

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional adalah serangkaian aktivitas tukar-menukar dan transaksi barang maupun jasa yang berlangsung dalam skala dunia atau melibatkan lebih dari satu negara. Aktivitas ini muncul sebagai akibat dari ketidaksamaan sumber daya alam, kemajuan teknologi, faktor-faktor produksi, serta kondisi perekonomian yang dimiliki masing-masing negara. Menurut Zaki dkk. (2024) Perdagangan internasional dapat dipahami sebagai kegiatan jual beli yang dilakukan antara dua pihak dari negara yang berbeda, baik antara individu dengan individu, individu dengan pemerintah suatu negara, maupun antara satu negara dengan negara lainnya. Ruang lingkup perdagangan ini mencakup kegiatan ekspor maupun impor, baik dalam bentuk barang berwujud maupun layanan jasa. Dinamika perdagangan internasional dipengaruhi oleh sejumlah variabel makroekonomi dan kebijakan, seperti tingkat inflasi, kualitas efektivitas tata kelola pemerintahan, serta tingkat keterbukaan perdagangan suatu negara (Zaki dkk., 2024). Apabila dibandingkan dengan perdagangan domestik, perdagangan internasional memiliki tingkat kerumitan yang jauh lebih tinggi. Transaksi yang berlangsung dalam satu wilayah negara tentu lebih sederhana dibandingkan dengan transaksi lintas negara yang harus melewati berbagai batas yurisdiksi dengan regulasi yang beragam.

2.1.2 Impor

Impor merupakan kegiatan memasukkan barang atau komoditas dari luar negeri ke dalam negeri melalui proses perdagangan yang sah secara hukum. Menurut UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumsi, bahan baku industri, atau untuk dijual kembali. Secara umum, kegiatan impor melibatkan proses transportasi barang dari negara asal ke negara tujuan dengan pengawasan dan persetujuan pihak bea cukai, baik di negara pengirim maupun penerima. Kegiatan impor memegang peranan penting dalam perdagangan internasional, karena menjadi kebalikan dari kegiatan ekspor serta berkontribusi terhadap pemenuhan kebutuhan dalam negeri yang tidak dapat diproduksi secara lokal. Tentunya kegiatan impor dapat dilakukan apabila sudah memenuhi syarat administrasi dan dokumen yang ditetapkan oleh Bea Cukai, seperti faktur perdagangan, Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan *packing list*.

Pelaksanaan impor barang dilakukan adalah bertujuan untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Menurut Septiadi dkk. (2025), impor dilakukan karena produk impor merupakan barang-barang yang tidak dapat dihasilkan atau negara yang sudah dapat dihasilkan tetapi tidak dapat mencukupi kebutuhan masyarakat. Impor juga dapat meningkatkan variasi barang yang tersedia di pasar domestik, yang pada gilirannya akan meningkatkan daya saing industri domestik. Perbedaan kualitas akan suatu produk impor dengan produk dalam negeri yang sulit diproduksi menjadikan kegiatan impor salah satu instrument penting yang dapat memenuhi permintaan dalam negeri yang tidak bisa dipenuhi secara lokal.

2.1.2.1 Jenis-Jenis Impor

Menurut UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumsi, bahan baku industri, atau untuk dijual Kembali. Berdasarkan regulasi dan literatur yang ada, kegiatan impor di Indonesia dapat dikelompokkan menjadi empat jenis utama, yaitu impor komersial, impor proyek (pemerintah atau swasta), impor bahan baku, dan impor konsumsi. Ke empat jenis impor tersebut memiliki karakteristik dan tujuan yang berbeda sesuai dengan fungsi dan kebutuhan masing-masing pelaku perdagangan.

A. Impor Komersial

Impor komersial mengacu pada kegiatan memasukkan barang dari luar negeri yang bertujuan untuk diperdagangkan kembali di dalam negeri. Barang-barang yang termasuk dalam kategori ini umumnya terdiri atas produk konsumen, bahan baku, serta barang setengah jadi, yang biasanya digunakan oleh pelaku industri lokal untuk diolah lebih lanjut atau langsung dijual kepada konsumen akhir. Menurut Pasal 1 Ayat 4 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, impor komersial merupakan impor yang dilakukan untuk dijual kembali di pasar domestik atau untuk memenuhi permintaan tertentu. Selanjutnya, Impor komersial merupakan saluran utama untuk memenuhi kebutuhan barang konsumsi yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri atau yang memiliki tingkat harga lebih kompetitif dibandingkan produk domestic (Hutabarat dkk., 2024). Dalam praktiknya, proses pengurusan dokumen impor komersial terbilang cukup kompleks. Hal ini disebabkan karena adanya berbagai persyaratan

dokumen yang harus dipenuhi oleh importir, seperti *Invoice*, *Bill of Lading* (B/L), Pemberitahuan Impor Barang (PIB), serta dokumen pelengkap lainnya yang diperlukan untuk proses *custom clearance*.

B. Impor Proyek Pemerintah dan Swasta

Impor untuk proyek merupakan jenis impor yang ditujukan guna mendukung pelaksanaan proyek-proyek berskala besar yang dijalankan oleh pemerintah maupun sektor swasta. Proyek-proyek ini dapat mencakup pembangunan infrastruktur, pendirian pabrik, serta kegiatan konstruksi lainnya yang memerlukan barang atau peralatan dengan spesifikasi khusus. Berdasarkan Pasal 8 Ayat 2 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, impor barang untuk proyek tertentu ini sering kali mendapatkan fasilitas tertentu, seperti pembebasan atau pengurangan bea masuk, tergantung pada kebijakan yang berlaku.

Sejalan dengan Septiadi dkk. (2025) menyebutkan bahwa Impor merupakan kegiatan memasukkan barang atau komoditas dari luar negeri ke dalam negeri secara legal dalam kerangka perdagangan internasional, pada proyek berskala besar, proses ini umumnya memerlukan koordinasi yang aktif antara berbagai pihak yang terlibat, seperti kontraktor, importir, dan Bea Cukai. Dalam pelaksanaannya, proses impor untuk proyek cenderung lebih kompleks dibandingkan jenis impor lainnya. Hal ini disebabkan oleh keterlibatan berbagai pihak dan dokumen teknis yang harus disiapkan. Di sinilah peran *freight forwarder* menjadi sangat penting, karena mereka bertanggung jawab dalam mengatur kelancaran logistik serta proses *custom clearance*, termasuk memastikan semua dokumen telah sesuai dengan regulasi yang berlaku.

C. Impor Bahan Baku

Impor bahan baku merupakan kegiatan pemasukan barang dari luar negeri yang bertujuan untuk digunakan dalam proses produksi atau pengolahan di dalam negeri. Menurut Pasal 4 Ayat 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, barang-barang yang diimpor untuk tujuan produksi seringkali dikenakan tarif pajak dan bea masuk yang lebih rendah atau bahkan bebas dari bea masuk, tergantung pada kebijakan pemerintah yang ada. Jenis impor ini umumnya dilakukan oleh pelaku industri yang membutuhkan bahan-bahan tertentu yang tidak tersedia secara lokal, atau jika tersedia, kualitasnya masih berada di bawah standar yang dibutuhkan untuk mendukung proses produksi. Menurut Sarumaha dkk. (2022), Kegiatan impor, khususnya bahan baku, bahan penolong, dan bahan modal, memiliki peran penting sebagai faktor kunci dalam menjaga keberlangsungan produksi di berbagai sektor industri yang pada akhirnya mendukung perekonomian domestik.

D. Impor Konsumsi

Impor konsumsi merupakan kegiatan memasukkan barang dari luar negeri oleh perorangan atau individu untuk kebutuhan pribadi, bukan dengan tujuan untuk dijual kembali di pasar domestik. Jenis impor ini biasanya memiliki prosedur kepabeanan yang lebih sederhana dibandingkan impor komersial, serta dikenakan kuota atau batasan jumlah tertentu sesuai dengan aturan yang berlaku. Berdasarkan Pasal 1 Ayat 5 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, impor untuk konsumsi pribadi ini dapat dilakukan dengan batasan jumlah tertentu sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan dapat diproses secara lebih sederhana

dengan dokumen yang lebih terbatas. Selanjutnya, sebagaimana diatur dalam Pasal 2 Ayat 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, meskipun barang-barang ini diimpor untuk konsumsi pribadi, tetap harus mengikuti ketentuan dan regulasi yang ditetapkan oleh Bea Cukai, termasuk mengenai bea masuk dan pajak impor dan lainnya.

2.1.2.2 Prosedur Impor

Proses impor barang tentunya harus dilakukan sesuai dengan regulasi dan kepatuhan hukum yang berlaku, harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh pemerintah melalui instansi terkait yaitu Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Prosedur ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap barang yang masuk ke wilayah Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum, aman, serta telah memenuhi kewajiban perpajakan dan dokumen yang dipersyaratkan. Dalam pelaksanaannya, *freight forwarder* berperan sebagai perantara profesional yang membantu importir dalam mengelola seluruh rangkaian logistik dan administrasi, mulai dari pengangkutan barang, pengurusan dokumen, hingga proses kepabeanan. Berikut ini adalah tahapan-tahapan yang harus di lewati dalam pelaksanaan prosedur impor barang:

A. Pengiriman barang impor dari luar negeri ke Indonesia

Proses impor dimulai setelah melengkapi dokumen dan surat sesuai ketentuan, kemudian melakukan pembayaran pajak penghasilan (PPN), bea masuk, dan lain-lain, dengan pengiriman barang oleh eksportir dari luar negeri ke wilayah Indonesia.

B. Permintaan dan pengiriman dokumen impor asli

Setelah barang dikirim, importir perlu segera meminta kelengkapan dokumen impor asli (*original documents*) dari pihak pemasok (*supplier*) di luar negeri. Dokumen ini biasanya mencakup *invoice*, *packing list*, *Bill of Lading* (B/L) atau *airway bill* (AWB), serta sertifikat asal barang jika diperlukan. Dokumen dokumen tersebut dikirim ke Indonesia untuk keperluan proses kepabeanan.

C. Pembayaran bea masuk dan pajak impor

Importir berkewajiban membayar Bea Masuk dan Pajak Impor sesuai dengan klasifikasi jenis barang yang diimpor. Pembayaran ini dilakukan melalui bank yang telah ditunjuk dan bekerja sama dengan pemerintah dalam sistem pembayaran penerimaan negara. Besaran pajak dan bea masuk ditentukan berdasarkan klasifikasi *HS Code* barang dan ketentuan perpajakan yang berlaku. Tahapan ini sangat menentukan kelancaran proses *custom clearance*, karena Pembayaran ini merupakan bagian dari regulasi yang harus diselesaikan.

D. Pemberitahuan Impor kepada Bea Cukai (PIB)

Pada tahapan ini, importir wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melalui dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) yang dilengkapi dengan dokumen pendukung lainnya. Berdasarkan data dan dokumen tersebut, Bea Cukai akan menetapkan jalur pemeriksaan terhadap barang impor, yaitu jalur hijau, kuning, merah, atau prioritas, sesuai dengan tingkat risiko dan kepatuhan importir.

E. Penerbitan Surat persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)

Apabila seluruh persyaratan dokumen telah dipenuhi dan proses pemeriksaan telah selesai sesuai jalur yang ditetapkan (hijau, kuning, merah, atau prioritas), maka Direktorat Jenderal Bea dan Cukai akan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Penerbitan SPPB ini menandakan bahwa proses impor telah mendapatkan persetujuan resmi dari otoritas kepabeanan. Dengan demikian, secara hukum, barang impor tersebut sudah dinyatakan telah legal dan sudah diizinkan sepenuhnya untuk masuk ke wilayah pabean Indonesia.

F. Pengangkutan Barang dari Kawasan Pabean ke Lokasi Importir

Setelah memperoleh SPPB, barang dapat dikeluarkan dari kawasan pabean dan diangkut ke lokasi tujuan importir. Proses pengangkutan ini umumnya menggunakan moda transportasi darat, seperti truk, mobil, atau kendaraan lainnya, tergantung pada jenis, volume, dan kebutuhan logistik masing-masing importir. Tahap ini menjadi bagian akhir dari prosedur impor, di mana barang sudah dapat dimanfaatkan, digunakan, atau diproses lebih lanjut oleh penerima di dalam negeri.

2.1.3 Kepabeanan

Kepabeanan memainkan peran yang sangat penting dalam mengatur perdagangan internasional dan mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Kepabeanan memegang peranan yang krusial dalam sistem perdagangan internasional, khususnya dalam hal pengendalian dan pemungutan pungutan resmi

atas barang-barang yang melintas masuk maupun keluar wilayah suatu negara. Hal ini sejalan dengan ketentuan yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, yang mendefinisikan kepabeanan sebagai segala hal yang berkaitan dengan pengawasan terhadap lalu lintas barang yang memasuki atau meninggalkan daerah pabean, serta pengenaan bea masuk dan bea keluar atas barang-barang tersebut.

Menurut Mahani dkk. (2023) Kebijakan kepabeanan merupakan seperangkat aturan yang memiliki peran strategis dalam mengatur dan mengendalikan arus barang dalam kegiatan perdagangan internasional. Kebijakan ini mencakup lima aspek utama, yaitu bea masuk, tarif dan klasifikasi barang, prosedur impor dan ekspor, pengawasan keamanan, serta kepatuhan dan penegakan hukum. Bea masuk adalah pungutan yang dikenakan pemerintah terhadap barang yang memasuki wilayah Indonesia, dengan tujuan melindungi industri dalam negeri sekaligus meningkatkan penerimaan negara, di mana besarnya ditetapkan sebesar 7,5% dari Nilai Pabean dan 10% dari Nilai Impor untuk PPN. Tarif dan klasifikasi barang mengacu pada Harmonized System (HS) yang dikembangkan oleh World Customs Organization (WCO), menggunakan kode 6 digit sebagai standar klasifikasi barang secara seragam di tingkat internasional. Prosedur impor dan ekspor mencakup serangkaian tahapan mulai dari pengajuan dokumen seperti faktur komersial dan Bill of Lading, pemeriksaan fisik barang, hingga pemenuhan perizinan yang dipersyaratkan. Pengawasan keamanan dilaksanakan oleh otoritas pabean guna mencegah penyelundupan serta peredaran barang-barang ilegal di

wilayah perbatasan negara. Adapun kepatuhan dan penegakan hukum mewajibkan seluruh pelaku usaha untuk memenuhi regulasi kepabeanan yang berlaku, termasuk kewajiban pembayaran bea masuk dan pajak, di mana pelanggaran atas ketentuan tersebut dapat dikenai sanksi berupa denda maupun penahanan barang.

2.1.4 *Custom Clearance*

Custom clearance merupakan proses administrasi dan operasional yang harus dilakukan dalam kegiatan ekspor dan impor barang untuk memenuhi ketentuan terhadap peraturan dan regulasi kepabeanan yang berlaku di suatu negara. Menurut Kustiyati (2020) dalam Sarumaha dkk. (2022) *Custom 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. *Custom clearance* atau proses pemenuhan kewajiban kepabeanan dalam kegiatan ekspor dan impor merupakan bagian penting dari prosedur perdagangan internasional. Ketentuan hukum yang mengatur proses ini tercantum dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, yang kemudian mengalami perubahan melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.

Custom clearance di Indonesia umumnya dikenal sebagai prosedur penerimaan barang impor, yaitu rangkaian proses administrasi terhadap barang yang masuk dari luar negeri yang harus melalui pemeriksaan dan pengurusan di instansi bea cukai. Prosedur ini mencakup penyelesaian dokumen administrasi, pembayaran pajak, serta pemenuhan kewajiban lainnya hingga diterbitkannya persetujuan resmi untuk pengeluaran barang dari kawasan pabean. Dalam

implementasinya, proses *custom clearance* memegang peran yang sangat krusial dalam sistem logistik internasional karena berkaitan langsung dengan aspek kepatuhan terhadap regulasi hukum serta menjaga keamanan negara terhadap arus masuk barang. Menurut Listiawati dkk. (2022), *Custom clearance* merupakan tahapan dalam proses pemenuhan kewajiban kepabeanan hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB), kemudian Handayani dan Susanto (2023) menekankan bahwa prosedur kepabeanan berperan dalam menjamin kepatuhan importir terhadap regulasi yang berlaku dalam kegiatan perdagangan. Dengan pemahaman yang tepat pada perusahaan mengenai *custom clearance* akan menjadi dasar dalam meminimalisir permasalahan yang beresiko selama proses ekspor dan impor barang.

2.1.4.1 Dokumen *Custom Clearance*

Setiap perusahaan atau individu (importir) yang melakukan pemesanan barang atau komoditas dari luar negeri, dan tentunya yang terlibat dalam aktivitas impor, wajib memenuhi seluruh kewajiban yang berkaitan dengan proses pengeluaran barang dari kawasan pabean. Salah satu kewajiban tersebut adalah mengumpulkan dan menyerahkan dokumen-dokumen pelengkap yang diperlukan dalam proses *custom clearance* kepada pihak Bea Cukai, dokumen *custom clearance* tentunya harus sesuai dengan informasi barang yang akan diimpor. Jika terdapat perbedaan tentunya akan mempengaruhi proses pengeluaran barang. Dokumen-dokumen yang diperlukan dalam proses *custom clearance* mencakup dokumen komersial dan dokumen kepabeanan, Berikut dokumen utama yang diperlukan pada *custom clearance*:

A. *Commercial Invoice* atau *Invoice*

Commercial invoice atau *invoice* adalah salah satu dokumen utama dalam proses impor barang, karena dokumen ini memuat informasi harga barang yang digunakan sebagai acuan dalam perhitungan bea masuk dan pajak impor yang harus dibayarkan kepada negara.

B. *Packing List*

Packing list adalah suatu dokumen packing atau kemasan yang mencantumkan jumlah, jenis dan berat bersih atau berat kotor dari barang itu sendiri. *Packing list* ini tentunya menjadi dokumen impor yang sangat sama pentingnya dengan *invoice*.

C. *Bill of Lading* (B/L)

Bill of Lading (B/L) merupakan dokumen pengangkutan yang memiliki kedudukan sangat penting dalam kegiatan perdagangan internasional, khususnya dalam proses *custom clearance* impor barang. *Bill of Lading* ialah tanda terima suatu barang yang sudah dimuat kedalam suatu kapal laut. *Bill of Lading* merupakan surat yang dikeluarkan maskapai pelayaran yang menerangkan bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut sampai ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima.

D. Pemberitahuan Impor Barang

Menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Republik Indonesia Pemberitahuan Impor Barang (PIB) adalah dokumen yang wajib disampaikan oleh importir atau kuasanya kepada kantor pabean sebagai pemberitahuan

mengenai barang yang akan di impor, untuk keperluan pengawasan, pengenaan bea masuk, dan cukai, Pengurusan Pemberitahuan Impor Barang dilakukan melalui sistem CEISA, disertai dengan dokumen identitas seperti NPWP dan Nomor Induk Kepabeanan (NIK). Jika pengurusan dilakukan oleh pihak ketiga, maka surat kuasa juga diperlukan. Bila barang masuk dalam kategori tertentu, dokumen tambahan seperti sertifikat SNI, karantina, atau perizinan LARTAS juga wajib disertakan. Menurut Listiawati dkk. (2022), kelengkapan dan ketepatan dokumen merupakan faktor krusial dalam mempercepat proses *custom clearance* serta meminimalkan sanksi administratif. Mengenai Pemberitahuan Impor Barang (PIB) juga dapat ditemukan pada Undang-Undang No.10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang telah diubah dengan UU no. 17 Tahun 2006.

2.1.4.2 Alur Pengurusan *Custom Clearance*

Menurut Sarumaha dkk. (2022) Proses *custom clearance* memiliki peran penting dalam memperlancar arus barang ekspor dan impor. Berdasarkan PMK-190/PMK.04/2022 dan PER-02/BC/2023, prosedur pengurusan *custom clearance* atau proses kepabeanan impor merupakan tahapan kegiatan administratif dan operasional yang wajib dilaksanakan karena bertujuan agar barang impor dapat dikeluarkan secara sah dari kawasan pabean, seperti pelabuhan atau gudang penimbunan sementara. Proses ini tentu sangat krusial dan penting untuk dipahami oleh importir, perusahaan *freight forwarder*, PPJK, Bea cukai dan seluruh pihak yang terkait, proses *custom clearance* terdiri dari beberapa tahapan yang saling berkaitan, mulai dari pengajuan dokumen hingga penerbitan izin pengeluaran barang.

A. Penerimaan, Pemeriksaan dan Pengumpulan Dokumen *Custom Clearance*

Alur penerimaan dan pemeriksaan dokumen *custom clearance* merupakan serangkaian proses administrasi kepabeanan yang harus dilalui sebelum barang impor dapat dikeluarkan dari kawasan pabean. Sarumaha dkk.(2022) menjelaskan bahwa tahap *custom clearance* merupakan proses pengurusan dokumen impor yang seluruhnya ditangani oleh Bea Cukai, dimulai dari penerimaan data pelengkap pabean, Pemberitahuan Impor Barang (PIB), hingga bukti pembayaran bea masuk yang diserahkan oleh pihak importir melalui EMKL/PPJK.

B. Pengajuan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) oleh PPJK ke Sistem CEISA.

Tahapan setelah dokumen diterima adalah pengajuan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) yang dilakukan oleh Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) atau oleh importir langsung. Pengajuan ini dilakukan secara elektronik melalui sistem Indonesia *National Single Window* (INSW), yang terintegrasi dengan sistem CEISA (*Customs Excise Information System and Automation*) milik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Dalam PIB, dicantumkan data dan dokumen penting terkait barang impor, seperti *invoice*, *packing list*, *Bill of Lading* (BL), dan dokumen perizinan lainnya sesuai dengan jenis barang.

C. Penentuan Jalur Pemeriksaan (*Green Line, Yellow Line, Red Line*).

Setelah dokumen PIB dikirim dan diterima oleh sistem, sistem CEISA secara otomatis akan melakukan analisis risiko untuk menentukan jalur

pemeriksaan yang akan dilalui oleh barang impor tersebut. Terdapat tiga jenis jalur pemeriksaan, yaitu:

1. Jalur Hijau (*Green Line*): Merupakan jalur pemeriksaan terhadap barang yang langsung dapat dikeluarkan tanpa pemeriksaan dokumen atau fisik, karena dianggap berisiko rendah. Proses ini relatif cepat.
2. Jalur Kuning (*Yellow Line*): Merupakan jalur pemeriksaan terhadap barang yang harus melalui pemeriksaan dokumen terlebih dahulu. Petugas Bea Cukai akan memverifikasi kelengkapan dan kebenaran dokumen sebelum memberikan izin pengeluaran.
3. Jalur Merah (*Red Line*): Merupakan jalur pemeriksaan dengan tingkat pengawasan tertinggi dan memakan waktu yang cukup lama. Barang akan diperiksa baik secara administratif (dokumen) maupun secara fisik. Jalur ini diberikan kepada importir yang tergolong berisiko tinggi atau pada barang-barang tertentu yang memerlukan pengawasan ketat.

D. Alur Pemeriksaan Barang Impor

Setelah penentuan jalur barang impor ditetapkan oleh sistem kepabeanan, tahapan selanjutnya dalam proses *custom clearance* adalah pemeriksaan barang impor yang prosedurnya berbeda-beda tergantung pada jalur yang diperoleh. Sarumaha dkk. (2022) menjelaskan bahwa pemeriksaan dokumen dan fisik barang menjadi penentu utama apakah suatu barang dapat dikeluarkan dari kawasan pabean atau tidak, sehingga setiap jalur memiliki tingkat pemeriksaan yang berbeda sesuai dengan profil risiko importir dan jenis barang yang diimpor.

E. Pembayaran Bea Masuk dan Pajak Impor

Setelah proses pemeriksaan selesai sesuai dengan jalur yang ditetapkan, importir diwajibkan untuk melunasi seluruh kewajiban pembayaran, pembayaran ini dilakukan guna memenuhi kewajiban yang mencakup bea masuk, PPN impor, PPH Pasal 22, dan jenis pungutan lainnya yang berlaku tergantung pada klasifikasi barang. Pembayaran dilakukan melalui bank persepsi yang telah bekerja sama dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Sistem akan secara otomatis mencocokkan data pembayaran yang sudah dilakukan sebelum melanjutkan ke tahap berikutnya.

F. Penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)

Setelah kewajiban pembayaran terpenuhi dan tidak terdapat kendala administratif, pihak Bea dan Cukai akan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). SPPB merupakan dokumen resmi yang menyatakan bahwa barang telah memenuhi seluruh persyaratan kepabeanan dan dapat dikeluarkan dari kawasan pabean. Dokumen ini menjadi dasar hukum bagi petugas pelabuhan atau pengelola gudang untuk mengizinkan pengeluaran barang.

G. Pengeluaran Barang dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *Container Freight Station* (CFS)

Tahap terakhir adalah proses fisik pengeluaran barang dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *Container Freight Station* (CFS). Dengan membawa SPPB dan dokumen pendukung lainnya, importir atau perwakilannya

dapat mengajukan permohonan pengambilan barang. Petugas TPS akan memeriksa kecocokan dokumen dan memastikan bahwa tidak ada masalah terkait barang yang bersangkutan. Setelah itu, barang dapat diangkut keluar untuk didistribusikan atau disimpan sesuai kebutuhan importir. Tahapan verifikasi dokumen dan pemeriksaan fisik terhadap barang impor merupakan aspek krusial dalam menentukan layakannya barang tersebut dapat dikeluarkan dari kawasan pabean. Apabila ditemukan ketidaksesuaian antara isi dokumen dengan kondisi fisik barang, atau terdapat pelanggaran terhadap ketentuan impor, maka berdasarkan peraturan dan kebijakan, otoritas Bea dan Cukai berwenang untuk menahan barang tersebut. Keberhasilan *custom clearance* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal perusahaan (Dwiguna dkk., 2024). Dalam kondisi tertentu, barang bisa disita untuk kepentingan penyelidikan lebih lanjut atau bahkan dikembalikan ke negara asal sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sehingga kecepatan dan ketepatan dalam proses *custom clearance* menjadi indikator utama efisiensi sistem logistik nasional.

2.1.4.3 Instansi Terkait *Custom Clearance*

Penyusunan dokumen impor dalam proses pemasukan barang dari luar negeri merupakan tahapan penting yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan. Meskipun importir merupakan aktor utama dalam kegiatan ini, terdapat pula sejumlah pihak lain yang memiliki peran strategis dalam menjamin kelancaran proses impor serta memastikan kepatuhan terhadap ketentuan kepabeanan yang berlaku. Kolaborasi antar pihak menjadi sangat penting agar

seluruh prosedur dapat berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, khususnya yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan beserta regulasi pelaksanaannya. Beberapa instansi yang terlibat dalam pembuatan dokumen impor adalah sebagai berikut:

A. Freight Forwarder

Freight forwarder merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa logistik khususnya di bidang ekspor dan impor, dengan berbagai layanan jasa seperti pengangkutan barang melalui aktivitas ekspor dan impor, pelayaran, jasa kepabeanan, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan *trucking* pengiriman barang. *Freight forwarder* merupakan badan usaha yang bertindak sebagai perwakilan pemilik barang dalam memberikan layanan serta mengurus seluruh rangkaian kegiatan yang diperlukan dalam proses pengiriman, pengangkutan, hingga penerimaan barang dengan memanfaatkan berbagai moda transportasi, baik darat, laut, maupun udara (Septiadi dkk., 2025). Perusahaan *freight forwarder* tentunya akan menangani terkait pengurusan dokumen ekspor dan impor, mengatur transportasi pengiriman, dan tentunya memastikan bahwa barang dapat dikirim dan dikeluarkan dari pelabuhan dengan efektif dan efisien.

Proses *custom clearance* memiliki peran penting dalam memperlancar arus barang ekspor dan impor (Sarumaha dkk., 2022). Dalam praktiknya, kegiatan tersebut merupakan bagian dari layanan yang ditangani oleh *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang (Septiadi dkk., 2025). Menurut Sarumaha (2022) Peran *freight forwarder* dalam *custom clearance* mencakup penyusunan dokumen seperti PIB, *invoice*, *packing list*, hingga pendampingan saat pemeriksaan fisik

barang, pemeriksaan dokumen dan fisik barang menentukan suatu barang bisa atau tidak keluar dari pabean.. Dalam keputusan Menteri Perhubungan No.10 Tahun 1988 tanggal 26 Januari 1988, disebutkan bahwa yang dimaksud dengan jasa pengurusan transportasi (*Freight forwarder*) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat,laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan, penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim, suransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.

Peran dan kegiatan perusahaan *freight forwarder* dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda menjadi sangat penting karena memudahkan bagi para eksportir maupun importir dalam jasa pengurusan ekspor dan impor. *Freight forwarder* memiliki peran dalam proses *custom clearance*, yang meliputi penyusunan dokumen-dokumen seperti Pemberitahuan Impor Barang (PIB), faktur (*invoice*), daftar kemasan (*packing list*), dan memberikan pendampingan saat dilakukan pemeriksaan fisik terhadap barang. Pelaksanaan pemeriksaan fisik pada barang adalah kewajiban yang harus dilakukan, karena akan memengaruhi prosedur penetapan jalur yang akan dikenakan pada barang tertentu.

Dalam hal ini *freight forwarder* melaksanakan penanganan prosedur dan formalitas dokumentasi yang dipersyaratkan oleh adanya peraturan-peraturan dari pemerintah negara eksportir, negara transit maupun negara importir. Maka mereka juga berfungsi sebagai penghubung komunikasi antara importir dan petugas bea cukai, dan bertanggung jawab untuk memastikan seluruh tahapan kepabeanan berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan prosedur teknis yang berlaku, Pemahaman dan ketelitian *freight forwarder* dalam menyelesaikan proses clearance import akan berpengaruh terhadap ketepatan waktu proses pengeluaran barang sehingga akan berdampak dalam meminimalisir biaya operasional logistik. Septiadi dkk. (2025) menjelaskan bahwa *freight forwarder* memiliki peran penting dalam pelaksanaan proses *custom clearance*, mulai dari pengurusan PIB (Pemberitahuan Impor Barang), pendampingan fisik saat pemeriksaan terutama dalam pengeluaran barang dari pelabuhan. Seiring perkembangan globalisasi *freight forwarder* tentunya harus dapat memahami dan menguasai sistem teknologi dan digital kepabeanan yaitu CEISA (*Customs Excise Information System and Automation*) yang berfungsi untuk menjadi bagian dari sistem *clearance skala modern*.

B. Pemerintah

Pemerintah melalui otoritas kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan instansi teknis lainnya berfungsi dalam koordinasi yang menangani persyaratan kepabeanan, peraturan tarif, prosedur pemeriksaan, serta mekanisme pengawasan dan pengendalian arus barang. Dalam praktiknya pemerintah menjalankan dua fungsi utama yaitu, fasilitasi perdagangan (menyediakan

layanan elektronifikasi dokumen, skema simplifikasi, akses prioritas untuk *trusted traders*) dan inspeksi (pemeriksaan fisik, verifikasi kebenaran dokumen, penerapan sanksi bila ada pelanggaran). Menurut Septiadi dkk. (2025), interaksi dengan pihak terkait adalah bagian yang krusial dalam kegiatan ekspor-impor, karena berkaitan dengan legalitas barang, pemenuhan regulasi, serta perizinan yang harus dilalui oleh *freight forwarder*. Implementasi kebijakan dan praktik operasional ini akan menentukan kecepatan *clearance* prosedur yang jelas sehingga dapat memangkas *dwelling time*, sedangkan jika terjadi pemeriksaan kompleks atau koordinasi yang buruk antar-instansi dapat memperpanjangnya.

C. Perusahaan Pelayaran (*Shipping Line*)

Shipping line adalah perusahaan yang menyediakan jasa transportasi laut untuk mengangkut barang dari negara asal ke negara tujuan. *Freight forwarder* bekerja sama dengan *shipping line* dalam hal pemesanan ruang kapal (*space booking*), pembuatan dokumen *Master Bill of Lading* (MBL), serta jadwal pengapalan barang oleh *shipping line*. *Shipping line* mempengaruhi proses *clearance* terutama dalam hal penjadwalan kedatangan kapal yang berdampak pada antrian bongkar muat, penyediaan dokumen elektronik tepat waktu, kebijakan *release container*, contohnya putus hubungan antara *vessel release* dan *delivery order*, serta keterkaitan sistem IT dari *shipping line* dengan terminal/otoritas. Keterlambatan penyampaian BL/manifest atau aturan secara internal *shipping line*, penahanan kontainer sampai tagihan terpenuhi sering menjadi sumber *dwelling time*.

D. Importir

Importir merupakan seseorang atau badan usaha yang memiliki barang dan memberikan kuasa kepada *freight forwarder* untuk bertanggung jawab menyediakan informasi yang akurat, memenuhi persyaratan perizinan, dan melakukan pembayaran Bea/PPN bila diperlukan. Semua data harus sesuai antara dokumen yang diserahkan oleh importir dengan konsep PIB, karena adanya perbedaan atau ketidaksesuaian dapat menimbulkan risiko besar yang berujung pada kerugian bagi importir maupun perusahaan. Selain itu, diperlukan tingkat ketelitian yang tinggi untuk mencegah dokumen dinyatakan tidak valid oleh Bea Cukai, yang dapat menghambat proses penanganan *custom clearance* (Cahyandi & Hendrawan, 2023). Kualitas dan kelengkapan dokumen dari importir menjadi penentu utama cepat-lambatnya pembuatan *bill of entry* atau dokumen pabean lainnya. Menurut Cahyandi & Hendrawan, (2023) Importir memiliki ketergantungan terhadap keahlian *freight forwarder* dalam pengurusan dokumen serta pemahaman terhadap regulasi.

E. Agen (*Origin Freight Forwarder Agent*)

Perbedaan utama antara perusahaan *freight forwarder* dan EMKL terletak pada keberadaan *origin freight forwarder agent*. Perusahaan *freight forwarder* umumnya memiliki agen atau mitra di negara asal yang berperan dalam mengatur proses logistik, baik dari sisi pengirim barang pada kegiatan impor maupun penerima barang pada kegiatan ekspor. Mereka bertugas mengatur pengiriman barang dari eksportir, menyiapkan dokumen seperti *Bill of Lading*, *Packing List*, dan *Invoice*, serta berkoordinasi dengan *freight forwarder* di

negara tujuan (*destination agent*) agar proses pengiriman berjalan lancar. Menurut Cahyandi & Hendrawan, 2023), agen *freight forwarder* di negara asal bertugas memastikan kelengkapan ketepatan jadwal pengiriman barang.

F. Gudang *Container Freight Station* (CFS)

Gudang *Container Freight Station* (CFS) merupakan tempat penimbunan barang impor sementara sebelum dilakukan pemeriksaan oleh pihak Bea Cukai. *Freight forwarder* bekerja sama dengan pihak CFS untuk menyimpan, membongkar, atau menggabungkan muatan (*consolidation/deconsolidation*) sebelum barang diantarkan ke importir. Di gudang *Container Freight Station* (CFS), terdapat dua aktivitas utama, yaitu *stuffing* dan *stripping*. *Stuffing* adalah proses pemuatan kargo ke dalam kontainer, sedangkan *stripping* adalah proses pembongkaran kargo dari dalam kontainer, yakni pengosongan kontainer.

G. Depo Kontainer

Depo kontainer merupakan fasilitas logistik yang berfungsi sebagai area penyimpanan sementara bagi kontainer kosong maupun kontainer yang masih berisi muatan dan belum dikirimkan ke tujuan berikutnya. Selain berperan sebagai tempat penumpukan, di dalam depo kontainer juga dilakukan berbagai kegiatan pendukung, seperti pemeriksaan kondisi fisik kontainer, perbaikan dan perawatan (*maintenance and repair*), pembersihan, serta proses penerimaan dan pengeluaran kontainer sesuai dengan instruksi dari pemilik barang, perusahaan pelayaran, maupun pihak *freight forwarder*.

2.1.4.4 Indikator Proses *Custom Clearance* Yang Efektif

Menurut Hidayat (1986), efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan sejauh mana target (kuantitas, kualitas, dan waktu) dapat tercapai oleh organisasi, baik secara individu atau kelompok. Menurut Sarumaha (2022), terdapat tiga indikator utama yang dapat digunakan untuk mengukur efektivitas proses *custom clearance*, yaitu kualitas dokumen, kuantitas dokumen yang selesai diproses, dan waktu penyelesaian proses *custom clearance*.

A. Kualitas Dokumen

Kualitas dokumen merupakan indikator yang menunjukkan tingkat kesesuaian dan kelengkapan data pada dokumen impor yang diajukan, seperti kesesuaian *HS Code*, *invoice*, *packing list*, dan *Bill of Lading* dengan kondisi fisik barang yang sebenarnya. Sarumaha dkk. (2022) menjelaskan bahwa kesalahan pengisian data PIB serta ketidaksesuaian dokumen pendukung menjadi salah satu faktor utama yang menghambat proses *custom clearance*, karena Bea Cukai akan mengembalikan dokumen yang tidak sesuai kepada importir untuk diperbaiki sebelum proses dapat dilanjutkan. Semakin tinggi tingkat akurasi dan kesesuaian dokumen yang diajukan, maka semakin kecil risiko terjadinya *notul* atau penolakan PIB yang dapat memperlambat keseluruhan proses.

B. Kuantitas Dokumen terselesaikan

Kuantitas dokumen yang selesai diproses menjadi indikator yang mengukur jumlah PIB atau dokumen impor yang berhasil diselesaikan dalam suatu periode tertentu dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan oleh

perusahaan. Apabila tidak tercapainya target arus barang ekspor dan impor maka dapat terindikasi bahwa efektivitas proses *custom clearance* belum berjalan secara optimal. Pencapaian kuantitas ini sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sumber daya manusia, volume pekerjaan yang masuk, serta kelengkapan dokumen yang diterima dari importir.

C. Waktu Proses *Custom Clearance*

Waktu proses merupakan indikator yang paling sering digunakan untuk menilai efektivitas *custom clearance*, yaitu lamanya waktu yang dibutuhkan mulai dari penerimaan dokumen hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Sarumaha dkk. (2022) menjelaskan bahwa lama waktu proses sangat bergantung pada jalur yang diperoleh barang impor, di mana jalur hijau memiliki waktu penyelesaian yang sangat singkat karena tidak memerlukan pemeriksaan fisik, sedangkan jalur merah memerlukan waktu yang jauh lebih lama karena harus melalui pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen secara mendalam. Semakin singkat waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses *custom clearance* tanpa mengabaikan aspek kepatuhan terhadap regulasi, maka proses tersebut dapat dikategorikan semakin efektif.

Ketiga indikator tersebut saling berkaitan satu sama lain, di mana kualitas dokumen yang baik akan berdampak pada lebih cepatnya waktu proses, yang pada akhirnya akan meningkatkan kuantitas dokumen yang dapat diselesaikan dalam suatu periode tertentu, sehingga efektivitas proses *custom clearance* secara keseluruhan dapat tercapai.

2.1.4.5 Faktor-Faktor Penghambat Proses Penyelesaian *Custom Clearance*

Menurut Sarumaha dkk. (2022), dalam pelaksanaan proses *custom clearance* terdapat berbagai faktor yang dapat menjadi kendala atau hambatan dalam penyelesaiannya, yaitu;

A. Keterlambatan penyerahan dokumen oleh importir

Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) atau *Freigh Forwarder* mendapatkan dokumen-dokumen asli seperti *Bill of Lading*, *Invoice*, *Packing List*, dan sebagainya dari importir. Namun apabila keterlambatan penyerahan dokumen oleh importir terjadi, akan menjadi salah satu faktor utama yang menghambat kelancaran proses *custom clearance*. Sarumaha dkk. (2022) menjelaskan bahwa dokumen impor seperti *invoice*, *packing list*, *Bill of Lading*, serta dokumen perizinan lainnya merupakan syarat utama untuk melakukan penginputan data pada sistem Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Apabila dokumen tersebut tidak diserahkan tepat waktu kepada pihak PPJK atau *freight forwarder*, maka proses administrasi kepabeanan tidak dapat segera dilakukan. Kondisi ini menyebabkan terjadinya stagnasi pada tahap *custom clearance*, sehingga keseluruhan alur *custom clearance* menjadi tertunda. keterlambatan ini berdampak langsung terhadap peningkatan *dwelling time*, karena barang impor tidak dapat segera diproses untuk mendapatkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Akibatnya, kontainer harus tertahan lebih lama di Tempat Penimbunan Sementara (TPS), yang pada akhirnya menimbulkan biaya logistik menjadi meningkat. Untuk mengatasi masalah ini, komunikasi berkelanjutan harus selalu aktif dan saling memahami permasalahan yang terjadi.

B. Ketidaksesuaian dokumen *custom clearance*

Ketidaksesuaian dokumen merupakan kendala lain yang sering terjadi dalam proses *custom clearance*. Berdasarkan Sarumaha dkk. (2022), ketidaksesuaian dapat berupa perbedaan antara data dalam dokumen dengan kondisi fisik barang, kesalahan pengisian data PIB, maupun dokumen yang tidak lengkap atau tidak valid, kesalahan dalam penyesuaian *HS Code* merupakan bagian dari ketidaksesuaian dokumen kepabeanan yang dapat menyebabkan penundaan proses verifikasi oleh Bea Cukai, sehingga berdampak pada lamanya proses *custom clearance* dan meningkatnya *dwelling time* barang impor seperti masa berlaku Surat Persetujuan Impor (SPI) yang telah habis. Ketidaksesuaian ini menyebabkan pihak Bea Cukai harus melakukan verifikasi ulang atau bahkan mengembalikan dokumen kepada importir untuk diperbaiki. Oleh karena itu, kesesuaian dan keakuratan dokumen menjadi faktor yang sangat krusial.

C. Keterbatasan Sumber Daya Manusia dan kurangnya pemahaman prosedur

Menurut Sarumaha dkk. (2022) bahwa kurangnya keterampilan dan pemahaman Sumber Daya Manusia, khususnya yang masih tergolong baru mengenal prosedur *custom clearance*, dapat menyebabkan kesalahan dalam pengisian dokumen, keterlambatan proses input data, serta kurang optimalnya koordinasi dengan pihak terkait. Hal ini menunjukkan bahwa kompetensi SDM sangat berpengaruh terhadap kecepatan dan ketepatan proses kepabeanan. keterbatasan pemahaman terhadap prosedur kepabeanan yang kompleks juga dapat memperpanjang waktu penyelesaian *custom clearance*.

D. Penetapan jalur merah (*Read Line*) oleh Bea Cukai

Penetapan jalur merah (*Read Line*) mengharuskan dilakukannya pemeriksaan fisik barang serta penelitian dokumen secara mendalam (Sarumaha dkk. 2022). Proses ini biasanya diterapkan pada importir dengan risiko tinggi atau terhadap barang tertentu yang memerlukan pengawasan lebih ketat. Dibandingkan jalur hijau atau kuning, jalur merah membutuhkan waktu yang lebih lama dalam proses penyelesaiannya. Implikasi dari penetapan jalur merah adalah meningkatnya waktu tunggu (*dwelling time*) sebelum barang dapat dikeluarkan dari kawasan pabean. Selama proses pemeriksaan berlangsung, kontainer tetap berada di TPS dan belum dapat dilakukan pengeluaran. Hal ini menjadi faktor peningkatan risiko *dwelling time* dan berdampak terhadap beban biaya logistik yang meningkat yang dialami oleh perusahaan bahkan importir.

E. Kendala pada sistem *online* kepabeanan yaitu CEISA

Sistem online pelayanan kepabeanan seperti CEISA memiliki peran penting dalam mempercepat proses *custom clearance*. Namun, dalam praktiknya, sistem ini tidak terlepas dari berbagai kendala teknis. Sarumaha dkk. (2022) mengindikasikan adanya hambatan dalam proses penginputan dan pengiriman data PIB yang dapat memperlambat alur administrasi kepabeanan, terutama ketika terjadi gangguan sistem atau *error* saat proses sending data. Sistem CEISA ini sangat bergantung pada volume penggunaan, terutama pada saat *high season* pengurusan *shipment* berlangsung, dapat menyebabkan beban server meningkat secara signifikan sehingga berisiko menimbulkan keterlambatan respons sistem atau bahkan kegagalan transmisi data.

F. Gangguan cuaca dan kondidi alam

Faktor eksternal seperti cuaca dan kondisi alam juga menjadi faktor yang mempengaruhi kelancaran proses *custom clearance*. Dalam kegiatan logistik dan kepelabuhanan, kondisi cuaca buruk seperti hujan lebat, badai, atau gelombang tinggi dapat menghambat aktivitas operasional di lapangan, seperti keterlambatan proses bongkar muat, antrean pemeriksaan yang meningkat dan distribusi barang yang terhambat. Dalam hal ini, kondisi cuaca buruk seperti hujan lebat, angin kencang, atau gelombang tinggi dapat menghambat aktivitas pelabuhan, termasuk proses pemeriksaan barang dan proses *unloading* container dari kapal ke TPS.

2.1.5 Pengertian *Dwelling Time*

Dwelling time merupakan jangka waktu yang diperlukan oleh peti kemas sejak proses pembongkaran dari kapal hingga meninggalkan pelabuhan setelah seluruh prosedur administrasi dan dokumen diselesaikan. Menurut *World Bank* (2011), bahwa *dwelling time* atau masa *tunggu* bongkar muat adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (*Container*), dibongkar dan diangkat (*unloading*), dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Lamanya *dwelling time* dapat memberikan dampak negatif terhadap perekonomian, terutama karena harga barang yang diterima konsumen menjadi lebih tinggi akibat tambahan biaya yang timbul selama proses tersebut (Rusmiyanto & Sumardiatna, 2021). Menurut Anggraeni & Mansyur (2022) tingginya *dwelling time* akan mempengaruhi perekonomian dari dua sisi. Pertama, *dwelling time* menambah ketidakpastian pada proses ekspor sehingga sulit

bagi industri lokal untuk menjual barang ke luar negeri. Kedua, penundaan proses impor menambah biaya untuk bisnis domestik dan harga konsumen. *Dwelling time* atau yang dalam bahasa Indonesia merupakan waktu tunggu, menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukkan yang berdampak pada pendapatan pada suatu terminal. Beberapa faktor yang memengaruhi lamanya *dwelling time*, antara lain kapasitas area penumpukan, ketersediaan serta kualitas fasilitas bongkar muat yang dimiliki setiap operator terminal, dan tingkat kepadatan arus peti kemas yang ditangani. Panjangnya waktu tunggu proses bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia memberikan dampak terhadap sektor perekonomian nasional, di mana industri dalam negeri yang berorientasi ekspor sering menghadapi kendala dalam menjaga tingkat produktivitasnya. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) dan kebijakan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) proses *dwelling time* terdiri dari tiga tahap utama yaitu:

A. *Pre-clearance*

Tahapan ini merupakan proses awal dalam administrasi pada *custom clearance* yang dimana perusahaan layanan logistik diharuskan melakukan registrasi kepabeanan. Setelah itu perusahaan logistik akan memperoleh NIK (Nomor Identitas Kepabeanan). *Pre-clearance* atau *Pre-custom clearance* merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan jangka waktu dalam proses pemasukan barang impor, yang dihitung sejak barang tersebut dibongkar dari kapal sampai dengan diterbitkannya Nomor Pendaftaran (NoPen) pada dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Tahapan ini merupakan bagian awal dari proses penghitungan waktu, dimulai sejak kedatangan kapal hingga

penyerahan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk proses pemeriksaan lebih lanjut.

Dalam tahap *pre-clearance*, pihak yang terlibat meliputi berbagai instansi pemerintahan dan lembaga terkait bersama dengan pihak importir. Beberapa di antaranya adalah Kementerian Keuangan melalui Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Pertanian, Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Kementerian Komunikasi dan Informatika melalui Ditjen Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika (SDPPI). Selain itu, lembaga teknis seperti Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), Badan Pengawas Tenaga Nuklir (BAPETEN), Karantina Tumbuhan, Karantina Hewan, Karantina Ikan, dan Kepolisian Republik Indonesia juga turut berperan dalam proses perizinan dan pemeriksaan sebelum barang impor mendapat persetujuan untuk diproses lebih lanjut. Ada beberapa faktor yang memengaruhi durasi proses *pre-clearance* hingga mengakibatkan penumpukan barang pada penimbunan antara lain, kecepatan dalam penyampaian dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), pemilihan lokasi penimbunan sementara oleh importir, waktu yang diperlukan untuk pengambilan dokumen *Delivery Order* (DO), beberapa dokumen yang belum dilengkapi seperti dokumen B/L (*Bill of Lading*), *Invoice*, *Packing List*, *DO (Delivery Order)*. penyelesaian kewajiban terkait barang yang termasuk dalam kategori larangan dan pembatasan (LARTAS), serta lamanya proses pada tahap *Analyzing Point* (AP).

B. *Custom clearance*

Custom Clearance merupakan tahapan yang merujuk pada jangka waktu yang dibutuhkan oleh petugas Bea dan Cukai dalam memproses dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), yang dimulai sejak dokumen tersebut memperoleh Nomor Pendaftaran (NoPen) hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). *Custom clearance* merupakan tahapan yang mencakup rentang waktu sejak diterimanya dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), beserta dokumen pendukung dan pemeriksaan fisik barang, hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh pihak Bea dan Cukai. Lamanya *dwelling time* dalam proses *custom clearance* dipengaruhi oleh tahapan penelitian dokumen serta pelaksanaan pemeriksaan fisik barang yang harus dilakukan (Anita & Asmadewa, 2017). Kegiatan yang dilakukan pada tahap ini meliputi penyusunan serta penyampaian PIB, pembayaran bea masuk dan pajak impor, pemeriksaan fisik maupun administratif terhadap barang, pengujian barang di laboratorium untuk memenuhi kriteria tertentu, serta penerbitan SPPB. Dalam pelaksanaannya, proses *custom clearance* dibedakan ke dalam dua jalur utama yang sebelumnya ada tiga jalur pelayanan, yaitu jalur merah, jalur kuning, dan jalur hijau.

Namun, sesuai dengan ketentuan Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Nomor PER-02/BC/2022, jalur kuning telah dihapus dari sistem pelayanan. Jalur Hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan penelitian dokumen oleh Pejabat dan tidak dilakukan pemeriksaan fisik sebelum Surat Persetujuan Pengeluaran Barang

(SPPB), sedangkan Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Beberapa faktor dapat memengaruhi durasi proses *Custom Clearance*, di antaranya kecepatan pihak pengguna jasa dalam menyerahkan dokumen fisik Pemberitahuan Impor Barang (PIB), waktu yang diperlukan untuk menyiapkan barang yang akan menjalani pemeriksaan fisik, permasalahan yang terjadi pada saat di pelabuhan karena keterbatasan alat, efisiensi pelaksanaan serta pelaporan hasil pemeriksaan fisik, dan ketepatan waktu dalam proses verifikasi dokumen kepabeanan.

C. *Post-clearance*

Post-clearance atau *Post-custom clearance* merupakan tahapan yang menggambarkan jangka waktu proses pengeluaran barang impor, yang dimulai sejak diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) hingga barang tersebut benar-benar keluar dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Berdasarkan (Bea Cukai, 2021) *Post-custom clearance* adalah tahap dimana mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. Tahap ini lebih didominasi menjadi tanggung jawab pihak Bea Cukai, yang berperan dalam melakukan pengklasifikasian barang ke dalam beberapa jalur pelayanan, serta melaksanakan pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik apabila dianggap perlu. Pada tahap ini, dilakukan kegiatan audit atau pemeriksaan ulang terhadap dokumen kepabeanan untuk memastikan kebenaran data dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

Hasil dari proses tersebut dapat berupa penerbitan surat penetapan kepabeanan, seperti Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP), Surat Penetapan Kepabeanan (SPP), ataupun pemberian sanksi administratif sesuai ketentuan yang berlaku. Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi kecepatan waktu *post-clearance* adalah kesiapan importir untuk segera mengeluarkan barangnya dari lokasi penimbunan, kecepatan dan kesigapan operator terminal (lokasi penimbunan) dalam proses pelayanan pengeluaran barang, kesiapan seluruh pihak yang berkepentingan dalam menerapkan pelayanan 24/7, fasilitas sarana dan prasarana yang ada di pelabuhan serta akses jalan Pelabuhan untuk proses pengeluaran barang.

Selain ketiga tahapan utama yang telah dijelaskan sebelumnya yaitu *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*, terdapat beberapa aspek lain yang juga berkaitan erat dengan *dwelling time* dan perlu dipahami secara menyeluruh, yaitu ketentuan mengenai batas waktu bebas biaya penumpukan (*free day*), rute atau jalur pengeluaran peti kemas yang dapat mempengaruhi lamanya proses, serta konsekuensi finansial berupa denda yang timbul apabila batas waktu tersebut terlampaui. Ketiga aspek ini saling berkaitan satu sama lain dan menjadi bagian penting dalam upaya menekan angka *dwelling time* di Pelabuhan

A. *Free Day* (Batas Waktu Penumpukan)

Lamanya peti kemas berada di pelabuhan, pemerintah telah mengatur batas waktu penumpukan atau yang dikenal dengan *long stay*. Anita dan Asmadewa (2017) menjelaskan bahwa Peraturan Menteri Perhubungan tentang

pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) di pelabuhan-pelabuhan utama mengatur mengenai batas waktu inap kontainer pada terminal peti kemas, yaitu selama tiga hari sejak ditumpuk pada lapangan kontainer. Batas waktu tiga hari inilah yang pada praktiknya berfungsi sebagai *free day*, yaitu periode bebas biaya tambahan bagi importir untuk menyelesaikan seluruh proses administrasi dan mengeluarkan barangnya dari pelabuhan sebelum dikenakan konsekuensi atas keterlambatan.

B. Rute Terkait *Dwelling Time*

Rute yang ditempuh peti kemas turut memengaruhi besaran *dwelling time*, khususnya terkait dengan kebijakan pengalihan peti kemas ke kawasan di luar pelabuhan utama. Anita dan Asmadewa (2017) menjelaskan bahwa pengiriman peti kemas ke Kawasan Pelayanan Pabean Terpadu (KPPT) dapat mengintervensi *dwelling time* melalui dua mekanisme: pertama, pengiriman peti kemas ke KPPT memerlukan prosedur pabean yang lebih sederhana di pelabuhan bongkar; dan kedua, pengiriman peti kemas ke KPPT akan mengurangi kepadatan pada Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sehingga memudahkan pergerakan peti kemas di dalam pelabuhan dan mempercepat proses bongkar muat. Dengan demikian, rute pengeluaran peti kemas yang dialihkan ke kawasan pabean terpadu di luar pelabuhan utama terbukti dapat memperpendek *dwelling time* dibandingkan rute konvensional yang seluruhnya diselesaikan di dalam area pelabuhan.

C. Denda Atas Pelampauan Batas *Free Day*

Apabila importir tidak mengeluarkan peti kemasnya dalam batas waktu *free day* yang telah ditentukan, maka akan dikenakan konsekuensi berupa sanksi maupun pembengkakan biaya. Anita dan Asmadewa (2017) menegaskan bahwa regulasi mengenai batas waktu *long stay* tersebut akan mengurangi *dwelling time* karena adanya sanksi bagi pemilik barang yang tidak mengeluarkan barangnya setelah tiga hari dari waktu terbitnya SPPB. Selain sanksi tersebut, dampak finansial yang dirasakan langsung oleh importir akibat lamanya *dwelling time* adalah pembengkakan biaya sewa gudang atau biaya penumpukan, yang besarnya akan terus bertambah seiring lamanya peti kemas tertahan di pelabuhan. Hal ini sejalan dengan kebijakan tarif penumpukan peti kemas yang ditetapkan oleh operator pelabuhan, di mana tarif tersebut akan semakin membebani importir apabila batas waktu yang ditentukan terlampaui.

2.1.6 Pengertian Efektivitas

Secara umum, efektivitas dapat diartikan sebagai suatu kondisi yang mencerminkan sejauh mana tujuan telah berhasil dicapai, yang diukur berdasarkan indikator efektivitas yaitu kualitas, kuantitas, dan ketepatan waktu sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Sesuai dengan pendapat yang dikemukakan Hidayat (1986), efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan sejauh mana target (kuantitas, kualitas, dan waktu) dapat tercapai oleh organisasi, baik secara individu atau kelompok, dibandingkan dengan yang telah ditentukan sebelumnya. Oleh karena itu, efektivitas menjadi indikator yang sangat krusial

dalam mengevaluasi kinerja suatu organisasi atau perusahaan, termasuk dalam layanan logistik dan kepabeanan oleh *freight forwarder*. Efektivitas juga memperhatikan bagaimana proses dijalankan secara efisien dan efektif. Dalam implementasinya, tingkat efektivitas proses *custom clearance* dapat dilihat dari ketepatan waktu *freight forwarder* dalam menyelesaikan proses *custom clearance*, kelengkapan dokumen, serta kemampuannya dalam menghindari berbagai kendala seperti jalur merah (*Red Line*), ketidaksesuaian dokumen, gangguan pada sistem CEISA, hingga keterlambatan proses *stripping*.

Berdasarkan teori efektivitas menurut Hidayat (1986), penelitian ini akan menilai sejauh mana efektifnya proses *custom clearance* pada barang impor sebagai upaya untuk meminimalkan resiko *dwelling time* di PT Bintang Samudera Angkasa (OS Line) Kota Semarang. Khususnya dengan memperhatikan perbandingan jumlah kendala yang timbul selama proses *custom clearance* dan langkah-langkah yang diambil oleh perusahaan untuk mengatasinya. Efektivitas adalah tolak ukur yang menunjukkan sejauh mana suatu tujuan dapat dicapai secara optimal, baik dari segi waktu, kualitas, maupun kuantitas. Efektivitas sering kali dikaitkan dengan hasil akhir atau output yang dicapai, bukan hanya proses yang dijalankan. Menurut Mahmudi (2015), Efektivitas merupakan hubungan antara output dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan. Sedangkan Menurut Soewarno Handyaningrat S. (1994) yang menyatakan bahwa efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

2.1.6.1 Indikator Efektivitas

Dalam menilai keberhasilan suatu kegiatan atau proses, efektivitas menjadi salah satu aspek penting yang harus diperhatikan. Efektivitas tidak hanya menunjukkan apakah tujuan telah tercapai, tetapi juga mencerminkan seberapa optimal suatu kegiatan dilaksanakan. Untuk memperoleh gambaran yang objektif mengenai tingkat efektivitas, diperlukan indikator yang dapat digunakan sebagai tolok ukur dalam proses evaluasi. Menurut Hidayat (1986), efektivitas adalah ukuran yang menunjukkan sejauh mana suatu kegiatan mampu mencapai target yang telah ditetapkan. Dalam penerapannya, efektivitas dapat dianalisis melalui tiga indikator utama, yaitu kuantitas, kualitas, dan waktu. Indikator kuantitas mengacu pada jumlah hasil kerja atau *output* yang dihasilkan sesuai dengan perencanaan awal. Semakin besar capaian output yang sesuai dengan target, maka semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya. Indikator kualitas berkaitan dengan sejauh mana hasil kerja memenuhi standar, ketentuan, atau spesifikasi yang telah ditetapkan.

Sementara itu, indikator waktu menyoroti ketepatan dalam penyelesaian suatu pekerjaan sesuai dengan jadwal atau batas waktu yang telah ditentukan. Ketepatan waktu ini menunjukkan bahwa sumber daya yang digunakan telah dikelola secara efisien dan proses pelaksanaannya berjalan secara optimal. Tentunya dengan memperhatikan ketiga indikator tersebut secara menyeluruh, efektivitas suatu kegiatan atau proses dapat diukur secara lebih objektif. Hal ini tidak hanya membantu dalam mengevaluasi pencapaian yang telah diraih, tetapi juga berkontribusi terhadap upaya peningkatan dan perbaikan berkelanjutan.

2.1.6.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Efektivitas

Menurut Hidayat (1986), Berdasarkan indikator kuantitas, kualitas, dan waktu, tingkat efektivitas juga dipengaruhi oleh sejumlah faktor pendukung yang memiliki peran signifikan dalam pencapaian tujuan. Salah satu faktor utama adalah kualitas sumber daya manusia, yang mencakup kompetensi, pengalaman, serta motivasi individu dalam menjalankan tugas. Ketiga aspek ini berkontribusi langsung terhadap ketepatan dan kecepatan penyelesaian pekerjaan. Akan tetapi, tersedianya sarana dan prasarana yang memadai seperti peralatan kerja, fasilitas penunjang, dan pemanfaatan teknologi juga sangat penting guna memastikan kelancaran proses kerja serta tercapainya hasil yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Kejelasan prosedur dan sistem kerja yang terstruktur turut menjadi faktor penting, karena dapat menciptakan alur kerja yang lebih sistematis dan mengurangi potensi kesalahan dalam pelaksanaan tugas.

Menurut Mahmudi (2015), Efektivitas juga dipengaruhi oleh pelaksanaan fungsi pengawasan dan evaluasi secara berkala. Melalui mekanisme ini, perkembangan pekerjaan dapat dimonitor secara kontinu dan tindakan korektif dapat segera dilakukan apabila ditemukan kendala. Pengawasan yang efektif tidak hanya berfungsi sebagai alat kontrol semata, tetapi juga berperan sebagai sarana untuk mengidentifikasi potensi penyimpangan sejak dini sebelum berkembang menjadi permasalahan yang lebih besar dan sulit untuk diselesaikan. Dengan mempertimbangkan seluruh faktor tersebut, efektivitas kerja dalam suatu organisasi dapat ditingkatkan secara signifikan, sehingga tujuan yang telah ditetapkan lebih mudah dicapai secara efisien dan tepat waktu.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Helwiyanti Sarumaha, Sahnun Rangkuti, Al Firah (2022) yang berjudul Analisis Proses *Custom Clearance* dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor pada PT Bahari Internasional Mandiri, memiliki tujuan untuk mengetahui proses, kendala, dan solusi dalam percepatan *custom clearance* guna memperlancar arus barang ekspor dan impor. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses *custom clearance* yang tidak efisien disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain keterlambatan importir dalam menyerahkan dokumen kepada pihak EMKL/PPJK, kesalahan pengisian data PIB, kurangnya keterampilan staff, dan masa berlaku dokumen SPI (Surat Persetujuan Impor) yang belum diperbaharui.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Dini Aggraeni, Abbas Mansyur (2022) yang berjudul Analisis *Dwelling Time* serta Dampak pada *Freight Forwarding*, berfokus pada fenomena meningkatnya waktu *dwelling time* di pelabuhan dan dampaknya terhadap operasional perusahaan *freight forwarding*, dengan mengambil studi kasus pada PT. Pressa Cargo. Perusahaan *freight forwarding* mengalami beban tambahan dalam bentuk biaya penalti dan hilangnya kepercayaan pelanggan, sementara pihak importir juga menanggung biaya tambahan yang dihitung berdasarkan lamanya waktu penumpukan barang di pelabuhan. Penelitian ini memberikan gambaran bahwa *dwelling time* tidak hanya berkaitan dengan aspek

teknis pelabuhan, tetapi juga dengan efektivitas koordinasi dan penyelesaian dokumen pada proses *custom clearance*.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Laura Adelia Mutiara Sihalo, Ahmad Rahman Hamdani Lubis, Khairani Alawitah Matondang (2023) yang berjudul Analisis Peranan Bea Cukai dalam Efektivitas Penerapan *Dwelling Time* pada Kegiatan Ekspor Impor (Studi pada KPPBC Tipe Madya Pabean Belawan Medan). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran instansi Bea Cukai dalam menekan tingkat *dwelling time* di pelabuhan serta mengidentifikasi kendala dan strategi yang dilakukan untuk mempercepat proses arus barang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor utama penyebab lamanya *dwelling time* di pelabuhan Belawan adalah lamanya proses *pre-clearance*, belum optimalnya koordinasi antarinstansi (seperti Badan Karantina, BPOM, dan Sucofindo), keterlambatan penyerahan dokumen oleh importir, serta terbatasnya penerapan pelayanan 24/7 oleh pihak terkait.

Keempat, Penelitian yang dilakukan oleh Elisa Setianti, Ratih Purbasari, Nurillah Jamil Achmawati Novel (2025) yang berjudul “*Reject Dokumen Impor dan Efisiensi Biaya pada Proses Custom Clearance di Perusahaan Freight Forwarding*” membahas mengenai *reject dokumen impor* dan kaitannya terhadap efisiensi biaya operasional pada proses *custom clearance* di salah satu perusahaan *freight forwarding*. Penelitian ini mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kesalahan dokumen impor yang berujung pada terbitnya Nota Pemberitahuan Penolakan (NPP) dan menganalisis dampaknya terhadap pembengkakan biaya serta keterlambatan proses pengeluaran barang. Hasil penelitian ini ditemukan bahwa

ketidaksesuaian *Harmonized System (HS) Code*, perbedaan data antara dokumen *Pemberitahuan Impor Barang (PIB)* dan *Bill of Lading (B/L)*, serta kelengkapan dokumen yang tidak sesuai dengan ketentuan.

Kelima Penelitian Palmarosa Ardianti Putri Hardhika, Joumil Aidil Saifuddin Z.S (2025) yang berjudul “Pengaruh *Pre-Clearance, Custom Clearance, dan Post-Clearance* terhadap *Dwelling Time* di PT XYZ Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh tahapan *pre-clearance, custom clearance, dan post-clearance* terhadap *dwelling time* baik secara simultan maupun parsial, serta mengidentifikasi faktor dominan yang paling memengaruhi lamanya waktu *dwelling time* pada kegiatan impor. Penelitian menunjukkan bahwa tahap *post-clearance* merupakan faktor yang paling dominan dalam memengaruhi lamanya *dwelling time*, dengan nilai koefisien tertinggi sebesar 1,742. Artinya, semakin lama proses pada tahap *post-clearance* (misalnya pengeluaran barang dari pelabuhan menuju gudang importir), maka semakin tinggi pula waktu *dwelling time* yang terjadi.

Keenam, penelitian yang dilakukan oleh Igor Tavares, Juan Arturo Castaneda-Ayarza (2022) yang berjudul “*Import and Export Process: The Impact of Bureaucratic Simplification in Custom Clearance*”. Penelitian ini dilakukan guna bertujuan untuk menganalisis dampak penyederhanaan birokrasi terhadap proses kepabeanan pada kegiatan impor dan ekspor di Brasil. Peneliti menyoroti permasalahan utama dalam sistem perdagangan luar negeri Brasil, yaitu tingginya tingkat birokrasi dan kompleksitas dokumen kepabeanan, yang berdampak pada meningkatnya waktu dan biaya dalam proses *custom clearance*. Hasil penelitian

menunjukkan bahwa penerapan sistem *Single Trade Portal* membawa dampak positif terhadap efisiensi operasional perusahaan, dengan pengurangan waktu pemrosesan sebesar 35%, penurunan penggunaan dokumen hingga lebih dari 60%, serta peningkatan koordinasi antara pelaku usaha dan instansi pemerintah.

Ketujuh, penelitian yang dilakukan oleh Elizabeth Amelia Permata Sari (2022) dalam penelitiannya yang berjudul “*The Process of Handling Pesticide Imports on the Red Line by Freight Forwarding*”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis proses penanganan impor pestisida melalui jalur merah yang dilakukan oleh perusahaan *freight forwarding*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses penanganan impor pestisida di jalur merah dilakukan secara sistematis melalui beberapa tahapan penting, mulai dari penerimaan dokumen seperti *Bill of Lading*, *Invoice*, *Packing List*, *Certificate of Origin*, hingga pembuatan *Pemberitahuan Impor Barang (PIB)* oleh PPJK. Setelah dokumen lengkap dan dinyatakan sebagai jalur merah (*red line*), maka dilakukan pemeriksaan fisik oleh Bea Cukai sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Dalam praktiknya, hambatan yang sering terjadi meliputi keterlambatan pengiriman dokumen asli dari eksportir, keterlambatan pembayaran, serta proses pemeriksaan yang memakan waktu lama akibat tingginya risiko barang berbahaya (pestisida).

Kedelapan, penelitian yang dilakukan oleh Dzulham Faruq Rifqi Wardana, I Gede Artha Dharmakarja (2024) dengan judul “*A Study of Dwelling Time at Tanjung Perak Harbor Surabaya Indonesia*”. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu atau *dwelling time* di

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, sehingga pemerintah dapat merumuskan kebijakan pengeluaran barang impor secara lebih cepat dan efisien. Data yang digunakan meliputi waktu proses *pre-clearance*, *custom clearance*, *post-clearance*, dan total *dwelling time* bulanan selama periode Januari 2020 hingga Desember 2022. Sehingga ketiga variabel (*pre-clearance*, *custom clearance*, dan *post-clearance*) berpengaruh signifikan terhadap *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak. Hal ini disebabkan oleh adanya kebijakan baru dan peningkatan fasilitas pelabuhan yang membuat proses *custom clearance* menjadi lebih cepat. Penelitian ini menemukan bahwa rata-rata waktu *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak selama periode penelitian adalah 3,24 hari.

Kesembilan, penelitian yang dilakukan oleh Annes Fathima dan Muksheets Hasim (2024) yang berjudul “*Customs Clearance Efficiency in Freight Forwarding Process*”, bertujuan untuk menganalisis tingkat efisiensi proses *customs clearance* dalam kegiatan *freight forwarding* serta mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas dan kecepatan pelayanan kepabeanan. Bahwa pada proses *custom clearance* memainkan peranan penting dalam memperlancar perdagangan internasional dengan memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan mempercepat arus pergerakan barang lintas negara. Melalui analisis statistik (Uji *Chi-Square*, ANOVA, dan *Correlation*), peneliti menemukan adanya hubungan yang signifikan antara dukungan sumber daya manusia, komunikasi yang jelas, pemanfaatan teknologi, dan kecepatan respons otoritas kepabeanan terhadap tingkat efisiensi proses *custom clearance*.

Kesepuluh, penelitian yang dilakukan oleh Zainal Yahya Idris, Ganding Sitepu, Misliah, Indrabayu (2024) dalam penelitiannya yang berjudul “*Optimizing Dwelling Time at the New Makassar 1 Container Terminal in Supporting the Regional Development of South Sulawesi*”. Pada penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi lamanya *dwelling time* di Terminal Peti Kemas Makassar 1 serta merumuskan strategi optimalisasi guna mendukung efisiensi logistik dan pembangunan ekonomi daerah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata *dwelling time* kontainer impor 20 kaki mencapai 5,45 hari, sementara kontainer domestik 40 kaki memiliki rata-rata 3,34 hari. penelitian ini juga mengidentifikasi kendala pada tahap penanganan fisik barang seperti keterbatasan peralatan bongkar muat, antrean truk, serta ketidaksiapan tenaga kerja bongkar muat (TKBM). berpengaruh langsung terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah. Semakin cepat barang keluar dari pelabuhan, semakin besar potensi peningkatan arus perdagangan dan pendapatan daerah dari pajak impor.

Tabel 2.1. Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul, Nama, dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Analisis Proses <i>Custom Clearance</i> dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor pada PT. Bahari Internasional Mandiri. Oleh: Helwiyanti Sarumaha, Sahnun Rangkuti, Al Firah (2022)	Tujuan penelitian ini dilakukan adalah untuk mengetahui proses dan kendala <i>custom clearance</i> .	Kualitatif Deskriptif	Keterlambatan dokumen dan kesalahan PIB menghambat arus barang.	Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang yaitu membahas proses <i>custom clearance</i> .	Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang yaitu penelitian terdahulu lebih spesifik terhadap arus barang sedangkan penelitian sekarang lebih spesifik pada proses efektivitas <i>custom clearance</i> dalam meminimalkan <i>dwelling time</i> .
2.	Analisis <i>Dwelling Time</i> serta Dampak pada <i>Freight Forwarding</i> . Oleh: Dini Anggraeni, Abbas Mansyur (2022)	Menganalisis penyebab dan dampak <i>dwelling time</i> .	Kualitatif dan kuantitatif (<i>mix method</i>)	<i>Dwelling time</i> tinggi disebabkan keterlambatan <i>clearance</i> dan proses administrasi.	Persamaannya yaitu sama-sama membahas <i>dwelling time</i> dalam kegiatan impor.	Tidak menganalisis secara khusus efektivitas proses <i>custom clearance</i> sebagai penyebab utama.

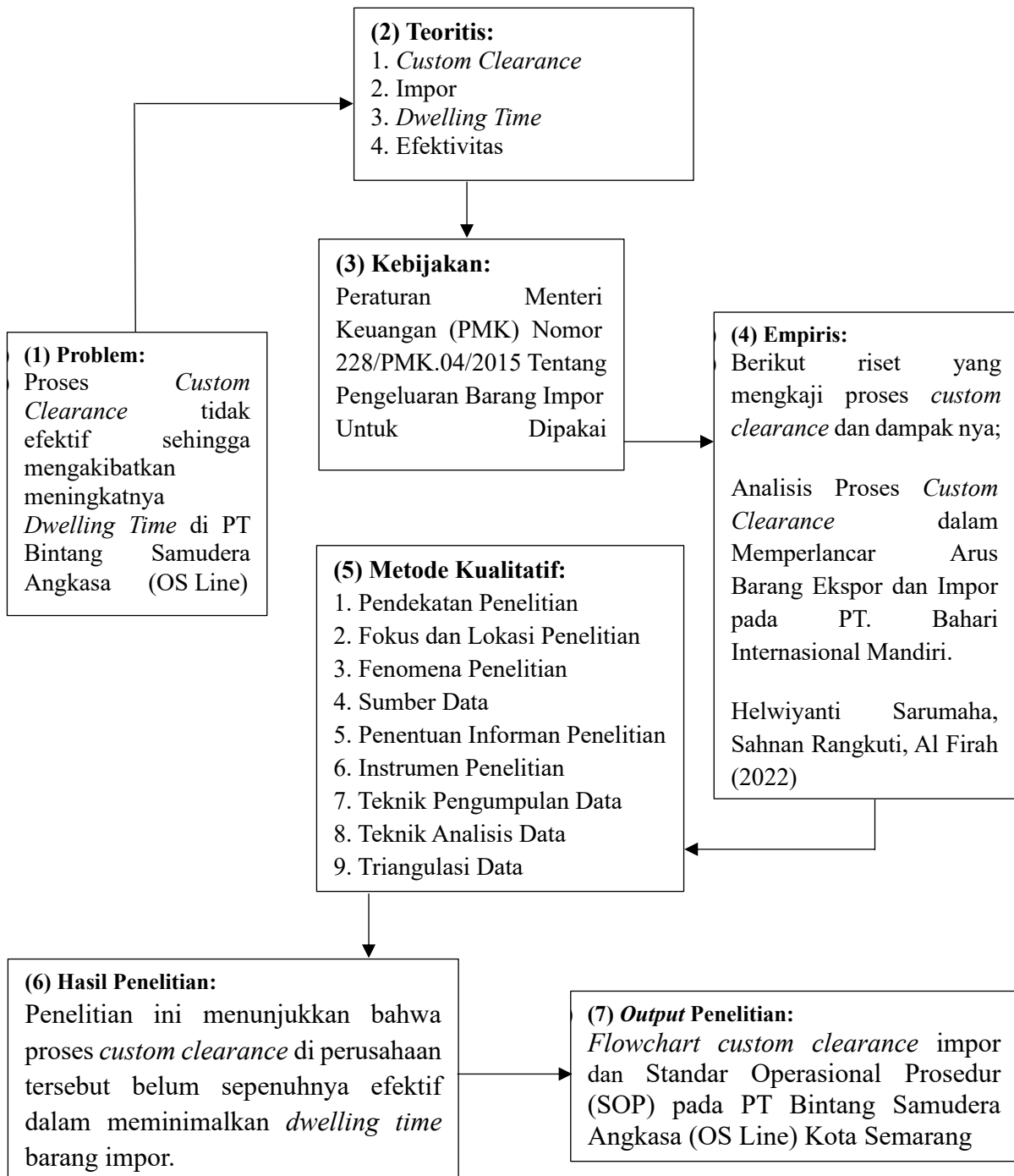
No.	Judul, Nama, dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
3.	<i>Import and Export Process: The Impact of Bureaucratic Simplification in Customs Clearance</i> Oleh: Igor Tavares, Juan Arturo Castaneda-Ayarza (2022)	Tujuan penelitian ini adalah untuk menilai dampak penyederhanaan birokrasi terhadap <i>clearance</i> .	Kualitatif	Penyederhanaan prosedur mempercepat proses <i>clearance</i> .	Persamaan dengan penelitian sekarang yaitu membahas proses <i>clearance</i>	Penelitian terdahulu tidak berfokus pada proses yang terjadi pada internal perusahaan dan penelitian sekarang menganalisis proses <i>clearance</i> dari internal dan eksternal perusahaan.
4.	<i>The Process of Handling Pesticide Imports on the Red Line by Freight Forwarding.</i> Oleh: Elizabeth Amelia Permata Sari (2022)	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis proses penanganan impor pestisida melalui jalur merah.	Kualitatif	Proses penanganan impor pestisida di jalur merah dilakukan secara sistematis mulai dari penerimaan dokumen.	Kesamaan kedua penelitian ada pada tujuan penelitian yang membahas tentang proses penanganan pada impor barang.	Penelitian terdahulu lebih berfokus pada proses penanganan impor pestisida melalui jalur merah, pada penelitian sekarang berfokus pada proses keseluruhan pada <i>custom clearance</i> barang impor.

No.	Judul, Nama, dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
5.	Analisis Peranan Bea Cukai Dalam Efektivitas Penerapan <i>Dwelling Time</i> Pada Kegiatan Ekspor Impor (Studi Pada KPPBC Tipe Madya Pabean Belawan Medan). Oleh: Laura Adelia, dkk (2023)	Menganalisis peran Bea Cukai dalam efektivitas penerapan <i>dwelling time</i> .	Kualitatif Deskriptif	Peran Bea Cukai sangat menentukan dalam mempercepat atau memperlambat <i>dwelling time</i> melalui proses pemeriksaan dan administrasi.	Sama-sama membahas <i>dwelling time</i> dan efektivitas dalam proses kepabeanan.	Penelitian ini berfokus pada peran Bea Cukai (instansi pemerintah), sedangkan penelitian sekarang fokus pada efektivitas proses <i>custom clearance</i> dari sisi <i>freight forwarder</i> (perusahaan) dan pihak-pihak terkait.
6.	<i>A Study of Dwelling Time at Tanjung Perak Harbor Surabaya Indonesia</i> . Oleh: Dzulham Faruq Rifqi Wardana, I Gede Artha Dharmakarja (2024)	Untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu atau <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.	Kuantitatif	Proses <i>pre-clearance, custom clearance, dan post-clearance</i> berpengaruh terhadap <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Tanjung Perak.	Membahas pengaruh terjadinya <i>dwelling time</i> dan proses <i>custom clearance</i> pada <i>dwelling time</i> .	Penelitian terdahulu menggunakan metode regresi linear berganda, pada penelitian sekarang menggunakan metode <i>Fishbone</i> sebagai metode untuk mengidentifikasi faktor-faktor penghambat pada proses <i>custom clearance</i> .

No.	Judul, Nama, dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
7.	<i>Customs Clearance Efficiency in Freight Forwarding Process.</i> Oleh: Annes Fathima dan Muksheets Hasim (2024)	Untuk menganalisis tingkat efisiensi proses <i>customs clearance</i> dan faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas kepabeanan.	Kuantitatif	Adanya hubungan signifikan antara SDM, komunikasi, teknologi, dan kepabeanan terhadap efisiensi proses <i>customs clearance</i> .	Membahas proses dan kinerja efektivitas <i>custom clearance</i> .	Penelitian terdahulu tidak secara spesifik mengaitkan dengan <i>dwelling time</i> dan tidak menggunakan pendekatan efektivitas (waktu, kualitas, kuantitas)
8.	<i>Optimizing Dwelling Time at the New Makassar 1 Container Terminal in Supporting the Regional Development of South Sulawesi.</i> Oleh: Zainal Yahya Idris, dkk. (2024)	Untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi lamanya <i>dwelling time</i> di Terminal Peti Kemas Makassar 1	Kualitatif	rata-rata <i>dwelling time</i> kontainer impor 20 kaki mencapai 5,45 hari, sementara kontainer domestik 40 kaki memiliki rata-rata 3,34 hari.	Membahas faktor-faktor yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> .	Penelitian terdahulu lebih berfokus pada proses di pelabuhan, sedangkan penelitian sekarang lebih berfokus pada proses <i>custom clearance</i> pada sisi perusahaan.

No.	Judul, Nama, dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
9.	<p><i>Reject</i> Dokumen Impor dan Efisiensi Biaya pada Proses <i>Customs Clearance</i> di Perusahaan <i>Freight Forwarding</i>.</p> <p>Oleh: Elisa Setianti, Ratih Purbasari, Nurillah Jamil Achmawati Novel (2025)</p>	<p>Mengidentifikasi kesalahan dokumen impor dan dampaknya terhadap biaya.</p>	<p>Kualitatif Deskriptif</p>	<p>Kesalahan <i>HS Code</i> dan dokumen menyebabkan keterlambatan dan biaya meningkat.</p>	<p>Sama-sama membahas kendala dalam proses <i>custom clearance</i>, khususnya kesalahan dokumen.</p>	<p>Penelitian ini berfokus pada efisiensi biaya, sedangkan penelitian sekarang berfokus pada efektivitas proses dan dampaknya terhadap <i>dwelling time</i>.</p>
10.	<p>Pengaruh <i>Pre-Clearance</i>, <i>Customs Clearance</i>, dan <i>Post-Clearance</i> terhadap <i>Dwelling Time</i> di PT XYZ Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda</p> <p>Oleh: Palmarosa Ardianti Putri Hardhika, Joumil Aidil Saifuddin Z.S (2025)</p>	<p>Mengetahui pengaruh tahap <i>Pre-Clearance</i>, <i>Customs Clearance</i>, dan <i>Post-Clearance</i> terhadap <i>dwelling time</i> dan faktor dominannya</p>	<p>Kualitatif</p>	<p>Tahapan <i>custom clearance</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>dwelling time</i>; <i>post clearance</i> paling dominan.</p>	<p>Membahas <i>custom clearance</i> dan <i>dwelling time</i> serta faktor-faktor yang penyebab lamanya barang keluar dari Pelabuhan.</p>	<p>Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan regresi untuk menguji pengaruh variabel, penelitian sekarang menggunakan pendekatan kualitatif untuk menganalisis efektivitas proses <i>custom clearance</i> dengan tiga indikator (waktu, kualitas, kuantitas)</p>

2.3 Alur Kerangka Penelitian



Gambar 2.1. Alur Kerangka Penelitian

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2026

Secara empiris, *dwelling time* barang impor di pelabuhan merupakan indikator penting dalam menilai efektivitas proses logistik, khususnya pada tahapan *custom clearance*. Penelitian Dini Aggraeni dan Abbas Mansyur (2022) menunjukkan bahwa tingginya *dwelling time* berdampak pada meningkatnya biaya operasional perusahaan *freight forwarding* serta menurunnya kepercayaan pelanggan. Kondisi tersebut disebabkan oleh kurang optimalnya proses penyelesaian dokumen.

Berdasarkan penelitian Laura Adelia Mutiara Sihaloho, Ahmad Rahman Hamdani Lubis, dan Khairani Alawitah Matondang (2023) mengungkapkan bahwa lamanya *dwelling time* dipengaruhi oleh keterlambatan penyerahan dokumen, lamanya proses perizinan, serta belum optimalnya koordinasi antar instansi.

Penelitian Elisa Setianti, Ratih Purbasari, dan Nurillah Jamil Achmawati Novel (2025) menunjukkan bahwa kesalahan dan ketidaksesuaian dokumen, seperti HS Code dan data PIB dengan *Bill of Lading*, menyebabkan penolakan dokumen yang berdampak pada keterlambatan proses serta peningkatan biaya operasional. Hal ini menegaskan bahwa ketepatan dokumen dan kelengkapan dokumen merupakan faktor penting dalam efektivitas *custom clearance*.

Berdasarkan ketiga penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa efektivitas proses *customs clearance* memiliki hubungan yang erat dengan tingkat *dwelling time* barang impor. Permasalahan utama yang sering terjadi meliputi keterlambatan dan ketidaksesuaian dokumen serta kurangnya koordinasi antar pihak. Oleh karena itu, peningkatan efektivitas *custom clearance* menjadi langkah penting dalam meminimalkan *dwelling time*, sebagaimana menjadi fokus dalam penelitian pada PT. Bintang Samudera Angkasa (OS Line) Kota Semarang.