

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Impor

Pembelian barang atau jasa dari negara lain dikenal sebagai impor. Dimana barang tersebut tidak dapat dihasilkan sendiri di negeri ini atau harga barang tersebut lebih murah dari pasar dalam negeri (Astuti, 2019:22). Impor adalah aktivitas perdagangan internasional, pembelian dan penjualan barang antara negara. Semua barang yang dibawa masuk ke wilayah pabean, baik yang dibawa oleh perorangan maupun badan usaha, serta yang diangkut oleh sarana transportasi, harus memenuhi kewajiban kepabeanan seperti membayar bea masuk dan pajak impor (Purwito & Indriani, 2015:10).

Impor adalah kegiatan membawa barang dari luar Indonesia, yang sering disebut sebagai daerah pabean, ke dalam wilayah Indonesia atau ke dalam kawasan pabean. Setiap perusahaan sah secara hukum saat akan melaksanakan kegiatan impor, diwajibkan untuk melengkapi dokumen perusahaan, seperti Surat Keterangan Domisili Usaha (SKDU), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), dan Tanda Daftar Perdagangan (TDP) (Berata, 2014:07).

Suatu negara sering kali dalam kegiatan impor mengalami sistem produksi secara efisien atau dengan harga yang sama murah seperti negara pengekspor. Negara mengimpor bahan baku atau barang dagangan yang tidak diperoleh di dalam perbatasannya. Misalnya, karena tidak dapat memenuhi permintaan atau

memproduksi minyak domestik dengan produksi dalam negeri yang cukup banyak negara mengimpornya. Barang dan bahan impor biasanya lebih murah karena jadwal tarif dan perjanjian perdagangan bebas.

2.1.1.1 Manfaat Impor

Kegiatan impor tentunya memberikan dampak positif bagi perekonomian. Salah satu manfaat impor adalah meningkatkan ketersediaan barang dan jasa yang mungkin tidak bisa diproduksi secara efisien atau sama sekali tidak bisa dihasilkan di Indonesia. Aktivitas impor, dapat memenuhi kebutuhan konsumen yang lebih beragam dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Impor juga dapat mendorong persaingan di pasar domestik, sehingga memberikan paksaan produsen Indonesia untuk memperbaiki kualitas dan efisiensi produk agar tetap kompetitif dengan pesaing di mancanegara. Impor dapat menjadi katalisator bagi pertumbuhan ekonomi dan inovasi. Menurut Astuti (2019:52-55) manfaat dari kegiatan impor yaitu sebagai berikut:

1. Meningkatkan persahabatan antarnegara

Hadirnya perdagangan internasional meningkatkan komunikasi antar negara yang menjalankan aktivitas impor. Komunikasi yang baik dari kegiatan impor bukan hanya di sektor perdagangan saja, namun juga memberikan dampak yang besar untuk bidang budaya, sosial, politik, dan lainnya. Adanya hubungan yang baik, antar negara akan menciptakan rasa menghormati dan memiliki empati bila negara lain sedang mengalami kesulitan.

2. Kebutuhan setiap negara tercukupi

Melalui kegiatan impor suatu negara dapat memenuhi kebutuhan terhadap barang yang belum dapat diproduksi. Kegiatan impor dapat dilakukan oleh negara yang memiliki hasil produksi berlebih.

3. Menggalakkan kemajuan dalam ilmu pengetahuan dan teknologi

Kegiatan impor dapat mengantarkan perorangan atau perusahaan menjalankan teknik produksi yang lebih efektif. Dilakukan dengan melakukan impor mesin atau alat modern untuk memaksimalkan hasil produksinya. Menggunakan mesin dan alat modern dapat memperbaiki produktifitas serta meningkatkan jumlah produksi.

4. Mengembangkan lapangan kerja

Mengembangkan pasar di luar negeri, maka negara juga akan memperbaiki hasil produksinya. Meningkatkan hasil produksinya, perusahaan akan mencari tenaga kerja lebih, sehingga memberikan kesempatan kerja dan mengurangi tingkat pengangguran.

5. Sumber pemasukan kas negara

Aktivitas impor bisa memberikan keuntungan atau meningkatkan pendapatan negara. Aktivitas impor dapat meningkatkan pendapatan pajak karena terkena bea masuk dimana masing-masing negara tidak sama dalam penerapan tarifnya.

Disimpulkan bahwa impor dapat menjadi instrument yang penting untuk mengejar pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kesejahteraan masyarakat yang lebih optimal. Keberhasilan penerapan kebijakan impor sangat bergantung pada kondisi ekonomi spesifik suatu negara dan kemampuan pemerintah dalam mengelola dampaknya.

2.1.1.2 Hambatan Impor

Menurut Supardi, (2019:24) kegiatan impor tidak selalu berjalan lancar sebagaimana yang diharapkan. Dalam praktiknya, sering kali terjadi berbagai hambatan yang menjadi penghalang dalam pelaksanaan proses impor, baik yang bersifat teknis maupun non-teknis. Hambatan-hambatan tersebut dapat mengakibatkan keterlambatan dalam pengeluaran barang impor dari kawasan pabean, sehingga mengganggu kelancaran rantai pasok dan operasional perusahaan. Supardi mengelompokkan faktor-faktor yang memengaruhi keterlambatan tersebut ke dalam dua kategori utama, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal yang paling berpengaruh terhadap keterlambatan antara lain kesalahan *input* data, keterlambatan proses *clearance*, dan perlunya penyesuaian prosedur. Faktor eksternal yang mempengaruhi keterlambatan pengeluaran barang impor mencakup tertundanya proses bongkat muat dan pengeluaran barang, penundaan operasional di pelabuhan, proses *clearance* tertunda karena dokumen yang tidak lengkap, barang tertahan untuk pemeriksaan dan faktor lainnya. Kedua jenis faktor ini, baik internal maupun eksternal, memiliki dampak signifikan terhadap efisiensi waktu dan biaya dalam proses pengeluaran barang dari kawasan pabean, sehingga penting untuk diidentifikasi dan diantisipasi sejak awal agar proses impor dapat berjalan lebih efektif dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2.1.1.3 Importir

Importir atau sering disebut juga sebagai indikator yang membutuhkan barang dan menempatkan pesanan ke pihak penjual. Beberapa indikator umum sebagai penerima langsung barang impor, penjual yang akan menjual kembali barang tersebut, atau bisnis atau lembaga pemerintah yang membutuhkan barang

impor tersebut (Supardi, 2019:36). Importir adalah individu atau perusahaan yang memiliki izin untuk membawa barang dari luar negeri ke Indonesia. Importir menjalankan kegiatan impor dengan tujuan mendapatkan manfaat dari bisnisnya. Proses impor berjalan saat harga barang yang diinginkan diluar negari lebih rendah daripada harga barang di dalam negeri (Kobi, 2011:02). Penurunan harga tersebut akibat dari:

1. Negara produsen memiliki kekayaan alam yang lebih bervariasi.
2. Negara penghasil dapat memproduksi barang dengan harga rendah.
3. Negara penghasil mampu menciptakan produk dengan angka yang lebih besar.

Importir merupakan pelaku ekonomi yang memiliki peran penting dalam perdagangan internasional. Kegiatan impor dilakukan oleh importir dapat menguntungkan perekonomian negara, akan tetapi juga perlu dikelola dengan baik untuk menghindari dampak negatif. Peran importir sangat krusial dalam sistem perdagangan global. Importir bertindak sebagai jembatan penghubung antara produsen di negara asal dan konsumen di negara tujuan. Importir tidak hanya membeli produk, tetapi juga bertanggung jawab atas berbagai aspek terkait impor, yaitu:

1. Pengurusan dokumen: importir harus menyiapkan berbagai dokumen yang diperlukan untuk proses bea cukai dan izin impor.
2. Transportasi: importir mengatur pengiriman barang dari lokasi awal ke lokasi tujuan, termasuk pemilihan moda aksesibilitas yang sesuai.
3. Pembayaran: importir melakukan pembayaran kepada produsen asing sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat sebelumnya.

4. Pemasaran: importir bertanggung jawab atas pemasaran produk impor di pasar nasional.

Menurut Purwito & Indriani (2015:11) importir dibedakan menjadi 3, yaitu:

1. Importir umum atau perorangan, merupakan importir yang menjalankan aktivitas importasi yang diizinkan oleh Menteri Perdagangan untuk dimiliki, ditransfer ke orang lain, atau dijual belikan.
2. Importir terbatas, merupakan Individu atau perusahaan yang sudah mempunyai Angka Pengenal Impor (API) untuk perdagangan umum, guna mengimpor barang-barang spesifik, seperti gula, beras, dan komoditas lainnya ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.
3. Importir produsen, merupakan penyedia barang yang memerlukan izin dari pemerintah guna mengimpor barang diperlukan untuk proses produksi produknya.

2.1.1.4 Jenis-Jenis Impor

Menurut Purwito & Indriani (2015:12-17) impor dapat diklasifikasi menjadi beberapa kategori, yaitu:

1. Impor Untuk Digunakan

Barang impor yang dibawa masuk ke wilayah pabean Indonesia dengan kata lain, barang impor tersebut dimaksudkan untuk digunakan atau dijual kembali setelah digunakan, dimiliki, atau dikonsumsi oleh konsumen akhir. Memasukan barang impor dikuasai oleh orang atau badan hukum yang berdomisili di Indonesia. Dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumsi atau produk dalam negeri. contoh impor untuk dipakai yaitu mobil pribadi, mesin produksi, bahan baku untuk produksi, barang konsumsi sehari-hari.

2. Impor Barang untuk Penumpang dan Kru Alat Transportasi

Barang bawaan dipungut bea masuk menurut ketentuan undang-undang saat melintasi batas daerah negara dengan sarana pengangkut (udara, laut, darat). Termasuk produk yang dibawa dan dibeli di luar daerah pabean dengan tujuan untuk digunakan di dalam daerah pabean oleh sarana pengangkut, yang karena tugas pekerjaannya harus berada di dalam sarana pengangkut dan tiba bersama pengangkut tersebut, kecuali produk tertentu dengan pembebasan dari pajak lalu lintas barang.

3. Impor Barang yang Melintasi Batas

Baran impor dimiliki oleh masyarakat yang bertempat tinggal di area perbatasan dan punya kartu identitas yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang serta melakukan perjalanan melintasi batas di wilayah perbatasan melalui pos pengawasan lintas batas. Barang pelintas batas diberikan pembebasan dari bea masuk dan bebas dari pajak impor, dengan ketentuan nilai pabean yang berlaku.

4. Impor Barang yang Dikirim Melalui Pos

Barang kiriman POS dengan nilai FOB tidak lebih dari USD 50,00 per orang per kiriman akan dibebaskan dari bea masuk dan pajak impor lainnya, melebihi persyaratan akan dikenai tarif bea masuk dan pajak serta akan diberikan kepada petugas pos jika sudah dilakukan pembayaran bea masuk dan pajak. Dilakukan seleksi pemeriksaan pabean oleh pejabat Bea Cukai, yang disaksikan oleh petugas POS. Untuk produk pelintasan batas harus dibuat surat Pemberitahuan Lintas Batas untuk barang impor lintas batas.

5. Impor Barang yang Dikirim Menggunakan Layanan Pengiriman

Barang yang dikirim melalui layanan pengiriman dikeluarkan menggunakan Pemberitahuan Impor Barang Khusus (PIBK). Prosedur yang dilakukan importir melengkapi PIBK (BC 2.1) sebanyak 2 lembar tersebut memberikan PIB beserta dokumen pelengkap pabean lainnya kepada pejabat yang menangani pengeluaran barang, serta melakukan pembayaran bea masuk, cukai, dan pajak atas tujuan impor atau memberikan jaminan, kecuali untuk barang dengan nilai pabean maksimal FOB USD 50,00.

6. Impor Sementara

Barang impor hanya diperbolehkan berada di wilayah pabean Indonesia yang sudah diberikan persetujuan oleh Menteri Perdagangan atau Menteri Keuangan untuk jangka waktu yang ditentukan dengan tujuan tertentu, contohnya perlombaan, amal, pameran, memproduksi produk jadi dengan bahan baku di luar daerah pabean. Setelah tujuan tercapai, maka barang tersebut harus diekspor kembali. Tujuan dari impor sementara yaitu memfasilitasi kegiatan tertentu tanpa harus melakukan impor secara permanen. Contohnya yaitu pembangunan hotel dan operasi pertambangan untuk menyediakan alat-alat berat, baik melalui penyewaan maupun *leasing* atau pembelian secara cicilan.

7. Impor untuk Re-impor

Aktivitas mengimpor kembali barang yang telah diekspor ke dalam wilayah pabean. Hal tersebut akibat dari ditolaknya barang oleh importir di negara tujuan, terkait dengan kualitas barang, kerusakan tersembunyi, atau peraturan di negara tujuan yang mengharuskan produk diekspor kembali ke negara asal.

2.1.1.5 Instansi Terkait dalam Impor

Dalam proses impor tidak hanya melibatkan importir sebagai pelaku utama, tetapi juga melibatkan berbagai instansi pemerintah dan swasta yang memiliki peran dan fungsinya masing-masing. Instansi-instansi ini berperan penting dalam mengawasi, mengatur, dan memfasilitasi kegiatan impor agar berjalan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan memberikan manfaat bagi perekonomian negara. Instansi yang terkait dalam kegiatan impor menurut Supardi (2019:35-49), sebagai berikut:

1. Eksportir

Pihak penjual atau melakukan kegiatan pengiriman barang, yang memiliki izin untuk melakukan penjualan hasil produksinya kepada pembeli di luar negeri.

2. Importir

Pihak pembeli yang memiliki izin untuk memasukan barang, atau pengiriman barang di luar area pabean (luar negeri) masuk area pabean Indonesia (dalam negeri).

3. Bank (Bank Devisa)

Pihak-pihak yang terlibat dalam setiap transaksi perdagangan internasional sebagai perantara Bank Indonesia untuk pembayaran dan sebagai pihak penyedia jasa pembayaran. Selain itu sebagai lembaga cabang eksklusif atau swasta yang turut dalam perdagangan perbankan nasional atau internasional.

4. Maskapai Pelayaran (*Shipping Line*)

Pihak pemegang kapal dengan aktivitas intinya distribusi barang dari pelabuhan keberangkatan (*Port of Loading*) ke pelabuhan kedatangan (*Port of Discharge*) yang disyaratkan dalam *Sales Contract* dan L/C.

5. Maskapai Udara atau *Air Line*

Perusahaan pemegang pesawat dengan aktivitas intinya melakukan pengangkutan barang dari bandara keberangkatan (*Port of Loading*) ke pelabuhan kedatangan (*Port of Discharge*) yang disyaratkan dalam *Sales Contract* dan *L/C*.

6. *Surveyor Company*

Perusahaan yang diberi wewenang pemerintah untuk memeriksa kecocokan barang yang akan diimpor maupun ekspor dalam kata lain melakukan survei atas jumlah, jenis, mutu, keaslian, kondisi barang (baru atau bukan), *HS code* barang untuk menetapkan besaran pajak dan bea atas barang yang diimpor.

7. *Freight Forwarding*

Konsolidator mengumpulkan barang yang disimpan di gudang tertentu, mengawasi perpindahan peti kemas saat kapal jalan dan memberi tahu pembeli tentang kedatangan kapal hingga proses penagihan biaya tambang.

8. Pihak Regulator

A. Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Deperindag)

Institut pemerintahan yang menangani bidang industri dan perdagangan, berperan dalam penerbitan Surat Keterangan Asal (SKA).

B. Dirjen Bea Dan Cukai

Wakil pemerintah mengawasi barang yang masuk dan keluar dari wilayah pabean, untuk memastikan bahwa barang yang diterima oleh negara dikenakan bea masuk, cukai, atau pajak aman.

C. Badan Pemerintahan Lainnya

Badan pemetintahan yang memberikan atau menolak izin atas barang yang akan dimasukan atau dikeluarkan di daerah pabean, misalnya BPPOM, karantina, kesehatan, dll.

9. Perusahaan Bongkar Muat (*Stevedoring*)

Perusahaan yang mengangkut dan memindahkan barang dari pelabuhan ke kapal atau pesawat dengan peralatan mekanis atau manual.

10. *Cargo Doring Company*

Perusahaan jasa pengangkutan barang dari dermaga ke gudang pelabuhan dan sebaliknya.

11. *Trucking Company*

Perusahaan jasa yang menggunakan mobil kecil sampai dan truk besar untuk mendistribusikan barang dari gudang eksportir ke pelabuhan dan sebaliknya. Usaha ini juga menyediakan layanan pengambilan dan pengembalian kontainer ke depo.

12. Dan lain-lain

A. *Insurance Company*

Perusahaan jasa pemberi proteksi dalam proses ekspor dan impor, seperti jaminan produk yang rusak dan hilang di perjalanan, jaminan bea cukai, dan lain-lain.

B. *Fumigation Company*

Perusahaan jasa fumigasi, berupa penyemprotan *packaging*, agar terbebas dari hama dan serangga.

C. Perusahaan lain terlibat Impor

2.1.1.6 Tahapan Impor

Tahapan impor merupakan rangkaian tahapan yang harus dilalui ketika membawa barang dari luar negeri masuk kedalam negeri. Proses ini melibatkan berbagai pihak, mulai dari importir, eksportir, hingga instansi pemerintahan seperti bea cukai. Tujuan utama dari prosedur impor adalah untuk mengatur lalu lintas barang, melindungi industri dalam negeri, dan menjamin bahwa produk yang diterima sesuai dengan persyaratan yang berlaku. Proses impor barang biasanya terdiri dari pengiriman, pemuatan, penyimpanan, pemberitahuan impor, pemeriksaan, dan pengeluaran barang impor. Menurut Berata (2014:25-28) tahapan kegiatan untuk mengimpor barang ke Indonesia, yaitu:

1. Mengumpulkan data barang yang diimpor terkena lartas atau tidak, dapat dilakukan pengecekan di web INSW dengan memasukan HS *code* barang, maka data akan didapatkan. Jika produk yang di impor terkena larta masa segera mengurus izin terkait barang tersebut.
2. Sebelum memulai proses transaksi, importir dan *supplier* melakukan perjanjian dan melakukan perundingan harga barang untuk diimpor sebelum melakukan proses transaksi.
3. Jika kedua belah pihak mencapai kesepakatan tentang harga yang telah ditentukan, maka perjanjian jual-beli dibuat atau menernitkan *Purchase Order* (PO).
4. *Supplier* akan menyiapkan seluruh produk yang akan diimpor ke pelabuhan ekspor.

5. *Supplier* akan melakukan persiapan dokumen *Bill of Lading (B/L)*, *invoice*, *packing list* dan beberapa dokumen lainnya untuk kemudian dikirimkan ke importir melalui jasa titipan atau email.
6. Sesuai dengan kesepakatan diawal yang tertera dalam *invoice*, importir membayar *supplier*.
7. Barang sampai di negara importir, pihak importir melengkapi *form* Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dapat melalui jasa PPJK melengkapi kegiatan memasukan dan mengirim PIB.
8. Adanya PIB, importir dapat mengerti total Bea Masuk dan pajak lain wajib dilunasi. Ketika melakukan permohonan PIB, importir menyertakan kelengkapan berkas.
9. Importir Melakukan pembayaran Bea Masuk dan Pajak melalui Bank Persepsi yang telah ditunjuk setelah memperoleh PIB.
10. Bank akan menggunakan Pertukaran Data Elektronik (PDE) untuk *sending* data ke Sistem Komputer Pelayanan Bea dan Cukai setelah melakukan pembayaran lewat internet.
11. Selanjutnya adalah validasi INSW. Setelah semua izin telah diberikan dalam proses ini, data PIB secara otomatis akan dikirim ke sistem Bea dan Cukai.
12. Penjaluran fasilitas pelayanan akan ditentukan oleh Pejabat Bea dan Cukai. Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dapat akan dikeluarkan segera jika PIB melalui jalur hijau; jika terkena jalur merah, pemeriksaan fisik dan dokumen impor oleh petugas Bea dan Cukai, dan apabila tidak ada pelanggaran, SPPB secepatnya dikeluarkan. Namun, jika terbukti ada kesalahan, importir dikenai hukuman sesuai ketentuan Undang-Undang.

13. Importir menerima pemberitahuan dari Bea dan Cukai setelah SPPB diterbitkan dan dicetak melalui modul PIB.
14. Jika dokumen asli dan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dilampirkan, barang dapat dipindahkan dari pelabuhan.

2.1.1.7 Dokumen Impor

Sebelum kedatangan kapal, terdapat periode waktu yang diperlukan sejak agen menerima *faks* atau email dan agen umum menerima informasi mengenai pemberitahuan kedatangan kapal. Proses ini meliputi saat kapal bersandar untuk kegiatan bongkar muat hingga kapal meninggalkan pelabuhan, dan pada saat yang sama, importir mengirimkan pemberitahuan impor barang yang dapat dilakukan melalui elektronik ke kantor Bea dan Cukai. Terdapat dokumen-dokumen yang harus disiapkan sebagai pelengkap kepabeanan. Menurut Purwito & Indriani (2015:28-34) dokumen-dokumen tersebut mencakup:

1. Dokumen Bersifat Komersial (*Commercial Documents*)

- a. Kontrak Penjualan (*Sales Contract*)

Dokumen pendukung dan acuan bagi kedua pihak yang terlibat dalam perjanjian jual beli, yang mencakup syarat-syarat yang harus dilengkapi oleh masing-masing pihak. Untuk memastikan bahwa harga yang tertera adalah harga yang seharusnya dibayar, hal tersebut dijadikan acuan kepabeanan saat tiba di pelabuhan tujuan guna menghitung dan menentukan bea masuk serta pajak yang perlu dibayar.

- b. *Purchase Order* (PO)

Purchase order adalah dokumen yang menunjukkan bahwa pembeli telah mengirimkan pesanan untuk membeli barang yang tertera dalam PO, sekaligus

sebagai konfirmasi atas kesepakatan pembelian barang impor. Dokumen ini mencakup informasi mengenai kategori, mutu, produk, harga yang disepakati untuk produk yang akan diimpor, metode pembayaran, cara pengiriman barang, pihak yang menanggung biaya pengangkutan, serta tanggal pengiriman barang.

c. *Order Confirmation (OC)*

Pernyataan persetujuan atas pesanan atau pembelian yang telah dilakukan, di mana surat ini mengikat kedua pihak yang terlibat. Dokumen ini berfungsi sebagai tanda kesepakatan setelah adanya korespondensi sebelumnya dan pembuatan *memorandum of understanding* (MoU).

d. *Commercial Invoice*

Commercial Invoice mencakup Nama perusahaan pengangkutan laut, alamat lengkap, nomor telepon, dan ditandatangani oleh pengirim atau wakilnya. Dokumen asli *Commercial Invoice* digunakan sebagai lampiran diberikan kepada importir, sementara duplikatnya dapat disertakan dalam dokumen pengiriman jika diperlukan.

e. *Packing List*

Packing List adalah arsip disusun oleh pengirim barang (*shipper*) dijelaskan mengenai penyerahan barang kepada penerima barang (*consignee*), yang harus dilakukan di tempat tertentu dan ditandatangani oleh pengirim barang. Menjelaskan mengenai daftar barang, jumlah, dan jenis kemasan yang digunakan. Pada dokumen ini memiliki kesamaan informasi dengan *commercial invoice*, namun *packing list* juga mencantumkan nama barang serta berat bersih dan kotor barang yang dikirim oleh eksportir.

f. Certificate of Analysis

Analisis mengenai pengendalian dan pemantauan kualitas produk atau barang yang diekspor, misalnya campuran bahan kimia, produk untuk makanan, kesehatan, dll.

2. Dokumen Finansial (*Financial Documents*)

a. Collection Draft

Dokumen akan diserahkan setelah pembayaran dilakukan sesuai dengan kesepakatan.

b. Consignee atau Konsinyasi

Hak kepemilikan barang yang dikirim dan ditujukan kepada perusahaan penerima, tetapi dikuasi eksportir. Digunakan untuk memperkenalkan produk baru, dengan risiko kerugian penerima kecil.

c. Letter of Credit

Data terkait metode pembayaran dalam perdagangan internasional, seperti UCP-600.

3. Dokumen Transportasi (*Transportation Documents*)

a. Manifest

Data media pengangkut berisikan *draft* Muatan barang yang diangkut, meliputi nomor daftar, nama/inisial penerima, pelabuhan tujuan, nama negara, serta nomor kode *Harmonized System* (HS) yang mencantumkan jenis barang dalam kemasan.

b. Bill of Lading atau *Airway Bill*

Bill of Lading adalah dokumen yang berisi perjanjian antara pengangkut dan pengirim barang, yang mencantumkan informasi mengenai pengirim,

penerima, pihak yang diberitahu, nama alat transportasi, pelabuhan keberangkatan dan kedatangan, jumlah barang/kontainer, serta berat barang. Dokumen ini juga berfungsi sebagai perjanjian tertulis mengenai penyerahan barang dari pengirim kepada sarana pengangkut untuk dikirimkan ke pelabuhan tujuan.

c. *Delivery Order* (DO)

Delivery Order dimiliki oleh penerima, pengirim, atau pemilik perusahaan pengangkut, yang berisi instruksi untuk menyerahkan barang yang diangkut kepada pihak yang tercantum dalam dokumen tersebut.

d. *Cargo Policy*

Perjanjian antar kedua pihak, di mana pihak pertama menjamin peristiwa yang terjadi terhadap barang yang dipindahkan oleh alat transportasi. Data ini menguraikan hak dan tanggung jawab kedua pihak serta prosedur klaim kompensasi, dengan tujuan sebagai jaminan pengangkutan yang memberikan perlindungan terhadap produk di pelabuhan muat hingga pelabuhan tujuan.

4. Dokumen Resmi (*Official Documents*)

a. Perizinan (Lisensi)

Merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh departemen teknik di lembaga pemerintah, untuk barang-barang tertentu. Misalnya, barang bekas, hewan, tanaman, makanan, minuman, obat-obatan izin BPOM.

b. *Certificate of Origin* (COO) atau Surat Keterangan Asal (SKA)

Certificate of Origin menunjukkan negara pemasok barang. Mendapatkan keuntungan pembebasan bea masuk dan menentukan jumlah bea masuk yang

wajib dilunasi oleh pembeli berdasarkan jenis barang yang diimpor adalah dua tujuan dari dokumen ini.

2.1.1.8 Pembayaran Transaksi Impor

Sistem pembayaran internasional merujuk pada cara yang digunakan untuk menyelesaikan pembayaran terkait kesepakatan ekonomi atau jual beli antarnegara, khususnya dalam hal impor. Menurut Kobi (2011:05) terdapat berbagai metode pembayaran yang umumnya digunakan untuk memenuhi kewajiban dalam transaksi impor, yaitu:

1. *Letter of Credit* (L/C)

Letter of Credit (L/C) merupakan pesan pemberitahuan kredit yang diterbitkan oleh bank atas permintaan importir kepada eksportir di luar negeri yang memiliki keterkaitan dengan importir. L/C Ini memberikan wewenang kepada eksportir untuk menarik wesel dari importir tersebut. Transaksi L/C bisa berlangsung jika data diperlukan sejalan dengan ketentuan dalam persetujuan dan perjanjian yang telah disetujui. Ada empat jenis kontrak yang minimal ada dalam L/C, yaitu perjanjian jual-beli, perjanjian penerbitan L/C, L/C itu sendiri, dan perjanjian keagenan. Terdapat beberapa jenis *Letter of Credit* (L/C), yaitu:

a. *Revocable L/C*

Revocable L/C merupakan kategori *Letter of Credit* bisa diganti atau dihapuskan oleh importir atau bank yang mewakili importir setiap saat tidak dengan memberitahu eksportir sebelumnya, karena itu eksportir berisiko kehilangan uang karena pembayaran wesel yang diajukan tidak

akan terjamin. Oleh karena itu, eksportir harus mempertimbangkan untuk memakai *revocable L/C*.

b. Irrevocable L/C

Irrevocable L/C adalah kategori *Letter of Credit* yang tidak bisa dibatalkan oleh siapa pun, termasuk importir, eksportir, maupun bank terkait, yaitu bank penerbit yang mengeluarkan L/C.

c. Straight L/C

Straight L/C merupakan jenis *Letter of Credit* yang mengharuskan bank penerbit untuk membayar wesel kepada eksportir, dengan pembayaran yang jatuh tempo hanya dilakukan di bank penerbit. Terdapat *nominated bank* dalam *straight L/C*, bank tersebut hanya berfungsi untuk mengumpulkan dan menyampaikan berkas serta mengajukan pembayaran dari bank penerbit untuk disalurkan kepada eksportir.

d. Negotiation L/C

Negotiation L/C merupakan jenis *Letter of Credit* menyerahkan wewenang kepada bank penerbit dengan tujuan memberikan wewenang kepada bank yang ditunjuk untuk melakukan negosiasi antara importir serta eksportir.

e. Acceptance L/C

Acceptance L/C merupakan jenis *Letter of Credit* memberikan izin kepada bank penerbit untuk memberikan wewenang kepada bank yang ditunjuk dalam menerima pembayaran, yang selanjutnya disalurkan kepada eksportir.

f. Confirmed L/C

Confirmed L/C merupakan jenis *Letter of Credit* dapat menunjuk bank koresponden untuk menjamin L/C kepada bank lain atau langsung kepada eksportir.

g. *Unconfirmed L/C*

Unconfirmed L/C merupakan jenis *Letter of Credit* dapat meminta bank penerbit untuk menunjuk bank pemberi nasihat (*advising bank*) guna meneruskan *Letter of Credit* kepada eksportir melalui bank mereka, namun bank pemberi nasihat tidak memiliki kewajiban apapun.

h. *Restricted L/C*

Restricted L/C merupakan jenis *Letter of Credit* yang menunjukkan bahwa bank penerbit menunjuk bank tertentu melakukan pembayaran, menerima wesel, atau melakukan negosiasi dokumen yang sesuai dengan ketentuan serta ketentuan dalam L/C tersebut.

i. *Trasferable L/C*

Trasferable L/C merupakan jenis *Letter of Credit* yang memungkinkan eksportir pertama yang terdaftar dalam *Letter of Credit* meminta bank yang ditunjuk mentransfer seluruh atau sebagian nilai L/C kepada satu atau lebih importir lainnya.

j. *Back to Back L/C*

Back to Back L/C merupakan kkategori *Letter of Credit* yang dibuka oleh bank atas permintaan dan arahan importir, berdasarkan *master Letter of Credit* yang diterima oleh bank lain. Dalam hal ini, importir berperan sebagai eksportir dalam master L/C, dengan hasil negosiasi *wesel master*

L/C yang digunakan untuk melakukan pembayaran kepada *negotiating bank* atas *back to back* L/C.

k. *Revolving Bank L/C*

Revolving Bank L/C adalah kategori *Letter of Credit* bisa direalisasikan berulang dalam jumlah tertentu dan rentan waktu dengan syarat serta kondisi yang sama atau dapat diperbarui kembali tanpa perubahan klausul L/C tersebut.

l. *Red Clause L/C*

Red Clause L/C merupakan jenis *Letter of Credit* dengan kondisi tertentu yang memberikan wewenang ke *confirming bank* atau bank yang ditunjuk untuk melakukan pembayaran di muka kepada eksportir, atau memberi izin kepada eksportir untuk menarik uang muka sebelum penyerahan dokumen L/C disyaratkan.

2. *Advance Payment*

Pembayaran menggunakan *Advance Payment* adalah metode transaksi non-L/C di perjanjian usaha adalah pembayaran dengan pembayaran prabayar, yang dikenal sebagai sistem pembayaran di muka. Dalam hal ini, importir melakukan pembayaran kepada eksportir terlebih dahulu melalui transfer dari bank ke rekening eksportir, sebelum eksportir mengirimkan barang tersebut. Eksportir mengantarkan produk melalui *port of loading* setelah menerima pembayaran total atau sebagian. Importir telah mencatat barang yang dikirim atas namanya. Didasar pada tiga alasan yaitu transaksi dagang jumlah kecil, importir dan eskportir memiliki kepercayaan satu sama lain, atau importir sangat membutuhkan barang yang dimiliki eksportir.

3. *Open Account*

Transaksi dengan menggunakan *Open Account* dijalankan oleh eksportir pertama kali pengiriman barang, dan importir kemudian melakukan pembayaran melalui instruksi transfer dari bank ke rekening eksportir, sehingga nama pemilik barang sudah tercatat atas nama importir. Berkas dikirimkan eksportir ke importir dikirimkan ke bank yang bertindak sebatas kurir. Pembayaran ini sangat menguntungkan importir, karena sistem ini memungkinkan importir untuk memeriksa dan memastikan apakah spesifikasi barang yang dikirim oleh eksportir sesuai dengan perjanjian sebelum menyelesaikan pelunasan. Importir mempunyai jeda menolak barang dikirim dan juga waktu untuk menyiapkan dana yang akan dibayarkan kepada eksportir.

4. *Consignment* (Konsinyasi)

Pembayaran menggunakan Konsinyasi dikenal dengan pembayaran transaksi atau jenis pembayaran *open account* lainnya. Eksportir mengirimkan barang terlebih dahulu, dan setelah barang tersebut dijual kepada pihak ketiga, importir bertanggung jawab untuk membayar. Hal ini menimbulkan resiko yang signifikan bagi eksportir, karena akan menimbulkan wanprestasi yang sangat sebar dalam situasi tertentu sulit dilacak, seperti:

- a. Importir tidak melakukan pembayaran atas tarif ke eksportir;
- b. Importir sukses menjual barang kepada pihak ketiga, tetapi menunda pembayaran kepada eksportir dengan alasan barang tersebut belum terjual, sehingga importir memperoleh keuntungan dari penundaan pembayaran itu;

- c. Jika importir melakukan penjualan ke pihak ketiga dan terjadi kenaikan harga, tetapi memberitahukan ke eksportir bahwa barang dijual ke pihak ketiga ketika harga barang tersebut belum mengalami kenaikan.

Metode pembayaran ini disertai ketentuan jelas mengenai kompensasi atau denda jika tidak melakukan tugasnya dengan benar. Konsinyasi jarang digunakan karena risiko yang besar kecuali kedua pihak telah saling mengenal baik, mereka sudah saling mengenal reputasi masing-masing dan telah melakukan transaksi atau kerjasama bisnis berkali-kali. Terlepas dari itu, konsinyasi menawarkan keuntungan kepada eksportir yaitu kemudahan untuk memasarkan produk mereka di negara lain, karena metode ini sangat diminati oleh importir. Keuntungan lain untuk importir adalah mereka tidak usah mengeluarkan uang untuk membayar harga barang di awal.

5. *Collection* (Inkaso)

Pembayaran menggunakan *Collection* merupakan importir melakukan pembayaran dokumen ekspor dilakukan dengan menggunakan layanan bank untuk menagih harga barang impor. Eksportir bertindak sebagai pihak utama yang memberi wewenang kepada bank untuk menagih pembayaran dari importir. Bank menerima mandat untuk melakukan pemrosesan pembayaran (*remitting bank*) setelah menerima dokumen yang diteruskan ke *collecting bank* dengan instruksi pengumpulan. *Collecting bank* kemudian mengirimkan berkas kepada pihak berkewajiban membayar, yaitu importir. Beberapa hal yang harus diperhatikan saat melakukan pembayaran dengan metode *collection*, yaitu:

- a. Penambahan jatuh tempo;

- b. Eksportir wajib membiayai proses bongkar muat barang melewati batas tenggat atau melebihi durasi penyewaan kapal (*demurrage*);
 - c. Biaya untuk pengiriman ulang jika importir gagal memenuhi kewajibannya;
 - d. Importir dapat membatalkan pembayaran sepihak.
6. Metode transaksi lain umum digunakan dijual beli internasional, sejalan dengan perjanjian antara penjual dan pembeli, misalnya *barter* atau perdagangan lintas batas.

2.1.1.9 Larangan dan Pembatasan (Lartas)

Larangan dan Pembatasan didasarkan pada konvensi internasional, Indonesia dan praktik kepabean internasional serta statusnya sebagai anggota WCO dan WTO telah menetapkan ketentuan konvensi dan sistem perundang-undangan nasionalnya. Barang impor yang dilarang atau dibatasi dinyatakan merusak, membahayakan masyarakat, narkoba, obat terlarang, atau bahan berbahaya (Purwito & Indriani, 2015:205).

Pasal 53 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 2006 dan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 161/PMK.04/2007, yang mengatur penegakan dan pengawasan regulasi kepabeanan impor atau ekspor komoditas barang-barang yang dilarang serta dibatasi, menunjuk DJBC sebagai lembaga yang bertanggung jawab untuk mencegah ekspor impor barang yang dilarang atau dibatasi yang belum dilengkapi perizinannya dari instansi yang relevan.

Tujuan dengan adanya kebijakan lartas ini yaitu agar menjaga ketertiban masyarakat, melindungi kepentingan masyarakat, dan melestarikan sektor perdagangan dan keuangan dalam negeri, juga melindungi warisan budaya dalam

melaksanakan penegakan dan pengawasan terhadap regulasi kepabeanan. Dalam melihat apakah barang kita terkena lartas atau tidak bisa dicek melalui *website* www.insw.go.id. memasukan HS *Code* produk di kolom HS (*Harmonized System*). Bahkan dalam *website* tersebut kita dapat melihat aturan atau lisensi yang menetapkan persyaratan untuk barang yang kena lartas, seperti karantina hewan dan tumbuhan, karantina ikan, dan lartas BPOM (Berata, 2014:15).

Menurut Purwito & Indriani (2015:206) terdapat barang yang tidak diperbolehkan impor sesuai ketetapan Menteri Perdagangan, yaitu:

1. Produk bekas atau tidak barang baru, sedangkan dalam importasi, barang yang masuk harus dalam kondisi baru.
2. Limbah yang tergolong bahan berbahaya dan beracun (limbah B3).
3. Limbah Non-B3 yang berupa debu, lumpur, pasta, atau *sludge*.
4. Gombal, baik dalam kondisi baru maupun bekas.
5. Beras yang dipanen dalam rentang waktu satu bulan sebelum atau dua bulan setelah panen.
6. Sisa, raja, dan *scrap* dari plastik.
7. Produk percetakan yang menggunakan Bahasa Indonesia dan bahasa daerah Indonesia.
8. Pestisida etilen dibromida.
9. Bahan yang merusak lapisan ozon dan barang mengandung kandungan tersebut.
10. Bahan yang digunakan dalam pembuatan senjata kimia.
11. Psikotropika.
12. Narkotika.

2.1.1.10 Penetapan Jalur

Indonesia merupakan negara hukum yang harus diterapkan oleh semua pihak dalam berbagai urusan. Kegiatan impor juga mempunyai kebijakan bahwa barang impor yang telah diimpor tidak bisa secara langsung dikeluarkan dari gudang pelabuhan. Pemenuhan persyaratan baik berupa dokumen maupun barang harus dipenuhi oleh pihak importir maupun pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) meskipun begitu barang masih dilakukan pengecekan fisik oleh pihak yang berwenang mengeluarkan dari wilayah daerah pabean yaitu Dirjen Bea dan Cukai. Bea Cukai mempunyai peran yang penting dalam kegiatan pemasukan dan pengeluaran dari wilayah daerah pabean karena dalam tugasnya yaitu menangani pengawasan dan penjagaan barang di wilayah pabean. Salah satu peran Bea Cukai dalam proses impor yaitu melakukan penjaluran barang impor yang akan diimpor sesuai prosedur yang ditetapkan.

Menurut Berata (2014:97-99) penjaluran pengeluaran barang impor telah mengadopsi sistem otomatis, sehingga kemungkinan intervensi oleh petugas Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) dalam menentukan jalur barang tertentu sangat minim, yaitu:

1. Jalur Merah

Jalur merah merupakan jalur umum untuk importir baru dan importir lama yang perlu perhatian tertentu, termasuk importir berisiko bahaya akibat rekam jejak buruk, jenis barang tertentu yang berada di bawah pengawasan pemerintah, serta yang menggunakan layanan pialang bea cukai atau PPJK dalam pengelolaannya yang memerlukan pengawasan lebih intensif oleh petugas Bea dan Cukai. Sehingga proses sebelum dikeluarkannya Surat Persetujuan

Pengeluaran Barang (SPPB), barang impor akan melalui pemeriksaan fisik dan verifikasi dokumen.

2. Jalur Kuning

Dalam prosedur layanan dan pengawasan terhadap keluarnya barang impor dilaksanakan tanpa inspeksi fisik terhadap barang, namun dijalankan verifikasi berkas sebelum pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

3. Jalur Hijau

Jalur hijau digunakan importir rekam jejak baik serta produk impor yang memiliki risiko ringan, di mana tidak dilaksanakan inspeksi fisik, melainkan verifikasi berkas yang diterbitkan setelah Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

4. Jalur MITA Prioritas

Prosedur pendistribusian barang untuk importir prioritas dilakukan tanpa pemeriksaan fisik dan verifikasi dokumen. MITA Prioritas yaitu importir ditunjuk oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Direktur Jenderal, dengan tujuan mempermudah layanan kepabeanan.

5. Jalur MITA NonPrioritas

Prosedur pelayanan dan pengawasan dalam pengeluaran barang dilakukan tanpa pemeriksaan fisik dan verifikasi dokumen, kecuali untuk barang ekspor yang diimpor ulang, barang yang dipilih untuk pemeriksaan secara acak, atau barang impor yang bersifat sementara.

2.1.1.11 Status Peti Kemas

Peti kemas di bagi menjadi dua yaitu peti dan kemas. Peti merupakan kotak *gometric* dari bahan kokoh (kayu, besi, baja) sedangkan kemas yaitu suatu istilah

yang berkaitan dengan aktivitas pengemasan atau pengepakan. Sehingga peti kemas (kontainer) adalah tempat berbentuk *geometri* dibuat dari material tahan terhadap kondisi cuaca untuk mengemas barang dalam jumlah besar. Menurut Subandi (2013:26-27) dalam pengangkutan peti kemas antarnegara, peti kemas memiliki dua kondisi, yaitu:

1. *Full Container Load (FCL)*

Full Container Load artinya muatan sepenuhnya dimuat secara kontainer. Di dalam satu peti kemas berisikan *cargo* penuh yang dimiliki oleh seorang importir tunggal, *cargo* tersebut di *stuffing* di gudang. Kontainer diisi (*stuffing*) pengirim (*shipper*) yang melakukan pemuatan dan pengecekan jumlah barang, kemudian peti kemas yang sudah terisi diserahkan ke *Container Yard*. Di pelabuhan tujuan, kontainer diambil oleh penerima (*consignee*) di CY serta dilakukan proses pembongkaran (*unstuffing*) penerima. Perusahaan pelayaran tidak memikul tanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang yang ada di dalam kontainer. *Full Container Load* memungkinkan pengiriman muatan secara *door to door*.

2. *Less Than Container Load (LCL)*

Less Than Container Load artinya muatan yang tidak sepenuhnya dimuat secara kontainer. Ditunjukan untuk beberapa *consignee* dan memiliki muatan dari beberapa *shipper*. Setelah diterima dalam keadaan *breakbulk*, muatan diangkut perusahaan pelayaran ke *container freight station (CFS)*, kemudian dibagikan ke beberapa penerima barang dalam kondisi *breakbulk*. Perusahaan pelayaran memikul kewajiban atas kerusakan atau kehilangan barang yang dibawa dalam kontainer.

2.1.1.12 Jenis dan Ukuran Kontainer

Menurut Subandi (2013:13-17) kontainer dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu:

1. *General Cargo (Dry Cargo Container)*

General cargo merupakan jenis kontainer dipakai mengirimkan barang kolektif, seperti muatan tanpa membutuhkan perawatan khusus. Cocok digunakan untuk produk dikemas di dalam kotak, dengan bagian lantai dan temboknya dilengkapi ikatan mengamankan muatannya. Kontainer ini berukuran 20' x 8' x 8' 6" dengan volume 31,8 m³ bisa memuat maksimal 18.350 kg. Sedangkan kontainer 40' x 8' x 8' 6" dengan volume 68 m³ daya tampung muat maksimal 27.000 kg. Jenis *general cargo* termasuk dalam kategori ini, yaitu:

- a. *General Purpose Container*, merupakan kontainer dipakai mengangkat muatan general. Seperti produk biasa secara umum atau tidak membutuhkan perlakuan yang berbeda.
- b. *Open Side Container*, atau *Side-Loading Container* merupakan kontainer yang mempunyai pintu di satu sisinya atau dari samping, dipakai untuk mengangkut barang berukuran melebar atau *horizontal*. Pada dinding samping yang dapat dibuka, dipasang pelindung yang kokoh untuk memastikan perlindungan muatan secara maksimal. Kontainer ini umumnya berdimensi 20' x 8' x 8' 6" muatan maksimum 17.690 kg.
- c. *Open Top Container*, atau *Top-Loader Container* merupakan kontainer dengan bagian atas yang bisa dibuka, digunakan untuk memuat barang yang memiliki ketinggian lebih dari ukuran standar. Kontainer ini

berdimensi 20' x 8' x 8' 65" volume 31,2 m³ bisa memuat maksimal 18.170 kg. Sedangkan kontainer 40' x 8' x 8' 6" dengan volume 65 m³ kapasitas muat maksimum 26.480 kg.

- d. *Vertilated Container*, merupakan kontainer yang dilengkapi dengan lubang udara atau ventilasi di sepanjang sisi-sisinya untuk memastikan sirkulasi udara yang memadai untuk item tertentu contohnya biji kopi.

2. *Thermal*

Thermal merupakan jenis kontainer khusus memiliki alat pengaturan suhu. Ada tiga jenis kontainer yang dilengkapi saran pengaturan suhu, yaitu:

- a. *Insulated Container*, merupakan kontainer digunakan untuk menyimpan barang yang memerlukan pengaturan suhu khusus untuk mencegah dampak dari suhu luar kontainer.
- b. *Reefer Container*, merupakan kontainer dipakai menyimpan barang *Perishable* contohnya daging, ikan, sayuran, serta buah-buahan sehingga bisa bertahan lama serta kualitasnya tidak rusak. Kontainer ini berukuran 20' x 8' x 8' 6" dengan volume 23,2 m³ muatan maksimum 23.880 kg.
- c. *Heated Container*, merupakan kontainer sebagai pengangkut barang bersuhu tinggi, mencapai 100 derajat *Celsius* atau lebih, dan memiliki kontrol suhu.

3. *Tank Container*

Tank Container merupakan jenis kontainer berbentuk tanki yang ditempatkan dalam sebuah kerangka. Kontainer ini dapat menampung muatan cair (*bulk liquid*) atau gas (*bulk gas*).

4. *Dry Bulk*

Dry Bulk adalah kontainer digunakan mengangkut muatan curah (*bulk cargo*) atau bahan yang berbentuk butiran, seperti pakan ternak, rempah-rempah.

5. *Air Mode*

Air Mode merupakan kontainer digunakan membawa barang milik penumpang atau kargo penerbangan yang membutuhkan kontainer tertentu.

6. *Flat Rack*

Flat Rack merupakan kontainer daru terbuka dengan dinding lebih rendah di bawahnya memungkinkan untuk membawa *cargo* berukuran besar, berat, dan tidak biasa. Oleh Karena itu, dapat mengangkut barang dari atas atau sisi karena perbedaan dimensi atau bentuknya. Kontainer ini berukuran 20' x 8' x 8' 6" volume 30,3 m³ bisa membawa maksimum 17.970 kg. Sedangkan *flat rack* 40' x 8' x 8' 6" volume 53,1 m³ kapasitas muat maksimum 26.130 kg

Menurut Subandi (2013:12-13) terdapat 2 jenis kontainer yang seeing digunakan untuk mengangkut muatan melalui laut, yaitu:

1. *20 Feet*

Kontainer dengan ukuran 20 *feet* memiliki dimensi 20 kaki, panjang 6,06 meter, lebar 2,44 meter, tinggi 2,44 meter atau 2,59 meter, dan volume 31,04 m³ atau 33,58m³. Berat kosong muatan dari kontainer ini yaitu 2,040 atau 1,720 kg, berat muatan bersihnya yaitu 21.800 kg. Kontainer tipe 20 *feet* mampu menangkut barang dengan berat maksimal 24.000 kg.

2. *40 Feet*

Kontainer dengan ukuran 45 *feet* memiliki dimensi 40 kaki, Panjang 12,19 meter, lebar 2,44 meter, tinggi 2,59 meter atau 2,74 meter dan volume 67,83 m³ atau 72,22 m³. Berat kosong muatannya adalah 2.810 kg atau 2,860 kg dan

berat muatan bersihnya mencapai 26.680 kg. Kontainer tipe 40 *feet* dapat menampung barang dengan berat maksimal 30.400 kg.

2.1.2 Efektivitas

Efektivitas adalah suatu parameter atau dapat diartikan sebagai tercapainya suatu target, fokus, dan sesuai jadwal. Definisi efektivitas merupakan penggunaan sumber daya, fasilitas, dan infrastruktur dalam jumlah tertentu yang telah ditetapkan dengan hati-hati untuk memproduksi sejumlah barang sebagai hasil dari tindakan yang dilakukannya. Apabila dampak kegiatan semakin mendekati sasaran, semakin banyak aktivitas yang dihasilkan dapat juga disebut sebagai hubungan antara hasil dengan target. Instansi, atau tindakan yang memiliki kontribusi hasil lebih besar terhadap pencapaian tujuan lebih efektif (Setiawan, Qodri., 2022:05).

Efektivitas dapat diartikan sebagai keberhasilan suatu komunikasi atau kegiatan dalam mencapai tujuan yang telah direncanakan, dengan memperhatikan efisiensi penggunaan anggaran, waktu pelaksanaan, dan jumlah personel yang terlibat. Pengertian ini menegaskan bahwa indikator efektivitas mencerminkan sejauh mana tujuan atau sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya dapat direalisasikan, sehingga dapat digunakan sebagai alat ukur keberhasilan suatu program atau kegiatan. Efektivitas tidak hanya berfokus pada pencapaian hasil akhir, tetapi juga mencakup kualitas proses yang dijalani untuk mencapai hasil tersebut. Menunjukkan pentingnya perencanaan yang sistematis serta pengelolaan sumber daya yang tepat guna untuk mencapai hasil yang optimal (Sawir, 2020:53).

Efektivitas merupakan indikator penting dalam mengukur sejauh mana tujuan organisasi berhasil dicapai sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan. Efektivitas menggambarkan kualitas pelaksanaan pekerjaan serta kesesuaian hasil

yang diperoleh dengan harapan awal. Dalam konteks penanganan pengeluaran barang impor, efektivitas dapat diukur dari seberapa baik proses administrasi, koordinasi antarinstansi, serta penggunaan sumber daya dilakukan sehingga barang impor dapat dikeluarkan secara tepat waktu, sesuai prosedur, dan tanpa hambatan yang tidak perlu. Efektivitas dalam penanganan pengeluaran barang impor tidak hanya dilihat dari cepatnya barang keluar dari pelabuhan, tetapi juga mencerminkan kualitas sistem dan strategi yang diterapkan, seperti ketepatan data, kesiapan dokumen, serta efisiensi kerja petugas yang terlibat. Dengan demikian, dasar efektivitas dalam hal ini mencakup proses terstruktur, efisiensi operasional, dan kepatuhan terhadap regulasi, yang semuanya menjadi indikator keberhasilan kegiatan tersebut dalam mencapai tujuan yang telah direncanakan. (Annas, 2017:20).

Disimpulkan bahwa efektivitas sebagai suatu ukuran yang menunjukkan sejauh mana suatu kegiatan, organisasi mampu mencapai tujuan yang telah direncanakan dengan tepat. Efektivitas tidak hanya dilihat dari pencapaian hasil akhir, tetapi juga mempertimbangkan proses yang dijalani, termasuk penggunaan sumber daya, waktu, anggaran, dan tenaga kerja secara efisien. Efektivitas mencerminkan hubungan antara hasil yang dicapai dengan target yang ditetapkan, sehingga semakin dekat hasil dengan tujuan, semakin tinggi tingkat efektivitasnya. Efektivitas menjadi indikator penting dalam evaluasi kinerja, karena memberikan gambaran menyeluruh mengenai keberhasilan suatu kegiatan sekaligus menjadi dasar untuk melakukan perbaikan dan optimalisasi di masa mendatang.

2.1.2.1 Faktor Pengaruh Efektivitas

Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas kerja menurut Amiruddin (2023:24), yaitu:

1. Karakteristik Organisasi

Karakteristik organisasi meliputi aspek struktur dan teknologi yang diterapkan dalam operasionalnya. Struktur organisasi menggambarkan bagaimana hubungan antar individu dan kelompok diorganisasi untuk menyelesaikan tugas secara efektif. Sementara itu, teknologi merujuk pada peralatan, metode, atau sistem yang digunakan untuk mengolah input menjadi output. Pemanfaatan teknologi yang tepat, disertai penempatan sumber daya manusia yang sesuai dengan keahliannya, mendukung kelancaran proses kerja serta pencapaian tujuan organisasi optimal.

2. Karakteristik Lingkungan

Lingkungan, baik internal maupun eksternal, memiliki peran penting dalam memengaruhi efektivitas organisasi. Interaksi antara organisasi dan lingkungannya sangat dipengaruhi oleh sejauh mana kondisi lingkungan dapat diprediksi, ketepatan persepsi organisasi terhadap kondisi tersebut, serta rasionalitas dalam pengambilan keputusan. Ketiga aspek ini menjadi faktor kunci dalam menentukan kemampuan organisasi untuk merespons dan menyesuaikan diri terhadap dinamika lingkungan secara adaptif.

3. Karakteristik Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia atau karyawan merupakan komponen strategis dalam organisasi karena perilaku dan kinerjanya secara langsung memengaruhi pencapaian tujuan organisasi. Pegawai berperan sebagai pengelola utama dari berbagai sumber daya yang dimiliki organisasi, sehingga sikap, kompetensi, dan

komitmen mereka sangat menentukan efektivitas dan keberlanjutan kinerja organisasi dalam jangka panjang.

4. Kebijakan dan Praktik Manajerial

Seiring dengan meningkatnya kompleksitas dalam aspek teknologi dan lingkungan, peran manajemen menjadi semakin krusial. Fungsi manajerial yang efektif diperlukan untuk mengoordinasikan berbagai sumber daya dan proses kerja secara sinergis. Dengan kebijakan dan praktik manajemen yang tepat, organisasi dapat meningkatkan kolaborasi antarunit, mempercepat pengambilan keputusan, serta memastikan bahwa seluruh elemen organisasi bergerak menuju pencapaian visi dan misi yang telah ditetapkan.

2.1.2.2 Kriteria Efektivitas

Efektivitas suatu organisasi dapat dinilai berdasarkan tingkat pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Menurut S.P. Siagian dalam Setiawan, dkk (2022:74), terdapat delapan indikator utama yang dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas organisasi secara menyeluruh:

1. Kejelasan Tujuan Organisasi

Tujuan yang dirumuskan secara jelas sangat penting agar seluruh anggota organisasi memiliki acuan yang sama dalam melaksanakan tugas, sehingga dapat bekerja secara terarah dan fokus terhadap sasaran yang ingin dicapai.

2. Kejelasan Strategi Pencapaian Tujuan

Strategi yang dirancang secara sistematis dan terarah akan membantu memastikan bahwa langkah-langkah yang diambil dalam mencapai tujuan berada pada jalur yang benar dan tidak menyimpang dari arah yang telah ditentukan.

3. Proses Analisis dan Perumusan Kebijakan yang Tepat

Analisis yang mendalam dan perumusan kebijakan yang relevan merupakan tahapan penting yang menghubungkan antara tujuan strategis dan kegiatan operasional. Kebijakan yang baik akan memfasilitasi pelaksanaan program secara efektif.

4. Perencanaan yang Komprehensif

Perencanaan yang matang memungkinkan organisasi untuk menentukan langkah-langkah yang akan diambil di masa depan secara terstruktur, serta menjadi dasar dalam pengambilan keputusan yang strategis.

5. Penyusunan Program yang Relevan

Program kerja yang dirancang harus sesuai dengan rencana strategis yang telah dibuat dan disampaikan secara jelas kepada pelaksana. Hal ini penting agar seluruh pelaksana memiliki pedoman yang konsisten dalam menjalankan tugas.

6. Ketersediaan Sarana dan Prasarana

Efektivitas kerja sangat dipengaruhi oleh kelengkapan sarana dan prasarana. Ketersediaan fasilitas yang memadai akan mendukung produktivitas kerja dan pencapaian hasil secara optimal.

7. Pelaksanaan yang Efektif dan Efisien

Implementasi program harus mengacu pada pencapaian target yang telah ditentukan, dengan tetap memperhatikan efisiensi dalam penggunaan sumber daya agar hasil yang diperoleh sebanding dengan upaya yang dikeluarkan.

8. Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Terintegrasi

Pengawasan dan pengendalian yang diterapkan harus bersifat membina dan edukatif. Sistem ini diperlukan untuk memastikan bahwa seluruh kegiatan

berjalan sesuai dengan rencana serta memberikan umpan balik bagi perbaikan berkelanjutan, mengingat manusia sebagai pelaksana memiliki keterbatasan.

2.1.3 Penanganan Pengeluaran Barang

Pertumbuhan ekonomi yang dinamis tercermin dari meningkatnya aktivitas di pelabuhan, ditandai dengan lonjakan arus barang keluar masuk dan penimbunan, yang berbanding lurus dengan kenaikan tarif dan sewa. Efisiensi pelabuhan terancam oleh keterlambatan penanganan pengeluaran barang, yang memicu peningkatan biaya logistik secara signifikan. Kondisi ini bertentangan dengan tujuan utama pendirian pelabuhan, yaitu menjamin keselamatan dan kelancaran arus barang. Keterlambatan ini bukan hanya menghambat pergerakan barang, tetapi juga mengurangi daya saing pelabuhan dan berdampak negatif pada perekonomian secara keseluruhan. Optimalisasi proses pengeluaran barang menjadi krusial untuk menjaga kelancaran rantai pasok, menekan biaya, dan memaksimalkan peran pelabuhan sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi. (Purwito & Indriani, 2015:151).

Proses pengeluaran barang merupakan tahapan krusial dalam rantai pasok yang berfokus pada pengiriman barang kepada pelanggan sesuai dengan pesanan yang diterima. Kegiatan utama dalam proses ini meliputi penyiapan barang, pengepakan, dan pemuatan ke dalam kendaraan pengiriman. Proses pengeluaran barang juga melibatkan penyiapan dokumen pengiriman yang lengkap dan akurat, seperti faktur, surat jalan, dan surat muatan. Dokumen-dokumen ini disesuaikan dengan daerah tujuan pengiriman untuk memastikan kelancaran arus distribusi serta kepatuhan regulasi yang sesuai. Pengelolaan dokumen yang baik juga penting untuk keperluan pelacakan dan audit Perusahaan (Pandiangan, 2018:08).

Dokumen yang dipakai untuk pengeluaran barang impor yaitu PIB yang dilengkapi oleh importir selanjutnya dilaporkan ke Kantor Bea dan Cukai untuk diproses dan diteliti secara administratif serta dilakukan pemeriksaan fisik barang. Setelah semuanya sesuai dan pihak importir telah menyelesaikan pembayaran, akan diberikan *fiat* keluar oleh *Hanggar Chief* di Gudang lini 1 setempat dan importir dapat mengangkut barangnya keluar dari kawasan pabean. Tujuan pengeluaran barang yaitu, barang yang diimpor untuk digunakan, disimpan di tempat penimbunan berikat, dipindahkan ke area penimbunan sementara di wilayah pabean lain, diangkut lebih lanjut, dan diekspor kembali (Sasono, 2013:57-59).

2.1.4 Kawasan Pabean

Kawasan pabean merupakan area geografis yang telah ditetapkan secara khusus di dalam suatu negara, dimana pada umumnya di sekitar laut, bandar udara, atau tempat tertentu lainnya. Wilayah ini memiliki batasan-batasan yang jelas serta berada di bawah pengawasan ketat dari otoritas jasa bea dan cukai. Kawasan pabean merupakan area dengan perbatasan tertentu di pelabuhan laut, bandara, atau tempat lain yang ditunjuk untuk peredaran barang, yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Supardi, 2019:197).

Kawasan pabean adalah area dimana barang impor wajib dilaporkan kepada pihak berwenang kepabeanan. Importir wajib memberikan pemberitahuan pabean yang mencakup jenis, jumlah barang, serta perhitungan bea masuk dan pajak sesuai dengan tujuan impor secara akurat dan lengkap. Pemenuhan kewajiban pabean pungutan atas importasi bea masuk, cukai, dan pajak untuk impor. Pungutan ini tergantung pada jenis barang yang diimpor, khususnya cukai, Barang Kena Cukai (BKC) serta bahan pembuatan BKC yang diimpor dikenakan selain bea masuk

ditambah dengan cukai dan diperhitungkan pajak impor yang harus dibayar (Purwito & Indriani, 2015:106).

Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) bertanggung jawab untuk menjaga Indonesia dari barang terlarang yang berbahaya bagi sistem dan kehidupan negara. Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC), dikenal sebagai *Trade Facilitator*, berfungsi sebagai pintu masuk dan keluar barang. Situasi ini semua tindakan kepabeanan yang berkaitan dengan ekspor impor melibatkan pemindahan, pembongkaran, pengarsipan, dan penumpukan harus dilaksanakan pihak berwenang. Aktivitas ini sangat terkait melalui pemeriksaan dan pemenuhan kewajiban kepabeanan, yang mencakup semua prosedur dalam urusan kepabeanan yang harus dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Menghindari pandangan bahwa penelitian ini serupa dengan penelitian sebelumnya. Dalam tinjauan literatur ini, penulis menyajikan temuan-temuan dari penelitian sebelumnya adalah sebagai berikut.

1. Penelitian “*Import-export freight organization and optimaziation in the dry-port-based cross-border logistics network under the Belt and Road Initiative*”, Wei & Dong (2019:02).

Jaringan logistik lintas batas baru, yang menghubungkan jaringan logistik maritim dengan jaringan logistik lintas batas darat melalui pelabuhan kering, dan memberikan pelajaran mengenai masalah pengoptimalan organisasi barang impor dan ekspor. Logistik penting dengan tujuan transaksi ekonomi dan mempercepat perkembangan perdagangan internasional. Merupakan aspek penelitian baru, tetapi sangat diperlukan yang memberikan rekomendasi untuk peningkatan dan efisiensi fungsi logistik lintas batas darat.

2. Judul “Penanganan Impor (*Geomembrane*) secara FCL oleh PT Link Pasipik Indonesia Cabang Surabaya”, Setyawan & Lango (2020:03).

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki tanggung jawab dalam mengelola kegiatan impor barang, yang melibatkan serangkaian tindakan terstruktur dan terkoordinasi untuk memastikan kelancaran proses. Pengawasan mencakup kontrol, pemantauan, perhitungan, serta pengawasan terhadap pembongkaran barang FCL dari awal hingga selesai. Proses penanganan impor barang (*Geomembrane*) dalam sistem FCL sering mengalami keterlambatan, disebabkan oleh pengiriman dokumen yang tidak tepat waktu dan ketidaksesuaian antara dokumen dan barang.

3. Judul “Peran Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam Tata Laksana Impor Barang Oleh PT. Cahaya Moda Indonesia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”, Baeti (2021:02).

Proses pengeluaran barang impor, mulai dari kapal hingga sampai ke gudang importir atau *consignee*, harus dikelola oleh PT Cahaya Moda Indonesia sebagai perwakilan *consignee*. Proses ini melibatkan berbagai tahap dan memerlukan persetujuan dari pihak-pihak terkait seperti Bea dan Cukai, Karantina Pertanian, dan *Terminal Operation*. Prosedur impor yang diterapkan oleh PT. Cahaya Moda Indonesia sudah berjalan dengan baik, dengan adanya tahapan yang jelas serta upaya untuk memperlancar proses pengeluaran barang impor dari pelabuhan.

4. Judul “*Customs Procedure of Customs Transit for the Carriage of Goods by Roads in Russia*”, Dmitrieva et al (2021:02).

Kondisi perkembangan ekonomi pasar, peraturan bea cukai merupakan instrument negara untuk melakukan kegiatan ekonomi asing, yang pekerjaannya bergantung pada perkembangan bidang ekonomi dan kewirausahaan prioritas, termasuk usaha kecil dan menengah. Fasilitas layanan transportasi mewakili sistem bagian teknis, teknologi, ekonomi, hukum, dan organisasi, yang saling berkaitan. Bagian teknologi layanan transportasi mengarah pada peningkatan kualitas dengan biaya minimal. Moda transportasi yang nyata mempengaruhi sifat layanan transportasi yang ditentukan oleh kemanfaatan dan efisiensi.

5. Judul “*The Value of Integration of full container load, less than container load and air freight shipments in vendor-managed inventory systems*”, Bertazzi et al (2021:02).

Menangani masalah transportasi jarak jauh dalam pengiriman sekumpulan produk dari produsen ke pelanggan, dimana pengiriman *Full Container Load* (FCL) di satu sisi dan pengiriman *Less than Container Load* (LCL) atau *Air Freight* di sisi lainnya diintegrasikan. Memperkenalkan konsep Nilai Integrasi pengiriman FCL dan LCL/*Air Freight* dan membuktikan batasan kinerja untuk menunjukkan bahwa integrasi pengiriman dapat menghasilkan penghematan biaya yang signifikan, baik dalam kasus terburuk maupun rata-rata.

6. Judul “Analisis Proses Penanganan Impor Melalui *Freight Forwarder* pada PT. Surya Cemerlang Logistik”, Syahrizal dkk (2022:01).

Proses penanganan impor melalui jasa *Freight Forwarder* PT. Surya Cemerlang Logistik. Kendala proses impor menggunakan jasa *Freight Forwarder* yaitu keterlambatan kapal, kesalahan penyusunan PIB, dan lamanya proses penyusunan barang. PT. Surya Cemerlang Logistik telah memecahkan kendala tersebut dengan tujuan menarik minat pelanggan untuk menggunakan jasa penanganan impor di PT Surya Cemerlang Logistik. Yaitu dengan mengganti mitra pelayaran, membaca manifes, dan menyiapkan dokumen sebelum barang tiba di pelabuhan.

7. Judul “*Smart Stacking for import containers using customer information at automated container terminals*”, Feng et al (2022:03).

Hasil penelitian didapatkan bahwa, program aliran bebas impor praktis yang bertujuan untuk mempercepat proses pengambilan peti kemas, dengan membuat konsep strategi penumpukan peti kemas baru, yang disebut strategi Penumpukan Cerdas (SS). Strategi SS bertujuan untuk membuat tumpukan bebas relokasi (tumpukan pintar) dengan memanfaatkan informasi pelanggan. Timbulnya permasalahan menentukan pelanggan/kontainer cerdas, dan jumlah serta lokasi tumpukan cerdas, saat menugaskan sekumpulan kontainer impor ke blok halaman di terminal kontainer otomatis untuk meminimalkan waktu pengambilan total.

8. Judul “*Improvements in Post-Release Customs Control of Goods Moved by Different Modes of Transport*”, Fuchs et al (2022:02).

Menunjukkan kompleksitas pengawasan pabean setelah pengeluaran barang, tergantung pada jenis angkutan yang diangkut oleh barang tersebut. Adanya hubungan untuk menentukan arah utama untuk meningkatkan kontrol pabean setelah pengeluaran barang, serta pengembangan rekomendasi ilmiah dan praktis untuk meningkatkan jenis kontrol ini dicatat. Mengusulkan metodologi inovatif, dengan ciri khasnya adalah untuk menentukan kemungkinan konsekuensi pelanggaran Undang-Undang bagi negara dan masyarakat, dan kemungkinan pelanggaran, diikuti dengan pemodelan tingkat risiko.

9. Judul “Analisis Penanganan Impor melalui Jasa *Freight Forwarder* pada Kawasan Pabean Tanjung Priok”, Cahyandi & Hendrawan (2023:01).

Proses penanganan impor menggunakan jasa *Freight Forwarder* pada kawasan pabean TJ. Priok sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku ditandai dengan setiap proses yang dikerjakan memerlukan ketelitian dalam pembuatan maupun pada konsep PIB. Adanya pelayanan yang diberikan oleh perusahaan *Freight Forwarder* maka kegiatan impor menjadi semakin efektif dan efisien, dan dalam menangani proses penanganan impor perlu adanya komunikasi yang baik antara importir, Bea dan Cukai, serta pihak gudang dan *trucking* agar diperoleh hasil pekerjaan secara cepat, tepat, dan akurat.

10. Judul “ Prosedur Pengeluaran Barang Impor LCL (*Less Container Load*) di Gudang Konsolidasi oleh PT. Wibawa Sokojatisarana Sidoharjo (Studi Kasus Bahan Kosmetik Velvesil)", Putra, Angga Firdiansyah Al (2023:02).

Prosedur pengeluaran impor LCL bahan kosmetik velvesil di gudang konsolidasi PT ACSA mulai dari: importir mengirimkan dokumen *Bill of Lading*, *Invoice*, dan *Packing List*, proses pengimputan PIB, proses *submid* PIB, proses pembayaran billing oleh importir, Respon SPPB dari pihak bea cukai, proses pengambilan dokumen *Delivery Order* di perusahaan pelayaran. Memastikan dokumen untuk pengeluaran barang, permohonan *fiat* ke bea cukai, proses *stuffing* kemudian proses pengiriman barang ke gudang importir.

Tabel 2.1 Kajian Penelitian Terdahulu

	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	<i>Import-export freight organization and optimaziation in the dry-port-based cross-border logistics network under the Belt and Road Intiative.</i> Oleh: Hairui Wei dan Dong. 2019	Merupakan perspektif penelitian baru, tetapi sangat diperlukan yang memberikan rekomendasi untuk peningkatan dan efisiensi fungsi logistik lintas batas darat.	Kuantitatif dengan melalui penerapan model pemrograman bilangan bulat campuran bi-objektif dengan menggunakan Algoritma Genetika adaptif-bobot (awGA) sebagai metode solusi.	Menunjukkan peningkatan jumlah untuk diekspor kembali, dan potensi keuntungan dari transportasi dan pergudangan, sewa, dan jasa persewaan, dan bisnis lainnya.	Mengidentifikasi prosedur yang diusulkan dalam kegiatan impor.	Penelitian terdahulu berfokus pada menganalisis dampak penerapan kebijakan impor sementara terhadap produk elektronik.
2.	Penanganan Impor (<i>Geomembrane</i>) secara FCL oleh PT Link Pasipik Indonesia Cabang Surabaya. Oleh: Setyawan & Lango. 2020	Memahami prosedur pengawasan terhadap penanganan impor (<i>Geomembrane</i>) secara FCL yang dilakukan oleh PT Link Pasifik Indonesia Cabang Surabaya.	Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan studi dokumen. Data yang terkumpul kemudian dianalisis dengan cara deskriptif.	Proses penanganan impor (<i>Geomembrane</i>) secara FCL sering terlambat akibat keterlambatan dalam pengiriman dokumen, penyelesaian dokumen yang tidak sesuai jadwal, serta ketidaksesuaian antara dokumen dan barang.	Mengkaji tentang bagaimana proses penanganan kegiatan impor barang.	Penelitian terdahulu berfokus pada proses penanganan barang impor <i>Geomembrance</i> secara FCL.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
3.	Peran Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam Tata Laksana Impor Barang Oleh PT. Cahaya Moda Indonesia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Oleh: Baeti. 2021.	Memahami peran PT. Cahaya Moda Indonesia (EMKL) dalam proses impor menggunakan metode <i>Full Container Load</i> (FCL).	Penelitian ini mengaplikasikan metode kualitatif, dengan cara pengumpulan data melalui observasi dan wawancara, serta studi literatur, melibatkan sumber data primer dan sekunder. Data yang diperoleh dianalisis, diinterpretasikan, dan akhirnya disimpulkan.	Proses distribusi barang impor dari kapal hingga tiba di gudang importir atau penerima barang, dikelola oleh PT. Cahaya Moda Indonesia perwakilan <i>consignee</i> , melibatkan beberapa tahap serta memerlukan izin dan persetujuan dari pihak-pihak terkait.	Mengidentifikasi tentang proses pengeluaran barang impor oleh Espedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).	Penelitian terdahulu berfokus pada permasalahan dokumen pendukung pengeluaran barang impor, penelitian saat ini berfokus pada kesalahan ketidak sesuaian <i>grade</i> barang yang dikirim dengan yang dipesan.
4.	<i>Customs Procedure of Customs Transit for the Carriage of Goods by Roads in Russia.</i> Oleh: Dmitrieva et al. 2021.	Elemen teknologi layanan transportasi mengarah pada peningkatan kualitas layanan transportasi dengan meminimalisasi biaya.	Metode penelitian kualitatif dengan pendekatan sistematis, pendekatan terpadu, komparatif analisis, analisis statistik resmi; metode analisis dokumen.	Moda transportasi yang konkret mempengaruhi sifat layanan transportasi, yang ditentukan oleh kemanfaatan dan efisiensi.	Transportasi motor merupakan salah satu yang banyak digunakan dan memungkinkan pengiriman barang sesuai dengan skema “dari pintu ke pintu”, yaitu dari titik awal ke titik terminal tanpa menerapkan kelebihan beban.	Penelitian terdahulu berfokus pada elemen teknis dicirikan oleh penghitungan sifat fisik dan kimia barang dan parameter operasional kendaraan.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5.	<i>The Value of Integration of full container load, less than container load and air freight shipments in vendor-managed inventory systems.</i> Oleh: Bertazzi et al. 2021.	Menentukan kebijakan pengiriman berkala yang meminimalkan jumlah biaya transportasi dan biaya inventaris, baik di produsen maupun pelanggan.	Metode penelitian kuantitatif dengan merumuskan model pemrograman <i>linier integer</i> campuran dan membuktikan kompleksitas komputasinya.	Memperkenalkan konsep Nilai Integrasi pengiriman FCL dan LCL/ <i>Air Freight</i> , membuktikan batasan kinerja menunjukkan integrasi pengiriman dapat penghematan biaya signifikan.	Mengatasi masalah transportasi jarak jauh dalam mengirimkan serangkaian produk dari produsen ke pelanggan.	Penelitian terdahulu berfokus pada pengiriman FCL dan LCL, sedangkan penelitian saat ini hanya berfokus pada FCL.
6.	Analisis Proses Penanganan Impor melalui <i>Freight Forwarder</i> pada PT. Surya Cemerlang Logistik Oleh: Syahrizal dkk. 2022.	Mengetahui proses penanganan impor melalui perusahaan ekspedisi.	Penelitian ini mengadopsi metode kualitatif dengan pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Para informan yang berpartisipasi dalam penelitian ini antara lain manajer divisi impor, staf operasional impor, layanan pelanggan impor, konsumen, serta pihak akademisi.	Penanganan impor melalui jasa <i>Freight Forwarder</i> berbeda dengan proses pada umumnya. Kendala keterlambatan kapal, kesalahan penyusunan PIB, dan lamanya proses penyusunan barang terpecahkan dengan mengganti mitra pelayaran, membaca manifest, dan menyiapkan dokumen sebelum barang tiba di pelabuhan.	fokus penelitian membahas tentang proses penanganan pengeluaran barang impor melalui jasa <i>freight forwarder</i> .	Hambatan yang terjadi pada penelitian terdahulu terjadinya <i>delay</i> kapal, birokrasi yang panjang dalam pengurusan dokumen dan kesalahan dalam pembuatan PIB. Sedangkan penelitian saat ini berfokus pada ketidaksesuaian <i>grade</i> barang.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
7.	<i>Smart Stacking for import containers using customer information at automated container terminals.</i> Oleh: Feng et al. 2022.	Untuk mempercepat proses pengambilan peti kemas, dengan membuat konsep strategis penumpukan peti kemas baru, yang disebut strategi Penumpukan Cerdas (SS).	Metode penelitian kuantitatif menganalisis sifat-sifat solusi optimal, formulasi yang ditingkatkan dengan komputasi yang ditingkatkan kinerja kemudian diusulkan.	Kontainer impor dikeluarkan dari kapal di tepi laut, dibongkar ke tempat penyimpanan, dan kemudian dimuat ke truk atau kereta eksternal disisi darat, sedangkan kontainer ekspor mengikuti jalur sebaliknya.	Kontainer impor dikeluarkan dari kapal di tepi laut, dibongkar ke tempat penyimpanan, dan kemudian dimuat ke truk atau kereta eksternal di sisi darat, sedangkan kontainer ekspor mengikuti jalur sebaliknya.	Penelitian terdahulu menggunakan kebijakan yang tergantung pada apakah kontainer dari pelanggan yang sama diizinkan untuk dipisahkan antara <i>smart stack</i> dan <i>non-smart stack</i> .
8.	<i>Improvements in Post-Release Customs Control of Goods Moved by Different Modes of Transport.</i> Oleh: Fuchs et al. 2022.	Menentukan arah utama untuk meningkatkan kontrol pabean setelah pengeluaran barang, serta pengembangan rekomendasi ilmiah dan praktis untuk meningkatkan jenis kontrol ini dicatat.	Metode penelitian kuantitatif dengan laporan ilmiah dan analitis sebagai bahan statistik. Memperhatikan ketentuan strategi perkembangan layanan pabean federasi Rusia hingga 2030.	Dalam pelaksanaan kontrol pabean menunjukan kebutuhan negara untuk membentuk keseimbangan strategis, yang ditunjukan, di satu sisi, untuk pengembangan kegiatan perdagangan luar negeri, dan di sisi lain, meningkatkan kualitas dan efisiensi pengawasan kepabeanan.	Dalam pelaksanaan kontrol kepabeanan menunjukan kebutuhan negara untuk membentuk keseimbangan strategis, disatu sisi mengembangkan perdagangan luar negeri, disisi lain meningkatkan kualitas dan efisiensi pengawasan kepabeanan.	Penelitian terdahulu perhatian utama diberikan pada kebutuhan untuk mensimulasikan tingkat risiko.

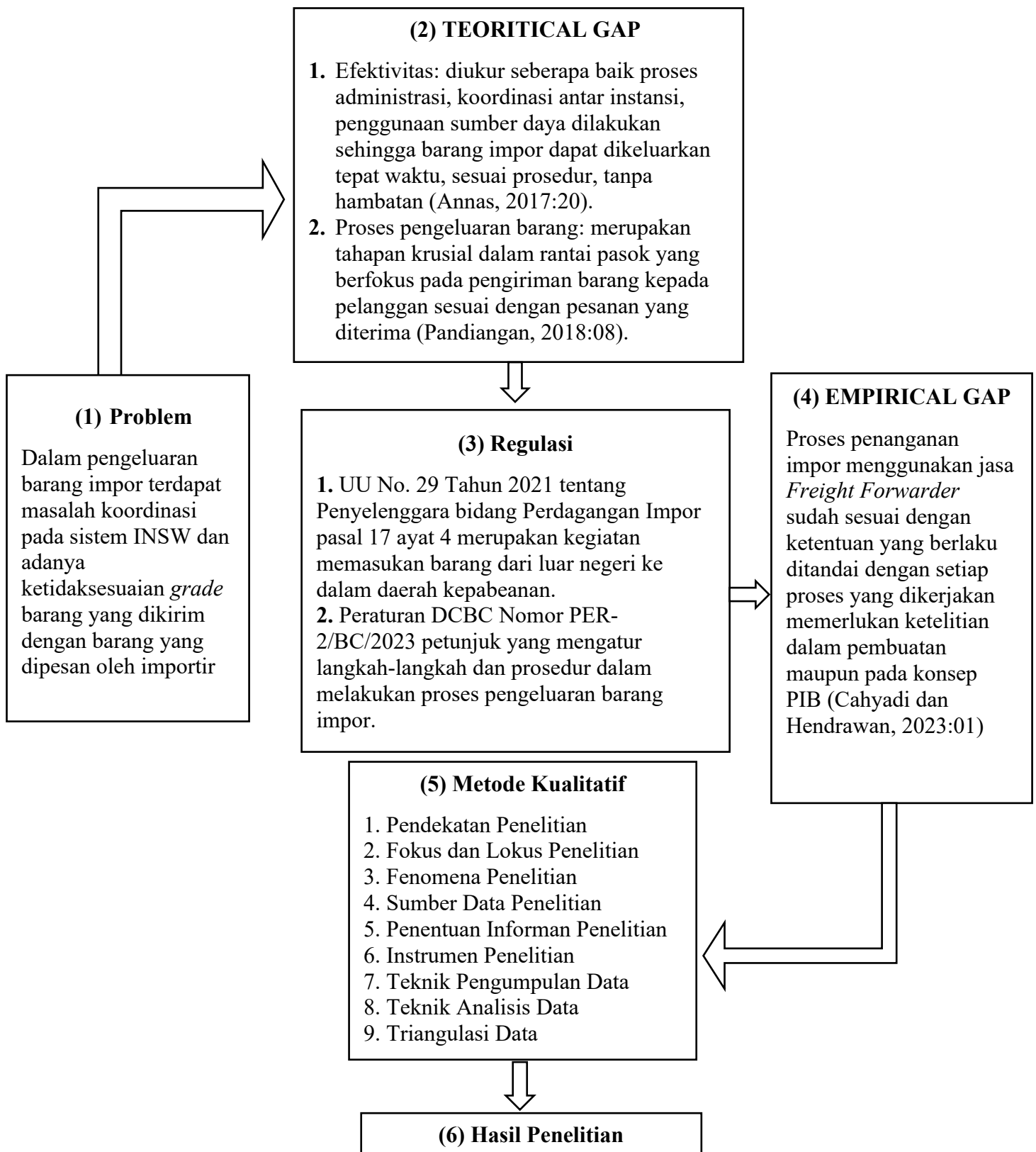
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
9.	Analisis Penanganan Impor melalui Jasa <i>Freight Forwarder</i> pada Kawasan Pabean Tanjung Priok. Oleh: Cahyandi & Hendrawan. 2023.	Menganalisis penanganan impor melalui penggunaan jasa <i>Freight Forwarder</i> dengan mengambil lokasi di daerah pabean Tanjung Priok, dan menganalisis permasalahan yang timbul dalam proses penanganan impor.	Metode penelitian deskripsi kualitatif berupa metode pengumpulan data seperti wawancara menggunakan kuesioner melalui <i>Google form</i> , studi literatur untuk mengetahui informasi yang dibutuhkan.	Adanya pelayanan jasa <i>Freight Forwarder</i> dalam kegiatan impor menjadi lebih efektif dan efisien, dalam menangani proses impor perlu adanya komunikasi yang baik antara importir, Bea dan Cukai, pihak gudang dan <i>trucking</i> agar diperoleh hasil pekerjaan secara cepat, tepat dan akurat.	Menganalisis proses penanganan impor melalui layanan <i>Freight Forwarder</i> di kawasan pabean	Pada penelitian terdahulu kendala yang terjadi pada proses <i>custom clearance</i> . Sedangkan pada penelitian saat ini kendala terjadi pada ketidaksesuaian <i>grade</i> barang dan sistem INSW yang belum terkoordinasi dengan baik.
10.	Prosedur Pengeluaran Barang Impor LCL (<i>Less Container Load</i>) di Gudang Konsolidasi oleh PT. Wibawa Sokojarasana Sidoharjo (Studi Kasus Bahan Kosmetik Velvessil)". Oleh: Putra Angga Firdiansyah, dkk. 2023.	Mengetahui prosedur pengeluaran barang impor bahan kosmetik di gudang serta mengetahui hambatan yang terjadi dalam pengeluaran barang impor di gudang.	Penelitian ini menerapkan metode kualitatif wawancara dan observasi sebagai teknik pengumpulan data sumber data utama, serta memanfaatkan dokumen-dokumen dari berbagai pihak terkait sebagai data pendukung.	Prosedur yang dilakukan PT. Wibawa Sokojarasana agar hambatan yang terjadi pada saat pengeluaran barang impor di gudang, adanya pembayaran storage terlambat dan keterlambatan <i>trucking</i> tidak terjadi lagi.	Penelitian ini bertujuan untuk memahami prosedur pengeluaran barang impor serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam proses pengeluaran barang tersebut.	Pada penelitian terdahulu produk yang diimpor adalah kosmetik, dan menggunakan prosedur pengeluaran impor LCL. Penelitian saat ini mengimpor ikan frozen dan menggunakan metode FCL.

Sumber: Data Penelitian diolah, 2025

2.3 Alur Kerangka Penelitian

Penelitian ini membahas permasalahan dalam proses pengeluaran barang impor, khususnya terkait kurangnya koordinasi pada sistem INSW dan ketidaksesuaian grade barang yang diterima importir. Proses ini merupakan tahapan krusial dalam rantai pasok karena berkaitan langsung dengan ketepatan pengiriman barang (Pandiangan, 2018). Efektivitas organisasi sangat dipengaruhi oleh sejauh mana output mendukung pencapaian tujuan (Setiawan dkk., 2022). Dasar hukum yang relevan antara lain Undang-Undang No. 29 Tahun 2021 tentang Perdagangan Impor dan Perdirjen Bea Cukai No. PER-2/BC/2023 yang mengatur prosedur pengeluaran barang impor. Studi terdahulu oleh Cahyadi dan Hendrawan (2023) menunjukkan bahwa keberadaan jasa *freight forwarder* meningkatkan efisiensi proses impor, dengan menekankan pentingnya koordinasi antara importir, Bea Cukai, gudang, dan pihak transportasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode observasi dan wawancara mendalam, serta teknik triangulasi data untuk memastikan validitas temuan.

2.1.1 Gambar



Tabel 2.2 Alur Kerangka Penelitian

Sumber: Data lapangan yang diperoleh, 2025