BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Penerapan Skema CEPT-AFTA Dalam Kerjasama Perdagangan Indonesia-Thailand

Agreement On The Common Effective Preferential Tariff Scheme For The ASEAN *Free Trade Area* yang lebih dikenal dengan CEPT-AFTA adalah kesepakatan yang dibuat oleh negara anggota ASEAN yang mengatur mengenai pembentukan *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) melalui skema *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT) sebagai sebuah mekanisme utama dalam pembentukan AFTA. Oleh karenanya CEPT-AFTA menjadi sebuah panduan bagi penerapan atau pengimplementasian dalam kesepakatan pembentukan AFTA tersebut. Di dalam skema CEPT-AFTA tersebut ada 4 (empat) ketentuan pokok yang merupakan inti dari pengimplementasian kesepakatan AFTA, keempat ketentuan pokok tersebut adalah:

1. Ketentuan tentang penggunaan skema CEPT sebagai mekanisme utama dalam upaya penurunan tarif terhadap barang-barang yang berasal dari sesama negara ASEAN,
2. Ketentuan tentang kewajiban untuk menghapuskan berbagai hambatan non-tarif dalam aktifitas perdagangan intra-ASEAN,
3. Ketentuan mengenai asal barang (*rules of origin*) yang berhak mendapat keistimewaan perlakuan seperti yang diatur dalam kesepakatan AFTA.

4. Ketentuan tentang *safeguard policy*, yaitu langkah-langkah darurat yang boleh diambil oleh suatu negara guna mengatasi kegawatan yang terjadi sebagai akibat dari pembentukan *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) ini (Asykur, 2010:18-19).

Tujuan pelaksanaan skema CEPT dalam rangka AFTA adalah untuk meningkatkan arus atau kegiatan perdagangan dan investasi di wilayah ASEAN secara lebih cepat dan adil melalui pemberian preferensi tarif untuk produk-produk orisinal (yaitu produk dengan kandungan lokal minimum 40%) yang sama sehingga mempunyai tarif efektif yang sama di pasar ASEAN. Melalui pelaksanaan skema CEPT ini, dalam waktu 10 tahun diharapkan dapat diwujudkan Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN/ *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) terhitung sejak 1 Januari 1993 dengan sasaran tarif menjadi 0-5% pada tahun 2003.

Atas dasar tujuan dari pelaksanaan skema CEPT di kawasan ASEAN, maka negara-negara yang tergabung di ASEAN, termasuk Indonesia dan Thailand akan memperoleh berbagai manfaat, terutama di dalam kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi pada masing-masing negara. Dalam skala mikro pertumbuhan ekonomi suatu negara, antara lain tercermin dari pertumbuhan industri-industri yang ada di negara tersebut. Sejauh mana penerapan skema CEPT telah dan akan memberikan dampak positif atau negatif bagi pertumbuhan industri nasional, antara lain dapat dikaji dari perubahan-perubahan yang terjadi pada penciptaan nilai tambah (*added value*), penyerapan tenaga kerja, dan perkembangan teknologi. Selain itu, kajian pemanfaatan CEPT dalam kaitannya dengan ASEAN sebagai "*free trade area"*

dilakukan dengan menggunakan analisis terhadap indeks RCA (*Ratio of Comparative Adventage*) 184 komoditi yang diproduksi dan diperdagangkan oleh beberapa negara ASEAN. Pemberlakuan penurunan tarif bea masuk skema CEPT-AFTA, menimbulkan dampak positif paling tidak pada dua hal berikut:

1. Produk-produk yang diimpor menjadi lebih murah yang berakibat pada mendorong efisiensi industri-industri sejenis di dalam negeri, dan
2. Mengurangi biaya ekspor yang berarti mendorong naiknya perolehan nilai tambah (Departemen Perindustrian dan Perdagangan RI, 1999:1-4).

Agar dapat melakukan perdagangan internasional (yaitu kegiatan ekspor dan impor), pada dasarnya suatu negara haruslah memiliki beberapa faktor keunggulan komparatif (*comparative advantage*), sehingga dapat bersaing di pasar internasional.

Indonesia dan Thailand keduanya merupakan negara anggota ASEAN, kerjasama yang dilakukan antar negara anggota ASEAN ini sebagai salah satu contoh bentuk kerjasama intra-ASEAN yang merupakan salah satu tujuan dari pelaksanaan skema CEPT untuk AFTA yaitu melalui pemberian preferensi tarif yang sama juga penurunan tarif bea masuk yang dapat meningkatkan kerjasama intra-ASEAN. Oleh karena skema CEPT-AFTA ini merupakan mekanisme utama dalam pembentukan tarif yang mengatur mengenai pemberian tarif bea masuk yang sama yaitu 0-5% untuk negara-negara anggota ASEAN sebagai bentuk pelaksanaan kawasan perdagangan bebas ASEAN, namun untuk saat ini masanya telah lewat dan digantikan oleh *ASEAN Economic Community* (AEC) yang akan dilaksanakan pada tahun 2015 mendatang.

Selama perjalanan panjang ASEAN khususnya dalam bidang ekonomi, ASEAN telah melakukan banyak kesepakatan-kesepakatan ekonomi di antara negara-negara anggotanya. Khususnya untuk kerjasama Indonesia dengan Thailand sendiri kedua negara telah mengganti skema CEPT-AFTA dengan *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA), karena ATIGA merupakan kodifikasi atas keseluruhan kesepakatan ASEAN dalam liberalisasi dan fasilitasi perdagangan barang. Oleh karenanya ATIGA merupakan pengganti CEPT *Agreement* serta penyempurnaan perjanjian ASEAN dalam perdagangan barang secara komprehensif dan integratif yang disesuaikan dengan kesepakatan *ASEAN Economic Community* (AEC) *Blueprint* terkait dengan pergerakan arus barang (*free flow of goods*) sebagai salah satu elemen pembentuk pasar tunggal dan basis produksi regional. ATIGA terdiri dari 11 Bab, 98 Pasal dan 10 Lampiran, yang antara lain mencakup prinsip-prinsip umum perdagangan internasional (*non-discrimination, Most Favoured Nations-MFN treatment, national treatment*), liberalisasi tarif, pengaturan non-tarif, ketentuan asal barang, fasilitasi perdagangan, kepabeanan, standar, regulasi teknis dan prosedur pemeriksaan penyesuaian, SPS (*Sanitary and Phytosanitary Measures*), dan kebijakan pemulihan perdagangan (*safeguards, anti-dumping, countervailing measures*). Di dalam ATIGA sendiri terdapat komitmen-komitmen yang sama seperti didalam skema CEPT-AFTA yaitu berupa penurunan dan penghapusan tarif sesuai dengan jadwal dan komitmen yang telah ditetapkan dalam persetujuan CEPT-AFTA. Selain itu adapun komitmen mengenai *Rules of Origin* (ROO), penghapusan *Non-Tariff Barriers* (NTBs) dan *Trade Facilitation.* Namun didalam komitmen

ATIGA ada penambahan komitmen-komitmen lainnya yang menyempurnakan komitmen-komitmen di dalam CEPT-AFTA tersebut (http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website_kpi/Umum/Setditjen/Buku%20Menuju%20ASEAN%20ECONOMIC%20COMMUNITY%202015.pdf Diunduh pada 30 April 2014).

Dengan dibuatnya perjanjian perdagangan antara Indonesia dengan Thailand pada tahun 2011 merupakan hasil dari dibentuknya ATIGA pada tahun 2009 yang memberikan kemudahan dalam melakukan kerjasama perdagangan di antara negara-negara anggota ASEAN. Sehingga mendorong negara-negara anggota ASEAN untuk melakukan kerjasama khususnya dengan sesama anggota ASEAN. Indonesia sendiri telah meratifikasi ATIGA melalui Peraturan Presiden Nomor (Perpres) 2 Tahun 2010 pada tanggal 5 Januari 2010. ATIGA mulai berlaku efektif pada tanggal 17 Mei 2010 dan dilaksanakan melalui Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 128/PMK.011/2010 tentang Penetapan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor dalam Rangka *ASEAN Trade in Goods Agreement* (http://www.sjdih.depkeu.go.id/fullText/2010/128~PMK.011~2010Per. HTM Diakses pada 18 Agustus 2014).

Sedangkan Thailand meratifikasi *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA) pada tanggal 14 Mei 2011. Selanjutnya, ATIGA mulai berlaku dan menggantikan Perjanjian *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT) untuk *ASEAN Free Trade Area* (AFTA). Semua komitmen untuk mengurangi dan menghilangkan hambatan tarif dan non-tarif di bawah skema CEPT yang semuanya sudah terkandung dan tercakup dalam ATIGA (http://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/ g255_e.doc Diunduh pada 18 Agustus 2014).

Dalam kerjasama tersebut Indonesia dan Thailand telah menerapkan aturan-aturan dan komitmen-komitmen ATIGA yaitu penurunan dan penghapusan tarif berdasarkan jadwal penurunan tarif CEPT-AFTA khususnya dalam produk-produk karet, otomotif dan elektronik dimana pada tahun 2010 semua produk tersebut telah mencapai tarif impor 0% di kedua negara. Sehingga pada saat naskah perjanjian perdagangan dibuat, ketiga produk tersebut tarif bea masuknya telah di hapuskan. Adapun data-data mengenai ekspor-impor ketiga produk tersebut berdasarkan periode waktu dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2013.

Tabel 4.1
Ekspor Karet, Elektronik dan Otomotif Indonesia Ke Thailand
Periode 2011-2013

Nilai: US$

Produk	**2011**	**2012**	**2013**
Karet	60,661,379	63,921,711	43,802,336
Elektronik	481,974,056	607,845,834	733,861,449
Otomotif	466,071,124	945,979,538	784,651,380

Sumber: Pusat Data dan Informasi (PUSDATIN) Kementerian Perdagangan RI

Berdasarkan tabel tersebut terlihat ekspor karet, elektronik dan otomotif dari Indonesia ke Thailand dari tahun ke tahun bersifat fluktuatif, kadang terjadi kenaikan dan kadang terjadi penurunan. Seperti produk karet yang mengalami kenaikan di tahun 2012, namun pada tahun 2013 terjadi penurunan kembali, berbeda untuk produk elektronik yang dari tahun ke tahun mengalami kenaikan, namun terjadi fluktuatif kembali pada produk otomotif dari tahun 2011 ke tahun 2012 mengalami kenaikan, namun penurunan kembali terjadi di tahun 2013. Hal tersebut terjadi juga pada impor karet, elektronik dan otomotif dari Thailand ke

Indonesia seperti yang tercantum dalam tabel impor karet, elektronik dan otomotif Indonesia dari Thailand berikut ini:

Tabel 4.2
Impor Karet, Elektronik dan Otomotif Indonesia Dari Thailand
Periode 2011-2013

Nilai: US$

Produk	2011	2012	2013
Karet	218,475,736	193,615,303	205,155,491
Elektronik	1,843,645,671	2,016,335,594	1,976,101,019
Otomotif	2,412,530,702	3,277,131,563	2,846,233,228

Sumber: Pusat Data dan Informasi (PUSDATIN) Kementerian Perdagangan RI.

Berdasarkan tabel tersebut terlihat impor karet, elektronik dan otomotif Indonesia dari Thailand dari tahun ke tahun bersifat fluktuatif juga sama seperti ekspor yang dilakukan oleh Indonesia ke Thailand, kadang terjadi kenaikan dan kadang terjadi penurunan. Seperti produk karet yang mengalami penurunan di tahun 2012, namun pada tahun 2013 terjadi kenaikan, begitu juga untuk produk elektronik dari tahun 2011 hingga tahun 2012 terjadi kenaikan, namun di tahun 2013 terjadi penurunan juga. Hal serupa juga terjadi pada produk otomotif yang mana di tahun 2012 mengalami kenaikan, tetapi penurunan kembali terjadi di tahun 2013. Salah satu faktor yang memicu nilai perdagangan yang fluktuatif tersebut adalah kebijakan pemerintah Indonesia mengenai kegiatan impor, yaitu impor baru akan dilakukan apabila memang kebutuhan akan ketiga produk tersebut tidak mencukupi di dalam negeri, namun apabila surplus dan mencukupi kebutuhan dalam negeri maka pemerintah Indonesia tidak mengijinkan kegiatan impor dilakukan. Oleh karena itu dari tahun ke tahun diharapkan nilai impor

Indonesia bisa berkurang berarti yang menandakan Indonesia telah mampu memenuhi kebutuhan di dalam negeri. Dan meningkatkan produk ekspor Indonesia untuk terus berkembang baik di dalam cakupan regional maupun internasional.

4.1.1 Skema CEPT-AFTA Sebagai Mekanisme Utama Penurunan Tarif

Terkait pilar *single market* dan *production base* yang merupakan pilar inti dari kerjasama ekonomi ASEAN, pencapaian ASEAN cukup signifikan dalam bidang arus perdagangan barang bebas yaitu penurunan rata-rata tarif dalam kerangka CEPT-AFTA pada tahun 2010 sekitar 99,11% dari produk yang masuk dalam *Inclusion List* (IL) sudah dihapuskan. Dengan ketentuan ini, maka tarif rata-rata Indonesia untuk CEPT-AFTA sudah mencapai 0,9% jauh lebih rendah dari pembebanan tarif bea masuk yang berlaku umum atau tarif *Most-Favoured Nation* (MFN) Indonesia yang tercatat rata-rata sebesar 7,49%. Sejak implementasi penuh CEPT-AFTA pada tahun 2002, perdagangan intra-ASEAN meningkat cukup pesat. AFTA telah mulai berlaku penuh sejak tanggal 1 Januari 2010 dengan dihapuskannya seluruh tarif atas produk-produk dalam *Inclusion List* (IL) yang mana setahun sebelum AFTA mulai berlaku yaitu pada tahun 2009 dibuatlah suatu kesepakatan yang mengatur mengenai perdagangan barang secara bebas di kawasan ASEAN yaitu *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA) yang merupakan kodifikasi atas keseluruhan kesepakatan ASEAN dalam liberalisasi dan fasilitasi perdagangan barang. Dengan demikian, ATIGA merupakan pengganti CEPT *agreement* serta penyempurnaan perjanjian ASEAN

dalam perdagangan barang secara komprehensif dan integratif (Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN Kementerian Luar Negeri, 2010:72).

4.1.2 Fasilitas Bagi Kegiatan Perdagangan Intra-ASEAN Melalui Penghapusan Hambatan Non-Tarif

Hambatan non-tarif didefinisikan sebagai hambatan yang bukan berupa tarif dan juga tidak secara langsung melarang ataupun membatasi kegiatan perdagangan dengan negara lain, namun keberadaannya secara tidak langsung telah menghambat ataupun membatasi kelancaran kegiatan perdagangan antar negara. Hambatan non-tarif ini antara lain berupa pemberlakuan ketentuan yang rumit bagi kegiatan ekspor maupun impor, pemberlakuan prosedur dan sistem kepabeanan yang berbelit-belit, serta pemberlakuan standar/persyaratan teknis, kesehatan, dan keselamatan yang sukar untuk dipenuhi oleh suatu produk. Dalam artikel yang mengatur tentang upaya penghapusan hambatan non-tarif ini disebutkan bahwa negara-negara anggota AFTA harus menghapuskan secara bertahap segala hambatan non-tarif yang dikenakannya terhadap produk-produk yang masuk dalam skema CEPT, dengan jangka waktu maksimal 5 tahun setelah produk tersebut menikmati konsesi yang didapat berdasarkan skema CEPT tersebut. Sebagai langkah awalnya adalah dengan mulai menghapuskan berbagai bea masuk tambahan (*custom surcharge*) yang ada, serta melakukan harmonisasi standar produk, yang dimulai pada 1 Januari 1996. Selanjutnya dalam sidang AFTA *Council* ke-9, bulan April 1996 di Singapura, negara-negara anggota AFTA sepakat untuk menghapus semua bea masuk tambahan yang dikenakan ke

dalam produk-produk CEPT pada akhir tahun 1996, dan mulai menyusun daftar produk-produk yang akan diharmonisasikan standarnya. Selain itu, pada 1 Maret 1997 para Menteri Keuangan ASEAN juga menandatangani *ASEAN Agreement on Customs*, sebagai bagian dari upaya fasilitasi dan harmonisasi sistem kepabeanan yang ada di kawasan ASEAN. Upaya fasilitasi dan harmonisasi tersebut antara lain berupa simplifikasi dan harmonisasi prosedur kepabeanan, pelaksanaan sistem "Jalur Hijau" (*Green Lane* harmonisasi sistem nilai pabean, dan harmonisasi di bidang tarif *nomerclature/ ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature* (AHTN). Namun demikian, upaya penghapusan hambatan non-tarif ini tidaklah mudah. Sebab setelah lebih dari 5 tahun sejak berlaku penuhnya AFTA tersebut pada tahun 2002, nyatanya masih banyak terdapat hambatan non-tarif yang menghambat kelancaran kegiatan perdagangan intra-ASEAN. Karena itu dalam AEM ke-38 di Kuala Lumpur, Malaysia, Negara-negara ASEAN sepakat untuk memulai kembali proses penghapusan hambatan non-tarif tersebut paling lambat Januari 2008. (Asykur, 2010:30-31).

Melalui ATIGA sebagai penyempurna kesepakatan ekonomi di ASEAN dan pengganti CEPT *agreement,* ATIGA tetap beracuan terhadap aturan-aturan di dalam CEPT-AFTA seperti salah satunya penghapusan hambatan non-tarif yang mana di dalam komitmen ATIGA aturan tersebut diberlakukan, didalam naskah perjanjian kerjasama perdagangan antara Indonesia dengan Thailand pun aturan tersebut di terapkan seperti pada Pasal 7 yang salah satu point di dalamnya berisi bahwa setiap pihak wajib, tunduk pada hukum-hukumnya, aturan, dan regulasi yang berlaku, membebaskan pihak lainnya dari bea cukai atau biaya fiskal

lainnya. Selain itu aturan mengenai harmonisasi standar produk dan harmonisasi sistem kepabeanan pun diatur didalam ATIGA melalui komitmen *Standard, Technical Regulation and Conformity Assessment Procedures* pada Pasal 6 mengenai promosi dan fasilitasi untuk meningkatkan perdagangan dan terkait masalah perdagangan.

4.1.3 Ketentuan Aturan Asal Barang (*Rules of origin)* Melalui Pengeluaran Surat Keterangan Asal (SKA)

Surat Keterangan Asal (SKA) barang, didefinisikan sebagai sebuah dokumen yang berisi penjelasan tentang dari mana suatu produk itu berasal, yang berdasarkan kesepakatan yang ada dalam suatu perjanjian perdagangan ataupun secara sepihak ditetapkan oleh negara pengekspor atau oleh negara tujuan ekspor wajib untuk disertakan setiap kali barang tersebut memasuki wilayah pabean negara tujuan ekspor. SKA ini sendiri merupakan instrumen yang penting bagi pemberlakuan perdagangan bebas seperti skema CEPT-AFTA maupun ATIGA, yaitu dalam kaitannya dengan ketentuan tentang kandungan ASEAN. Dalam hal ini SKA tersebut berfungsi sebagai pernyataan jaminan dari pihak eksportir bahwa barang-barang yang diekspornya tersebut benar-benar diproduksi di negara ASEAN dan telah memenuhi syarat kandungan ASEAN minimal 40%. Maka keberadaan SKA ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi agar suatu produk bisa memperoleh kemudahan yang terdapat dalam skema CEPT-AFTA tersebut yaitu berupa penurunan dan penghapusan tarif maupun non tarif. SKA yang digunakan dalam AFTA adalah SKA preferensi jenis D atau biasa dikenal

dengan Form D yang berfungsi sebagai pernyataan jaminan dari pihak eksportir bahwa produk-produk yang diekspornya diproduksi di negara ASEAN sehingga telah memenuhi syarat kandungan lokal ASEAN minimum 40%. Apabila bukti Form D telah ada maka importir dapat meminta agar produk yang diimpornya dapat memperoleh kemudahan yang terdapat didalam skema CEPT-AFTA maupun di dalam ATIGA. Karena keduanya sama-sama menggunakan SKA Form D. Dengan adanya *Rules of origin* dapat memberikan manfaat untuk:

1. Implementasi kebijakan "anti-dumping" dan "*safeguard"*;
2. Statistik perdagangan;
3. Penerapan persyaratan "*labeling"* dan "*marking"*;
4. Pengadaan barang oleh pemerintah (http://ditjenkpi.kemendag. go.id/website_kpi/Umum/Setditjen/Buku%20Menuju%20ASEAN%20 ECONOMIC%20COMMUNITY%202015.pdf Diunduh pada 30 April 2014).

Karena kerjasama perdagangan yang dijalin oleh Indonesia adalah dengan sesama anggota negara ASEAN yaitu Thailand maka dapat dipastikan bahwa produk-produk yang diekspor maupun yang diimpor oleh kedua negara memiliki kandungan lokal ASEAN minimum 40%.

Di Indonesia, kewenangan untuk mengeluarkan SKA tersebut saat ini telah didesentralisasikan ke banyak instansi. Dalam hal ini instansi-instansi yang diberi kewenangan untuk mengeluarkan SKA tersebut adalah:

1. Dinas Perdagangan Provinsi/ Kabupaten/ Kota yang telah ditetapkan oleh Menteri Perdagangan setelah memenuhi persyaratan tertentu.

2. P.T. (Persero) Kawasan Berikat Nusantara dan kantor cabangnya di Jakarta, yaitu untuk barang-barang yang diproduksi di kawasan berikat tersebut.
3. Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang (BPKS), yaitu untuk barang-barang yang diekspor melalui Pelabuhan Bebas Sabang tersebut.
4. Otoritas Pengembangan Daerah Industri (OPDI) Batam, yaitu untuk barang-barang yang diproduksi di Kawasan Pengembangan Daerah Industri Batam tersebut.
5. Lembaga Tembakau cabang Medan dan Surakarta, serta Balai Pengujian Sertifikasi Mutu Barang (BPSMB) dan Lembaga Tembakau Surabaya dan Jember, yaitu untuk ekspor produk tembakau dan produk-produk turunannya.

Terdesentralisasinya kewenangan untuk mengeluarkan SKA ini sangat memudahkan produsen/ eksportir yang ingin memperoleh SKA tersebut, sebagai syarat untuk bisa memperoleh kemudahan-kemudahan yang terdapat dalam kesepakatan perdagangan bebas di wilayah ASEAN. Selain itu, terdesentralisasinya kewenangan mengeluarkan SKA ini juga mendorong semakin berkembangnya kegiatan ekspor ke daerah-daerah sehingga tidak terpusat hanya di satu kawasan tertentu saja (Asykur, 2010:39-41).

4.1.4 Ketentuan Tentang *Safeguard Policy*

Safeguard policy didefinisikan sebagai suatu ketentuan yang terdapat dalam suatu kesepakatan liberalisasi perdagangan yang memungkinkan negara-negara yang ikut serta dalam kesepakatan tersebut untuk melakukan langkah-langkah guna memulihkan ataupun melindungi industri dalam negerinya dari terjadinya ancaman kerugian serius, sebagai akibat dari keikutsertaan dalam kegiatan perdagangan bebas di kawasan ASEAN. Karena itu dalam kesepakatan AFTA ini ketentuan tentang *safeguard policy* tersebut diatur secara eksplisit dalam CEPT-AFTA *Agreement* pada artikel VI tentang *Emergency Measures*. Dan didalam ATIGA juga diatur pada komitmen *trade remedies* yang di dalam naskah perjanjian perdagangan Indonesia dengan Thailand di atur pada Pasal 9 mengenai pengecualian umum dan pembatasan untuk menjaga neraca pembayaran.

4.2 Kendala Dalam Penerapan Skema CEPT-AFTA Dalam Kerjasama Perdagangan Indonesia-Thailand

Dalam kegiatan kerja sama perdagangan tentunya akan mengalami beberapa kendala dan hambatan didalam pelaksanaannya, baik itu kerjasama yang dilakukan secara bilateral, trilateral, multilateral, regional, maupun internasional. Begitupun dengan yang dialami oleh Indonesia dengan Thailand, didalam penerapan skema *Common Effective Preferential Tariff for ASEAN Free Trade Area* (CEPT-AFTA) dalam kerja sama perdagangan kedua negara menemui beberapa kendala, seperti berikut:

1. Kesamaan keunggulan produk ekspor

   Dengan banyaknya kesamaan yang dimiliki oleh Indonesia dan Thailand seperti kesamaan geografis yang berada di kawasan Asia Tenggara dan juga kesamaan keunggulan komparatif kawasan ASEAN, khususnya di sektor pertanian, perikanan, produk karet, produk berbasis kayu, dan elektronik. Kesamaan jenis produk ekspor unggulan ini merupakan salah satu penyebab pangsa perdagangan intra-ASEAN yang hanya berkisar 20-25% dari total perdagangan ASEAN (http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website_kpi/Umum/Setditjen/Buku%2Menuju%20ASEAN%20ECONOMIC%20COMMUNITY%202015.pdf Diunduh pada 30 April 2014).

   Sedangkan untuk produk otomotif, produk tersebut juga merupakan komoditas utama ekspor bagi keduanya, keduanya pun merupakan eksportir otomotif terbesar di Asia Tenggara. Hampir 88 persen pasokan mobil di ASEAN berasal dari kedua negara tersebut Indonesia dan Thailand. Namun terdapat kendala didalam melakukan kerjasama perdagangan khususnya dalam produk otomotif yaitu dengan adanya kondisi darurat militer yang tengah terjadi di Thailand memberikan dampak terhadap ekspor mobil Indonesia ke Thailand akan terganggu dengan adanya kondisi tersebut. Indonesia terhambat untuk mengekspor otomotif berupa mobil-mobil niaga seperti bus dan truk ke Thailand, sedangkan Thailand terkendala dengan program LCGC (*Low Cost Green Car*) Indonesia yang akan menghambat masuknya mobil-mobil murah ramah lingkungan (LCGC) Thailand ke Indonesia (http://www.tempo.co/

read/news/2014/05/26/092580328/Thailand-Krisis-Politik-Ekspor-Mobil-RI-Terganggu & http://www.kemenperin.go.id/artikel/6149/Mobil-Murah-Thailand-Siap-Masuk Diakses pada 26 Agustus 2014).

Oleh karena faktor kesamaan tersebutlah yang menimbulkan hambatan di dalam kerjasama perdagangan intra-ASEAN khususnya Indonesia dengan Thailand. Hal tersebut juga mempengaruhi perdagangan Indonesia dengan Thailand yang membuat Indonesia selalu mengalami defisit dengan Thailand. Sehingga kerjasama yang tercipta di kawasan ASEAN lebih bersifat kompetitif atau persaingan.

2. Masalah Dalam Negeri Kedua Negara

   Masalah dalam negeri kedua negara yang masih sering terjadi dan memberikan pengaruh terhadap sistem perekonomian dikedua negara, menjadi kendala dalam penerapan skema CEPT-AFTA dan terhadap kerjasama perdagangan diantara kedua negara. Indonesia dan Thailand merupakan negara-negara yang sedang berkembang dan cenderung masih memiliki banyak masalah yang sifatnya internal yang timbul dari dalam negeri tersebut yang menjadi kendala dalam kerjasama perdagangan karena kegiatan ekspor dan impor terganggu seperti pada saat ini di Thailand sedang terjadi perubahan sistem politik pemerintahan oleh para kelompok anti-pemerintah yang berusaha unntuk menggulingkan pemerintahan Yingluck yang telah berlangsung di negeri gajah putih itu selama lebih dari 6 bulan, terhitung dari akhir tahun 2013. Demonstrasi kubu anti-pemerintah telah mengusir para investor dan turis, sekaligus

merontokkan perekonomian negara yang sebelumnya ada di peringkat kedua ekonomi terbesar di Asia Tenggara (http://internasional.kompas.com/read/2014/05/10/1316577/Bara.Perseteruan.Politik.Thailand.yang.Tak.Kunjung.Padam Diakses pada 2 Juli 2014).

Situasi dan kondisi di Thailand memiliki kesamaan seperti Indonesia mengenai perubahan sistem pemerintahan, namun bedanya apabila di Indonesia sejauh ini masih terkendali, sedangkan di Thailand situasinya bergejolak. Mengingat adanya saling keterkaitan dan saling mempengaruhi yang kuat diantara politik dan ekonomi tersebutlah yang membuat terhambatnya ekonomi di suatu negara. Beberapa ekspor dari Thailand juga mengalami penurunan karena kondisi politik mempengaruhi dari ekspor Thailand baik dari konsumsi dan lain sebagainya.

3. Kurang maksimalnya dalam pemanfaatan skema CEPT-AFTA

   Indonesia dan Thailand merupakan negara-negara anggota ASEAN sehingga secara umum kendala yang dihadapinya relatif sama, yaitu masih banyak pengusaha-pengusaha di ASEAN khususnya Indonesia dan Thailand yang masih belum memanfaatkan semaksimal mungkin fasilitas di dalam perdagangan bebas di kawasan ASEAN ini. Secara umum rata-rata negara ASEAN mengalami hal yang sama dalam pemanfaatan Form D, rata-rata negara-negara ASEAN masih rendah dalam menggunakan pemanfaatan dari Form D yaitu rata-rata 25-40% jadi sisanya 60% masih menggunakan skema ekspor-impor biasa yang pada umumnya masih dikenakan tarif. Untuk Indonesia sendiri mengenai pemanfaatan Form D

dari pengusaha di Indonesia masih sangat kecil hanya sekitar 40%. Sebagian besar pengusaha di Indonesia belum mengetahui mengenai penggunaan Form D atau tidak mau menggunakan Form D. Karena apabila seorang pengusaha menggunakan Form D lalu pengusaha tersebut menjual produk karetnya ke Thailand, dikarenakan karet telah masuk dalam *Inclusion List* maka produk tersebut dikenakan tarif impornya hanya 0% dan lebih murah dibandingkan apabila menggunakan tarif ekspor-impor biasa yang masih dikenakan tarif impor. Adapun faktor lain yaitu karena masih rendahnya pemahaman mengenai perdagangan bebas di kawasan ASEAN, padahal liberalisasi perdagangan ini memiliki potensi yang besar, namun sayangnya masih banyak yang belum mengetahui mengenai hal tersebut, apalagi Indonesia yang memiliki luas wilayah yang begitu besar, menjadi suatu kendala tersendiri dalam mensosialisasikan mengenai liberalisasi perdagangan, padahal dari sebuah kabupaten saja itu memiliki pelaku usaha yang sebenarnya produknya telah siap ekspor namun karena kendala ketidakpahaman betul mengenai liberalisasi tersebut, sehingga para pelaku usaha tersebut hanya menggunakan skema ekspor-impor biasa (Hasil wawancara dengan Kepala Seksi Daya Saing dan Isu Lainnya Direktorat Kerja Sama ASEAN). Berikut adalah tabel mengenai rekap data utilisasi Form D periode 2011 sampai dengan periode 2013.