deepublish CV Budi Utama.
- Setiawan, Heri dan Sari Lestari. 2011. *Perdagangan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Nusantara.
- Sutedi, Adrian. 2014. *Hukum Ekspor Impor*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Dokumen dan Peraturan-Peraturan**
- Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2006. *Undang-Undang Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2007. *Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 01/M-Dag/Per/1/2007 Tentang Perubahan Atas Lampiran Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor 558/Mpp/Kep/12/1998 Tentang Ketentuan Umum Dibiidang Ekspor Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir Dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 07/M-Dag/Per/4/2005*. Jakarta: Menteri Perdagangan.
- Republik Indonesia. 2017. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 229/PMK. 04/2017 Tentang Tata Cara Pengenaan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor Berdasarkan Perjanjian Atau Kesepakatan Internasional*.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2004. *Pengesahan Framework Agreement On Comprehensive Economic Co-Operation Between The Association Of South East A Sian Nations And The Peoples Of China (Persetujuan Kerangka Kerja Mengenai Kerjasama Ekonomi Menyeluruh Antara Negara-Negara Anggota Asosiasi Bangsa-Bangsa Asia Tenggara Dan Republik Rakyat China)*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011. Pengesahan Second Protocol To Amend The Agreement On Trade In Goods Of The Framework Agreement On Comprehensive Economic Cooperation Between The Association Of Southeast Asian Nations And The People's Republic Of China (Protokol Kedua Untuk Mengubah Persetujuan Perdagangan Barang Dalam Persetujuan Kerangka Kerja Mengenai Kerja Sama Ekonomi Menyeluruh Antara Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara Dan Republik Rakyat China). Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Keputusan Dirjen Pajak Bea dan Cukai – KEP98/BC/2003.

Tentang Nota Hasil Intelijen Direktur Jenderal Bea dan Cukai. Jakarta: Dirjen Pajak Bea dan Cukai.

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai PER-12/BC/2016.

Tentang Pemeriksaan Fisik Barang Impor. Jakarta: Dirjen Bea dan Cukai.