

## ANALISIS PROSES *CUSTOM CLEARANCE* DALAM MEMPERLANCAR ARUS BARANG EKSPOR DAN IMPOR PADA PT. BAHARI INTERNASIONAL MANDIRI

<sup>1</sup>Helwiyanti Sarumaha, <sup>2</sup>Sahnan Rangkuti, <sup>3</sup>Al Firah  
<sup>1,2,3</sup>Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Dharmawangsa  
 alfirah86@dharmawangsa.ac.id

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses, kendala dan solusi dalam percepatan *custom clearance* dalam upaya memperlancar arus barang ekspor dan impor yang ada pada PT. Bahari Internasional Mandiri. Metode pengumpulan data menggunakan studi dokumentasi, observasi dan wawancara dengan analisis deskriptif. Kendala yang terjadi dalam upaya memperlancar arus barang ekspor dan impor sebagai penghambat proses *customs clearance* karena terlambatnya importir dalam menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK sehingga pihak EMKL, tidak bisa melakukan penginputan data di PIB, kurangnya keterampilan dan pemahaman pekerja (masih baru dan *fresh graduate*) dalam proses *customs clearance* serta kesalahan pengisian data PIB dan masa berlaku dokumen SPI (Surat Persetujuan Impor) belum diperbaharui. Dampak yang ditimbulkan dari permasalahan terlambatnya *customs clearance* dalam proses pengeluaran barang impor seperti *dwelling time* terjadi karena terhambatnya proses *customs clearance* yang mengakibatkan barang impor harus berada di TPS cukup lama, pembengkakan biaya saat barang impor terjadi penumpukan di TPS yang akan merugikan pihak importir dan *demurrage container* terjadi karena masa penyewaan peti kemas melebihi batas. Upaya yang dilakukan PT. Bahari Internasional Mandiri untuk meningkatkan proses *customs clearance* yaitu memaksimalkan proses pabean hingga SPPB saat barang impor tiba di pelabuhan, meningkatkan kualitas sumber daya manusia dengan memberikan pelatihan kepada karyawan, melakukan pengecekan ulang dan konfirmasi kepada pihak bea cukai secara langsung jika terjadi masalah dalam proses *sending data* PIB.

**Kata Kunci :** *Custom Clearance, Arus Barang, Ekspor Impor*

### PENDAHULUAN

#### Latar Belakang Masalah

Kepabeanan merupakan proses administrasi pengiriman dan/atau pengeluaran barang. dan/atau bongkar dari pelabuhan dalam kaitannya dengan kepabeanan dan administrasi pemerintahan PIB (Faktur Impor) sebagai salah satu persyaratan kepabeanan. Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 190/Kmk.05/2000, importasi barang adalah pemberitahuan pabean tentang pengeluaran barang impor untuk dipakai sementara sesuai dengan kelengkapan dokumen kepabeanan

Data *Custom Clearance* dan Jumlah Arus Barang Ekspor Dan Impor  
 PT. Bahari Internasional Mandiri Periode Tahun 2016 - 2020

Tahun	<i>Custom Clearance</i> (Jam)	Jumlah Arus Barang Ekspor	Target Arus Barang Ekspor	Jumlah Arus Barang Impor	Target Arus Barang Impor
2016	108	95	125	635	720
2017	98,16	58	134	799	800
2018	78,48	46	145	808	820
2019	58,56	8	120	844	850
2020	65,28	12	135	905	1.000

Sumber : PT. Bahari Internasional Mandiri, 2022.

Berdasarkan data di atas, dapat dilihat tidak tercapainya target arus barang ekspor dan impor sejak tahun 2016 - 2020. Bahkan tahun 2020 waktu *custom clearance* kembali meningkat yang berarti waktu yang dibutuhkan untuk pengurusan *custom clearance* semakin lama. Hal ini terjadi karena beberapa faktor yang menghambat pengurusan *custom clearance* seperti penyerahan dokumen yang tidak tepat waktu oleh importir, pengisian data di PIB dan kesalahan lainnya yang berdampak pada kelancaran arus barang ekspor dan impor tidak mencapai target.

Setelah bea cukai selesai, barang impor akan dikirim ke gudang importir untuk diproses PT Bahari Internasional Mandiri, guna mendapatkan informasi tentang barang/produk yang dipesan, sehingga dibuat tabel RPB (Daftar Barang Rencana). PT. Bahari Internasional Mandiri berupaya untuk terus meningkatkan arus barang ekspor impor dan proses *custom clearance* secepat mungkin. Namun dalam operasionalnya, lambatnya pengurusan *custom clearance* dapat menghambat kelancaran arus barang ekspor dan impor. Ada beberapa penyebab keterlambatan bea cukai, diantaranya yaitu : keterlambatan pengiriman dokumen ke importir EMKL/PPJK, EMKL karena tidak dapat memasukkan data dalam PIB, kurangnya kualifikasi dan pemahaman operator (masih mahasiswa, *fresh graduate*), syarat dokumen tidak sesuai muatan peti kemas antara surat keterangan atau kelengkapan berkas dengan jenis muatan peti kemanya dan adanya kesalahan dalam pengisian informasi tentang PDB selama masa berlaku dokumen SPI (Izin Impor).

Dengan lamanya waktu pengurusan *custom clearance* menyebabkan bertambahnya waktu yang dibutuhkan kontainer (barang impor) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *container yard* di wilayah/area pelabuhan menjadi lebih lama, yang berarti pembayaran biaya inap kontainer (*dwelling time*) akan bertambah, dimana jumlah biaya inap kontainer dihitung sejak barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (*gate out*).

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Proses Custom Clearance dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor pada PT. Bahari Internasional Mandiri**”.

#### **Identifikasi Masalah**

1. Waktu pengurusan *custom clearance* tidak mencapai target dan pada tahun 2020 mengalami kenaikan dibandingkan pada tahun 2019
2. Tidak tercapainya target arus barang ekspor dan impor yang disebabkan waktu pengurusan *custom clearance* yang lambat.
3. Bertambahnya waktu yang dibutuhkan kontainer (barang impor) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *container yard* di wilayah/area pelabuhan menjadi lebih lama.

#### **Batasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan yang ada berkaitan penelitian, maka penelitian ini dibatasi hanya pada analisis proses *custom clearance* dalam memperlancar arus barang ekspor dan impor pada PT. Bahari Internasional Mandiri.

#### **Rumusan Masalah**

1. Bagaimana proses *custom clearance* dalam upaya memperlancar arus barang ekspor dan impor yang ada pada PT. Bahari Internasional Mandiri?
2. Bagaimana kendala dalam percepatan proses *custom clearance* pada PT. Bahari Internasional Mandiri?
3. Bagaimana solusi percepatan proses *custom clearance* dalam upaya memperlancar arus barang ekspor dan impor yang ada pada PT. Bahari Internasional Mandiri?

### **LANDASAN TEORI**

#### **Proses Custom Clearance**

Eni Kustiyati (2020: 37), “*Customs Clearance* sebagai proses pengurusan dan penyelesaian berbagai dokumen administrasi, biaya pajak dan hal terkait lainnya atas suatu barang ekspor ataupun barang impor sampai dengan tahap dikeluarkan surat persetujuan untuk mengeluarkan barang tersebut. Rubiyanto dan Wahyuni (2021: 200) yang mengutip pendapat Ridwan dan Widiyati menyatakan bahwa “*Customs Clearance* adalah proses administrasi pengiriman dan atau pengeluaran barang ke atau dari pelabuhan muat atau bongkar yang berhubungan dengan kepabeanan dan

*Costum clearance* di Indonesia biasa dikenal dengan prosedur penerimaan barang impor, prosedur administrasi barang yang diterima dari luar negeri melewati proses di bea cukai, penyelesaian dan pengurusan berbagai dokumen administrasi, biaya pajak dan hal terkait lainnya atas suatu barang ekspor/ impor hingga tahap dikeluarkannya surat persetujuan untuk mengeluarkan barang tersebut.

Prosedur ini akan dikenakan pajak oleh bea cukai dan pajak lain kecuali jika secara hukum barang tersebut dibebaskan dari pajak bea cukai.

### **Prosedur Customs Clearance**

Tahap *Custom Clearance* ini proses pengurusan dokumen impor yang seluruhnya ditangani oleh bea cukai. Mulai dari data pelengkap pabean, PIB, dan bukti pembayaran bea masuk. Pihak bea cukai akan melakukan penyesuaian kesamaan data yang telah diterima pada sistem Pemrosesan Data Elektronik (PDE) atau yang lebih dikenal dengan sistem EDI (*Elektronik Data Interchange*). Apabila terdapat kesalahan atau ketidaklengkapan maka bea cukai akan mengembalikannya lagi kepada importir untuk diperbaiki dan dilengkapi. Penyelesaian segala dokumen telah lengkap kemudian akan diproses oleh bea cukai dan akan ditentukan jalur pengeluaran pada barang-barang impor tertentu.

Eni Kustiyati (2020: 38), Proses *Customs Clearance* mencakup 3 (tiga) jalur, yaitu :

1. Jalur hijau hanya dilakukan proses pemindaian kontainer dan penelitian dokumen kemudian langsung memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
2. Jalur kuning hanya dilakukan proses penelitian dokumen secara rinci. Jalur ini tidak akan dilakukan pemeriksaan fisik kontainer (pindai). Setelah melalui proses tersebut selanjutnya memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
3. Jalur merah dilakukan pemeriksaan fisik barang dan penelitian dokumen secara rinci atau yang disebut dengan (*be handle*) kemudian memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
4. Jalur Mitra Utama (MITA) tidak dilakukan pemeriksaan (pindai) seperti jalur merah dan hijau.
5. Jalur MITA nonprioritas pada umumnya tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang, hanya dalam keadaan tertentu dilakukan pengawasan dan pemeriksaan fisik barang. Pengawasan dan pemeriksaan tersebut dilakukan di gudang importir.

Pemeriksaan dokumen dan fisik barang menentukan suatu barang bisa atau tidak keluar dari pabean. Barang yang dianggap tidak sesuai dengan dokumen yang telah disampaikan maka akan dilakukan penyitaan oleh pihak bea cukai atau dipulangkan ke negara asal. Barang yang diperiksa dianggap telah sesuai dengan dokumen yang diterima maka selanjutnya pihak Bea Cukai akan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) sebagai surat persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang dari daerah pabean.

### **Dokumen Pelengkap Customs Clearance**

Sebuah perusahaan atau perseorangan (importir) yang akan melakukan pemesanan barang atau komoditas ke luar negeri atau dengan perkataan lain sedang melakukan kegiatan impor diharuskan memenuhi kewajibannya dalam rangka pengeluaran barang dari kawasan pabean. Salah satu hal yang harus dilaksanakan oleh mereka kepada pihak bea cukai adalah dengan menyertakan dokumen – dokumen pelengkap *Custom Clearance*. Keputusan Menteri Keuangan No. 36/KMK.01/2014 dokumen pelengkap pabean sebagaimana dikutip Eni Kustiyati (2020: 40) antara lain:

1. *Airway Bill* (AWB) atau *Bill of Lading* (B/L).
2. *Commercial Invoice*.
3. *Packing list*.
4. Bukti Pembayaran Setoran Pabean Cukai dan Pajak (SSPCP).
5. Surat Kuasa untuk penyelesaian apabila menunjuk PPJK sebagai pemberitahu.
6. Angka Pengenal Impor (API)/Angka Pengenal Impor Terbatas (APIT) yang berlaku.
7. Keputusan pembebasan/keringanan atau rekomendasi dari instansi terkait untuk izin fasilitas.
8. Surat Tanda Terima Jaminan (STTJ) untuk importir mendapat fasilitas Badan Pelayanan Kemudahan Ekspor dan Pengolahan Data Keuangan (Bapeksta)

### **Ekspor**

Menurut Ifat Fauziah (2018:1), “Ekspor adalah penjualan barang ke luar negeri dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir”. Manfaat dari kegiatan ekspor yaitu :

1. Memperluas pasar produk lokal, kegiatan ekspor Indonesia sebagai salah satu cara untuk meningkatkan pangsa pasar produk-produk dalam negeri.
2. Menambah devisa negara, transaksi yang terjadi dalam kegiatan ekspor akan menambah penerimaan devisa negara sehingga kekayaan negara akan bertambah.
3. Membuka lapangan pekerjaan, meningkatkan kegiatan produksi dalam negeri yang tentunya membutuhkan banyak tenaga kerja dan munculnya perusahaan-perusahaan baru yang bergerak dibidang pengangkutan barang dan pelayanan jasa pengurusan kegiatan ekspor.

### Dokumen Ekspor

Dokumen yang dibutuhkan dalam kegiatan ekspor bervariasi tergantung pada perijinan, jenis transaksi, ketentuan atau aturan negara pengimpor/pengekspor, tingkat kepercayaan antara pihak. Sanjaya, dkk (2017: 105), dokumen ekspor terdiri dari :

1. *Financial Document*. *Financial Document* berupa *wesel (bill of exchange)*. Dokumen ini digunakan eksportir sebagai alat bagi eksportir untuk menarik dana dari *advising bank* atau pihak lain yang ditunjuk setelah memenuhi syarat-syarat dan kondisi yang telah ditentukan.
2. *Shipping Document*, *Shipping Document* atau dokumen pengangkutan yang dapat berupa *Bill Of Lading*, *Airway bill* atau *Railway Consignment Note* tergantung sarana pengangkutan yang digunakan, meliputi :
  - a. *Bill Of Lading* atau *B/L*, adalah dokumen penangkutan untuk alat transportasi laut. Dokumen ini memiliki sifat jaminan atau pengamanan. *B/L* menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang yang di ekspor. Pihak yang tercantum dalam *BL* antara lain *Shipper*, *Consignee*, *Notify Party* (Pihak ketiga yang dicantumkan dalam *L/C* yang mengetahui atas proses ekspor barang), dan *Carrier* (Perusahaan Pelayaran).
  - b. *Airway Bill*, adalah dokumen pengangkutan untuk alat transportasi udara. Dokumen ini hanya berupa bukti pengiriman bukan bukti kepemilikan atas barang yang diekspor.
  - c. *Railway Consignment Note*, adalah dokumen pengangkutan untuk alat transportasi menggunakan kereta api dari satu Negara ke Negara lain, eksportir *Consignment Note*.
3. *Comercial Document*, adalah dokumen terkait dengan transaksi keuangan, meliputi :
  - a. *Comercial Invoice* atau faktur dagang adalah suatu dokumen yang berisi jumlah *wesel* yang akan ditarik, jumlah penutupan dan penyelesaian terkait bea masuk atau keluar.
  - b. *Inspection Certificate* atau surat pemeriksaan adalah dokumen yang dikeluarkan oleh PT *Superintending Company of Indonesia* (Sucofindo) terkait pemeriksaan fisik barang menurut peraturan yang berlaku.
  - c. *Insurance Policy* atau polis asuransi adalah dokumen yang digunakan untuk menangani seluruh resiko yang timbul atas barang yang akan diekspor.
4. *Official Document* merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh instansi pemerintah (Bea Cukai, Disperindag, dan Karantina), meliputi :
  - a. *Certificate Of Origin (COO)*/ Surat Keterangan Asal adalah suatu dokumen yang berdasarkan kesepakatan dalam perjanjian bilateral, regional dan multilateral serta ketentuan sepihak dari suatu negara tertentu wajib disertakan pada waktu barang ekspor dari Indonesia memasuki wilayah tertentu yang membuktikan bahwa barang tersebut berasal, dihasilkan atau diolah di Indonesia. *COO* dikeluarkan oleh dispernidag.
  - b. *Export Declaration*/ Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) adalah dokumen yang diterbitkan oleh instansi pemerintah yang ditunjuk di negara eksportir sehubungan dengan barang yang diimpor.
  - c. *Karantina Inspection* adalah pemeriksanaan karantina yang dilakukan kepada barang ekspor yang terbuat dari bahan dasar tumbuhan dan hewan untuk memastikan bahwa barang tersebut terbebas dari hama dan penyakit.
5. Dokumen Tambahan yang digunakan dalam transaksi ekspor sebagai syarat yang diberlakukan atas barang ekspor di negara asal dan negara tujuan, meliputi :
  - a. *Packing List* atau Daftar Pengepakan merupakan dokumen yang berisi tentang kuantitas atau jumlah dari barang yang akan diekspor.

- b. *Certificate Of Quality* atau Sertifikat Mutu adalah dokumen yang digunakan untuk memeriksa mutu dari barang yang akan diekspor. Dokumen ini dibuat apabila *Letter Of Credit* (LC) mensyaratkan.
- c. *Manufacturer Quality Certificate* atau Sertifikat Mutu Pembuatan Barang adalah dokumen yang berisi uraian barang yang akan ekspor apakah lulus dari uji mutu yang dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Industri atau sejenisnya. Dokumen ini dibuat apabila *Letter Of Credit* (LC) mensyaratkan.
- d. *Weight Certificate* atau Surat Keterangan Daftar Timbangan ialah dokumen yang berisi pemeriksaan atas barang yang akan di ekspor meliputi pemeriksaan ukuran dan berat barang yang dapat dilakukan oleh badan yang disahkan oleh pemerintah, misalnya PT *Superin tending Company* (Sucofindo).
- e. *V-legal Document* adalah dokumen yang menyatakan bahwa barang ekspor yang berbahan dasar kayu sudah mendapat izin dari PT. Sucofindo.
- f. *Shipping Instruction* adalah dokumen yang menyatakan perintah pengapalan kepada pihak pengangkutan seperti EMKL, FF, dan *Shipping Line* untuk menangkut barang ekspor milik eksportir.
- g. *Booking Confirmation* atau *Delivery Order* adalah dokumen yang diterbitkan oleh *Shipping Line* setelah terjadi kesepakatan pengangkutan antara eksportir dan *Shipping Line* yang kemudian ditujukan kepada Perusahaan EMKL, sebagai syarat untuk mengambil *container* di depo *container*.
- h. *Letter Of Credit* adalah surat jaminan dari pihak bank sebagai pengganti importir bahwa eksportir tidak akan dirugikan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah dikehendaki oleh kedua pihak tersebut.
- i. *Equipment Interchange Receipt* adalah dokumen yang menyatakan bahwa eksportir sudah mengambil *container* di depo, yang kemudian *container* tersebut akan dibawa ke gudang eksportir untuk melakukan *stuffing*.

### Instansi-Instansi Terkait Ekspor Barang

Di Indonesia, Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) berada di bawah Kementerian Keuangan. Tugas dan fungsi Bea Cukai adalah untuk mengawasi dalam kegiatan ekspor– impor, memungut bea masuk, bea keluar, serta pajak dalam rangka ekspor maupun impor, mengawasi peredaran minuman yang mengandung alkohol, dan peredaran rokok atau barang hasil pengolahan tembakau lainnya. Seiring perkembangan zaman, Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) bertambah fungsi dan tugasnya sebagai fasilitator perdagangan, yang berwenang melakukan penundaan atau pembebasan pajak dengan syarat tertentu.

Andi Susilo (2013:34), kelompok pelaksana ekspor yaitu :

1. Kelompok *Indentor* adalah para pemakai barang impor atau pihak pelaksana impor yang menggunakan jasa perusahaan *Freight Forwarding* untuk menangani kegiatan impornya, misalnya:
  - a. Pemakai Langsung, misalnya kontraktor pertambangan PT *Freeport* Indonesia yang memesan makanan dan minuman kaleng langsung dari negaranya.
  - b. Pedagang/ pengusaha elektronik yang memiliki toko sendiri, biasanya melakukan *indent*.
  - c. Importir/ para *Consignee*, orang atau badan hukum yang memiliki hak untuk menerima muatan/barang yang dikirim oleh *shipper* dari negara asal.
2. Promotor, instansi dari pemerintah yang bertugas merangsang pertumbuhan ekspor-impor dengan cara melakukan promosi di event perdagangan internasional.
3. Eksportir/ *Shipper*, orang atau badan hukum yang memiliki muatan/ barang yang kemudian akan dikirim ke negara tertentu atau keluar daerah pabean dalam perdagangan internasional, terdiri dari :
  - a. Eksportir Produsen, yang memproduksi barangnya sendiri untuk dijual keluar negeri dan untuk segala pengurusan terkait tatalaksana ekspornya dilakukan sendiri.
  - b. *Buying Agent*, badan usaha yang didirikan di negara produsen dan melaksanakan kegiatan ekspornya atas perintah dari kantor pustanya diluar negeri. Jika komoditas yang telah dipesan sudah siap untuk diekspor maka *buying agent* tadi bertindak sebagai eksportir.

- c. *Merchant Exporter*, badan usaha yang mendapat perlakuan khusus dengan mendapat izin dari pemerintah dalam bentuk SPE (Surat Pengakuan Ekspor)
  - d. *Trading House*, sekelompok eskportir perseorangan yang memiliki komoditas ekspor lebih dari satu macam barang kemudian membentuk suatu asosiasi.
4. Kelompok Pendukung memiliki peran untuk menjamin kelancaran proses ekspor impor secara keseluruhan. Kelompok ini terdiri dari :
- a. Bank Devisa, bank yang telah disepakati dan ditunjuk oleh eksportir dan importir untuk mempermudah kedua pihak tersebut dalam melakukan pembayaran atas transaksi perdagangan internasional melalui *Letter Of Credit (L/C)*.
  - b. *Freight Forwarding*, Badan Usaha Swasta yang menyediakan pelayanan jasa mulai dari pengumpulan muatan di CFS, memantau pergerakan *container* selama dalam perjalanan menggunakan kapal, hingga proses penagihan uang tambang.
  - c. Perusahaan Fumigasi, Menurut Herman Budi Sasono (2013) Perusahaan Fumigasi adalah perusahaan yang menyediakan jasa fumigasi untuk barang yang akan diekspor menggunakan *container* untuk memenuhi syarat yang diberlakukan oleh Balai Karantina.
  - d. *Shipping Company/Perusahaan Pelayaran/ Carrier*, badan usaha yang menyediakan jasa peminjaman *container* dan jasa transportasi pengangkutan *container* dengan menggunakan kapal dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.

### Impor

Rubiyanto dan Wahyuni (2021: 200) dalam Ridwan dan Widiyati menjelaskan bahwa “Impor adalah semua barang yang dimasukkan berasal dari tempat atau Negara lain tindakan memasukkan barang atau komoditas dari Negara lain ke dalam negeri atau daerah. Menurut UU RI No. 17 Tahun 2006, Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean (UU RI No.17 Tahun 2006). Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku.

### Jenis dan Prosedur Impor

Kegiatan impor bertujuan untuk mendatangkan barang-barang konsumsi, bahan baku, bahan penolong, dan bahan modal. Pelaksanaan impor akan berhasil jika masing-masing pihak (importir dan eksportir) dapat memenuhi prosedur dan persyaratan impor yang telah ditetapkan. Prosedur impor dilaksanakan agar kegiatan impor berjalan dengan lancar. Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 548/KMK.04/2002, sebagaimana dikutip Eni Kustiyati (2020: 42) merupakan prosedur umum impor barang ke Indonesia:

1. Importir dalam negeri dan *supplier* dari luar negeri mengadakan korespondensi dan tawar-menawar harga yang akan diimpor terlebih dahulu
2. Jika kedua belah pihak sepakat, maka dibuat perjanjian jual-beli (*sales contract*).
3. Importir membuka *Letter of Credit (L/C)* ke Bank Devisa dalam negeri.
4. Bank devisa dalam negeri memberitahukan kepada Bank korespondensi luar negeri tentang pembukaan L/C nya.
5. Bank Koresponden Luar Negeri menghubungi eksportir luar negeri.
6. Eksportir luar negeri pesan tempat (ruangan) keagenan pelayaran, dengan maksud agar dapat dimuat dan dikirim.
7. Eksportir menyerahkan *Invoice, Packing List* lembar asli kepada Bank Luar Negeri dan menarik weselnya sedangkan duplikat dokumen-dokumen di atas dikirim langsung kepada importir.
8. Bank Luar Negeri mengirim dokumen kepada Bank Devisa dalam Negeri.
9. Bank Devisa dalam negeri menyerahkan dokumen-dokumen asli kepada importir
10. Importir menyerahkan dokumen-dokumen surat kuasa ke EMKL
11. EMKL menukar konosemen asli dengan *Delevery Order (DO)* kepada agen perkapalan dan membuat Pemberitahuan Pabean untuk Dipakai (PPUD) berdasarkan dokumen, serta membayar bea masuk Pajak Penghasilan (PPN) importir dll.
12. Barang keluar ke peredaran bebas/diserahkan kepada importir.

Prosedur impor dilaksanakan agar kegiatan impor berjalan dengan lancar dilakukan dengan menentukan barang yang akan di Impor, mencari Indentor untuk impor, mencari informasi pemasok secara lengkap, memastikan L/C sampai kepada peneriman barang impor di pelabuhan impor dan menyerahkan barang-barang tersebut kepada pemesan atau tidak jika barang tersebut ingin dijual belikan sendiri.

### Dokumen Impor

Eni Kustiyati (2020: 44), dokumen yang biasa dipergunakan untuk transaksi kredit dokumenter yaitu :

1. Dokumen Finansial
  - a. *Draft / Bill of Exchange / Wesel*, Surat berharga yang berisi perintah tidak bersyarat dari penerbit wesel tersebut (penarik) kepada pihak lainnya (tertarik) untuk membayar sejumlah uang kepada seseorang tertentu atau orang yang ditunjuknya pada waktu yang ditentukan.
  - b. Surat Aksep (*Promisory Notes*), Surat berharga yang berisi pernyataan kesanggupan tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada pihak yang ditunjuknya pada suatu tanggal tertentu.
2. Komersial
  - a. *Bill of Lading (B/L)*, Dokumen tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut.
  - b. *Invoice (Faktur)*, Dokumen perdagangan yang menginformasikan jumlah wesel yang akan ditarik, jumlah penutupan asuransi, dan penyelesaian bea masuk
3. Dokumen Asuransi
  - a. *Insurance Policy*, Dokumen yang menyatakan bukti kontrak asuransi barang yang akan diangkut dengan kapal atas nama si tertanggung membayar premi.
  - b. *Insurance Certificate*, Surat Keterangan yang menyatakan bahwa telah dilakukan penutupan *open policy*.
4. Dokumen Pendukung
  - a. *Packing List*, Dokumen yang dibuat oleh eksportir yang menerangkan uraian barang dan spesifikasi barang yang dikemas dalam peti dan biasanya diperiksa oleh pejabat bea cukai untuk memudahkan proses pemeriksaan seketika dan proses pemeriksaan yang mendalam atas isi dari suatu pengapalan.
  - b. *Certificate of Origin*, Pernyataan keterangan bukti asal-usul barang yang diekspor, barang ekspor berasal dan umumnya dikeluarkan oleh Departemen Perdagangan, Kamar Dagang, Jawatan Kehutanan, Bea Cukai, dsb.
  - c. *Certificate of Quality*, Dokumen yang berisi mutu suatu barang ekspor yang umumnya dibuat oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Industri suatu negara yang disahkan oleh pemerintahnya untuk memeriksa mutu barang ekspor.
  - d. *Certificate of Analysis*, Dokumen sertifikat yang menerangkan bahan-bahan serta kandungannya yang ada dalam suatu barang, penelitiannya dilakukan oleh badan analisis bahan-bahan kimia atau obat-obatan yang berdiri sendiri.
  - e. *Weight Certificate (Weight Note/List)*, Surat yang berisi pernyataan rincian lengkap jenis, jumlah satuan, berat kotor dan berat bersih tiap kemasan. Disahkan pemerintah atau oleh eksportir sendiri kecuali syarat L/C melarang.
  - f. *Measurement List (Daftar Ukuran)*, Dokumen yang dibuat oleh eksportir menerangkan spesifikasi barang yang berupa ukuran panjang, tebal, garis tengah, dan isi barang yang bersangkutan
  - g. *Sanitary, Health, and Veterinary Certificate*, untuk menyatakan bahwa bahan baku ekspor, tanaman-tanaman atau bagian-bagian dari hasil-hasil tanaman telah diperiksa dan bebas dari hama-hama penyakit. *Veterinary certificate* dan atau *Health Certificate* diperuntukkan bagi produksi-produksi laut serta tulang hewan dan ternak.
5. Dokumen Lain-lain
  - a. *Freight Forwarder' Receipt* memberikan tanda penerimaan (resi) barang kepada eksportir dan importir yang menggunakan jasanya, umumnya *receipt House B/L*.

- b. *Delivery Order* (D.O.) adalah sebuah dokumen yang berfungsi sebagai surat perintah penyerahan barang yang telah dipesan dengan kesepakatan bersama antara penjual dan pembeli yang ditujukan kepada bagian gudang sebuah perusahaan.

### **Klasifikasi Barang Impor**

Menurut Arbi yang dikutip oleh Eni Kustiyati (2020: 48) bahwa Pengelompokan barang juga dapat dibedakan dalam kualitasnya, atau ukuran atau cara memprosesnya. Barang-barang diberikan nomor/kode menurut jenisnya, kemudian setiap jenis tersebut dibedakan lagi secara khusus, tentang modelnya atau kegunaannya atau cara memprosesnya. Nomor itu terkait erat dengan tarif pungutan bea masuk untuk barang impor dan tarif pajak ekspor untuk barang ekspor. Nomor HS setiap barang oleh petugas Bea dan Cukai akan disesuaikan dengan dokumen yang dilaporkan pihak Importir. Apabila keraguan dan/atau kecurigaan, petugas Bea dan Cukai secara selektif memeriksa fisik barang impor tersebut.

Ramadhani (2017:11), pembagian komoditi disesuaikan dengan tujuan pemakaiannya, yaitu:

- a. Bahan baku, adanya sifat ketergantungan dalam perdagangan internasional dan industri dalam negeri dapat dipenuhi selain pembelian barang baku pokok atau bahan pendamping dari dalam negeri juga melalui importasi. Indonesia mengimpor berbagai jenis bahan baku untuk kebutuhan industri.
- b. Barang konsumsi, terbanyak importasi yang dilakukan oleh importir saat ini adalah konsumsi, yaitu barang yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga sehari-hari antara lain alat elektronik, susu, daging, beras, mentega, makanan kalengan, kosmetik, kedelai, obat-obatan termasuk untuk kecantikan dan fashion.
- c. Barang permainan anak-anak membanjirnya barang-barang murah untuk mainan anak-anak, mengakibatkan keamanan dan kesehatan terhadap pemakaian banyak diabaikan.
- d. Minyak bumi dan mineral, ekspor komoditi ini sudah dibatasi, misalnya dengan kewajiban membangun kilang atau smelter, yang diharapkan dapat memberikan nilai tambah.

### **Larangan dan Pembatasan Barang Impor**

Penanganan dokumen kepabeanan, perizinan, dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor dilakukan melalui Indonesian *National Single Windows* (INSW). Portal INSW menjadi acuan utama (*single referrence*) dalam pelaksanaan ekspor dan impor yang berlaku selama tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan Barang yang dikenai aturan LARTAS adalah barang yang dilarang dan atau dibatasi impor atau ekspornya. Barang-barang yang dilarang masuk ke Indonesia, yaitu :

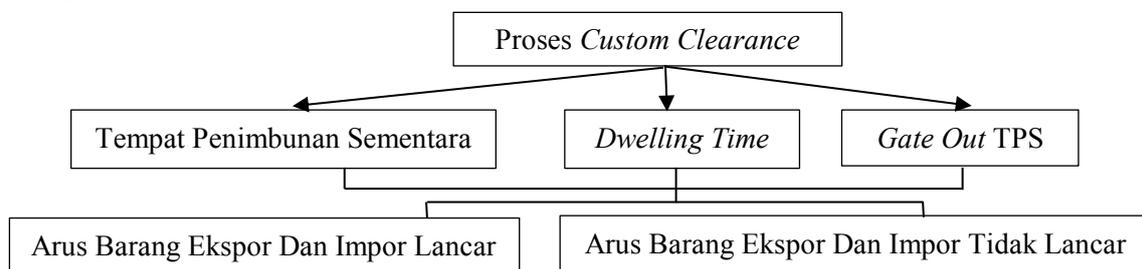
1. Narkotika, psikotropika, dan prekursor tanpa izin.
2. Kosmetika tanpa izin edar meskipun hanya untuk pemakaian pribadi dan tidak diperjualbelikan.
3. Obat tradisional, suplemen, dan produk pangan olahan selain untuk kepentingan pengobatan atau penyembuhan suatu penyakit.
4. Buku, majalah, barang cetakan lainnya, dan barang lain yang mengandung unsur pornografi/melanggar kesusilaan.

Sementara itu beberapa jenis barang lain diperbolehkan masuk ke Indonesia namun dibatasi dan memerlukan izin dari instansi teknis terkait, yaitu :

1. Produk makanan, minuman, dan obat-obatan harus memperoleh persetujuan dari BPOM. Dalam hal kiriman adalah untuk tujuan penelitian termasuk uji klinik, pengembangan produk, sampel registrasi, bantuan/hibah/donasi, tujuan pameran dan penggunaan sendiri/pribadi, dapat melalui mekanisme jalur khusus yakni dengan mengajukan Ijin SAS (*Special Access Scheme*) ke BPOM.
2. Produk kosmetika harus memperoleh persetujuan dari BPOM berupa SKI (Surat Keterangan Impor).
3. Impor kiriman telepon seluler, komputer genggam (*handheld*), dan komputer tablet hanya diperbolehkan maksimal 2 (dua) buah sebagaimana diatur di Peraturan Menteri Perdagangan.
4. Impor kiriman pakaian jadi hanya diperbolehkan maksimal 10 (sepuluh) buah sebagaimana diatur di Peraturan Menteri Perdagangan.
5. Impor kiriman produk elektronik hanya diperbolehkan maksimal 2 (dua) buah sebagaimana diatur di Peraturan Menteri Perdagangan
6. Produk hewan, tumbuhan, dan ikan harus memperoleh ijin pemasukan dari Badan Karantina.

7. Produk senjata api, *air softgun*, dan peralatan sejenis harus mendapatkan izin dari Kepolisian

**Kerangka Pemikiran Teoritis**



**METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan pada PT. Bahari Internasional Mandiri yang beralamat di Jl. Bukit Barisan II Komplek Krakatau Mas Blok A No. 2 Medan yang bergerak dalam bidang ekspor dan impor barang. Informan dalam penelitian ini adalah pihak yang memahami dan terlibat langsung dengan objek penelitian yang menggunakan metode kualitatif (data yang berbentuk fakta atau keterangan yang dinyatakan dalam bentuk kategori, seperti rusak, baik, senang, puas, berhasil, murah dan sebagainya). Teknik pengumpulan data : wawancara, observasi, studi dokumentasi

Informan :

1. Bapak Warisno selaku Manager Operasional
2. Bapak Jihan Purnomo selaku Supervisor Operasional
3. Bapak Rianda Perdana Gozali selaku Supervisor Pengawas Lapangan

**PEMBAHASAN**

Hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Jihan Purnomo (Supervisor Operasional)

1. Permasalahan lamanya proses pengurusan dokumen, lamanya pemutusan status dokumen dari satu proses ke proses selanjutnya. Proses yang dicontohkan oleh narasumber adalah lamanya pemeriksaan oleh petugas *Analyzing Point* atas dokumen PIB dengan komoditi lartas. Apabila tahap ini belum selesai maka proses selanjutnya tidak dapat dijalankan. Permasalahan yang muncul di atas, baik proses yang lama maupun hal lain, dianggap sebagai kendala karena adanya dampak yang dirasakan oleh pengguna jasa. Tidak ada satu instansi teknis yang secara mutlak disebutkan paling lama dalam memproses perizinan impor barang lartas. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan komoditi yang diimpor oleh narasumber dan menyebabkan perbedaan pada perizinan impor barang lartas yang diperlukan untuk mengimpor komoditi tersebut. Pada tahun 2020, pengurusan *custom clearance* mengalami kenaikan, hal ini terjadi karena adanya covid-19 yang menyebabkan pengimporan barang meningkat. lamanya pemeriksaan oleh petugas *Analyzing Point* atas dokumen PIB dengan komoditi lartas, tentunya akan menyebabkan kelancaran arus barang impor terhambat. Waktu pengurusan *custom clearance* yang lambat akan menyebabkan pencapaian target perusahaan tidak maksimal dan akan berdampak pada bertambahnya waktu yang dibutuhkan kontainer (barang impor) untuk ditimbun ditempat penimbunan sementara (TPS) atau *container yard* diwilayah/area pelabuhan menjadi lebih lama.
2. Kendala proses custom clearance yang terjadi dalam perdagangan internasional (ekspor-impor). Pada PT. Bahari Internasional Mandiri khususnya pada bagian *sea freight* masalah yang sering timbul adalah jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan barang yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan barang tersebut disesuaikan dengan tanggal *stuffing*. Hal demikian terjadi karena banyaknya *shipper / eksportir* yang mengekspor barangnya melalui transportasi laut dan kebanyakan menginginkan barangnya cepat sampai ditempat tujuan, padahal tidak hanya dari PT. Bahari Internasional Mandiri saja (mewakili *shipper*) yang menggunakan jasa perusahaan pelayaran tertentu untuk pengiriman barangnya, oleh karena itu sering terjadinya kepadatan keberangkatan barang ekspor melalui laut dengan alat transportasi kapal. Namun, apabila *shipper* menginginkan barangnya berangkat sesuai dengan

tanggal yang diinginkan dan dengan kapal yang dipilihnya, maka *shipper* harus mau menaikkan harga atau biaya untuk mendapatkan tempat dalam kapal sesuai dengan tanggal keberangkatan yang diinginkan, sebab dalam suatu muatan terdapat kelas-kelas yang mana dari kelas-kelas tersebut terdapat harga yang berbeda. Bukan hanya itu saja, kendala yang dihadapi pada proses *custom clearance* adalah terlambatnya importir dalam menyerahkan dokumen kepihak EMKL/PPJK sehingga pihak EMKL tidak bisa melakukan penginputan data di PIB, kurangnya keterampilan dan pemahaman pekerja (*fresh graduate*) dalam proses *custom clearance*, tidak lengkapnya dokumen barang container yang dibutuhkan atau tidak sesuai surat keterangan atau kelengkapan berkas dengan jenis barang kontainer, serta kesalahan pengisian data di PIB dan masa berlaku dokumen SPI (Surat Persetujuan Impor) belum diperbaharui sebagai akibat belum optimalnya kinerja perusahaan dalam proses *custom clearance*

3. Solusi menghadapi proses *custom clearance* yang terjadi dalam perdagangan internasional (ekspor-impor). Selain pada jalur Hijau dan MITA dilakukan pemeriksaan fisik pada tahapan *customs clearance*. Sedangkan lama waktu rata-rata *customs clearance* bergantung pada dilakukan atau tidaknya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Pada peti kemas jalur hijau dan MITA tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen untuk mendapatkan dokumen SPPB sehingga lama waktu rata-rata *customs clearance* menjadi sangat singkat. Pada jalur hijau dan prioritas, segera setelah PIB diajukan ke kantor pabean atas importasi tersebut langsung mendapatkan SPPB. Bahkan dalam kasus-kasus tertentu barang impor langsung dibongkar dari kapal ke atas truk (*truck losing*) untuk dibawa ke lokasi importir tanpa harus ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan.

Hasil wawancara dengan Warisno (Manager Operasional)

1. Lama waktu rata-rata komponen *preclearance* dan *custom clearance* cenderung berkurang sejalan dengan kemudahan jenis penanganan barang peti kemas tersebut. Mulai dari penanganan yang paling rumit pada jalur merah sampai penanganan yang paling mudah pada jalur MITA. Hal ini tidak terlepas dari keistimewaan yang diberikan kepada importir jalur MITA seperti dapat mengirim dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) tanpa *manifes*, pembayaran dilakukan berkala dan dapat dilakukan secara *deffered payment*. Adanya kemudahan tersebut, lama waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk *preclearance* dapat berkurang secara signifikan karena keistimewaan yang diberikan kepada importir jalur MITA dapat mengurangi lamanya waktu persiapan dokumen PIB dan membuat sistem pembayaran pajak dan bea masuk menjadi lebih cepat dan efisien dibandingkan jalur lainnya
2. Penetapan jalur merah atas penyampaian dokumen pemberitahuan impor pada prinsipnya bukan petugas pabean. Pejabat pabean tidak menetapkan penetapan jalur merah atas sekehendaknya, atas perasaan suka atau tidak suka kepada importir. Penetapan jalur merah terjadi atas tindakan importir itu sendiri. Suatu dokumen PIB akan terkena penetapan jalur merah jika profil importir berisiko tinggi. Sejalan dengan hal itu maka peti kemas jalur merah memiliki waktu rata-rata *customs clearance* yang paling lama dibandingkan jalur lainnya, disusul oleh peti kemas jalur kuning. Jalur kuning lebih singkat karena tidak dilakukan pemeriksaan fisik hanya pemeriksaan dokumen saja. Proses *customs clearance* pada jalur merah ini sebenarnya yang menimbulkan *dwelling time* semakin buruk karena barang harus mengendap sampai diterbitkannya SPPB dan baru dapat bisa diambil oleh importir

Hasil wawancara dengan Rianda Perdana Gozali (Supervisor Pengawas Lapangan)

1. Singkat alur impor yang berlangsung sesuai dengan petunjuk pelaksanaan pengeluaran barang impor yang berlaku (pertanyaan pertama dan kedua), namun tidak semua pengguna jasa dapat menjelaskan alur impor sesuai dengan aturan yang ada. Beberapa pengguna jasa memiliki titik mulai yang berbeda pada alur impor yang dilaksanakan. Setelah dikonfirmasi lebih lanjut, hal ini terjadi karena PPJK hanya mewakili importir dalam pengurusan impor barang sesuai dengan perintah importir. Beberapa importir mengurus sendiri perizinan impor barang larangan dan/atau pembatasan (izin lartas) dan menyerahkan proses selanjutnya kepada PT. Bahari Internasional Mandiri. Selanjutnya, peneliti melakukan pembahasan atas hasil wawancara dengan menggunakan pendekatan lima

langkah utama untuk menyelesaikan kendala proses *custom clearance* yang diidentifikasi dalam proses impor pada PT. Bahari Internasional Mandiri. Menurut narasumber Bapak Warisno selaku manager Operasional PT. Bahari Internasional Mandiri, proses yang memakan waktu paling lama adalah penerbitan perizinan impor barang lartas dari instansi teknis (proses *custom clearance*). Tidak ada satu instansi teknis yang secara mutlak disebutkan paling lama dalam memproses perizinan impor barang lartas. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan komoditi yang diimpor oleh narasumber dan menyebabkan perbedaan pada perizinan impor barang lartas yang diperlukan untuk mengimpor komoditi tersebut.

2. Kendala yang terjadi dalam upaya memperlancar arus barang ekspor dan impor adalah pada proses *pre-clearance*. Berdasarkan data proses *pre-clearance* menghabiskan waktu 1,76 hari sedangkan *custom clearance* 0,27 hari dan *post-clearance* 1,3 hari. Salah satu dokumen yang diperlukan dan menjadi kendala yaitu lamanya penerbitan izin impor barang lartas. Waktu tersebut dihitung sejak barang dibongkar dari kapal. Waktu terlama dalam penerbitan izin impor barang lartas terdapat pada Kementerian Kesehatan untuk izin Peralatan Kesehatan Rumah Tangga (PKRT) yang menghabiskan waktu sekitar 16 hari. Selain itu terlambatnya importir dalam menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK sehingga pihak EMKL tidak bisa melakukan penginputan data di PIB, kurangnya keterampilan dan pemahaman pekerja (masih baru dan *fresh graduate*) dalam proses *customs clearance* serta kesalahan pengisian data PIB dan Masa berlaku dokumen SPI (Surat Persetujuan Impor) belum diperbaharui.

Secara keseluruhan berdasarkan hasil wawancara dengan pihak yang berwenang dalam operasional proses *custom clearance* dalam memperlancar arus barang ekspor dan impor pada PT. Bahari Internasional Mandiri yaitu Bapak Jihan Purnomo selaku Supervisor Operasional, Bapak Warisno selaku Manager Operasional dan Bapak Rianda Perdana Gozali selaku Supervisor Pengawas Lapangan pada PT. Bahari Internasional Mandiri. Dari hasil wawancara tersebut dapat disajikan hasil pembahasan dalam penulisan ini yang dapat dilihat pada bagian selanjutnya.

Dalam suatu perdagangan, khususnya perdagangan Internasional (ekspor-impor) tidak akan lepas dari masalah / kendala. Perusahaan ekspor maupun perusahaan jasa pengiriman barang ekspor telah mempunyai cara tersendiri dalam menghadapi masalah-masalah tersebut. Pada PT. Bahari Internasional Mandiri khususnya pada bagian *sea freight* masalah yang sering timbul adalah jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan barang yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan barang tersebut disesuaikan dengan tanggal *stuffing*. Hal demikian terjadi karena banyaknya *shipper / eksportir* yang mengekspor barangnya melalui transportasi laut dan kebanyakan menginginkan barangnya cepat sampai ditempat tujuan, padahal tidak hanya dari PT. Bahari Internasional Mandiri saja (mewakili *shipper*) yang menggunakan jasa perusahaan pelayaran tertentu untuk pengiriman barangnya, oleh karena itu sering terjadinya kepadatan keberangkatan barang ekspor melalui laut dengan alat transportasi kapal.

Namun, apabila *shipper* menginginkan barangnya berangkat sesuai dengan tanggal yang diinginkan dan dengan kapal yang dipilihnya, maka *shipper* harus mau menaikkan harga atau biaya untuk mendapatkan tempat dalam kapal sesuai dengan tanggal keberangkatan yang diinginkan, sebab dalam suatu muatan terdapat kelas-kelas yang mana dari kelas-kelas tersebut terdapat harga yang berbeda. Pengurusan *custom clearance* yang lambat akan berdampak pada proses pengeluaran barang impor, seperti *dwelling time* yang mengakibatkan barang impor harus berada di TPS cukup lama, pembengkakan biaya saat barang impor mengalami penumpukan di TPS yang akan merugikan pihak importir dan *demurrage container* terjadi karena masa penyewaan peti kemas melebihi batas.

Untuk mengatasi kendala tersebut, yang dilakukan oleh PT. Bahari Internasional Mandiri adalah terlebih dahulu melakukan kerjasama atau teken kontrak dengan perusahaan pelayaran, misalnya kontrak selama satu tahun dengan memberikan atau *mensuply* beberapa *teus* tertentu, sehingga untuk pengiriman barang berkapasitas banyak dengan menggunakan jasa perusahaan pelayaran tertentu atau yang diinginkan dapat berjalan dan sampai ditempat tujuan sesuai dengan waktu dan tanggal yang dijadwalkan.

Dari hasil wawancara diatas, penulis menyimpulkan bahwa, dalam pengurusan *custom clearance* masih mengalami kendala yang menyebabkan kelancaran arus barang belum optimal karena beberapa

faktor sehingga mempengaruhi daripada pencapaian target yang telah dibuat oleh perusahaan. Keterlambatan pengurusan *custom clearance* disebabkan oleh beberapa hal, seperti : lamanya pemutusan status dokumen dari satu proses ke proses selanjutnya salahsatu contohnya adalah lamanya pemeriksaan oleh petugas *analyzing point* atas dokumen PIP dengan komoditi lartas, jadwal keberangkatan kapal yang padat yang menyebabkan keberangkatan barang harus dipindahkan ke kapal lain, dan permasalahan lainnya yang mempengaruhi kelancaran arus barang tidak mencapai target.

### Kesimpulan

1. Faktor penghambat yang dihadapi pada proses *Customs Clearance* disebabkan oleh beberapa hal yaitu: terlambatnya importir dalam menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK sehingga pihak EMKL tidak bisa melakukan penginputan data di PIB, kurangnya keterampilan dan pemahaman pekerja (masih baru dan *fresh graduate*) dalam proses *customs clearance*, tidak lengkapnya dokumen barang kontainer yang dibutuhkan atau tidak sesuai surat keterangan atau kelengkapan berkas dengan jenis barang kontainer, serta kesalahan pengisian data di PIB dan masa berlaku dokumen SPI (Surat Persetujuan Impor) belum diperbaharui sebagai akibat belum optimalnya kinerja perusahaan dalam proses *custom clearance*.
2. Dampak yang ditimbulkan dari permasalahan terlambatnya *customs clearance* akibat keterlambatan importir dalam menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK dalam proses pengeluaran barang impor, hal ini terjadi karena adanya pembaharuan dokumen dan kurangnya koordinasi yang menyebabkan dokumen yang dibutuhkan belum lengkap serta importir terlambat menyerahkan ke pihak EMKL/PPJK seperti *dwelling time*. Hal ini mengakibatkan barang impor harus berada di TPS cukup lama, pembengkakan biaya saat barang impor terjadi penumpukan di TPS yang akan merugikan pihak importir dan *demurrage container* terjadi karena masa penyewaan peti kemas melebihi batas.
3. Proses *customs clearance* belum maksimal yang disebabkan lemahnya kualitas sumber daya manusia dan kurangnya koordinasi dengan pihak bea cukai melalui konfirmasi secara langsung jika terjadi masalah dalam proses *sending data* PIB.

### Saran

1. Sebaiknya importir menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan sebelumnya, meningkatkan keterampilan dan pemahaman pekerja yang masih *fresh graduate* dalam proses *custom clearance*, melengkapi dokumen barang kontainer yang dibutuhkan sesuai dengan surat keterangan atau kelengkapan berkas dengan jenis barang kontainer, perusahaan sebaiknya memperhatikan pengisian data di PIB dan memperbaharui masa berlaku dokumen SPI
2. Perusahaan sebaiknya melakukan koordinasi kepada importir apabila ada pembaharuan dokumen, agar importir menyerahkan dokumen ke pihak EMKL/PPJK sesuai dengan yang dijadwalkan dalam proses pengeluaran barang impor, sehingga barang impor tidak berada ditempat penimbunan sementara dalam waktu yang lama, untuk mengurangi pembengkakan biaya dan mengurangi penumpukan barang di TPS dengan begitu tidak merugikan pihak importir dan *demurrage container* karena penyewaan peti kemas.
3. Perusahaan sebaiknya lebih meningkatkan kualitas sumber daya manusia dengan berbagai pelatihan juga peningkatan koordinasi dengan pihak Bea Cukai secara langsung untuk memaksimalkan pengurusan dokumen dalam mendukung kelancaran arus barang ekspor dan impor mencapai target.

### DAFTAR PUSTAKA

- Andi Susilo, 2013. Panduan Pintar Ekspor dan Impor, CV.Oxy Consultant
- Ifat Fauziah, 2018. Buku Panduan Ekspor & Impor. Jakarta: PT. Serambi Semnesta Distribusi.
- Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002.
- Penyusun PIP, 2020. *Impor dan Ekspor. Dasar-dasar, Prosedur serta Pendukung Dokumen*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP -07/BC/2003 dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002

Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan

Aan Rubiyanto dan Eni Tri Wahyuni (2021). Pengelolaan Custom Clearance Impor Melalui Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan PT. Mitra Segara Cargo Semarang. 3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies, Vol. 3, No. 1, Sept2021, ISBN: 978-623-98477-0-8.

Eni Kustiyati (2020). Optimalisasi Proses Customs Clearance Pada PT. Cahaya Moda Indonesia Guna Kelancaran Pengeluaran Barang Impor. Skripsi. Politeknik Ilmu Pelayaran.

Evi Ramadhani (2017). Analisis Proses Custom Clearance Barang Impor pada PT. Sekar Mulia Abadi. Skripsi Fakultas Ekonomi, Universitas Dharmawangsa (Tidak Dipublikasikan).

