

LAPORAN AKHIR TAHUN
PENELITIAN SOSIAL, HUMANIORA DAN PENDIDIKAN



Managing The Border Beyond The Border Land : Studi Kasus Pengelolaan Bandara
Kualanamu, Adisutjipto dan Pelabuhan Batam Centre

Tahun ke 1 dari rencana 2 tahun

Cornelis Lay

(6095909)

DIBIYAI OLEH:

DIREKTORAT RISET DAN PENGABDIAN MASYARAKAT
DIREKTORAT JENDERAL PENGUATAN RISET DAN PENGEMBANGAN
KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
SESUAI DENGAN KONTRAK PENELITIAN TAHUN ANGGARAN 2017

UNIVERSITAS GADJAH MADA

NOVEMBER, 2017

HALAMAN PENGESAHAN

Judul : Managing The Border Beyond The Boder Land: Studi Kasus Pengelolaan Bandara Kualanamu, Adisutjipto, dan Pelabuhan Batam Centre

Peneliti/Pelaksana
Nama Lengkap : Drs CORNELIS LAY,
Perguruan Tinggi : Universitas Gadjah Mada
NIDN : 0006095909
Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
Program Studi : Politik dan Pemerintahan
Nomor HP : 085216116699
Alamat surel (e-mail) : cornelislay@yahoo.com; conny@ugm.ac.id

Anggota (1)
Nama Lengkap : MADA SUKMAJATI
NIDN : 0025047603
Perguruan Tinggi : Universitas Gadjah Mada

Anggota (2)
Nama Lengkap : RB ABDUL GAFFAR
NIDN : 0019067002
Perguruan Tinggi : Universitas Gadjah Mada

Institusi Mitra (jika ada)
Nama Institusi Mitra : Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP)
Alamat : Jalan Kebon Sirih No. 31, Jakarta Pusat-Indonesia
Tjahjo Kumolo (Menteri Dalam Negeri Selaku Kepala
: BNPP)
Penanggung Jawab :
Tahun Pelaksanaan : Tahun ke 1 dari rencana 2 tahun
Biaya Tahun Berjalan : Rp 90,469,000,000
Biaya Keseluruhan : Rp 200,000,000,000

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



(Dr. Erwan Agus Purwanto, M.Si)
NIP/NIK 196808021998031001

D.I. YOGYAKARTA, 7 - 11 - 2017
Ketua,



(Drs CORNELIS LAY,)
NIP/NIK 195909061988031002

Menyetujui,
Wakil Rektor Bidang P2M UGM



(drg. Ika Dewi Ana, Ph.D)†
NIP/NIK 196809161994032001

RINGKASAN

Riset ini akan mengelaborasi tata kelola perbatasan dalam dua konteks besar, yaitu di luar kawasan perbatasan dan tuntutan perubahan watak perbatasan sebagai konsekuensi keikutsertaan Indonesia dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN-MEA. Riset ini adalah tindak lanjut dari serangkaian penelitian dan kajian perbatasan dan pengelolaannya yang telah dilakukan Research Center for Politics and Government-POLGOV DPP UGM, baik secara mandiri maupun melalui Working Group Kajian Perbatasan UGM.

Kajian ini menilik perbatasan dari kacamata dan pendekatan yang melihat perbatasan sebagai konstruksi sosial yang terbentuk melalui seperangkat praktek yang mereproduksi eksistensi perbatasan tersebut. Dalam proposal ini, istilah seperangkat praktek tersebut dioperasionalkan sebagai fungsi CIQS yang kita temui tidak hanya di pos lintas batas yang ada di perbatasan, tetapi juga jauh di balik garis batas tersebut, seperti pelabuhan dan Bandar udara internasional.

Riset ini bertujuan mengidentifikasi logika kerja fungsi CIQS tersebut yang saat ini senyatanya ada, bagaimana logika kerja ini diadaptasikan dengan tuntutan perubahan konteks yang sudah disampaikan di atas, dan bagaimana tata kelola yang ada mengkondisikan, termasuk mengkoordinasikan proses transformasi yang kompleks dan melibatkan banyak stakeholders tersebut. Lebih lanjut, riset ini memiliki dua tujuan sekaligus, yaitu pengembangan keilmuan terkait kajian perbatasan dan tata-kelola-nya dan sebagai kontribusi dari komunitas akademik terhadap penyelesaian permasalahan kebijakan, terutama dalam menjawab tantangan koordinasi yang semakin kompleks dan bersifat lintas-batas negara.

Untuk memenuhi tujuan itu, riset ini direncanakan akan dilaksanakan dalam dua tahun. Aktifitas di tahun pertama berfokus pada riset kebijakan, untuk membangun model tata kelola pengelolaan perbatasan terkait fungsi-fungsi CIQS tersebut. Model yang dihasilkan akan digunakan sebagai pemantik upaya membangun kesepahaman intersubjektif di antara para pembuat, pelaku, dan stakeholders kebijakan melalui serangkaian workshop dan focus group discussion di tahun yang kedua.

Kata kunci: tata kelola perbatasan, fungsi CIQS, Masyarakat Ekonomi ASEAN, Knowledge-Based Governance

PRAKATA

Alhamdulillah; segala puji bagi Allah, Tuhan Yang Maha Tahu dan Maha Kasih. Sebagai tahap awal, pengkajian tentang CIQS sebagai regim pengonstruksi perbatasan di balik batasyang diselenggarakan oleh Kemenristek Dikti tahun anggaran 2017 ini, untuk sementara kami kumpulkan. Tentu saja ada sederet agenda berikutnya yang perlu ditindaklanjuti.

Belakangan ini kita memang dilihatkan oleh berbagai fenomena illegallitas di perbatasan. Mulai dari sana banyak studi-studi perbatasan yang dikembangkan oleh banyak kalangan. Tetapi studi ini ingin memperlihatkan bahwa batas negara tidak hanya dibentuk oleh basis teritorial semata. Tetapi dalam studi ini memperlihatkan bahwa batas negara juga dibentuk oleh regim CIQS (Custom Immigration Quarantine Security) di bandara dan pelabuhan yang tersebar di Indonesia.

Penyiapan dan penyusunan naskah ini dibantu oleh para asisten. Mereka telah bekerja keras untuk selesainya kajian ini. Mereka adalah, Astrina, Jacques Juru, Yon Lopo, Arga, Fadel, dan Wegik. Terima kasih yang sebesar-besarnya saya sampaikan kepada kalian. Sungguhpun begitu, tanggung jawab ada sepenuhnya pada diri saya.

Terima kasih,

Cornelis Lay

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
RINGKASAN	ii
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	3
A. Rute Baru dalam Mengkaji Perbatasan.....	3
B. Biometrics Border: Instrumen Kontrol Baru Negara dalam Berperbatasan .	5
BAB 3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	8
BAB 4 METODE PENELITIAN	9
BAB 5 HASIL YANG DICAPAI	10
CUSTOM	12
Latar Belakang.....	12
Peran Kebijakan Fiskal di Bidang Kepabeanan.....	15
Mekanisme Kontrol Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Bandara Kualanamu.....	16
Stakeholders yang Berhubungan Dengan Bea dan Cukai	19
Capaian Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Dan Cukai Bandara Kualanamu	20
Dua Regim dalam Satu Tubuh.....	23
IMMIGRATION	26
Keimigrasian dan Mobilitas <i>International Bodies</i>	26
Praktik Keimigrasian sebagai Praktik Berperbatasan: Mendedah Tiga Regim Pengaturan	29

QUARANTINE	34
Tugas Pokok dan Fungsi Quarantine	34
SECURITY	37
Security Bandara: Akar Kelahiran	37
PT. Angkasa Pura: Pengelola Bandara	38
<i>Aviation Security (AVSEC)</i> : Aktor Regim Security Bandara	41
Fungsi, Logika & Watak Regim Security Bandara	42
PT. PELINDO I: Pelabuhan Batam Sebagai Pusat Perdagangan Beberapa Negara.....	44
Penyelenggaraan Jasa Kepelabuhan menurut UU No. 17 Tahun 2008	45
Peran PT. PELINDO dalam Penyelenggaraan Jasa Kepelabuhan.....	47
Pelabuhan Batam sebagai Pusat Perdagangan Beberapa Negara	48
BAB 6 RENCANA TAHAPAN BERIKUTNYA	50
BAB 7 KESIMPULAN DAN SARAN	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	55

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Struktur dan Visi Misi Bea Cukai	14
Tabel 2 Penerimaan Bea Masuk 2016	21
Tabel 3 Penerimaan Bea Masuk 2017 s/d Bulan Juni	21
Tabel 4 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai Narkotika Psikotropika Prekursor (NPP) Periode Januari 2006 s/d Juni 2017	22
Tabel 5 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP) Tahun 2016.....	22
Tabel 6 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP) Tahun 2017	23
Tabel 7 Jumlah Perlintasan International Bodies di Bandara Kualanamu	28
Tabel 8 Wilayah Wewenang Bandara: PT Angkasa Pura I.....	39
Tabel 9 Wilayah Wewenang Bandara: PT Angkasa pura II.....	40
Tabel 10 Matriks Aktivitas Kawasan Pelabuhan Bebas	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Peta Teknologi Kontrol sebagai Jembatan antara Perbatasan Negara dan Badan International.....	5
Gambar 2 Alur Pemberitahuan Impor Barang.....	18
Gambar 3 Pencegahan Keluar Masuknya Penyakit di Pintu Negara.....	33
Gambar 4 Kerangka Regim Keamanan Bandara.....	43
Gambar 5 Skema Rancangan Penelitian.....	51

DAFTAR LAMPIRAN

Formulir Evaluasi Atas Capaian Luaran Kegiatan.....	55
---	----

BAB 1 PENDAHULUAN

Globalisasi telah menciptakan ruang yang memudahkan pergerakan manusia, barang, informasi, perdagangan, modal antar-negara dengan mudah. Dengan difasilitasi oleh kemajuan teknologi dan transportasi, aktivitas perdagangan, pertukaran jasa, pariwisata antar-negara dapat berjalan dengan cepat dan rapat. Seseorang dalam satu hari dapat berada di dua negara yang berbeda. Ia dapat sarapan di Indonesia, makan siang di Singapura, dan kembali makan malam di Indonesia.

Keterbatasan keterampilan dan sumber daya, menjadikan aktivitas ekspor-impor barang antar negara sebagai sebuah keniscayaan. Hal ini dilakukan untuk menjaga stabilitas pertumbuhan ekonomi dan politik di negara yang bersangkutan. Selain itu, pertumbuhan e-commerce di dunia yang terus meningkat, membuat orang dengan mudah membeli barang-barang impor. Kemajuan pemanfaatan jaringan internet, telah memudahkan barang bergerak dengan cepat dari satu negara ke negara yang lain.

Adanya pergerakan manusia dan barang yang cepat dan tanpa batas antar negara memperlihatkan bahwa batas negara tidak dapat diartikan lagi sebagai batas yang fiks dan kedap. Globalisasi yang menjadi landasan pergerakan manusia dan barang serta ketergantungan negara satu dengan negara lainnya telah menjadikan batas negara kian menjadi kabur (*borderless*). Dalam pandangan neoliberal, pengaburan batas antar-negara ini menjadi sinyal positif. Pasar bebas dapat berjalan dengan maksimal tanpa terganggu oleh sekat-sekat batas negara yang membatasinya.

Akan tetapi, praktik lintas batas yang telah berjalan selama ini menyisakan beberapa persoalan. Seperti halnya penyelundupan barang-barang ilegal, perdagangan manusia, kejahatan lintas negara, terorisme, dan banyak persoalan lainnya yang juga difasilitasi oleh kemajuan teknologi dan transportasi. Salah satu kasus yang sering terjadi ialah penyelundupan narkoba. Caranya pun beraneka ragam. Mulai dari disimpan di koper dibalut dengan aluminium foil, hingga disimpan di perut orang yang bersangkutan. Dengan asumsi dapat lolos dari pemeriksaan petugas imigrasi dan bea cukai di bandara dan pelabuhan.

Di level yang lain, negara dihadapkan dengan regionalisme yang mendorong adanya pengaburan batas antar-negara dan menguatkan komitmen beregional. Persis pada tanggal 31 Desember 2015 yang lalu, negara-negara di Kawasan Asia Tenggara telah menyepakati mulai diberlakukannya Masyarakat Ekonomi Asean (MEA). Yakni dibukanya sekat antar Negara

sesama negara ASEAN sebagai sebuah wilayah satu kesatuan pasar dan basis produksi. Dengan kata lain pada tanggal tersebut pasar tunggal ASEAN resmi diberlakukan.

Dengan terciptanya pasar tunggal dan basis produksi maka pergerakan barang, jasa, investasi, tenaga kerja antar negara di Asia Tenggara tidak akan mengalami hambatan yang berarti. Secara gradual, sekat-sekat antar negara akan dibuka lebar hingga pada tahun 2025 sebagai penegasan untuk membentuk sebuah satu komunitas regional bersama. Eksekusinya ialah barang, jasa, investasi, tenaga kerja dengan mudahnya bergerak dari satu negara ke negara lain. (Secretariat, ASEAN 2025: Forging Ahead Together, 2015)

Namun, di pihak lain negara tetap ingin memproteksi warga dan wilayahnya dari hal-hal yang merugikan dirinya. Sekalipun pergerakan barang dan manusia begitu cepat dan rapat, negara tetap ingin memastikan wilayahnya tidak akan terjangkau oleh epidemi (penyakit menular) yang di bawa oleh warganya sendiri atau orang asing. Negara juga ingin memastikan bahwa tidak ada hama atau mikroba dari luar negeri yang dapat merusak ekosistem di Indonesia. Negara juga memiliki keinginan untuk melindungi warga negaranya dari pengaruh obat-obatan terlarang yang dibawa dari luar negeri.

Maka dari itu, penelitian ini hadir untuk mengetahui bagaimana negara mengonstruksi perbatasan dan mengontrol masuk-keluarnya orang dan barang dari dan ke luar negeri. Di tengah, pergerakan manusia dan orang yang begitu cepat dan rapat, serta wacana regionalisme yang terus menguat. Di sisi yang lain, penelitian ini ingin menawarkan kebaruan kajian tentang perbatasan, yang mana selama ini kajian perbatasan didominasi oleh kajian kawawasan perbatasan (*borderland*). Kajian ini ingin mengaji perbatasan yang sama sekali tidak berada di kawasan perbatasan. Melainkan di pelabuhan dan bandara sebagai batas baru dalam konteks regionalisme dan perpindahan barang dan orang yang cepat dan rapat.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

A. Rute Baru dalam Mengkaji Perbatasan

Studi perbatasan telah berkembang dari garis yang terdapat pada peta, hingga pemahaman tentang ruang yang dilengkapi dengan kepentingan politik, budaya dan keamanan yang spesifik (Pickering & Weber, 2006). Miller dan Hashmi (2001) membagi perbatasan dalam dua perbedaan spesifik; Pertama, adalah batas sosial di mana praktik perbatasan didefinisikan oleh perbedaan budaya dan etnis, dan kedua, adalah batas wilayah dimana kekuasaan dan struktur terus dijalankan dan ditantang. Dalam deskripsi yang lebih umum, perbatasan didefinisikan sebagai ruang yang secara bersamaan membentuk struktur dan proses, keadaan dan hubungan terjadi, dan di mana sejarah dan peristiwa terus ditantang (J. Heyman et al., 2002).

Makalah ini bertujuan untuk menganalisis perubahan sifat perbatasan yang muncul, tidak hanya pada batas negara yang didefinisikan secara geografis, namun juga di tempat di mana pergerakan transnasional sering terjadi; seperti bandara dan pelabuhan. Dikerangkai dalam konteks kerja sama regional di bawah kerangka ekonomi liberal, makalah ini berusaha menganalisis peran negara atas kontrol teritorialnya, sebagai tanggapan terhadap dunia yang saling terkait yang mengejar mobilitas tinggi dan tanpa batas.

Mengingat berbagai definisi perbatasan yang lahir dari latar-disiplin ilmu yang berbeda-beda, penting untuk kiranya memahami sifat transisi perbatasan dalam politik kontemporer - dari garis geografis yang fiks yang berhubungan dengan kuasa dan wilayah negara, menuju mobilitas populasi besar-besaran yang menghapuskan pembenaran negara atas batas yang ketat, sampai hari ini kita telah menyadari kehadiran negara dalam segala bentuk kontrol atas mobilitas di dalam ruang, yang sebelumnya, tidak kita pahami sebagai wilayah perbatasan sebelumnya (Walker, 2002; dalam Williams, 2009: 731).

Geopolitik: Suatu Pendekatan Klasik yang Tetap Eksis

Perbatasan saat ini hadir dalam bentuk perdebatan yang bertujuan untuk mendefinisikan perbatasan dalam bentuk garis geografis yang dipahami sebagai batas teritorial, di dunia yang tidak mengenal batas. Globalisasi telah mendefinisikan dunia sebagai satu ruang dan pasar yang tunggal, pada saat yang sama mendefinisikan "batasan" sebagai objek abstrak yang terbuka untuk diperdebatkan. Konsepsi tentang dunia ini diyakini akan menantang, dan juga mengancam, gagasan Westphalia mengenai teritorial negara yang mendefinisikan sistem

negara internasional (Williams, 2009: 730). Sebaliknya, geopolitik muncul sebagai pendekatan yang paling umum digunakan untuk mengklarifikasi anggapan atas absennya negara dan teritorial di dunia global ini, yang membenarkan kekuasaan negara atas nama kedaulatan.

Bagi negara, globalisasi telah membantu mengembangkan perbatasan sebagai tempat yang diperebutkan - di mana diperlukan sumber daya politik dan material yang signifikan untuk mendukung ideologi dan praktik bernegara (Pickering & Weber, 2006). Negara juga menjadi lebih rentan dalam menghadapi ancaman non-tradisional, seperti terorisme transnasional, pemberontakan, radikalisme, hacker, epidemi, perubahan iklim, yang semakin membutuhkan pengamanan dan pertahanan (Pickering & Weber, 2006). Mengingat perannya sebagai simbol kedaulatan negara, tidak mengherankan bila mewujudkan tindakan negara terhadap perbatasan teritorial yang kerap terjebak dalam skema pertahanan-keamanan. Parsley (2003) mengidentifikasi praktik berbatasan ini sebagai 'pertunjukan naratif nasionalisme' yang mewakili kekuatan negara melalui keberadaan lembaga perbatasan, yang menggambarkan kedua wajah negara; kuasa dan kebal.

Pendekatan Biopolitik

Dalam retrospeksi, perlakuan negara atas perbatasan teritorial diilustrasikan oleh rumusan kekuasaan Weber (1948) yang terkandung dalam wilayah teritorial yang mewajibkan penggunaan kekerasan di dalam wilayah tertentu. Di ranah ini, perbatasan hanya dapat dialami dan dipahami oleh mereka yang terlibat dalam proses eksklusi (Pickering & Weber, 2006). Globalisasi telah memberi dua dampak utama pada praktik perbatasan konvensional ini. Pertama, pasar yang diliberalisasi telah membatasi beberapa peluang pekerjaan - sementara pada saat yang sama menciptakan lebih banyak pekerjaan untuk yang lain. Dan kedua, selama periode ekonomi yang tidak stabil, meningkatnya jumlah orang yang melintasi perbatasan telah menyebabkan kekacauan (Pickering & Weber, 2006).

Perbatasan saat ini dipahami sebagai ruang di mana "*transnational mobility is achieved at the cost of the relative immobility of others*". Kajian ini datang untuk mengakui istilah 'warganegara dunia', sementara pada saat yang sama mengamini konsekuensi manusia dari globalisasi yang menggarisbawahi kontras antara elite global baru dan kebutuhan teritorial (Bauman, 2000). Dalam pengertian ini, Bauman (1998) berpendapat bahwa stratifikasi sosial di era globalisasi didefinisikan oleh kapasitas atau ketidakmampuan untuk bergerak, dan menciptakan perbedaan kuat antara *social inclusion and exclusion*. Perbatasan telah beralih pada mobilitas sebagai praktik yang lebih dari sekedar gerakan, melainkan sebuah praktik yang

dilengkapi dengan dimensi sosial, budaya dan ekonomi. Mobilitas adalah praktik bagi manusia atau kelompok untuk mendefinisikan makna, dan bagi negara untuk menjalankan kekuasaan.

Dalam pengertian ini, mobilitas lebih banyak berfokus pada penciptaan masyarakat daripada dipandang sebagai sebuah ancaman (Bærenholdt, 2013). Berbeda dengan geopolitik, di mana mobilitas dikendalikan dan diatur oleh negara, hari ini, praktik tersebut telah berhasil untuk memerintah dan mendorong negara untuk mengejar teknologi pengendalian sebagai upaya untuk menciptakan dunia yang lebih fleksibel, namun inklusif (Pickering & Weber, 2006). Transformasi utama peran negara dalam praktik perbatasan adalah bahwa negara tidak hanya mendefinisikan kehadirannya melalui kedaulatan teritorial, namun juga melalui berbagai teknologi dalam mengendalikan perbatasan. Seperti yang dijelaskan oleh Weber bahwa perbatasan itu sendiri telah dimanipulasi sebagai teknik pengontrolan (Weber L., 2006). Praktik perbatasan negara sekarang lebih memperhatikan penerapan teknologi untuk menyaring, apa yang disebut dengan, “*unwanted arrivals*” (Wonders, 2006).

Diagram di bawah menggambarkan siklus praktik perbatasan dimana teknologi kontrol memainkan peran sebagai jembatan antara perbatasan negara dan badan internasional yang dilengkapi dengan ide dan aktor pemainnya.



Gambar 1 Peta Teknologi Kontrol sebagai Jembatan antara Perbatasan Negara dan Badan Internasional

B. Biometrics Border: Instrumen Kontrol Baru Negara dalam Berperbatasan

Pemahaman ini tidak hanya berlaku pada perbatasan dalam makna konvensional, seperti garis batas, tetapi juga lokasi-lokasi lain di mana praktek-praktek yang dipahami sebagai bekerjanya regim perbatasan bekerja. Kajian ini melihat bahwa fungsi *Customs, Immigration,*

Quarantine, dan *Security* – CIQS adalah sejumlah fungsi yang mengkonstruksi perbatasan sebagai realitas arti formal. Sebuah lokasi kita pahami sebagai perbatasan ketika kita melihat atau menjalani bekerjanya prosedur dan mekanisme dari fungsi CIQS tersebut.

Perbatasan yang terkonstruksi melalui bekerjanya fungsi CIQS memiliki watak yang menempatkan perbatasan sebagai ruang yang diperebutkan, dimana negara selalu ditantang untuk mengendalikannya. Karena diimplementasikan dalam bentuk "gerbang" negara lain, yaitu di bandara dan pelabuhan, fenomena ini menegaskan kontrol negara yang hadir untuk menjawab tantangan tingginya mobilitas dan sifat ancaman yang baru, dan bukan sebaliknya seperti yang sebelumnya dipahami.

Penekanan kajian ini terdapat pada aspek lintas-batas dari transformasi watak perbatasan dan konsekuensinya, tuntutan perubahan dalam mengelola perbatasan ketika Indonesia menjadi bagian dari proyek regional bernama Masyarakat Ekonomi ASEAN-MEA yang memproyeksikan adanya satu blok ekonomi tunggal di kawasan Asia Tenggara.

Dalam konteks ini aktifitas lintas batas menjadi salah satu isu paling krusial karena konstruksi blok ekonomi regional di Asia Tenggara ini mensyaratkan adanya mobilitas barang, jasa, tenaga kerja berkeahlian, dan modal yang seminimal mungkin terhambat oleh regim perbatasan nasional (Secretariat, ASEAN Economic Community 2015 Progress and Achievements, 2015: 5). Sejumlah ketentuan baru yang muncul sebagai konsekuensi implementasi MEA, seperti eliminasi tarif dan standarisasi serta sertifikasi yang diakui bersama di negara-negara ASEAN, mekanisme pembangunan kesepakatan (Mutual Recognition Arrangements), akan berimplikasi sangat luas bagi bekerjanya fungsi CIQS dan, pada gilirannya, cara kita mengelola perbatasan.

Transformasi regulasi terkait mobilitas barang, jasa, tenaga kerja, dan modal untuk pembangunan blok ekonomi regional ASEAN saat ini tengah berlangsung dalam tempo yang sangat cepat. Menitikberatkan pada aspek lintas-batas dari kajian perbatasan, yang termanifestasi dalam fungsi-fungsi CIQS, akan memungkinkan kajian ini untuk mengidentifikasi regim yang saat ini senyatanya bekerja, memproyeksikan perubahan yang akan terjadi, dan memastikan bahwa regim pengelolaan perbatasan; khususnya dalam aspek lintas-batas; mampu mengadaptasikan diri dengan perubahan yang terjadi.

Diskursus perbatasan yang berkembang di Indonesia, dalam tiga tahun terakhir juga belum menunjukkan adanya kesadaran bahwa kita sedang bergerak menuju sebuah blok regional. Selain masih terperangkap dalam pemahaman tentang perbatasan sebagai garis batas

dan paradigma formalisme, isu-isu yang menjadi fokus wacana masih berkuat pada isu kedaulatan dan ketimpangan pembangunan. Tanpa mengecilkan arti perbatasan bagi kedaulatan negara dan permasalahan ketimpangan kesejahteraan antara kawasan perbatasan dan kawasan Indonesia lainnya, setidaknya isu-isu ini direspon dengan mempertimbangkan MEA sebagai konteks baru yang secara signifikan akan ikut mempengaruhi cara kita berperbatasan (Lay, et al., 2014).

Oleh karena itu, mungkin terlalu cepat untuk menilai bahwa kemampuan negara dalam praktik keberbatasan sudah mulai berkurang seiring dengan upaya untuk menghilangkan teritorial dalam gagasan Westphalia. Sementara perbatasan teritorial dan nasional mulai surut, negara hadir dalam bentuk kontrol dalam menghadapi ketakutan dan ketidakamanan dengan munculnya ancaman ekonomi dan politik global, terorisme transnasional, dan konsepsi kekuasaan dan tanggung jawab yang berubah (Pickering & Weber, 2006). Setiap praktik yang dilakukan oleh negara melalui sistem, yang sekarang dikenal sebagai perbatasan biometrik, dapat dilihat sebagai cara bagi negara untuk menjamin keamanan nasional agar dapat mengejar kepentingannya. Jadi, meski globalisasi telah mendorong kita untuk tidak lagi mengakui adanya perbatasan teritorial, itu tidak berarti garis benar-benar hilang. Mungkin, kita hanya hidup di generasi digital, dan semua mengarah pada digitalisasi.

BAB 3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan untuk mengarus utamakan cara berfikir baru yang menjadikan bandara dan pelabuhan sebagai tapal batas negara. Atas dasar kesadaran tersebut, menjadi urgensi untuk merestrukturisasi dan mendesain ulang wajah negara di bandara dan pelabuhan yang sudah tidak *compatible* dengan wacana regionalisasi dan globalisasi yang terus mengalir. Pelabuhan misalnya, secara homebase dikelola oleh BUMN PT Pelindo. Dia lah yang memiliki rumah besar bernama pelabuhan tersebut. Namun, untuk urusan-urusan yang menyangkut hubungan dengan luar negeri, ia menyilakan beberapa instansi terkait untuk menempati ruang kosong yang telah ia sediakan untuk mengurus urusan tersebut. CIQS (*Customs, Immigration, Quarantine, and Security*) misalnya, untuk suatu barang atau manusia dari negara lain hendak masuk ke Indonesia harus memasuki berbagai pintu untuk mendapatkan stempel dari instansi-instansi yang berbeda. Padahal regionalitas dan globalisasi menuntut hal itu diselesaikan secara cepat. Maka dari itu penting untuk mengkoordinasikan antar instansi terkait tersebut menjadi suatu wajah tunggal negara.

Sehingga dengan restrukturisasi dan redesain tata kelola bandara dan pelabuhan sebagai pintu gerbang keluar-masuk negara, diharapkan dapat mengoptimalkan dua infrastruktur tersebut dalam upaya *go-international* yang bersemangatkan meningkatkan daya saing bangsa. Oleh karenanya penting untuk memeriksa kompatibilitas regim yang selama ini mengoprasikan bandara dan pelabuhan dengan perubahan konteks regionalisasi dan globalisasi yang mendesak dua infrsatruktur tersebut menjadi gerbang penghubung dan pemisah antar negara. Guna memenuhi kepentingan tersebut, penelitian ini dipandu oleh dua pertanyaan dasar:

- Bagaimana fungsi-fungsi CIQS bekerja mengkonstruksi perbatasan di pelabuhan dan bandara?
- Logika yang menggerakkan bekerjanya fungsi-fungsi CIQS tersebut, bagaimana watak perbatasan yang dihasilkannya?
- Bagaimana tuntutan perubahan logika yang muncul sebagai konsekuensi MEA diinkorporasikan dalam logika yang menggerakkan fungsi CIQS di lokasi-lokasi tersebut dan dalam kerangka seperti apa bekerjanya fungsi-fungsi tersebut dikoordinasikan?

BAB 4 METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini meliputi *desk study*; *in-depth interview*; dan observasi. Metode desk-study dilakukan untuk melakukan review literatur dan review dokumen kebijakan. Review literatur dan dokumen kebijakan ini, selain melihat kajian tentang perbatasan dan pembangunan blok regional, juga akan memanfaatkan sejumlah informasi yang didapatkan dari aktifitas *scooping study* yang pernah dilakukan di Uni Eropa pada tahun 2014.

In-depth interview dilakukan untuk mencermati serta memverifikasi data yang diperoleh melalui proses review literatur dan dokumen kebijakan. Interview dilakukan tidak hanya dengan pembuat dan pelaksana kebijakan tetapi juga *stakeholders* yang lain, untuk mendapatkan informasi tentang persepsi *stakeholders* efektifitas kebijakan, deviasi, tantangan yang dihadapi, serta alternatif solusi yang ada.

Metode observasi digunakan untuk lebih memberikan pemahaman kepada peneliti tentang bekerjanya fungsi CIQS dalam praktek. Metode ini sekaligus digunakan untuk memverifikasi informasi dari review literatur dan dokumen kebijakan serta *in-depth interview*. Metode ini juga digunakan untuk meningkatkan akurasi data utama yang dibutuhkan yaitu praktek fungsi CIQS sebagai praktek berperbatasan.

BAB 5 HASIL YANG DICAPAI

Sejak tahun 2015, negara-negara ASEAN telah memulai babak baru dalam penataan ruang ekonomi-politik regional. Momentum itu ditandai oleh terbentuknya Masyarakat Ekonomi ASEAN sebagai wujud dari upaya untuk membangun pasar regional yang terintegrasi antara negara-negara ASEAN. Pada titik ini, ASEAN dirumuskan *as a single market and production base that is competitive, sustainable, inclusive, and fully plugged into the global economy*. Salah satu artikulasi penting dari kebijakan tersebut adalah terciptanya konektivitas antara negara dan antara wilayah di dalam negara-negara ASEAN. Untuk itu, setiap negara ASEAN memacu dirinya dalam merealisasikan *physical connectivity* antara negara. Salah satu agenda penting yang dilakukan untuk mendukung terwujudnya fungsi ini adalah dengan menciptakan *integrated transportationsystem*, yang kemudian dibagi menjadi dua, yaitu, *The ASEAN Single Aviation Market (ASAM)* dan *ASEAN Single Shipping Market*.¹

ASAM mulai diresmikan pada *the 13th ASEAN Summit* dengan tujuan untuk menciptakan jaringan transportasi udara yang terintegrasikan dengan baik dan berkelanjutan, demi mendukung pertumbuhan ekonomi ASEAN, menciptakan pasar regional yang terintegrasi untuk mencapai pasar Timur Laut Asia, Selatan dan Asia Pasifik. Untuk mencapai tujuan ini, ASAM menggunakan tiga pendekatan utama, yaitu *aviation safety, aviation security* dan *air traffic management*.²

ASEAN Single Shipping Market pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan ASEAN Single Port, dengan fokus utama pada pembangunan pelabuhan yang didasarkan pada design *ASEAN Port Network*. Pembangunan pelabuhan ini dinilai sangat strategis karena mengingat tingginya aktivitas kapal kargo di wilayah perairan ASEAN. Selain itu, dalam konteks global sendiri, lalu lintas kapal kargo menjadi aktivitas laut yang paling kompetitif dibandingkan dengan aktivitas perpindahan barang di darat dan udara. Oleh karena itu, ASEAN Single Shipping Market ini diharapkan dapat mewujudkan suatu pasar berbasis maritim yang efektif dan efisien dalam biaya.

¹Pushpanathan, S., *ASEAN Connectivity and the ASEAN Economic Community*. Paper presented at the 24th Asia-Pacific Roundtable, Kuala Lumpur (2010). Diakses melalui http://asean.org/?static_post=asean-connectivity-and-the-asean-economic-community-by-s-pushpanathan-deputy-secretary-general-of-asean-for-asean-economic-community-2, pada 5 September 2017.

²*Implementation Framework of the ASEAN Single Aviation Market*, diakses melalui http://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/111219-17th%20ATM_Agenda%20Item%208%20ASAM%20Implementation%20Framework.pdf, pada 5 September 2017.

Penelitian ini salah satunya bertujuan untuk melihat sejauh mana kesiapan Indonesia dalam mengimplementasikan regim pengelolaan perbatasan di wilayah bandar udara dan pelabuhan, untuk menjawab tantangan *ASEAN Single Market*. Alat pengukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah fungsi CIQS yang diterapkan di bandar udara dan pelabuhan, yaitu *custom, immigration, quarantine, security*.

Rumusan Masalah:

- Bagaimana fungsi-fungsi CIQS bekerja mengkonstruksi perbatasan di pelabuhan dan bandara?
- Logika yang menggerakkan bekerjanya fungsi-fungsi CIQS tersebut, bagaimana watak perbatasan yang dihasilkannya?
- Bagaimana Bandara dan Pelabuhan kita dalam menghadapi tantangan regionalisme MEA ke depan?

CUSTOM

DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

Latar Belakang

Sejarah badan kepabeanan dan cukai di Indonesia sudah ada sejak lama, dimulai dari zaman kerajaan yang masih bersifat lokal, masuknya VOC yang memulai melembagakan badan kepabeanan dan cukai, hingga hadirnya negara yang bersifat nasional. Badan kepabeanan dan cukai dari masa ke masa setidaknya memiliki tiga tugas utama yakni memungut bea impor, bea ekspor, dan cukai. Logika yang menghubungkan badan kepabeanan dan cukai dari masa lalu hingga kini adalah logika perdagangan. Logika perdagangan ini membuat urusan badan kepabeanan dan cukai hanya sebatas optimalisasi penerimaan negara dengan mengatur barang yang boleh masuk-keluar.

Logika perdagangan ini yang kemudian menggerakkan praktik kepabeanan dan cukai. Praktik kepabeanan dan cukai kemudian diterjemahkan dengan tujuan utama mengeruk uang seoptimal mungkin dari lalu lintas keluar masuk barang dari dan ke luar negeri untuk pemasukan negara. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) yang saat ini sebagai badan yang secara khusus mengatur hal terkait kepabeanan dan cukai, berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada kementerian keuangan.

VISI dan MISI

Visi

- Menjadi Institusi Kepabeanan dan Cukai Terkemuka di Dunia.

Misi

- Kami memfasilitasi perdagangan dan industri;
- Kami menjaga perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan ilegal; dan
- Kami optimalkan penerimaan negara di sektor kepabeanan dan cukai.

Terdapat tiga poin utama dalam misi DJBC untuk mewujudkan visi sebagai institusi kepabeanan dan cukai terkemuka di dunia, yakni perdagangan, keamanan, dan penerimaan negara. Namun dalam fungsi DJBC, penerimaan negara menjadi *concern* dari praktik yang dilakukan oleh DJBC.

Tugas Pokok Dan Fungsi

Tugas

DJBC memiliki tugas utama untuk pengawasan, penegakan hukum, pelayanan, dan optimalisasi terkait dengan penerimaan negara.

- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Keuangan dan dipimpin oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

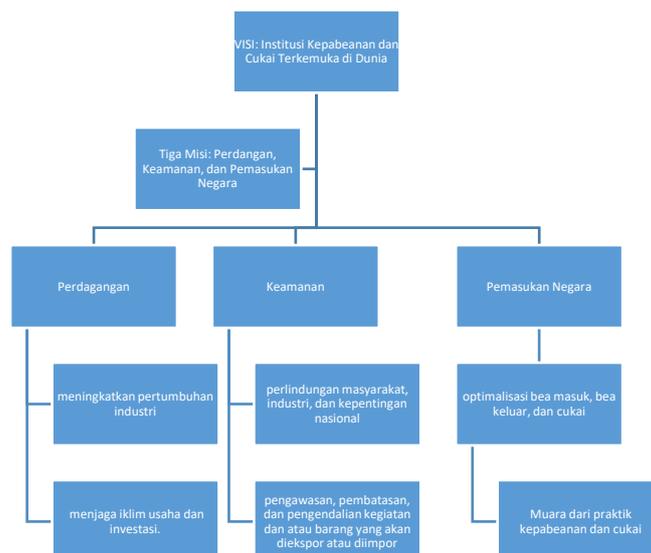
Fungsi

Penterjemahan tiga misi utama di bidang perdagangan, keamanan, dan penerimaan negara ke dalam fungsi yang dikerangkai dengan logika optimalisasi penerimaan negara. Misi pertama di bidang perdagangan berfokus pada fungsi meningkatkan pertumbuhan industri, menjaga iklim usaha dan investasi. Misi kedua di bidang keamanan berfokus pada fungsi perlindungan masyarakat, industri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan, pembatasan, dan pengendalian kegiatan dan atau barang yang akan diekspor atau diimpor. Misi ketiga di bidang penerimaan negara berfokus pada fungsi optimalisasi bea masuk, bea keluar, dan cukai guna menunjang pembangunan nasional.

Fungsi optimalisasi penerimaan negara menjadi muara dari semua fungsi yang dilakukan oleh DJBC. Optimalisasi penerimaan negara ditunjukkan dengan praktik DJBC yang hanya berfokus pada bagian kedatangan barang dan cukup acuh di bagian keberangkatan. Bagian kedatangan barang diperiksa sangat ketat mulai dari surat kelengkapan hingga isi barang. Namun hal yang sangat kontras terlihat di bagian keberangkatan. Di bagian keberangkatan, pemeriksaan lebih dilakukan oleh *aviation security* bandara. Jika barang yang dikirim tersebut ternyata bermasalah, hal itu merupakan urusan negara tujuan. Pemerintah hanya peduli dengan penerimaan negara yang di dapat dari bea barang keluar; optimalisasi peran negara.

Dalam praktiknya, DJBC lebih berperan sebagai administrator dalam melakukan fungsi-fungsi tersebut. DJBC menjalankan fungsinya berpedoman kepada aturan yang telah ditetapkan kementerian keuangan, kementerian perdangan, kementerian kesehatan, dan kementerian lain yang berkaitan dengan aktivitas lintas-batas barang dari luar negeri.

- Meningkatkan pertumbuhan industri dalam negeri melalui pemberian fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai yang tepat sasaran;
- Mewujudkan iklim usaha dan investasi yang kondusif dengan memperlancar logistik impor dan ekspor melalui penyederhanaan prosedur kepabeanan dan cukai serta penerapan sistem manajemen risiko yang handal;
- Melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya yang dilarang dan/atau dibatasi oleh regulasi;
- Melakukan pengawasan kegiatan impor, ekspor dan kegiatan di bidang kepabeanan dan cukai lainnya secara efektif dan efisien melalui penerapan sistem manajemen risiko yang handal, intelijen, dan penyidikan yang kuat, serta penindakan yang tegas dan audit kepabeanan dan cukai yang tepat;
- Membatasi, mengawasi, dan/atau mengendalikan produksi, peredaran dan konsumsi barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik dapat membahayakan kesehatan, lingkungan, ketertiban, dan keamanan masyarakat melalui instrumen cukai yang memperhatikan aspek keadilan dan keseimbangan; dan
- Mengoptimalkan penerimaan negara dalam bentuk bea masuk, bea keluar, dan cukai guna menunjang pembangunan nasional.



Tabel 1 Struktur dan Visi Misi Bea Cukai

Peran Kebijakan Fiskal di Bidang Kepabeanan

Perkembangan perdagangan internasional (bilateral, regional, maupun multilateral) yang berada dalam lingkup arus liberalisasi dan globalisasi, menuntut adanya sistem dan prosedur kepabeanan yang lebih efektif dan efisien serta mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan dokumen. Perkembangan perdagangan internasional juga dipengaruhi oleh perubahan tata kelola perbatasan di dunia dimana *barriers* atas perdagangan menjadi semakin kabur; *Borderless World*. Selain itu, perkembangan perdagangan internasional juga menimbulkan permasalahan yang semakin kompleks terutama terkait *illegality*.

Perkembangan tersebut diikuti dengan perubahan regulasi agar tetap kontekstual dengan konteks internasional saat ini. Dimulai dari UU No.10/1995 tentang Kepabeanan yang telah berlaku secara efektif tanggal 1 April 1997, yang telah direvisi dengan UU No. 17/2006 tentang perubahan Undang-Undang Kepabeanan. Pemberlakuan UU No.10/1995 tentang Kepabeanan sangat kental akan perubahan internasional tersebut. Salah satunya adalah tidak diberlakukannya lagi pemeriksaan pra-pengapalan atau *pre-shipment inspection* oleh PT. Surveyor Indonesia, dan sepenuhnya dikembalikan kepada DJBC. Kewenangan tersebut adalah kewenangan *Customs* yang universal, serta merupakan konsekuensi logis atas keikutsertaan Indonesia dalam meratifikasi GATT Agreement, AFTA, APEC, dan lain-lain.

Perkembangan kepabeanan saat ini juga mempengaruhi *logic* DJBC dari hanya *Tax Collector* menjadi *Trade Facilitator*. Tugas utamanya lebih kepada memberikan pelayanan kepada pengguna jasa internasional dan menjalankan aturan dari kementerian keuangan atau kementerian lain yang berkaitan dengan keluar-masuk barang area kepabeanan. Hal ini mendorong DJBC menjadi instansi yang bercirikan *save time, save cost, safety, dan simple*. Perubahan *logic* DJBC ini tidak terlepas dari keinginan pemerintah untuk menekan *high cost economy*. Timbulnya *high cost economy* seringkali dikaitkan dengan pelaksanaan regulasi yang berlapis-lapis untuk optimalisasi penerimaan hanya akan mengakibatkan terhambatnya arus barang. Kegagalan Bea dan Cukai dalam menekan *high cost economy* akan mengakibatkan produk-produk dalam negeri tidak mampu bersaing di area perdagangan internasional, hilangnya kesempatan, dan perginya investor.

Bisnis perdagangan internasional akan semakin tergantung pada performance Customs dimanapun. Efisiensi usaha tergantung pada mutu dan kecepatan pelayanan Customs, sesuai keinginan dan tuntutan dari para pengguna jasa internasional.

- Impor adalah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean. Barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean diperlakukan sebagai barang impor dan terutang bea masuk.
- Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.
- Bea masuk adalah pungutan negara berdasarka undang-undang kepabeanan yang dikenakan terhadap barang yang diimpor.
- Bea keluar adalah pungutan negara berdasarkan undang-undang kepabeanan yang dikenakan terhadap barang ekspor.
- Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasny, serta tempat-tempat tertentu di zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku undang-undang ini.
- 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 di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Mekanisme Kontrol Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Bandara

Kualanamu

Provinsi Sumatera Utara merupakan salah satu provinsi dengan nilai perdagangan terbesar di Indonesia, yang memiliki impor USD 5,04 Miliar dan nilai ekspor USD 9,36 Miliar (BPS Sumut 2014). Berdasarkan hal tersebut, Bandara Kualanamu diproyeksikan sebagai hub (penghubung) Indonesia bagian barat dan menjadi hub regional Asia Tenggara dalam rangka menghadapi *ASEAN Open Sky*. Dengan adanya *ASEAN Open Sky* jumlah arus penumpang yang datang dan keluar bandara kualanamu akan terus meningkat baik dalam rangka kunjungan wisata, bisnis, sosial budaya, konvensi, kesehatan, dan pendidikan. Dengan peningkatan jumlah penumpang, ekspor dan impor maka Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai diharapkan dapat memperlancar arus penumpang, barang, dan dokumen sekaligus melakukan pengawasan selektif dan terukur terhadap upaya pemasukan barang larangan serta dapat mengoptimalkan penerimaan negara.

Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Bandara Kualanamu Seksi Penindakan dan Penyidikan melakukan pengawasan berupa:

- Pengawasan dan Pembongkaran Barang Impor dari Sarana Pengangkut Udara di Kawasan Pabean
- Pelekatan dan Pembukaan Segel di Kawasan Pabean.
- Pemeriksaan sarana pengangkut udara (*Planezoeking*)
- Pengawasan pembawaan barang larangan dan pembatasan seperti obat-obatan, kosmetik, produk tekstil, uang tunai, dan lain sebagainya yang keluar dan masuk daerah pabean baik melalui kargo maupun barang bawaan penumpang.

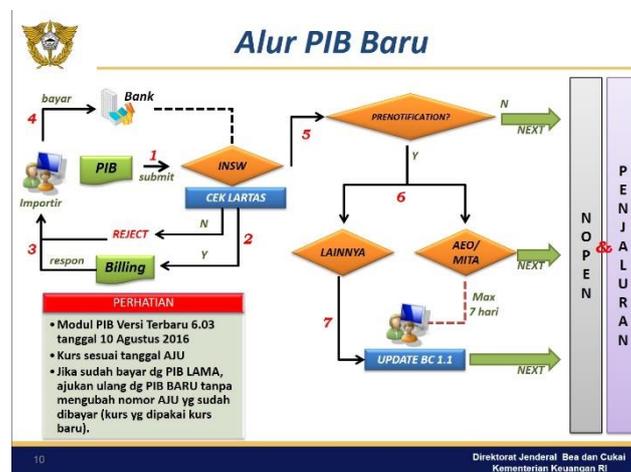
Mekanisme kontrol untuk kegiatan impor dilakukan melalui beberapa tahap. Pertama, importir harus menginformasikan atas barang yang akan diimpor berdasarkan dokumen pelengkap pabean. Berdasarkan dokumen yang dikirim oleh supplier, importir dapat membuat dokumen Pengajuan Impor Barang (PIB). Jika importir sudah memiliki modul PIB dan EDI system sendiri, maka importir tersebut dapat mengisi dan mengirimkan sendiri dokumen PIB. Bila importir tidak memiliki PIB dan EDI maka importir tersebut harus memakai jasa Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) untuk melakukan proses input dan pengiriman PIB. Dari PIB yang dibuat, importir dapat mengetahui jumlah Bea Masuk, PPH dan pajak-pajak lainnya yang harus dibayar. Importir wajib untuk melengkapi semua dokumen yang diminta dalam PIB tersebut.

Kedua, Importir membayar pajak dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNPB) ke bank devisa. Bank mengirimkan data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE). Importir mengirimkan PIB ke SKP Bea dan Cukai melalui media PDE.

Ketiga, Pemberitahuan impor barang tersebut melalui portal *Indonesia National Single Window* (INSW). Portal INSW ditujukan untuk mengintegrasikan pelayanan perizinan Kementerian/Lembaga secara elektronik, termasuk juga inhouse system Bea Cukai (CEISA). Hal ini dirasa penting dalam rangka percepatan proses penyelesaian kepabeanan (*custom clearance*). Sistem ini juga berfungsi untuk mencegah ilegal ekspor/impor (penyelundupan). Dalam sistem INSW tersebut, ada beberapa Kementerian/Lembaga yang pelayanan perizinannya telah terintegrasikan yakni Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, BPOM, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Kesehatan, Badan Karantina Pertanian, dan Kemenko Perekonomian yang selaku Dewan Pengarah Pengelola Portal INSW. Sistem INSW saat ini telah mengintegrasikan pelayanan perizinan secara elektronik dari 18 Instansi penerbit perizinan pada 15 Kementerian/Lembaga. Sistem INSW telah diimplementasikan

pada 21 pelabuhan/bandara utama di Indonesia dan mencakup lebih dari 92% total transaksi ekspor impor nasional.

Data PIB divalidasi kebenarannya oleh Portal <http://www.insw.go.id> (Indonesia National Single Window atau INSW). Dalam proses ini juga dilakukan verifikasi perijinan (*analyzing point*) terkait dengan Lartas (larangan dan/atau pembatasan) impor. Jika INSW menemukan kesalahan maka PIB yang diajukan importir akan ditolak. Dalam hal ini, importir tersebut harus memperbaiki kembali PIBnya. Bila validasi di INSW selesai, maka data PIB secara otomatis akan dikirim ke SKP Bea dan Cukai. SKP kembali melakukan validasi data PIB dan juga *analyzing point*. Jika data benar maka akan dilakukan penjaluran.



Gambar 2 Alur Pemberitahuan Impor Barang

Kelima, dalam mekanisme jalur pengeluaran barang, pemeriksaan dilakukan secara selektif dengan mempertimbangkan tingkat risiko yang melekat pada importir dan barang. Perpaduan antara profil importir dan profil komoditi tersebut yang menghasilkan penjaluran barang impor. Importir baru biasanya akan menerima penetapan jalur merah untuk importasi- importasi awalnya. Kemudian apabila track-recordnya baik, maka untuk importasi- importasi selanjutnya akan mendapatkan peningkatan yaitu penetapan jalur kuning atau hijau. Namun hal ini tidaklah pasti. Sistem akan memilih secara acak, importir tersebut masuk jalur apa. Hal ini sebagai bagian dari kontrol untuk memastikan barang yang masuk daerah pabean merupakan barang legal dan bukan barang larangan.

- Apabila ditetapkan jalur merah maka dilakukan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik barang sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

- Apabila ditetapkan jalur kuning maka tidak dilakukan pemeriksaan fisik tetapi hanya dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
- Apabila ditetapkan jalur hijau maka tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
- Apabila ditetapkan jalur Mitra Utama (MITA) Non Prioritas maka umumnya tidak dilakukan pemeriksaan fisik, hanya dalam hal tertentu saja dalam proses pelayanan dan pengawasannya dilakukan pemeriksaan fisik seperti pemeriksaan untuk barang ekspor yang diimpor kembali (reimpor), barang yang terkena pemeriksaan acak, atau barang impor sementara.
- Apabila ditetapkan jalur Mitra Utama (MITA) Prioritas maka tidak dilakukan pemeriksaan seperti dokumen maupun fisik.

Setelah SPPB diterbitkan, maka importir akan mendapat pemberitahuan dari Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai. Sementara itu SPPB akan dicetak melalui modul PIB. Barang bisa dikeluarkan dari pelabuhan dengan melampirkan dokumen asli dan SPPB.

Stakeholders yang Berhubungan Dengan Bea dan Cukai

Kementerian atau Lembaga Negara

- Badan Pengawas Obat dan Makanan; Tujuan utama mencegah obat-obatan dan makanan terlarang dan yang tidak memiliki izin BPOM.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM); Tujuan utama menarik dan meningkatkan investasi di Indonesia melalui kemudahan akses informasi dan pelayanan perizinan investasi bagi investor. Selain itu, bentuk kemudahan diwujudkan dalam fasilitas pembebasan atas impor dalam rangka mendukung proyek nasional dan fasilitas percepatan jalur hijau.
- Kementerian Perdagangan; Tujuan utama pengawasan dan penegakan hukum terkait kegiatan perdagangan dan pengawasan barang beredar (impor-ekspor), baik terhadap pangan segar, pangan olahan, nonpangan maupun obat-obatan, dan kosmetik.
- Kementerian Perindustrian; Tujuan utama meningkatkan pertumbuhan industri, menjaga iklim usaha, dan investasi.

- Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) - Kementerian Kesehatan; Tujuan utama mencegah penyakit dari luar negeri yang dibawa oleh penumpang menyebar di wilayah Indonesia. Selain itu mengatur ekspor impor terkait alat-alat kesehatan.
- Badan Karantina Pertanian – Kementerian Pertanian; Tujuan utama mencegah penyelundupan tumbuhan dan hewan dari dalam dan ke luar negeri.
- Kepolisian, KPK, TNI, Kejaksaan Agung, dan PPATK; Tujuan utama menertibkan Impor Berisiko Tinggi dengan memberantas perdagangan ilegal dan barang-barang yang dilarang.
- Badan Narkotika Nasional (BNN); Tujuan utama mencegah terjadinya penyelundupan narkotika dari dalam dan ke luar negeri.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan; Tujuan utama mencegah penyelundupan ikan dan biota laut lainnya dari dalam dan ke luar negeri.

Badan Usaha Swasta

- Perusahaan Jasa Titipan; perusahaan yang memperoleh izin usaha jasa titipan dari instansi terkait serta memperoleh persetujuan untuk melaksanakan kegiatan kepabeanan dari kepala kantor pabean.
- PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Keuangan); badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan pemenuhan kewajiban pabean untuk dan atas nama importir dan eksportir.
- Ekportir; seseorang/badan/perusahaan/instansi yang melakukan kegiatan penjualan, pengiriman dan/atau pengeluaran barang atau produk dari batas wilayah suatu negara yang lain.
- Importir; seseorang/badan/perusahaan/instansi yang melakukan kegiatan pembelian, penerimaan, dan/atau pemasukan barang atau produk dari batas wilayah suatu negara yang lain.
- Mitra Usaha Lainnya

Capaian Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Bea Dan Cukai Bandara Kualanamu

Penerimaan Bea Masuk 2016				
Bulan	Penerimaan Bea Masuk			Total PDRI
	Bea Masuk	Denda Administrasi	Total	
Januari	Rp 2.099.250.505	Rp 125.000.000	Rp 2.224.250.505	Rp 3.502.277.538

Februari	Rp 1.834.422.704	Rp 607.000	Rp 1.835.029.704	Rp 4.150.368.733
Maret	Rp 2.467.038.000	Rp 73.621.000	Rp 2.540.659.000	Rp 4.577.672.000
April	Rp 2.591.648.200	Rp 26.242.000	Rp 2.617.890.200	Rp 4.555.829.792
Mei	Rp 2.500.461.000	Rp 107.412.000	Rp 2.607.873.000	Rp 4.288.587.000
Juni	Rp 2.611.840.000	Rp 27.883.000	Rp 2.639.723.000	Rp 4.650.257.000
Juli	Rp 1.512.287.000	Rp 17.884.000	Rp 1.530.171.000	Rp 3.029.247.000
Agustus	Rp 2.206.744.000	Rp 5.556.000	Rp 2.212.300.000	Rp 3.916.152.000
September	Rp 2.196.535.000	Rp 25.074.000	Rp 2.221.609.000	Rp 4.168.262.000
Oktober	Rp 2.310.054.000	Rp 2.000.000	Rp 2.312.054.000	Rp 4.491.789.000
November	Rp 3.815.141.000	Rp 1.826.000	Rp 3.816.967.000	Rp 6.029.676.000
Desember	Rp 3.971.107.000	Rp 70.060.000	Rp 4.041.167.000	Rp 6.723.298.000
TOTAL	Rp 30.116.528.409	Rp 483.165.000	Rp 30.599.693.409	Rp 54.083.416.063
TARGET 2016	Rp 27.189.490.000	REALISASI DALAM PRESENTASE		112,53%
REALISASI 2016	Rp 30.116.528.409			

Tabel 2 Penerimaan Bea Masuk 2016

Penerimaan Bea Masuk 2017 sd Bulan Juni				
Bulan	Penerimaan Bea Masuk			Total PDRI
	Bea Masuk	Denda Administrasi	Total	
Januari	Rp 7.589.473.000	Rp 25.000.000	Rp 7.614.473.000	Rp 12.564.101.000
Februari	Rp 2.472.078.000	Rp 10.750.000	Rp 2.482.828.000	Rp 4.607.181.000
Maret	Rp 3.955.351.000	Rp 25.813.000	Rp 3.981.164.000	Rp 6.282.133.000
April	Rp 4.579.895.000	Rp 86.032.000	Rp 4.665.927.000	Rp 6.557.216.000
Mei	Rp 7.023.954.000	Rp 15.751.000	Rp 7.039.705.000	Rp 9.825.619.000
Juni	Rp 4.072.566.000	Rp 30.851.000	Rp 4.103.417.000	Rp 6.004.394.000
TOTAL	Rp 29.693.317.000	Rp 194.197.000	Rp 29.887.514.000	Rp 45.840.644.000
TARGET sd Juni 2017	Rp 27.189.490.000	REALISASI DALAM PRESENTASE		185,10%
REALISASI sd Juni 2017	Rp 29.693.317.000			

Tabel 3 Penerimaan Bea Masuk 2017 s/d Bulan Juni

CAPAIAN PENGAWASAN		
Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai Narkotika Psikotropika Prekursor (NPP)		
Periode Januari 2016 sd Juni 2017		
Jenis Barang	Jumlah Kasus	Jumlah NPP
Happy Five	3 kasus	7.209 Butir

Methamphetamine	10 kasus	2.574 gram
Morphine	1 kasus	4 gram
Custom Ekstasi	2 kasus	0,25 Butir
Kokain	1 kasus	0,09 gram
Inex	1 kasus	0,5 butir
Alprazolam 0,5 gram	1 kasus	74 gram
TOTAL	19 kasus	

Tabel 4 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai Narkotika Psikotropika Prekursor (NPP)
Periode Januari 2016 s/d Juni 2017

Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP)		
Tahun 2016		
Jenis Barang	Jumlah Kasus	Tindak Lanjut
Obat-obatan, Suplemen, Kosmetik, dan Alat Kesehatan	63 kasus	Dimusnahkan, Di re-ekspor, dilimpahkan ke Ditres Narkoba Polda Sumut
MMEA dan Olahan Tembakau	26 kasus	Dimusnahkan
Sex Toys dan Album Pornografi	6 kasus	Dimusnahkan
Makanan dan Minuman	3 kasus	Dimusnahkan
Consol	5 kasus	SPSA (Surat Penetapan Sanksi Administrasi); SPTNP (Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean)
Hewan dan Tumbuhan	4 kasus	Dimusnahkan, dilimpahkan ke karantina tumbuhan dan karantina hewan
Amunisi Senjata Api	1 kasus	Dimusnahkan
Elektronik	3 kasus	Dimusnahkan
Spareparts	2 kasus	Dimusnahkan
Uang Tunai	1 kasus	Sanksi Administrasi
Total	114 kasus	

Tabel 5 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP) Tahun 2016

Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP)		
Tahun 2017		
Jenis Barang	Jumlah Kasus	Tindak Lanjut
Obat-obatan, Suplemen, Kosmetik, dan Alat Kesehatan	45 kasus	Dimusnahkan, Di re-ekspor, dilimpahkan ke Ditres Narkoba Polda Sumut
MMEA dan Olahhan Tembakau	27 kasus	Dimusnahkan
<i>Sex Toys</i> dan Album Pornografi	1 kasus	Dimusnahkan
Makanan dan Minuman	5 kasus	Dimusnahkan
Garmen/Tekstil dan Alas Kaki	164 kasus	SPSA (Surat Penetapan Sanksi Administrasi); SPTNP (Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean)
Hewan dan Tumbuhan	1 kasus	Dimusnahkan, dilimpahkan ke karantina tumbuhan dan karantina hewan
Pengahan atas sarana pengangkut	1 kasus	Dimusnahkan
Elektronik	3 kasus	Dimusnahkan
Uang Tunai	6 kasus	Dimusnahkan
Total	253 kasus	

Tabel 6 Hasil Penindakan Kepabeanan dan Cukai (Non NPP) Tahun 2017

Dua Regim dalam Satu Tubuh

Setidaknya ada dua regim yang bekerja secara simultan dalam praktik bea dan cukai yakni regim ekonomi dan regim keamanan. Regim ekonomi dibentuk oleh dua logika yakni logika perdagangan dan logika pemasukan negara. Logika perdagangan mengacu pada dua hal yakni meningkatkan pertumbuhan industri dan menjaga iklim usaha & investasi. Sedangkan logika pemasukan negara mengacu pada optimalisasi bea masuk, bea keluar, dan cukai. Regim ekonomi ini yang pada akhirnya membentuk wajah bea dan cukai sebagai instansi pengumpul uang negara. Optimalisasi pemasukan negara menjadi dasar dari segala kebijakan yang dilaksanakan badan bea dan cukai. Logika inilah yang membentuk watak badan bea cukai.

Selain itu, di badan bea dan cukai juga bekerja regim keamanan yang dibentuk dengan logika perlindungan masyarakat, industri, dan kepentingan nasional serta logika pengawasan, pembatasan, dan pengendalian kegiatan dan atau barang yang akan diekspor atau diimpor. Regim keamanan ini yang akhirnya mementuk wajah bea cukai bersama imigrasi sebagai penjaga gerbang masuk dan keluar barang dari wilayah Indonesia. Maka dari itu, kantor bea dan cukai sebagian besar ditempatkan di bandara dan pelabuhan terutama bandara dan pelabuhan yang memiliki akses jaringan ke luar Indonesia. Dalam menjalankan fungsinya sebagai penjaga gerbang masuk dan keluar barang, badan bea cukai selalu menggandeng institusi lain yang terkait dengan hubungan luar negeri.

Dalam praktiknya, bekerjanya regim ekonomi dan keamanan secara simultan di Badan Bea Cukai membawa implikasi yang berkaitan dengan institusi kementerian/lembaga lain. Hal ini tidak terlepas dari, kepentingan setiap kementerian/lembaga yang terkait dengan barang masuk dan keluar dari Indonesia serta industri dan investasi. Kementerian/lembaga tersebut adalah Badan Pengawas Obat dan Makanan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Kesehatan, Badan Karantina Pertanian – Kementerian Pertanian, Kemenko Perekonomian, Kepolisian, Badan Narkotika National (BNN), Kementrian Kelautan dan Perikanan, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BPKM). Setiap kementerian/lembaga tersebut memiliki regulasi terkait barang apa saja yang dibatasi atau bahkan dilarang masuk ke wilayah Indonesia. Selain barang, kementerian/lembaga tertentu juga memiliki regulasi terkait dengan barang-barang khusus yang mendukung industri atau investasi. Biasanya barang-barang tersebut memiliki *previlage* dalam memasuki wilayah Indonesia secara tarif maupun proses.

Semua regulasi dari kementerian/lembaga mengenai keluar masuk barang dari dan ke Indonesia tersebut dikoordinasikan dengan Badan Bea Cukai. Badan Bea Cukai menempatkan diri sebagai operator untuk menjalankan setiap regulasi milik Kementerian Keuangan (kementrian yang membawahi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai) maupun kementerian/lembaga lain terkait keluar masuk barang dari dan ke Indonesia. Wajah Badan Bea Cukai sebagai operator tersebut merupakan pengembangan dan penerjemahan dari misi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Badan Bea Cukai memfasilitasi perdagangan dan industri serta menjaga perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan illegal. Praktik operator yang melekat dengan Badan Bea Cukai mengharuskan instansi ini memiliki sinergi dengan kementerian/lembaga lain.

Perkembangan perdagangan internasional dan keluar masuk barang yang dipengaruhi oleh perubahan tata kelola perbatasan di dunia dimana *barriers* atas perdagangan menjadi semakin kabur; *Borderless World*, harus direspon dengan tepat oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Hal tersebut tampak sangat jelas dengan mulai diberlakukannya *ASEAN Open Sky* dan *ASEAN Trade In Goods Agreement (ATIGA)* sebagai turunan dari pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Ke depan sinkronisasi tidak hanya dengan kementerian/lembaga lain, namun dengan instansi *Custom, Immigration, Quarantine, & Security (CIQS)* negara lain. Hal lain yang perlu diperhatikan dalam sinkronisasi tersebut salah satunya adalah pertukaran data yang sangat besar; *big data*. *Big data* tersebut di satu sisi dapat mempermudah dan mempercepat keluar masuk barang, namun di sisi lain dapat dilihat sebagai potensi ancaman terhadap industri dan investasi di dalam negeri. Hal tersebut tidak terlepas dari data barang, investasi, dan industri Indonesia yang dapat diakses oleh negara lain. Diperlukan kajian yang lebih mendalam terkait tata kelola Bandara dan Pelabuhan dalam menghadapi Regionalism dan Globalisasi.

IMMIGRATION

Keimigrasian dan Mobilitas *International Bodies*

Titik berangkat membicarakan keimigrasian tidak selalu berpijak pada perbincangan mengenai kedaulatan. Mobilitas manusia dari satu negara ke negara lain menjadi ancaman yang lebih menarik dan juga bersifat kontekstual dalam mendiskusikan keimigrasian sebagai bagian dari praktik berbatasan. Mobilitas manusia dipahami dalam perspektif yang beragam. Secara normatif, mobilitas dianggap sebagai hak asasi yang melekat di dalam setiap orang. Berdasarkan Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia, pergerakan orang dari satu negara ke negara lain merupakan hak yang harus dijamin oleh setiap negara bangsa. Prinsip ini menjadi norma regulatif yang bersifat internasional (Salter, 2006:173; Sheller, 2015:1). Dari aspek sosiologis, mobilitas manusia selain mencerminkan kehendak untuk berhubungan satu dengan yang lain, juga menjadi penggerak bagi terbentuknya konektivitas yang intens dan mendalam antara manusia (Urry, 2007:20). Pemikiran George Simmel tersebut, kemudian dikembangkan lebih jauh oleh John Urry dalam konsep modal jaringan, *network capital*. John Urry, sebagai salah satu eksponen kunci dalam studi mobilitas memandang bahwa mobilitas akan mendorong terbentuknya "*network capital*". Modal ini menandai terbentuknya relasi sosial antara individu-individu yang secara geografis berjauhan, namun karena mobilitas yang terjadi, relasi tersebut memunculkan kedekatan emosional, keuntungan finansial dan praktikal (Larsen dan Urry, 2008:93).

Terlepas dari muatan positif yang terkandung di dalam perspektif normatif maupun sudut pandang sosiologis yang dikembangkan oleh Urry, mobilitas itu sendiri tidak lepas dari dimensi kekuasaan yang mengitarinya. Seperti yang ditegaskan oleh Sheller, walaupun mobilitas manusia dianggap sebagai hak asasi yang bersifat universal, dalam praktiknya, mobilitas manusia merepresentasikan bekerjanya kekuasaan yang mengkonstruksi multi rupa kategori yang bersifat politis dalam mobilitas manusia, seperti, kelas, ras, dan gender (Sheller, 2015:1). Aspek kekuasaan lebih jauh didalami oleh Baerenholdt yang memperkenalkan konsep *governmobility*. Tesis kunci yang dikemukakan Baerenholdt adalah bekerjanya regim kekuasaan yang menjadikan mobilitas sebagai rasionalitas kekuasaan. Menurut dia, masyarakat saat ini telah diatur oleh mobilitas sebagai fundasi bekerjanya sebuah masyarakat. Dengan kata lain, kekuasaan bekerja dalam *logic ruling through connections*.

Tesis Baerenholdt merupakan kerangka yang menarik untuk menilik lebih jauh bagaimana keimigrasian menjadi aparat kekuasaan yang beroperasi dalam logic *governmobility*. Memposisikan keimigrasian sebagai institusi yang bekerja dalam nalar ini memiliki implikasi dalam cara kita memahami bekerjanya nalar berperbatasan. Praktik berperbatasan dalam konstruksi argumen ini harus dilihat dengan cara menempatkan mobiltias sebagai rasionalitas yang mendasari beroperasinya berbagai regim yang memandu cara bekerja keimigrasian.

Mobilitas manusia yang meningkat sebagai implikasi dari perubahan struktur ekonomi-politik global maupun regional, seperti ASEAN, mendorong kita untuk mendiskusikan lebih jauh pentingnya memahami praktik berperbatasan yang tidak lagi semata memahami perbatasan sebagai wujud kehadiran negara di wilayah terluar (*heavy territorialism*), akan tetapi kita lebih peka dengan mendalami perbatasan dalam dimensi yang bersifat micropolitics. Dengan cara ini, perbatasan didekati dengan mendalami bagaimana berbagai regim beroperasi melalui insitusi keimigrasian dalam menata dan mengatur mobilitas subjek yang disebut *international bodies*. Konsep *International bodies*, merujuk pada pendefenisian Mark B. Salter, adalah subjek yang dikonstruksi oleh jalinan relasi yang tidak hanya terikat di dalam satu negara bangsa akan tetapi, sebagai implikasi dari sifat *mobile* yang melekat di dalam dirinya, subjek tersebut berhubungan dengan lebih dari satu negara-bangsa.

International Bodies are bodies that constructed not only in relationship to a single sovereign, but also as bodies that negotiate mobile subjectivities with respect to more than one sovereign (Shalter,2006)

Sebelum melangkah lebih jauh memahami dan mendalami praktik berperbatasan dengan memahami logic kerja keimigrasian dalam frame menata dan mengatur mobilitas *international bodies*, kita perlu memahami kondisi eksisting dari lalu lintas *international bodies* saat ini di Indonesia secara umum dan di Bandara Kualanamu secara khusus. Berdasarkan data Ditjen Imigrasi mengenai jumlah perlintasan manusia, pada peridoe Januari-Juni 2017, jumlah pelayanan perlintasan orang pada periode tersebut sebanyak 19.089.288, dengan perincian, 10.323.801 WNA dan 8.765.487 WNI. Dari jumlah total WNI yang ada, 4.333.635 merupakan WNI yang datang ke Indonesia dan 4.431.852 WNI yang keluar Indonesia. sedangkan dari 10.323.801 WNA, 5.133.345 diantaranya merupakan WNA yang datang ke Indonesia, sementara 5.133.345 adalah WNA yang berangkat ke luar Indonesia.

Di Kualanamu sendiri, berdasarkan jumlah penumpang yang masuk dan keluar dari TPI Kualanamu, ada sebesar 544.416 WNI yang berangkat keluar dan 534.998 yang masuk. Sedangkan untuk WNA, pada periode Januari-Agustus, jumlah yang masuk atau datang sebesar 142.361 orang, dan jumlah yang berangkat sebesar 133.025. dari data tersebut, bisa dikatakan, jumlah *international bodies* yang melakukan mobilitas sebesar 1.354.800.

Bulan	Berangkat		Datang		Jumlah
	WNI	WNA	WNI	WNA	
Januari	71,044	16,126	78,510	16,656	182,336
Februari	63,790	15,481	59,970	14,331	153,572
Maret	64,995	17,410	64,215	18,599	165,219
April	69,556	16,154	65,679	17,490	168,879
Mei	62,330	17,523	62,075	17,583	159,511
Juni	76,239	13,561	68,704	16,210	174,714
Juli	68,612	17,513	75,049	18,516	179,690
Agustus	67,850	19,257	60,796	22,976	170,879
September					
Oktober					
November					
Desember					
Total	544,416	133,025	534,998	142,361	1,354,800

Tabel 7 Jumlah Perlintasan International Bodies di Bandara Kualanamu

Sumber: *diolah dari hasil rekapitulasi penumpang yang masuk dan keluar dari TPI Kualanamu (Jan-Ags, 2017)*

Deskripsi kuantitatif di atas menjadi pengantar bagi pendalaman yang bersifat kualitatif yang memungkinkan penjelasan yang lebih terperinci mengenai praktik keimigrasian yang menata dan mengatur lalu lintas tersebut dalam kerangka berperbatasan. Pada sub bagian berikut, secara detail, praktik berperbatasan yang melekat dalam kerja keimigrasian akan dibedah dengan mendalami tiga regim yang mendasari fungsi institusi keimigrasian dalam mengatur mobilitas manusia.

Praktik Keimigrasian sebagai Praktik Berperbatasan: Mendedah Tiga Regim

Pengaturan

Regim Keamanan

Keamanan merupakan salah regim yang mendasari kontrol terhadap mobilitas *international bodies* dalam praktik keimigrasian. Kehadiran regim keamanan dalam praktik keimigrasian terkait erat dengan konteks keamanan global yang mengalami perubahan radikal sejak terjadinya peristiwa 9/11 di Amerika Serikat. Peristiwa ini menjadi tonggak historis yang mendorong restrukturisasi keamanan di berbagai negara di dunia. Di bawah diskursus “war on terror”, berbagai negara memperkuat basis keamanan mereka dengan melakukan proses *sekuritisasi* dalam berbagai aspek kehidupan. Dalam bidang keimigrasian, proses ini ditandai oleh perubahan Undang-undang Keimigrasian dari UU Nomor 9 Tahun 1992, menjadi UU Nomor 6 Tahun 2011. Semangat perubahan itu mencerminkan kuatnya artikulasi *security* dalam praktik keimigrasian. Hal tersebut ditegaskan secara gamblang dalam pernyataan yang dilansir oleh Ditjen Imigrasi sbb:

“Tugas keimigrasian saat ini semakin berat seiring dengan semakin maraknya masalah terorisme dan pelarian para pelaku tindak pidana ke luar negeri. Untuk mengatasi dinamika lingkungan strategis yang bergerak semakin cepat, bidang keimigrasian dituntut mengantisipasi dengan berbagai peraturan perundang-undangan dan sarana-prasarana yang semakin canggih. Peraturan dan kebijakan keimigrasian juga harus responsif terhadap pergeseran tuntutan paradigma fungsi keimigrasian. Jika sebelumnya paradigma fungsi keimigrasian dalam pelaksanaan Undang Undang Nomor 9 Tahun 1992 lebih menekankan efisiensi pelayanan untuk mendukung isu pasar bebas yang bersifat global, namun kurang memperhatikan fungsi penegakan hukum dan fungsi sekuriti, mulai pada era ini harus diimbangi dengan fungsi keamanan dan penegakan hukum”.

Kuatnya artikulasi keamanan dalam praktik keimigrasian telah mendorong lahirnya logic *reasonable suspicion*. Melalui logic ini, keimigrasian berfungsi sebagai *panopticon* (pengawas) yang secara cermat mencurigai setiap gerak-gerik dari para pelintas. Logic ini kemudian menyebabkan, pergerakan manusia tidak lagi semata dikontrol dengan berbagai regim mobilitas yang bersifat formal seperti Visa atau Passport, akan tetapi secara fundamental, pergerakan sejak awal dibangun di atas basis kecurigaan yang serius terhadap subjek *international bodies*.

Artikulasi security dan penegakan hukum ke dalam praktik keimigrasian membantu kita untuk memiliki imajinasi terkait keimigrasian sebagai praktik berbatasan. Wacana security dan penegakan hukum di dalam keimigrasian menandai hadirnya *border* sebagai *permanent state of exception* dalam praktik keimigrasian. Border sebagai *permanent state of exception* merujuk pada batas yang dikondisikan oleh karena adanya normalisasi kondisi darurat yang menyebabkan setiap negara harus mengantisipasi secara permanent mobilitas manusia. Kontrol terhadap tubuh para pelintas negara mewujud dalam mekanisme kekuasaan yang beroperasi dengan cara mengklasifikasi dan mengkategorisasi setiap pelintas berdasarkan standardisasi regim keamanan. Proses ini memastikan kontrol efektif negara terhadap mobilitas manusia. Selain itu, mekanisme yang ada bertujuan untuk menciptakan batas yang tegas antara orang yang layak dan tidak layak masuk ke dalam suatu teritori negara.

Untuk menopang praktik kategorisasi yang dijalankan oleh negara, dalam hal ini pihak imigrasi, teknologi biometric menjadi salah satu perangkat teknologi yang fungsinya tidak sekadar merekam data dari para pelintas akan tetapi secara fundamental memainkan fungsi kontrol sekaligus menjadi salah satu basis bagi bekerjanya biopolitik dalam menciptakan batas antara subjek. Biometric sebagai teknologi baru, menyimpan secara total informasi mengenai para pelintas. Basis informasi tersebut secara konstitutif memainkan peran dalam membentuk dua kategorisasi subjek. Pertama, subjek yang teridentifikasi masuk ke dalam registrasi *hostilus*. *Hostilus* adalah jenis subjek yang mendiami titik kordinat musuh. Yang masuk dalam kategori ini adalah, teroris, penyelundup, kriminal, etc. Jenis subjek kedua adalah, *hospes*. *Hospes* adalah jenis subjek yang dikategorikan sebagai teman, atau orang yang kehadirannya mendatangkan keuntungan.

Regim Ekonomi

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, imigrasi menjadi bagian integral dari *governmobility*. Dalam bingkai tersebut, praktik keimigrasian harus diletakan di dalam kerangka mobilitas sebagai rasionalitas kekuasaan. Dengan pemaknaan tersebut, mobilitas manusia tidak sekadar menjadi objek kontrol dari kekuasaan akan tetapi justru menjadi basis bagi bekerjanya satu regim kekuasaan. *Governmobility* menjadi bingkai yang secara tepat dapat menjelaskan bagaimana regim ekonomi beroperasi dengan cara mendorong mobilitas manusia dari satu negara ke negara lain.

Di Indonesia, regim ekonomi yang bekerja dengan nalar *governmobility*, dapat dijelaskan dengan kebijakan bebas visa kunjungan yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Kebijakan yang diatur melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2016, berpijak pada asumsi dasar bahwa keterbukaan terhadap mobilitas *international bodies* akan memberikan manfaat bagi peningkatan ekonomi pada umumnya dan peningkatan jumlah kunjungan wisatawan pada khususnya. Dalam kerangka ini, keimigrasian memainkan peran ekonomi dengan logic *ruling through connection atau pengaturan melalui mobilitas*.

Selain kebijakan dalam negeri, regim ekonomi yang berkerja melalui logic *governmobility* dalam praktik keimigrasian dapat ditemukan dalam kebijakan pada skala regional. Di tingkat ASEAN, misalnya, dalam rangka implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), ASEAN menyepakati Agreement on Movement of Natural Person (MNP) yang mengatur mobilitas dalam hal kunjungan bisnis, intra-corporate transferees, contractual service suppliers, dll. Selain itu, khusus buruh dan tenaga kerja terampil disepakati *mutual recognition agreements* (MRAs) sebagai instrumen untuk memfasilitasi pergerakan pekerja terampil di ASEAN, seperti profesi akuntansi, teknik, kedokteran, keperawatan. Dua instrumen ini, menjadi fundasi institusional di level regional yang penting menjadi rujukan bagi keimigrasian dalam memainkan peran ekonomi.

Selain di tingkat ASEAN, keimigrasian Indonesia juga secara khusus memiliki kebijakan lain di level regional, yaitu, APEC yang bekerja dalam nalar yang sama. Keimigrasian mengeluarkan kartu perjalanan bisnis dalam skema APEC Business Travel Card/ ABTC). Kartu ini dilatari oleh upaya negara dalam memfasilitasi dan mengefisiensi perjalanan para pebisnis dalam bidang perdagangan dan investasi negara-negara anggota APEC. *Kartu yang memudahkan lalu lintas para pebisnis APEC tersebut merupakan wujud dari bekerjanya nalar ekonomi dan juga mobilitas dalam praktik keimigrasian*. Seperti yang ditegaskan oleh pihak imigrasi, ABTC memiliki tujuan untuk mempercepat proses keluar masuk ke sebuah negara bagi para pemegangnya, yakni para pelaku bisnis yang sangat mementingkan waktu, karena dengan ABTC pebisnis tidak perlu lagi mengajukan permohonan visa setiap kali ingin bepergian ke negara-negara partisipan ABTC serta mendapat fasilitas pelayanan di bandara dengan jalur khusus.

Baik ABTC maupun MNP dan MRAs, mengandung bias kelas yang serius sebagai bagian dari praktik keimigrasian. Di sini kita perlu merujuk kembali pada apa yang telah dikatakan oleh Sheller. Menurut Sheller, mobilitas manusia tidak pernah terpisah dari regim kekuasaan yang beroperasi di dalamnya. Oleh karena itu, bagi dia, mobilitas selalu mungkin memiliki muatan kelas, ras dan gender dalam praktiknya (Sheller, 2015:1). Lebih jauh, regim

kekuasaan yang beroperasi melalui mobilitas manusia dapat melahirkan praktik *uneven mobility*. Praktik ini lahir karena regim yang ada ditopang oleh kategorisasi yang ketat untuk memberi perlakuan yang berbeda antara satu pelintas dengan pelintas yang lain. Dalam konteks ASEAN dan APEC, regim ekonomi neoliberal yang mendasari praktik *governmobility* dalam keimigrasian telah melahirkan batas yang berbasis pada kategori kelas. Sebagai contoh, dalam MNP, MRAs maupun ABTC, desain institusional dalam urusan keimigrasian dikhususkan untuk menopang kelas pemodal. Skema ini tidak membuka ruang yang fleksibel bagi para kerja yang terserap dalam sektor informal atau buruh kelas bawah dalam melakukan pergerakan dari satu negara ke negara lain untuk tujuan ekonomi. Para pekerja ini, dalam berbagai kasus, menjadi korban sekaligus pelaku lintas batas yang bermasalah.

Regim Medis

Pada tahun 2014, Direktorat Jenderal Imigrasi pernah mengeluarkan surat edaran mengenai peningkatan kewaspadaan terhadap orang asing yang akan masuk ke wilayah Indonesia. pengetatan ini dilakukan untuk mengantisipasi penyebaran virus Ebola yang mewabah di beberapa negara di Afrika. Mekanisme kontrol diperketat dengan cara melakukan wawancara terhadap orang asing yang akan masuk ke Indonesia, terutama mereka yang datang dari Guinea, Liberia, Sierra Leone, dan Nigeria. Orang-orang asing dari negara-negara tersebut wajib memiliki surat keterangan sehat dan tidak terjangkit penyakit menular dari otirtas di negara mereka.

Apa yang terjadi pada tahun 2014 bukan merupakan kebijakan yang bersifat sementara dalam praktik keimigrasian. Cerita di atas menunjukkan kuatnya regim medis dalam menentukan praktik keimigrasian. Melalui regim medis, para pelintas antara negara, dikontrol dengan baragam rupa mekanisme yang memastikan setiap mobilitas manusia tidak membawa implikasi buruk bagi suatu negara. Hadirnya regim medis dalam pengaturan keimigrasian dapat diindra dengan melihat desain arsitektur fisik yang ada di bandara International Kualanmu Medan. Di arena kedatangan international, seseorang harus melewati beberapa teknologi yang menjadi bagian integral dari kokohnya nalar medis dalam menentukan praktik keimigrasian. Di titik awal, setiap pelintas akan melewati kamera yang mampu menyensor suhu tubuh para pelintas. Kamera sensor ini akan memberikan informasi awal mengenai kondisi kesehatan para pelintas. Pada titik selanjutnya, pelintas akan melewati mesin yang berfungsi sebagai *screening*. jika seseorang tidak ditemukan indikasi mengidap penyakit tertentu, maka dia diperbolehkan untuk memasuki bagian keimigrasian untuk melakukan pemeriksaan

keimigrasian. Di bagian ini, sekali lagi orang diwawancara untuk memastikan bahwa dia sungguh-sungguh dalam keadaan sehat. Akan tetapi jika seorang terindikasi terjangkit penyakit tertentu, maka pihak karantina akan berkordinasi dengan kemigrasian untuk mendapatkan keputusan terkait status seseorang sebagai pelintas.



Gambar 3 Pencegahan Keluar Masuknya Penyakit di Pintu Negara

Skema di atas secara detail memberikan gambaran umum bekerjanya regim kesehatan dalam menentukan dan mengatur mobilitas manusia ketika masuk ke dalam suatu negara. Regim kesehatan memberikan informasi awal dan mendasar mengenai status pelintas yang akan menjadi salah satu basis informasi bagi keimigrasian.

QUARANTINE

Berpijak pada prinsip kedaulatan, setiap negara berhak menentukan siapa dan barang apa saja yang boleh masuk dan keluar dari negaranya. Hal itu dilakukan oleh negara untuk melindungi warganya dari hal-hal yang berpotensi merugikan dirinya. Seturut dengan penjelasan di bagian sebelumnya, bagian ini akan membahas apa dan bagaimana bekerjanya Balai Karantina (*quarantine*) di Bandara dan Pelabuhan sebagai regim yang turut mengonstruksi perbatasan.

Sesuai dengan UU No. 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, karantina merupakan tempat pengasingan dan/atau tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit atau organisme pengganggu dari luar negeri dan dari suatu area ke area lain di dalam negeri, atau keluarnya dari dalam wilayah negara Republik Indonesia (Pasal 1 ayat 1 UU No. 16 Tahun 1992). Namun, dalam bagian ini yang mendapatkan perhatian lebih terkait karantina ialah karantina yang dimaksudkan untuk mencegah keluar dan masuknya hewan dan tanaman dari luar maupun dalam negeri yang berkantor di pelabuhan dan bandara di Indonesia.

Di Indonesia yang bertanggung jawab dalam urusan karantina hewan dan tumbuhan ialah Badan Karantina Pertanian di bawah naungan Kementerian Pertanian. Di setiap bandara dan pelabuhan yang ada di Indonesia terdapat Kantor Balai Karantina Pertanian di sekitar bandara ataupun pelabuhan sebagai pelaksana kegiatan karantina di lapangan. Adapun tugas pokok dan fungsi Balai Karantina Pertanian adalah sebagai berikut:

Tugas Pokok dan Fungsi Quarantine

Tugas Pokok:

Balai Karantina Pertanian melaksanakan kegiatan operasional perkarantinaan hewan dan tumbuhan, serta pengawawasan keamanan hayati hewani dan nabati.

Fungsi:

1. Penyusunan rencana, evaluasi, dan pelaporan.
2. Pelaksanaan pemeriksaan, pengasingan, pengamatan, perlakuan, penahanan, penolakan, pemusnahan media pembawa hama penyakit hewan karantina (HPHK) dan organisme pengganggu tanaman karantina (OPTK).
3. Pelaksanaan pemantauan daerah sebar HPHK dan OPTK.

4. Pelaksanaan pembuatan koleksi HPHK dan OPTK.
5. Pelaksanaan pengawasan keamanan pangan hayati, hewani, dan nabati.
6. Pelaksanaan pemberian pelayanan operasional karantina hewan dan tumbuhan.
7. Pelaksanaan pemberian pelayanan operasional pengawasan keamanan hayati, hewani, dan nabati.
8. Pengelolaan sistem informasi, dokumentasi, dan sarana teknik karantina hewan dan tumbuhan.
9. Pelaksanaan pengawasan dan penindakan pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang karantina hewan, karantina tumbuhan, dan keamanan hayati, hewani, dan nabati.

Tujuan:

1. Terjaganya sumber daya alam hayati hewan dan tumbuhan dari serangan HPHK dan OPTK.
2. Terjaminnya keamanan produk pertanian yang berasal dari hewan dan tumbuhan.
3. Pengendalian importasi dan percepatan eksportasi melalui pencegahan masuk dan keluarnya media HPHK dan OPTK.
4. Memberdayakan masyarakat dalam pelaksana perkarantinaan.

Keberadaan karantina sebagai salah satu regim pembentuk perbatasan sudah ada semenjak abad 16. “Quaranta” sebagai asal-muasal terminologi “karantina” lahir ketika penguasa di Venezuela pada sekitar abad 16 menetapkan batas waktu yang diberlakukan untuk menolak masuk dan merapatnya kapal yang datang dari negara lain untuk menghindari penyakit menular. Semua makhluk hidup termasuk awak kapal sendiri diharuskan tinggal dan diisolasi di dalam kapal selama 40 hari untuk menghindari terbawanya penyakit menular.

Melalui berbagai pengalaman empirik yang dimiliki oleh berbagai negara, hama dan penyakit tertentu dapat menyebar dari satu negara ke negara lainnya melalui berbagai medium pembawanya. Adanya hama dan penyakit menular yang berasal dari negara lain selalu menimbulkan kerugian di negara tersebut. Secara operasional, pemerintah harus mengeluarkan dana tambahan untuk mengatasi dan menghentikan penyebarluasan penyakit dan hama yang

kedatangannya tidak diduga sebelumnya. Maka dari itu semua negara saat ini selalu mengawasi secara serius hewan dan tumbuhan yang keluar dan masuk dari negaranya masing-masing.

Keberadaan Badan Karantina Pertanian sudah ada sejak zaman kolonial Belanda. Pada tahun 1877 sudah diundangkannya sebuah peraturan yang berkaitan dengan karantina tumbuhan, yakni Ordonasi 19 Desember 1877 (Staatsblad No. 262) tentang larangan pemaukan tanaman kopi dan biji kopi dari Srilanka. Hal itu dikarenakan adanya penyebaran penyakit karat daun kopi yang disebabkan oleh *Hemileia vastatrix*. Atas dasar kesadaran bahwa kopi merupakan komoditas utama pemerintah kolonial Belanda, maka Ordonasi 19 Desember 1877 tersebut dikeluarkan. Ordonasi tersebut merupakan aturan pertama yang dikeluarkan oleh pemerintah kolonial sebagai ekspresi penegasan kontrol pemerintah dalam menjaga wilayahnya dari ancaman hama dan penyakit menular.

Narasi karantina sebagai salah satu regim pembentuk perbatasan juga dapat dilacak pada tahun 1966 dalam reorganisasi dinas karantina tumbuhan yang semula berada di bawah Lembaga Penelitian Hama dan Penyakit Tanaman (LPHT) kemudian berubah menjadi salah satu bagian di dalam Biro Hubungan Luar Negeri Sekretariat Jendral Departemen Pertanian. Tetapi dalam perjalannya karantina kembali lagi dijalankan oleh lembaga yang secara spesifik tidak menggambarkan sebagai regim pembentuk perbatasan. Maka dari itu karantina menjadi bagian dari CIQS yang mengonstruksi perbatasan di bandara dan pelabuhan (Badan Karantina Pertanian, 2016). Selain itu, adanya pembatasan, kontrol, dan karantina terhadap flora dan fauna yang masuk melalui bandara dan pelabuhan, semakin menegaskan Balai Karantina sebagai bagian dari regim kesehatan yang mengonstruksi perbatasan.

SECURITY

Security Bandara: Akar Kelahiran

Peristiwa 11 September 2001 di Amerika Serikat telah menjadi titik tolak yang mengubah wajah sistem keamanan dan penerbangan dunia, tidak terkecuali Indonesia. Fakta ini paling jelas terlihat dalam praktek gelar keamanan di bandar udara yang dianggap sebagai wilayah pembatas dan juga penghubung antar negara. Dalam hal ini, *National security* hadir menjadi isu utama dalam regim keamanan bandar udara, dimana sebelumnya didominasi oleh kebutuhan *international air traffic flow*³. Bandar udara kemudian tidak lagi dikelola dengan menggunakan pendekatan *soft border*, namun mulai bergeser pada *hard border* dengan metode pengamanannya yang berlapis. Munculnya *urgency* untuk mewujudkan suatu harmoni antara *international air traffic flow* dan *national security* telah mendorong banyak negara, seperti Amerika Serikat, Kanada, Australia dan negara-negara Uni-Eropa, untuk menerapkan sistem *civil military air traffic flow management*⁴.

Sistem pengelolaan ini mengedepankan koordinasi antara otoritas sipil dan militer dalam penyelenggaraan gelar keamanan di bandar udara, terutama untuk mendukung aktivitas lalu lintas penerbangan sipil dan misi-misi militer.⁵ Namun, walaupun dinilai sebagai langkah strategis, sistem pengelolaan ini masih belum banyak diterapkan di banyak negara, termasuk Indonesia. Sebagian besar pengelolaan bandar udara dan otoritas penerbangan sipil di Indonesia masih sepenuhnya di bawah kewenangan sipil, tanpa adanya koordinasi dengan otoritas militer. Pengecualian terdapat pada bandar udara yang wilayahnya merupakan *enclave* dari pangkalan udara TNI-AU, yang tentunya memiliki sistem gelar keamanan darat dan udaranya sendiri.

Bentuk koordinasi ini sendiri masih jauh dari apa yang sudah dijelaskan diatas. Dalam logika kawasan perbatasan, gelar keamanan Bandar udara masih berada di bawah otoritas sipil, namun *air traffic flow* berada dalam otoritas militer. Sehingga, jika mengikuti tren yang berkembang pasca peristiwa 11 September, dalam konteks Bandar udara di *enclave* pangkalan TNI-AU, tidak diperlukan adanya harmoni antara *international air traffic flow* dan *national*

³*Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management*. International Civil Aviation Organization. 2011. Canada: International Civil Aviation Organization.

⁴Hakim, Chappy. *Menjaga Ibu Pertiwi dan Bapak Angkasa*. 2016. Jakarta: Kompas Gramedia. Hal. 163.

⁵Op, Cit.

security. Keduanya tidak hadir secara terpisah, tetapi masih berada dalam kerangka besar peran Negara dalam menjamin keamanan nasional, dimana termasuk di dalamnya *air traffic control*.

Merujuk kepada negara Indonesia, otoritas dalam pengelolaan bandar udara sipil dipegang utuh oleh PT. Angkasa Pura, lebih khusus adalah *Aviation Security – AVSEC*. AVSEC merupakan salah satu bagian organisasi Angkasa Pura yang bertugas khusus dalam pengelolaan keamanan bandar udara. Bagian sub-bab selanjutnya secara khusus akan membahas tentang struktur organisasi, wewenang dan cara bekerja AVSEC. Namun sebelum beranjak kepada pembahasan tersebut, penjelasan tentang PT. Angkasa Pura menjadi tidak kalah penting mengingat AVSEC merupakan satu entitas dengan PT. Angkasa Pura.

PT. Angkasa Pura: Pengelola Bandara

PT. Angkasa Pura merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/2765/XII/2010.

Dari segi historis, terbentuknya PT. Angkasa Pura tidak terlepas dari keinginan Presiden Soekarno untuk mendirikan lapangan terbang Indonesia yang tidak kalah dari lapangan terbang negara maju lainnya. Alhasil, peraturan tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran yang termuat dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 tahun 1962 diterbitkan. Pasca dua tahun lamanya PP 33 tahun 1962 diberlakukan, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mendapatkan secara penuh aset dan operasional pelabuhan udara Kemayoran.

Pada tahun 1965, terbit peraturan baru yaitu PP Nomor 21 tahun 1965 tentang penggantian nama PN Angkasa Pura Kemayoran menjadi PN Angkasa Pura. Tujuan dari penggantian nama didasarkan kepada kemungkinan yang semakin terbuka untuk mengelola bandar udara di beberapa wilayah Indonesia. Perhalan bandara udara pun didirikan disejumlah daerah di Indonesia, seperti bandara Ngurah Rai (Bali), Halim Perdanakusumah (Jakarta) dan lainnya.

Beberapa tahun kemudian, aturan baru kembali diterbitkan yaitu PP Nomor 37 tahun 1974. Peraturan ini memuat tentang perubahan status badan hukum perusahaan dimana diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Pada tanggal 19 Mei 1987, PP Nomor 25 tahun 1987 terbit yang mengatur tentang pembagian wilayah pengelolaan bandar udara. Atas dasar itu,

secara oprasional Angkas Pura dibagi menjadi dua, yaitu Angkasa Pura 1 yang mengelola bandar udara di wilayah Barat Indonesia, dan Angkasa Pura 2 yang mengelola bandar udara di wilayah Tengah dan Timur Indonesia (lihat tabel 8).⁶

PT. Angkasa Pura I	
Bandara Ngurah Rai (Denpasar)	Bandara Ahmad Yani (Semarang)
Bandara Juanda (Surabaya)	Bandara Adisutjipto (Yogyakarta)
Bandara Hasanuddin (Makassar)	Bandara Adisumarmo (Surakarta)
Bandara Sepinggan (Balikpapan)	Bandara International Lombok (Lombok Tengah)
Bandara Frans Kaisiepo (Biak)	Bandara Pattimura (Ambon)
Bandara Sam Ratulangi (Manado)	Bandara El Tari (Kupang)
Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin)	

Tabel 8 Wilayah Wewenang Bandara: PT Angkasa Pura I

sumber: <https://www.ap1.co.id/id/about/our-history>

Pada tahun 1992, penggantian status badan hukum yang semula Perum menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh negara Indonesia. Penggantian status badan hukum ini termuat dalam PP Nomor 5 tahun 1992. Oleh karenanya, Perum Angkasa Pura berganti nama menjadi PT. Angkasa Pura.

Visi

Menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia. Hal ini dilakukan melalui implementasi *smart airport* dengan memanfaatkan teknologi modern. Sehingga tercipta bandar udara dengan tingkat konektifitas tinggi ke banyak kota dan Negara dengan menggunakan teknologi modern yang terintegrasi dalam operasional bandara dan peningkatan pelayanan penumpang.

Misi

- a. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan

⁶Diakses melalui <https://www.ap1.co.id/id/about/our-history>, pada 5 September 2017.

- b. Menjadi mitra pemerintah dalam mendorong pertumbuhan ekonomi
- c. Mengusahakan jasa kenandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan dan kenyamanan
- d. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi
- e. Memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup

Pada mulanya, Angkasa Pura II berawal dari Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng sesuai dengan yang termuat dalam PP Nomor 20 tahun 1984. Pada tahun 1986, Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura II sesuai dengan PP Nomor 26 tahun 1986. Perubahan status badan hukum terjadi pada tahun 1992 dimana berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) sesuai dengan PP Nomor 14 tahun 1992. Pada akhirnya, secara resmi berubah menjadi PT. Angkasa Pura II di tahun 2008.

Dari segi wewenang pengelolaan bandara, PT. Angkasa Pura II bertanggung jawab dalam tata kelola bandara wilayah bagian barat (lihat bagan 2.1). Perbedaan tata kelola bandara ini yang menjadi perbedaan mendasar dengan PT. Angkasa Pura I. Berikut bandara yang menjadi wewenang dari PT. Angkasa Pura II:

PT. Angkasa Pura II	
Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta)	Bandara Husein Sastranegara (Bandung)
Bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta)	Bandara Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh)
Bandara Kualanamu (Medan)	Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
Bandara Supadio (Pontianak)	Bandara Sultan Thaha (Jambi)
Bandara Minangkabau (Padang)	Bandara Depati Amir (Pangkal Pinang)
Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)	Bandara Silangit (Tapanuli Utara)
Bandara Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)	

Tabel 9 Wilayah Wewenang Bandara: PT Angkasa pura II

sumber: <http://www.angkasapura2.co.id/id/tentang/sejarah>

Adapun secara lebih spesifik, Angkasa Pura 2 memiliki visi yang senada, namun sedikit berbeda⁷:

- a. Memastikan keselamatan dan keamanan sebagai prioritas utama
- b. Menyediakan infrastruktur dan layanan kelas dunia untuk mendukung perkembangan ekonomi Indonesia melalui konektivitas antar daerah maupun Negara
- c. Memberikan pengalaman perjalanan yang terpercaya, konsisten, dan menyenangkan kepada seluruh pelanggan dengan teknologi modern
- d. Mengembangkan kemitraan untuk melengkapi kemampuan dan memperluas penawaran perusahaan
- e. Menjunjung tinggi tanggung jawab social perusahaan

Aviation Security (AVSEC): Aktor Regim Security Bandara

Dalam melakukan tugasnya menjamin keamanan bandar udara, Angkasa Pura bekerja sama dengan Aviation Security, atau yang lebih sering dikenal sebagai Polisi Bandar Udara. Melalui peraturan yang sama seperti tertulis diatas, AVSEC memiliki tugas dan tanggung jawab untuk menjamin keamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa penerbangan. Tidak hanya itu, AVSEC juga bertugas untuk melengkapi segala fasilitas yang mendukung aktifitas penerbangan.⁸

Sejalan dengan fungsinya, AVSEC lahir pada kisaran tahun 1968-1972, setelah terjadi 290 kali pembajakan udara. AVSEC kemudian dibentuk pada decade berikutnya dengan tujuan untuk menanggulangi tingginya tingkat kejahatan di udara. Upaya ini dilakukan dengan cara⁹:

1. Pemeriksaan penumpang secara keseluruhan (*Hundred percent screening of passanger and carry on baggage*)
2. Mengurangi tempat berlindung untuk pembajak

⁷Diakses melalui <http://www.angkaspura2.co.id/id/tentang/visi-misi>, pada 5 September 2017

⁸Diakses melalui <http://sekolahpenerbanganindonesia.com/avsec-aviation-security-adalah-polisi-bandara.html>, pada 5 September 2017.

⁹Ibid.

Dalam tataran teoritisnya, fungsi keamanan oleh AVSEC dijalankan melalui koordinasi dengan perangkat keamanan dari maskapai penerbangan dan juga TNI-POLRI, dimana setiap personel memiliki tugasnya masing-masing, yaitu¹⁰:

1. Pegawai negeri atau swasta (pegawai operator bandar udara) yang diberi wewenang atau tugas mengamankan seluruh fasilitas penerbangan, penumpang serta barang
2. sebelum naik ke pesawat udara. Tugas utama mereka adalah untuk mengamankan seluruh fasilitas pendukung penerbangan baik itu di dalam area bandar udara, maupun diluar area bandar udara. Memeriksa seluruh orang dan barang yang masuk ke dalam area terbatas, penumpang dan barang bawaannya, termasuk awak pesawat.
3. *Security Airlines*, yang merupakan petugas keamanan milik perusahaan penerbangan yang tugasnya mengamankan penumpang saat hendak masuk ke dalam pesawat udara, serta barang-barang penumpang yang sifatnya berbahaya.
4. TNI-POLRI di lingkungan bandar udara yang bertugas mendukung kegiatan keamanan penerbangan.

Dalam melaksanakan tugas untuk pengamanan bandara, AVSEC menggunakan beberapa alat bantu keamanan. Alat bantu keamanan yang digunakan AVSEC diantaranya: Pas/ID Card; X-Ray; HHMD; WTMD; CCTV; dan lainnya. Dalam menggunakan alat bantu penerbangan, petugas AVSEC harus mempunyai sertifikat lisence yang meliputi License Basic, Junior, Senior dan Dangerous Good dimana diperoleh melalui diklat khusus.

Selain menggunakan alat bantu keamanan, petugas AVSEC dibekali dengan pengamatan terhadap penumpang atau biasa disebut dengan *profiling*. Metode ini diterapkan dengan prinsip subjektivitas. Artinya, petugas AVSEC memperhatikan gerak-gerik penumpang yang mencurigakan ketika berada di bandara.

Fungsi, Logika & Watak Regim Security Bandara

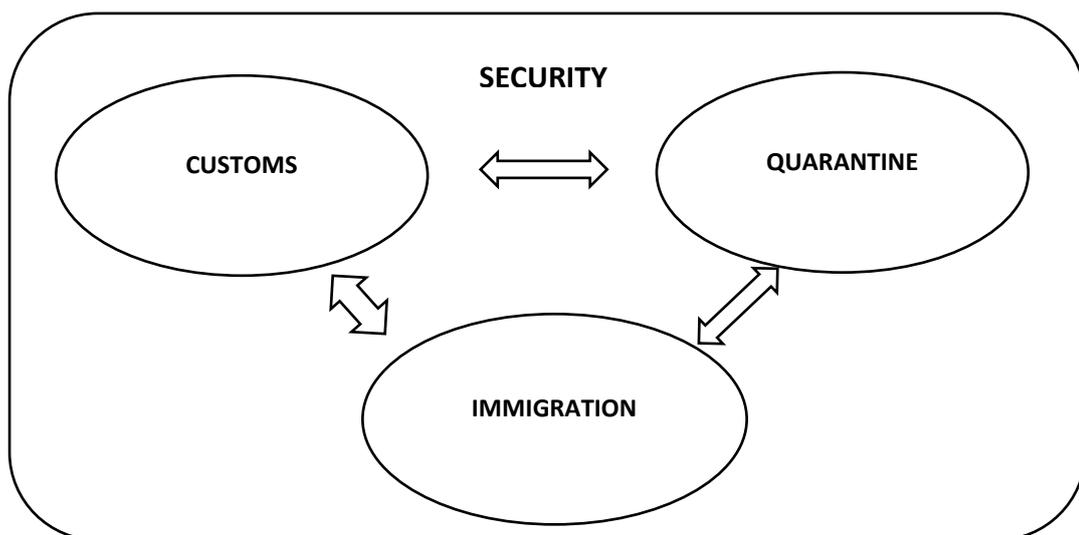
Dalam kerangka pengamanan bandara di Indonesia, penggunaan teknologi X-Ray dan profiling masih standar yang diterapkan oleh AVSEC. Pada keberangkatan, x-ray bandara ditempatkan di dua lingkup dengan tingkat kesensitifitas yang berbeda. Lingkup pertama yaitu check-in pesawat masih bersifat semi-steril. Keluarga penumpang diperbolehkan memasuki

¹⁰Ibid.

tempat tersebut. Akan tetapi pada lingkup kedua, tingkat sensitivitas x-ray berbeda. Pada lingkup kedua ini bersifat steril. Hanya penumpang pesawat yang diperbolehkan untuk memasuki tempat tersebut.

Dalam menjamin keamanan, petugas AVSEC pun berjaga di beberapa titik dengan kemampuan profiling. AVSEC sebagai aktor regim security bandara berfungsi menjaga keamanan bandara, seperti penjagaan dalam mesin x-ray dan sebagainya. AVSEC memastikan bahwa tiap penumpang tidak membawa barang terlarang, membawa barang melebihi kapasitas sesuai aturan yang berlaku dan sebagainya. Jika AVSEC menemukan segala jenis pelanggaran, maka AVSEC akan menghubungi pihak berwajib. Dengan kata lain, kedua logika ini dipadukan oleh AVSEC yang bertugas dalam keamanan bandara.

Gelaran pengamanan bandara pun tidak terlepas dari fungsi CIQS (Customs, Immigration, Quarantine, Security). Masing-masing dari entitas tersebut mempunyai tupoksi masing-masing sebagaimana telah disebutkan. Berdasarkan data yang diperoleh, pengungkapan security jarang diucapkan. Hal ini didasarkan atas realitas yang ada bahwa regim security menjadi 'rantai' atau telah mencakup bagi keseluruhan CIQ. Penyebutan pengamanan bandara sebatas CIQ. Gambaran bagan 3.1 bukan menunjukkan bahwa regim security lebih superior dibandingkan dengan lainnya. Akan tetapi diagram diatas menunjukkan bahwa tiap aktor mempunyai koordinasi satu dengan yang lainnya dalam kerangka security. Dengan kata lain, apabila digambarkan menggunakan grafik pembahasan sebagai berikut:



Gambar 4 Kerangka Regim Keamanan Bandara

PT. PELINDO I: Pelabuhan Batam Sebagai Pusat Perdagangan Beberapa Negara

PT Pelabuhan Indonesia I atau Pelindo I adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang bergerak di bidang jasa kepelabuhanan. PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) lahir melalui berbagai perubahan bentuk usaha dan status hukum perusahaan jasa kepelabuhanan. Pada tahun 1945-1951 perusahaan berada di dalam wewenang Departemen Van Scheepvaart (suatu badan peninggalan pemerintah Belanda) yang berfungsi untuk memberikan layanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Haven Bedrijf. Pada tahun 1952 sampai dengan tahun 1959, pengelolaan pelabuhan dilaksanakan oleh Jawatan Pelabuhan. perusahaan pelabuhan cikal bakal Pelindo I baru dikelola oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I-VIII berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960, di tahun yang sama.

Perombakan manajemen cukup besar terjadi di tahun 1969 saat pengelolaan sebagian besar pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Baru pada tahun 1983, terjadi pembagian wewenang di mana Pengelolaan pelabuhan umum yang diusahakan dilakukan oleh Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh unit pelaksana teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Perum Pelabuhan I merupakan salah satu dari empat Perum Pelabuhan di Indonesia yang mengelola pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1983.

Pelindo I baru berubah menjadi Perusahaan Perseroan di tahun 1992, setelah keluar Peraturan Pemerintah Nomor 56 tanggal 19 Oktober 1991. Sekarang PT Pelindo I berkantor pusat di Medan Sumatera Utara. Wilayah operasi Pelindo I meliputi Sumatera bagian utara dan timur yang meliputi provinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau, Kep. Riau. Tiga pelabuhan yang masuk wewenang Pelindo I adalah Pelabuhan Belawan (Medan), Pelabuhan Dumai, dan Pelabuhan Batam.

Sejarah perusahaan sejak tahun 1960 sampai dengan sekarang adalah sebagai berikut:

- Tahun 1960-1963 : Pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I-VIII berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960.
- Tahun 1964-1969 : Aspek komersil dari pengelolaan pelabuhan tetap dilakukan oleh PN Pelabuhan, tetapi kegiatan operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut Port Authority.

- Tahun 1969-1983 : Pengelolaan sebagian besar pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1969. PN Pelabuhan dibubarkan dan lembaga pemerintah Port Authority menjadi BPP.
- Tahun 1983-1992 : Pengelolaan pelabuhan umum dibedakan antara pelabuhan umum yang diusahakan dan pelabuhan umum yang tidak diusahakan. Pengelolaan pelabuhan umum yang diusahakan dilakukan oleh Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh unit pelaksana teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983. Perum Pelabuhan I merupakan salah satu dari empat Perum Pelabuhan di Indonesia yang mengelolapelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1983.
- Tahun 1992 hingga sekarang : Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 tanggal 19 Oktober 1991 tentang pengalihan status Perusahaan Pelabuhan menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), maka bentuk Perusahaan Umum Pelabuhan diubah menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, sesuai akte pendirian/Anggaran Dasar yang dibuat Notaris Robert Purba, SH tanggal 02 Januari 1999 sebagaimana dimuat dalam Berita Negara TI tanggal 01 November 1994 No. 87 jo Tambahan Berita Negara RI tanggal 02 Januari 1999 No. 01. (Sumber : Wikipedia)

Penyelenggaraan Jasa Kepelabuhan menurut UU No. 17 Tahun 2008

Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta Pemerintah Daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan. Kemudian berkaitan dengan aspek kewenangan penyelenggara pelabuhan, pemerintah telah menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan.

Sebelum lahirnya UU 17 / 2008 Tentang Pelayaran, PT Pelindo memiliki wewenang sebagai Regulator dan merangkap sebagai Operator di Pelabuhan. Sehingga dalam pengelolaan lahan Kepelabuhanan, Pelindo bertugas Sebagai pengelola. Artinya menyediakan lahan kepelabuhanan, mengawasi penggunaannya dan mengoperasikan sendiri lahan tersebut. Namun sejak lahirnya UU 17 / 2008 Tentang Pelayaran, Pelindo hanya berperan sebagai

Operator sedangkan Regulator adalah Otoritas Pelabuhan (OP). OP adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial

Selanjutnya mengenai pengaturan penyelenggaraan pelabuhan secara teknis diatur oleh Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Peraturan tersebut dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 78, Pasal 89, Pasal 95, Pasal 99, Pasal 108, Pasal 112 ayat (2), Pasal 113, dan Pasal 210 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengatur mengenai Tatanan Kepelabuhanan Nasional, Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan, pembangunan dan pengoperasian pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri, penarifan, pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dan sistem informasi pelabuhan.

Kegiatan pemerintahan di pelabuhan paling sedikit meliputi fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain kegiatan pemerintahan pada pelabuhan dapat dilakukan fungsi kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan/atau kegiatan pemerintahan lainnya yang bersifat tidak tetap (Pasal 37 PP 61/2009).

Fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan. Penyelenggara pelabuhan terdiri atas:

- a. Otoritas Pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial; dan
- b. Unit Penyelenggara Pelabuhan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial (Pasal 38 PP 61/2009).

Aparat penyelenggara pelabuhan terdiri atas:

- a. aparat Otoritas Pelabuhan; dan
- b. aparat Unit Penyelenggara Pelabuhan (Pasal 46 PP 61/2009).

Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas:

- a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang; dan
- b. jasa terkait dengan kepelabuhanan. (Pasal 68 PP 61/2009).

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang terdiri atas:

- a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;

- c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas;
- e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro;
- g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
- i. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal. (Pasal 69 PP 61/2009).

Kegiatan tersebut dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan yang dapat melakukan kegiatan perusahaan pada 1 (satu) atau beberapa terminal dalam 1 (satu) pelabuhan. Badan Usaha Pelabuhan dalam melakukan kegiatan usahanya wajib memiliki izin usaha yang diberikan oleh:

- a. Menteri untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul;
- b. gubernur untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan regional; dan
- c. bupati/walikota untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan lokal. (Pasal 71 ayat (2) PP 61/2009).

Penetapan Badan Usaha Pelabuhan yang ditunjuk untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan pada pelabuhan yang berubah statusnya dari pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial menjadi pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilakukan melalui pemberian konsesi dari Otoritas Pelabuhan.

Peran PT. PELINDO dalam Penyelenggaraan Jasa Kepelabuhan

PT Pelindo sesuai yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang berperan sebagai Operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

PT. PELINDO sebagai Badan Usaha Milik Negara mempunyai tugas dan melaksanakan pengusaha jasa kepelabuhanan (PP 61/2009 Pasal 68) dalam rangka menunjang kelancaran arus kapal, barang, penumpang dan hewan meliputi :

- 1 Penyediaan dan perusahaan kolam pelabuhan yang luas, perairan yang dalam untuk lalu lintas pelayaran dan tempat berlabuh kapal yang aman.

- 2 Pengusaha jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan kapal (pilotage) dan pemberian jasa penundaan kapal laut (pandu & tunda)
- 3 Penyediaan dan pengusahaan dermaga untuk bertamba kapal, bongkar muat barang dan hewan serta naik turunnya penumpang dengan aman
- 4 Penyediaan dan pengusahaan gudang/lapangan tempat penimbunan barang yang dibongkar dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal, termasuk penyediaan dan pengusahaan Container Yard, Depo Container, CFS
- 5 Penyediaan dan pengusahaan angkutan Bandar (tongkang) bagi pelabuhan rede transport
- 6 Penyediaan dan pengusahaan alat bongkar muat air tawar, bahan-bahan listrik, telepon
- 7 Penyediaan dan pengusahaan tanah untuk berbagai bangunan sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut dan industry
- 8 Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, saluran air, aliran listrik, pemadaman kebakaran dan lain-lain
- 9 Pelayanan jasa aneka usaha terminal
- 10 Usaha-usaha lainnya yang dapat menunjang pengusahaan jasa kepelabuhanan yang ditetapkan.

Pelayanan jasa pelabuhan seperti tersebut diatas digunakan prinsip “free for all” dan agar tercapai kelancaran flow of goods & flow of documents, maka pelayanan jasa pelabuhan dilaksanakan dengan sistem & prosedur yang diatur oleh Direksi PT. PELINDO

Pelabuhan Batam sebagai Pusat Perdagangan Beberapa Negara

Status Batam sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (KPBPB) melalui Undang-Undang No. 44 tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Per-pu) No 1 Tahun 2007 tentang perubahan atas Undang-Undang No.36 tahun 2000 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No 1 tahun 2000 menjadi Undang-Undang. Dengan status pelabuhan bebas dan didukung oleh zona perdagangan, semestinya pelabuhan Batam mampu menjadi pelabuhan hub internasional. Presiden RI telah menetapkan Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 8 Tahun 2016 tentang Dewan Kawasan PBPB Batam pada tanggal 29 Feberuari 2016. Adapun langkah yang diambil

pemerintah adalah melakukan transformasi atas Batam, di mana saat ini merupakan Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas, akan diubah menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).

Free Port (pelabuhan bebas) merupakan bagian dari Free Trade Zone yang menjadi pengembangan konsep Special Economic Zone (SEZ), dimana SEZ (Kawasan Ekonomi Khusus /KEK) sebagai sebuah terminologi makro untuk kawasan yang ditetapkan untuk menyediakan lingkungan yang secara internasional kompetitif serta bebas dari berbagai hambatan berusaha dalam rangka memacu peningkatan ekspor nasional. Konsep ini dapat ditemukan di negara India dan Filipina.

Aktivitas	Industri	Komersial
Kegiatan Utama	Pemeriksaan barang pengawasan manufacturing	Pemeriksaan barang
Lalu lintas Barang	Tidak hanya sebatas lalu lintas barang	Sebatas lalu lintas barang
Pengolahan barang	Diizinkan pengolahan Barang	Tidak diizinkan melakukan pengolahan barang
Pungutan cukai	Tidak dikenakan pungutan cukai	Tidak dikenakan pungutan cukai

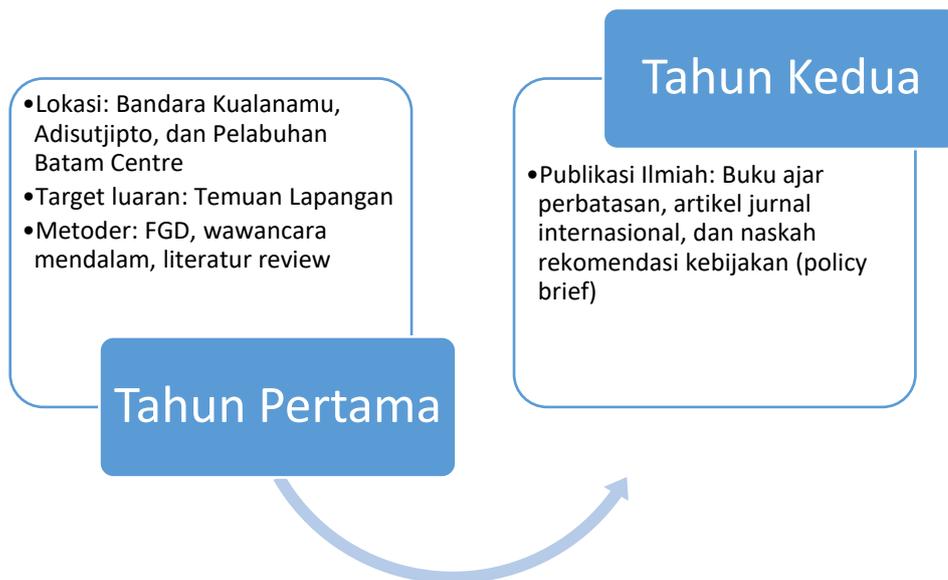
Tabel 10 Matriks Aktivitas Kawasan Pelabuhan Bebas

Sumber: Diadaptasi dari Heri Muliono, Merajut Batam Masa Depan: Menyongsong Status Free Trade Zone, Jakarta, LP3ES, 2001

BAB 6 RENCANA TAHAPAN BERIKUTNYA

Penelitian ini akan berlangsung selama dua tahun. Pada tiga bulan pertama kegiatan penelitian ini akan diawali dengan melakukan literatur review yang meliputi data media, kajian pustaka, dan kajian kebijakan yang terkait dengan praktik CIQS di bandara dan pelabuhan selama ini. Kegiatan ini ditujukan agar tim peneliti memiliki bekal sebelum mengambil data di lapangan. Untuk menunjang kegiatan literatur review tersebut, aktivitas penelitian selanjutnya ialah mengadakan diskusi dengan para pakar yang kompeten dalam bidang CIQS, tata kelola transportasi, dan pelayanan publik. Hasil dari literatur review dan diskusi pakar tersebut, akan dijadikan bahan untuk mencari data lebih dalam di lapangan melalui FGD maupun wawancara mendalam. Setelah mendapatkan data dari lapangan, tim peneliti kemudian melakukan analisis temuan dari data yang sudah terkumpulkan tersebut. Kegiatan penelitian dari literatur review hingga analisis data ini berlangsung selama satu tahun pertama penuh.

Ditahun kedua, penelitian ini akan fokus pada penulisan publikasi ilmiah sebagai usaha untuk mendeseminasikan penelitian tentang perbatasan. Bentuk publikasi ilmiah yang dimaksud ialah artikel jurnal internasional, policy brief, dan buku ajar tentang perbatasan. Untuk kepentingan teoritik, adanya publikasi ilmiah ini diharapkan dapat semakin meramaikan perdebatan akan kajian perbatasan. Secara implementatif, publikasi ilmiah ini dapat menjadi acuan bagi stakeholders terkait untuk menjalankan praktik CIQS yang relevan dengan tuntutan Masyarakat Asean-MEA yang tengah berlangsung saat ini. Untuk menunjang tujuan implementatif tersebut, tim peneliti akan mengadakan workshop yang menghadirkan stakeholders terkait untuk mendeseminasikan temuan penelitian ini. Sehingga harapannya yang selama ini antar agensi tidak saling terkoordinasikan, melalui workshop tersebut stakeholders memiliki visi yang sama dalam pengelolaan perbatasan, khususnya praktik CIQS. Aktivitas penelitian ini akan ditutup dengan penulisan laporan akhir dan pertanggung jawaban dengan instansi terkait.



Gambar 5 Skema Rancangan Penelitian

BAB 7 KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Temuan sementara riset ini menunjukkan beberapa hal terkait pengelolaan bandara dan pelabuhan sebagai perbatasan:

- Lembaga-lembaga yang berfungsi dalam regim CIQS memiliki mekanisme yang khas dalam melakukan *bordering practice*. Akan tetapi logika pendisiplinan dan pengawasan menjadi *family Resemblances* yang mendasari praktik-praktik berperbatasan dari setiap institusi dalam regim CIQS.
- Logika pendisiplinan dan pengawasan melahirkan watak perbatasan yang bersifat *biopolitik*. Sebagai contoh, penggunaan *new technologies(biometric)* dalam praktik keimigrasian menandai bekerjanya watak biopolitik dalam mengontrol mobilitas manusia.
- Selain watak biopolitik, praktik di dalam regim CIQS menandai beroperasinya model *graduated sovereignty* dalam mengelola perbatasan. Di sini, regim CIQS hadir dengan *treatment* yang berbeda dalam mengatur lalu-lintas barang atau manusia. Perlakuan yang berbeda ditentukan oleh seberapa menguntungkan mobilitas tersebut bagi kepentingan nasional.
- Praktik CIQS mengalami proses *sekuritisasi*. Di setiap sektor, isu keamanan menjadi salah satu isu kunci yang menggerakkan praktik CIQS.

Saran:

- Pemerintah harus melakukan investasi lebih dalam peningkatan kemampuan teknologi sebagai bagian dari kontrol yang hendak dimainkannya dalam berperbatasan.
- Pengelolaan big data harus dilakukan secara seoptimal mungkin
- Kecanggihan teknologi di bandara dan pelabuhan, khususnya mengenai teknologi CIQS merupakan sebuah keniscayaan dalam menyambut era regionalisme MEA.

DAFTAR PUSTAKA

- Bærenholdt, J. O. (2013). Governmobility: The Powers of Mobility. *Mobilities*, 8(1), 20-34.
- Bauman, Z. (1998). *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. (2000). Social Issues of Law and Order. *British Journal of Criminology: Special Issue on Crime and Social Theory*, 40(2), 205-221.
- Cheema, G. S., McNally, C. A., & Popovski, V. (2011). *Cross-Border Governance in Asia: Regional Issues and Mechanisms*. New York: United Nations University.
- J. Heyman, e. a. (2002). US Immigration Officers of Mexican Ancestry as Maxican American, Citizens and Immigration Police. *Current Anthropology*, 43(3), 479-509.
- Lay, C., Hiariej, E., Tapiheru, J., Haryono, E., Putera, G. N., Endaryanta, E., et al. (2014). *Rethinking the Border: In Search of Border Governance Concept*. Yogyakarta: FISIPOL UGM.
- Migdal, J. S. (2004). *Boundaries and Belonging: State and Societies in the Struggle to Shape Identities and Local Practices*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Miller, D., & S. Hashmi. (2001). *Boundaries and Justice: Diverse Ethical Perspectives*.
- Mostov, J. (2008). *Soft Border: Rethinking Sovereignty and Democracy*. New York: Palgrave Macmillan.
- Parsley, C. (2003). Performing the Border: Australia's Judgement of 'Unauthorised Arrivals' at the Airport. *The Australian Feminist Law Journal*, 18, 55-75.
- Pickering, S., & Weber, L. (2006). Borders, Mobility and Tecnologies of Control. (S. Pickering, & L. Weber, Penyunt.) *Borders, Mobility and Tecnologies of Control*, 1.
- Sanak, Y. (2012). *Human Security dan Politik Perbatasan*. Yogyakarta: POLGOV-JPP UGM.
- Santoso, P., & Tapiheru, J. (2015). Checking ASEAN's Harmony at the Border. *The International Conference on ASEAN Studies (ICONAS 2)*. Bangkok: Chulalongkorn University and Gadjah Mada University.
- Schonewald, C. M. (2001). Introduction to Boundary Space. *Complexity vol. 6 no. 2* , 41-57.
- Secretariat, T. A. (2015). *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*. Jakarta: ASEAN Secretariat.

- Secretariat, T. A. (2015). *ASEAN Economic Community 2015 Progress and Achievements*. Jakarta: The ASEAN Secretariat.
- Tapiheru, J. (2016). Meninjau Ulang Perbatasan: Membangun Model Tata Pemerintahan Perbatasan Baru. *Jurnal MIPI edisi 49* .
- Walker, R. B. (2002). International/Inequality. *International Studies Review*, 4(2).
- Weber, L. (2006). The Shifting Frontiers of Migration Control. (S. Pickering, & L. Weber, Penyunt.) *Borders, Mobility and Technologies of Control*.
- Weber, M. (1948). *Politics as a Vocation*. (H. Gerth, & C. W. Mills, Penyunt.) *Max Weber: Essays in Sociology*.
- Wicaksono, A., Asriani, D., Tapiheru, J., & Amalia, E. (2015). *ASEAN Community and Sense of Ownership: Measuring Youth Perception and Orientation Towards ASEAN Community 2015, Case in City of Yogyakarta-Indonesia* . Yogyakarta: ASEAN Study Center-ASC, Gadjah Mada University.
- Williams, N. V. (2009). The Generalised Bio-political Border? Re-conceptualizing the Limits of Sovereign Power. *Review of International Studies*.
- Wonders, N. (2006). Global Flows, Semi-permeable Borders and New Channels of Inequality. (S. Pickering, & L. Weber, Penyunt.) *Borders, Mobility and Technologies of Control*.

LAMPIRAN

FORMULIR EVALUASI ATAS CAPAIAN LUARAN KEGIATAN

Ketua : Dr. Cornelis Lay, M.A.

Perguruan Tinggi : Universitas Gadjah Mada

Judul : Managing The Border Beyond The Border Land : Studi Kasus
Pengelolaan Bandara Kualanamu, Adisutjipto dan Pelabuhan Batam Centre

Waktu Kegiatan : tahun ke 1 dari rencana 2 tahun Luaran
yang direncanakan dan capaian tertulis dalam proposal awal:

No	Luaran yang Direncanakan	Capaian
1	Policy Brief	Dalam Perumusan
2	Buku Ajar	Dalam Perumusan
3	Jurnal Internasional	Dalam Perumusan

CAPAIAN (Lampirkan bukti-bukti luaran dari kegiatan dengan judul yang tertulis di atas, bukan dari kegiatan penelitian/pengabdian dengan judul lain sebelumnya)

1. PUBLIKASI ILMIAH

	Keterangan
Artikel Jurnal Ke-1*	(dalam perumusan)
Nama jurnal yang dituju	
Klasifikasi jurnal	Jurnal Nasional Terkreditasi/Jurnal Internasional
<i>Impact factor</i> jurnal	
Judul artikel	
Status naskah (diberi tanda √)	
- Draf artikel	
- Sudah dikirim ke jurnal	
- Sedang ditelaah	
- Sedang direvisi	
- Revisi sudah dikirim ulang	
- Sudah diterima	
- Sudah terbit	

* Jika masih ada artikel ke-2 dan seterusnya, uraikan pada lembar tambahan.

2. BUKU AJAR

Buku ke-1 (dalam perumusan)
Judul:
Penulis:
Penerbit:

* Jika masih ada buku ke-2 dan seterusnya, uraikan pada lembar tambahan.

3. PEMBICARA PADA PERTEMUAN ILMIAH (SEMINAR/SIMPOSIUM)

	Nasional	Internasional
Judul Makalah	(dalam perumusan)	
Nama Pertemuan Ilmiah		
Tempat Pelaksanaan		
Waktu Pelaksanaan		
- Draf makalah		
- Sudah dikirim		
- Sedang direview		
- Sudah dilaksanakan		

Jika masih ada pertemuan ilmiah ke 2 dan seterusnya uraikan pada lembar tambahan.

4. SEBAGAI PEMBICARA KUNCI (*KEYNOTESPEAKER*)

	Nasional	Internasional
- Bukti undangan dari Panitia		
- Judul makalah		
-Penulis		
- Penyelenggara		
- Waktu Pelaksanaan		
- Tempat Pelaksanaan		
- Draf makalah		
- Sudah dikirim		
- Sedang direview		

- Sudah dilaksanakan		
----------------------	--	--

Jika masih ada undangan ke-2 dan seterusnya, uraikan pada lembar tambahan.

5. UNDANGAN SEBAGAI *VISITING SCIENTIST* PADA PERGURUAN TINGGI LAIN

	Nasional	Internasional
- Bukti undangan		
- Perguruan tinggi pengundang		
- Lama kegiatan		
- Kegiatan penting yang dilakukan		

Jika masih ada undangan ke-2 dan seterusnya, uraikan pada lembar tambahan.

6. CAPAIAN LUARAN LAINNYA

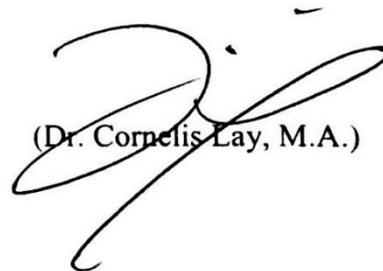
HKI	(Uraikan status kemajuan mulai dari pengajuan sampai "granted")
TEKNOLOGI TEPAT GUNA	(Uraikan siapa masyarakat pengguna teknologi yang dimaksud)
REKAYASA SOSIAL	(Uraikan kebijakan publik yang sedang atau sudah dapat diubah)
JEJARING KERJA SAMA	(Uraikan kapan jejaring dibentuk dan kegiatannya sampai saat ini, baik antar peneliti/pelaksana maupun antarlembaga)
PENGHARGAAN	(Uraikan penghargaan yang diterima sebagai peneliti/pelaksana, baik dari pemerintah atau asosiasi profesi)
LAINNYA (Tuliskan)	

Jika luaran yang direncanakan tidak tercapai, uraikan alasannya:

Semua target publikasi akan dilaksanakan pada tahun kedua sesuai skema riset yang telah disetujui.

Yogyakarta, 6 September 2017

Ketua,



(Dr. Cornelis Lay, M.A.)