

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kajian Teori**

##### **2.1.1 Pengertian Proses**

Menurut Candriyanto (2021) Semua perubahan (peristiwa) yang terjadi selama perkembangan sesuatu disebut proses. Proses juga dapat didefinisikan sebagai urutan tindakan, pembuatan, atau pengolahan yang menghasilkan produk. Proses juga bisa diartikan sebagai urutan tindakan yang terjadi secara alami atau didesain yang menggunakan waktu, ruang, keahlian, atau sumber daya lainnya untuk menghasilkan suatu hasil. Menurut Nuradia (dalam Candriyanto, 2021). Proses adalah serangkaian tindakan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu. Proses termasuk cara bisnis menghasilkan nilai bagi pelanggan serta cara input (fasilitas fisik, material, modal, peralatan, dan manusia) diubah menjadi output (produk atau jasa).

Menurut Handayani (dalam Bastiar, 2021) Proses adalah langkah-langkah yang dilakukan dari awal menentukan apa yang ingin dicapai hingga selesai mencapai tujuan tersebut. Dari definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa proses adalah sebagai suatu aktivitas berulang yang melibatkan berbagai sumber daya, baik manusia, material, maupun teknologi, untuk menghasilkan hasil yang diinginkan sesuai standar yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, proses tidak hanya sekedar aktivitas berulang, tetapi juga sistem yang bekerja sama untuk mencapai hasil yang optimal dan efisien terhadap *customs clearance*.

### 2.1.2 Definisi *Customs Clearance*

Menurut Ridwan dan Widiyati (dalam Rubiyanto & Wahyuni, 2021) menyatakan bahwa *customs clearance* adalah langkah-langkah administratif untuk mengirim atau menerima barang di pelabuhan yang berkaitan dengan pajak dan aturan pemerintah. Intinya, proses ini melibatkan lembaga pemerintahan seperti Direktorat Jenderal Bea Cukai, serta perusahaan seperti importir, perusahaan pelayaran, dan perusahaan angkutan darat. Menurut UU No. 17 tahun 2006 (dalam Kustiyati, 2020) *Customs Clearance* dapat diartikan 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. Urusan *customs clearance* tidak sekedar barang masuk, proses dan keluar. Suatu negara pasti memiliki aturan yang diterapkan dalam kegiatan ekspor impor. Hal tersebut diikuti dengan adanya penerapan proses *customs clearance* dengan mengacu kepada peraturan pemerintah (Bastiar, 2021). *Customs Clearance* ialah kegiatan pengurusan dan pemeriksaan kepabeanan atas barang impor sebelum barang diizinkan keluar dari kawasan pabean (Setianti et al., 2025). *Customs Clearance* adalah kegiatan yang dilakukan pada saat PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) (Sanjaya et al., 2017).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *customs clearance* adalah suatu kegiatan pengurusan kepabeanan dimulai dari penerimaan dokumen impor dari email yang dikirim langsung oleh importir, lalu dilakukannya pengecekan ETA Kapal sandar nya kapan, selanjutnya mengurus PIB (Pemberitahuan Impor

Barang), Pengajuan *delivery order* Pelayaran, Pengembalian kontainer ke Depo, pembuatan *job order*, serta komunikasi antara pihak importir, eksportir, ppjk, dan perusahaan pelayaran terkait.

### **2.1.2.1 Prosedur *Customs Clearance***

Pada proses *customs clearance* terutama pada dokumen impor, hamper seluruhnya dibawah kendali petugas bea dan cukai. Setelah semua dokumen seperti PIB, data pelengkap pabean, dan kuitansi pembayaran bea masuk diterima, petugas bea cukai akan memeriksa kesesuaian data yang sudah ada dalam sistem. Hal-hal yang diperiksa dalam pencocokan data tersebut, yaitu (Sanjaya et al., 2017) :

- a. Kesamaan data antara PIB dengan data pelengkap pabean yang disampaikan oleh importir.
- b. Kesamaan data antara dokumen yang disampaikan oleh importir dengan barang yang berada di daerah pabean/ dapat pula dicocokkan dengan *manifest* kapal.
- c. Kesamaan jumlah pembayaran bea masuk dengan jumlah dan jenis barang. Dengan rumus perhitungan yang telah diatur oleh perundang-undangan.

Jika terdapat kesalahan atau ketidaklengkapan dalam data PIB atau data pelengkap pabean, data tersebut akan dikembalikan kepada pengirim untuk diperbaiki atau dilengkapi (Sanjaya et al., 2017).

Proses *customs clearance* dalam penjaluran dibagi menjadi 3 (tiga) jalur, yaitu jalur hijau, jalur kuning, jalur merah. Selain ketiga jalur tersebut terdapat lagi

jalur khusus yaitu Mitra Utama (MITA) dan MITA nonprioritas. Berikut Penjelasannya (Bastiar, 2021) :

- a. Jalur hijau hanya dilakukan proses pemindaian kontainer dan penelitian dokumen kemudian langsung memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
- b. Jalur kuning hanya dilakukan proses penelitian dokumen secara rinci. Jalur ini tidak akan dilakukan pemeriksaan fisik kontainer (pindai). Setelah melalui proses tersebut selanjutnya memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
- c. Jalur merah dilakukan pemeriksaan fisik barang dan penelitian dokumen secara rinci atau yang disebut 10 dengan (*be handle*) kemudian memperoleh persetujuan untuk melakukan pengeluaran barang.
- d. Jalur Mitra Utama (MITA) tidak dilakukan pemeriksaan (pindai) seperti jalur merah dan hijau.
- e. Jalur MITA *nonprioritas* pada umumnya tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang, hanya dalam keadaan tertentu dilakukan pengawasan dan pemeriksaan fisik barang. Pengawasan dan pemeriksaan tersebut dilakukan di gudang importir.

Proses *customs clearance* didefinisikan sebagai jumlah waktu yang dibutuhkan mulai dari saat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) diterima oleh bea cukai hingga saat Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan oleh bea cukai. Kecepatan perusahaan dalam menyerahkan *hard copy* dokumen-dokumen, kecepatan perusahaan dalam menyiapkan barang untuk dilakukan

pemeriksaan fisik, dan kecepatan pemeriksaan dokumen berpengaruh pada kelancaran kegiatan pada proses *customs clearance* (Cahyandi, 2020).

Menurut Maulidi dalam Triyulianto et al., (2019), terdapat tiga tahap proses *customs clearance* yaitu :

1. *Pre customs clearance*

Rangkaian tahapan sebelum, selama, dan sesudah pemberitahuan kedatangan sarana pengangkut laut / udara. Dalam prosesnya dengan melakukan penyampaian manifest oleh agen pelayaran atau penerbangan, setelah itu dilanjutkan dengan memberikan penyampaian pemberitahuan impor ke Bea dan Cukai. Tujuannya untuk memastikan bahwa barang impor siap untuk diproses kepabeanan pada saat kedatangan serta untuk memfasilitasi penyerahan pemberitahuan impor (PIB).

2. *Customs clearance*

Rangkaian alur pada tahap ini meliputi pemeriksaan dokumen secara keseluruhan yang telah lengkap dan pemeriksaan fisik barang impor tersebut. Setelah kegiatan pemeriksaan selesai, barang impor tersebut dikeluarkan dari tempat penimbunan dan Bea Cukai menerbitkan dokumen Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

3. *Post Customs Clearance*

Rangkaian alur pada tahap ini setelah dokumen Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan oleh Bea dan Cukai sampai dengan proses pengeluaran barang dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Dalam tahapan ketiga tersebut, terdapat pemeriksaan karantina, dan jika barang termasuk kategori

berbahaya, diperlukan pemeriksaan laboratorium yang dapat memperpanjang waktu penanganan (*dwelling time*).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa proses *customs clearance* barang impor dimulai pada saat bea cukai menerima Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan berakhir ketika Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan oleh Departemen Bea dan Cukai. Beberapa faktor yang memengaruhi kelancaran proses pengeluaran barang impor meliputi pengiriman salinan dokumen, persiapan barang untuk pemeriksaan fisik, kecepatan pengiriman hasil pemeriksaan fisik, dan pemeriksaan dokumen yang cepat.

#### **2.1.2.2 Dokumen *Customs Clearance***

PIB atau Pemberitahuan Impor Barang adalah dokumen pemberitahuan oleh importir/PPJK kepada pihak bea cukai atas barang impor, berdasarkan dokumen pelengkap pabean sesuai prinsip *self assessment*. Dokumen pelengkap PIB (Nur, 2020) :

1. *Bill of Lading (B/L)* dan *Airway Bill (AWB)*

Dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan pengiriman atau transportasi barang, baik dengan jalur darat maupun udara. Jalur laut menggunakan dokumen B/L, sedangkan jalur udara menggunakan AWB, dan dokumen tersebut mencakup informasi mengenai berat bersih dan kotor barang serta jenis kemasan yang digunakan oleh pihak eksportir.

2. *Commercial Invoice (Invoice)*

*Invoice* adalah dokumen resmi yang isinya bukti transaksi penjualan barang yang dibuat dari perusahaan eksportir kepada importir. *Invoice* memuat

rincian terkait jenis barang, spesifikasi teknis, jumlah, harga satuan, total harga, syarat penyerahan (*incoterms*), syarat pembayaran, identitas penjual dan pembeli, serta informasi lain yang berkaitan dalam proses perdagangan internasional.

3. *Certificate of Origin (COO)*/ Surat Keterangan Asal Barang yang diterbitkan oleh Dinas Perdagangan di negara eksportir, dan merupakan dokumen penyerta barang yang di ekspor, sebagai bukti bahwa barang tersebut berasal, dihasilkan dan diolah negara tersebut.
4. *Packing List* adalah dokumen yang diterbitkan oleh eksportir dengan perincian dan jumlah kemasan, jenis dan berat barang yang tercantum dalam *Invoice* serta tanda / marking yang digunakan pada *packing*-nya.

Menurut Purwinto dan Indriani (dalam Gunawan, 2023) Dokumen impor terdiri dari :

1. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

PIB adalah dokumen resmi yang diajukan oleh pihak importir atau perwakilannya PPJK (Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan) kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk barang-barang impor dengan tujuan untuk memberikan rasa kepercayaan dan tanggungjawab kepada pengguna jasa kepabeanan.

2. *Certificate of Analysis*

COA merupakan suatu hasil dari analisis pengawasan dan pengendalian mutu untuk suatu jenis produk mengenai campuran barang kimia atau produk makanan kesehatan yang akan di ekspor ke negara tujuan. Adanya kesalahan dalam

produksi dan komplain dari konsumen/importir nya bisa dibuktikan dari jenis produk. Dokumen ini untuk mengukur apakah barang tersebut dikenakan bea masuk tambahan atau tidak pada saat di cek oleh pihak Bea Cukai.

### 3. *Delivery Order (D.O)*

*Delivery order* merupakan dokumen yang dimiliki oleh importir, eksportir, dan perusahaan pelayaran yang berisi perintah untuk menyerahkan barang yang diangkut kepada pihak yang sudah tertera dalam dokumen tersebut. Dalam mendapatkan DO harus menunjukkan *Bill of Lading (B/L)* ke pihak pelayaran. DO memiliki kegunaan untuk menunjukkan jika waktu pengurusan barang melewati masa berlaku yang telah ditentukan, akan dikenakan sewa gudang dan di tambah denda yang di hitung setiap harinya.

Kesimpulan yang penulis rangkum terkait dokumen *customs clearance* terdiri dari *Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, Certificate of Origin (COO)*, dokumen perizinan (izin timbun dan izin bongkar), dan Pemberitahuan Impor Barang (PIB), itu semua harus dipersiapkan dengan lengkap dan benar karena akan diperiksa secara detail oleh pihak Bea Cukai.

#### **2.1.2.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Proses *Customs Clearance***

Menurut Ishikawa (dalam Paisal, 2020) untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi proses *customs clearance*, diperlukan suatu metode yang mampu menelusuri akar penyebab permasalahan secara sistematis. Salah satu metode yang dapat digunakan adalah Diagram Ishikawa (*Fishbone Diagram*) dengan pendekatan 4M+1E, yang terdiri atas *Man* (Manusia), *Method* (Metode), *Machine* (Mesin), *Material* (Material/Dokumen), dan *Environment* (Lingkungan).

Menurut Ishikawa (dalam Paisal, 2020) mengembangkan diagram sebab akibat (*Cause and Effect Diagram*) merupakan suatu alat analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi dan menggambarkan berbagai faktor penyebab yang berhubungan dengan suatu masalah. Diagram ini disajikan dalam bentuk garis dan simbol yang menunjukkan hubungan antara suatu akibat (*effect*) dengan faktor-faktor penyebabnya (*cause*).

Dengan menggunakan diagram sebab akibat, peneliti atau perusahaan dapat menelusuri akar permasalahan secara sistematis sehingga memudahkan dalam menentukan tindakan perbaikan yang tepat. Diagram ini juga dikenal sebagai *fishbone* diagram atau diagram tulang ikan karena bentuknya menyerupai kerangka tulang ikan.

#### 1. *Man*

Manusia merupakan sumber daya yang berperan dalam menjalankan seluruh aktivitas organisasi. Faktor manusia mencakup kemampuan, keterampilan, pengalaman, motivasi, serta kedisiplinan individu yang memengaruhi keberhasilan suatu proses.

#### 2. *Method*

Metode adalah cara atau prosedur yang digunakan untuk melaksanakan suatu pekerjaan agar tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai.

#### 3. *Machine*

Mesin adalah seluruh peralatan atau teknologi yang digunakan untuk membantu manusia dalam melaksanakan pekerjaan.

#### 4. *Material*

Material merupakan seluruh bahan baku, bahan pendukung, atau sumber daya fisik yang digunakan dalam suatu proses

#### 5. *Environment*

Lingkungan adalah segala kondisi di sekitar organisasi atau tempat kerja yang dapat memengaruhi pelaksanaan suatu kegiatan.

### **2.1.3 Optimalisasi**

Menurut Poerwadarminta (dalam Rattu et al., 2022) optimalisasi dapat dipahami sebagai upaya untuk memperoleh hasil terbaik sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya secara efektif dan efisien. Konsep ini menekankan pada pencapaian hasil yang maksimal dengan penggunaan waktu, tenaga, biaya, dan sumber daya lainnya secara tepat. Selain itu, optimalisasi juga menggambarkan tingkat kemampuan suatu kegiatan atau proses dalam memenuhi berbagai kebutuhan yang menjadi sasaran pelaksanaannya. Dengan kata lain, suatu kegiatan dapat dikatakan optimal apabila mampu menghasilkan keluaran yang sesuai dengan harapan serta memberikan manfaat yang maksimal bagi pihak yang berkepentingan. Oleh karena itu, optimalisasi sering digunakan sebagai tolok ukur dalam menilai keberhasilan suatu program, kebijakan, atau sistem dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut Winardi (dalam Rattu et al., 2022) optimalisasi merupakan ukuran yang menggambarkan tercapainya suatu tujuan berdasarkan usaha yang dilakukan. Dalam konteks organisasi maupun kegiatan operasional, optimalisasi dapat dipahami sebagai proses peningkatan dan pemaksimalan kinerja suatu kegiatan agar pelaksanaannya berlangsung secara efektif, efisien, dan sesuai dengan tujuan yang

telah ditetapkan. Melalui optimalisasi, setiap sumber daya yang tersedia dapat dimanfaatkan secara optimal untuk memperoleh hasil dan manfaat yang maksimal. Menurut (Arif, 2017) Optimalisasi merupakan suatu upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi suatu kegiatan atau pekerjaan agar pelaksanaannya dapat memberikan hasil yang maksimal. Melalui proses optimalisasi, berbagai sumber daya yang tersedia dimanfaatkan secara tepat untuk meminimalkan kerugian, hambatan, maupun pemborosan yang mungkin terjadi. Selain itu, optimalisasi juga bertujuan untuk memaksimalkan manfaat atau keuntungan yang diperoleh sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai dengan sebaik-baiknya sesuai dengan batasan dan kondisi yang ada.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa optimalisasi merupakan suatu proses yang dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelaksanaan suatu kegiatan atau pekerjaan agar berjalan lebih efektif, efisien, dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Optimalisasi tidak hanya berfokus pada penyempurnaan proses kerja, tetapi juga pada upaya mencari solusi terbaik terhadap berbagai kendala atau permasalahan yang dihadapi. Dengan memanfaatkan sumber daya yang tersedia secara maksimal, optimalisasi diharapkan mampu menghasilkan kinerja yang lebih baik sehingga tujuan dapat tercapai secara optimal sesuai dengan kriteria dan target yang telah ditentukan.

### **2.3.1.1 Indikator Optimalisasi**

Indikator optimalisasi menurut (Kusuma, 2012) ada beberapa indikator dalam melakukan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu sebagai berikut:

a. Tujuan

Tujuan optimalisasi dapat berupa maksimisasi maupun minimisasi. Maksimisasi dilakukan untuk memperoleh hasil yang sebesar-besarnya, seperti keuntungan, pendapatan, atau produktivitas. Sementara itu, minimisasi bertujuan mengurangi faktor-faktor tertentu, seperti biaya, waktu, jarak, atau hambatan dalam suatu proses. Oleh karena itu, penentuan tujuan optimalisasi harus disesuaikan dengan aspek yang ingin ditingkatkan atau dikurangi agar hasil yang dicapai lebih efektif dan efisien.

b. Alternatif Keputusan

Dalam proses pengambilan keputusan, terdapat berbagai alternatif yang dapat dipilih untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Setiap alternatif merupakan tindakan atau kegiatan yang dirancang untuk mendukung pencapaian tujuan tersebut. Namun, pemilihan alternatif perlu mempertimbangkan keterbatasan sumber daya yang tersedia, seperti waktu, biaya, tenaga kerja, maupun fasilitas. Oleh karena itu, pengambil keputusan harus memilih alternatif yang paling tepat dan efektif agar tujuan dapat tercapai secara optimal dengan memanfaatkan sumber daya yang ada secara efisien.

c. Sumberdaya yang Dibatasi

Sumber daya merupakan segala bentuk sarana yang digunakan untuk mendukung pencapaian tujuan yang telah ditetapkan, seperti waktu, biaya, tenaga kerja, maupun fasilitas pendukung lainnya. Dalam pelaksanaannya, ketersediaan sumber daya sering kali bersifat terbatas sehingga tidak semua

kebutuhan dapat dipenuhi secara maksimal. Kondisi tersebut menuntut adanya proses optimalisasi agar sumber daya yang tersedia dapat dimanfaatkan secara efektif dan efisien. Dengan demikian, tujuan yang diharapkan dapat tercapai secara optimal meskipun terdapat berbagai keterbatasan dalam pelaksanaannya.

#### **2.1.4 Pengertian Impor**

Menurut J. Benny (dalam Purba & Wanto, 2018) Impor adalah proses kegiatan perdagangan internasional mengenai pembelian suatu barang dan jasa dari luar negeri ke dalam negeri dengan perjanjian antara ke dua negara atau lebih. Tujuan pengendalian impor pada hakekatnya adalah untuk (1) Melindungi perekonomian dalam negeri; (2) Mengamankan neraca perdagangan; (3) Melindungi produsen dari persaingan impor yang tidak wajar atas produk sejenis, mengembangkan produktivitas dan daya saing; dan (4) Melindungi kepentingan masyarakat luas sebagai konsumen sesuai dengan ketentuan keamanan, Kesehatan, keselamatan dan lingkungan (K3L), karenanya pengendalian impor menjadi penting dalam rencana Pembangunan Indonesia ke depan (Ibrahim & Halkam, 2021). Menurut *Website* Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Yogyakarta (2023) Impor merupakan suatu kegiatan perdagangan dengan melakukan pembelian dan memasukkan barang/ jasa dari luar negeri ke dalam negeri secara legal melalui proses yang aman dan tepat. Jika dalam artian konsep, impor merupakan kegiatan memasukkan barang dari luar negeri kedalam daerah pabean.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa impor merupakan kegiatan perdagangan antar dua negara atau lebih dengan cara membeli barang dari luar

negeri ke dalam daerah pabean. Dalam aktivitas impor tentunya melibatkan berbagai prosedur kepabeanan, pengurusan dokumen, dan pemeriksaan barang yang diimpor.

#### **2.1.4.1 Importir**

Importir adalah seorang pedagang yang membawa barang atau mengeluarkan barang dari negara lain. Aktivitas ekspor impor pada dasarnya merupakan suatu kesepakatan atau kontrak. Untuk itu calon importir harus memenuhi beberapa syarat administrasi, antara lain (P. K. Purba, 2018) :

- a. Izin Usaha Dagang atau Surat Usaha Perdagangan (SIUP)
- b. Akta Pendirian Perusahaan dan peraturan-peraturannya
- c. Surat permohonan kepada Kantor Dinas yang menangani bidang perdagangan di daerah perusahaan tersebut berdomisili.
- d. Menyerahkan surat fiskal atau surat keterangan telah memenuhi kewajiban membayar pajak/Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- e. Surat keterangan bank (referensi bank)
- f. Daftar riwayat hidup pengurus yang berhak menandatangani surat-surat atas nama perusahaan.
- g. Nomor Pengenal Importir Khusus (NPIK) bagi perusahaan yang akan melakukan impor barang tertentu.

Dalam konteks perdagangan internasional, importir memiliki tanggungjawab yang berat yaitu kontrak terhadap terlaksananya dengan baik barang yang diimpor. Menurut Andi Susilo (dalam Niko, 2020) ada empat jenis importir yaitu :

a. Importir Umum

Perusahaan atau badan usaha yang memiliki izin untuk mengimpor berbagai jenis barang tanpa dibatasi oleh sektor tertentu disebut importir umum. Biasanya, mereka memiliki Angka Pengenal Importir (API-U), yang memungkinkan mereka mengimpor produk untuk diperdagangkan kembali di pasar domestik. Importir umum sangat berperan penting dalam distribusi barang konsumsi maupun kebutuhan industri ke pasar lokal.

b. Importir Terbatas

Importir terbatas adalah perusahaan yang hanya diizinkan mengimpor barang tertentu yang terkait langsung dengan operasional atau produksi mereka sendiri. Mereka menggunakan Angka Pengenal Importir Produsen (API-P), yang berarti bahwa barang yang diimpor tidak dapat diperjualbelikan kembali, kecuali digunakan sebagai bahan baku, bahan penolong, atau peralatan yang membantu proses produksi. Status ini diberikan untuk memastikan bahwa barang impor memenuhi kebutuhan industri serta mendorong manufaktur dalam negeri untuk berkembang.

c. Importir Khusus

Importir khusus adalah lembaga tertentu yang diberi otoritas khusus oleh pemerintah untuk mengimpor komoditas tertentu yang dikhususkan untuk instansi tertentu. Contohnya seperti pemerintah, badan internasional, atau perusahaan yang ditunjuk untuk mengimpor beras, gula, atau barang hibah. Karena barang yang diimpor sering memengaruhi stabilitas ekonomi, keamanan negara, atau hajat hidup masyarakat, pengaturan impor khusus sangat ketat.

d. *Approved importer*

*Approved importer* adalah importir yang diizinkan untuk menerima persetujuan khusus dari kementerian teknis atau lembaga terkait untuk mengimpor barang-barang tertentu yang memerlukan pengawasan ketat, seperti makanan, obat-obatan, alat medis, atau barang-barang yang berisiko tinggi. Pemerintah memberikan status *approved importer* setelah importir tersebut memenuhi persyaratan kompetensi, fasilitas, rekam jejak kepatuhan, dan sistem pengendalian mutu. Status ini memastikan bahwa barang yang masuk ke Indonesia aman, memenuhi standar, dan dapat dipertanggungjawabkan untuk kualitas dan distribusinya.

#### **2.1.4.2 Manfaat Impor**

Menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (2023) Manfaat impor sangatlah penting antara kedua negara, baik dari sisi negara eksportir dan dari sisi negara importir. Adapun manfaat kegiatan impor diantaranya:

1. Mendapatkan Bahan Baku

Melalui kegiatan impor, perusahaan dapat memperoleh bahan baku yang berkualitas, kuantitas yang memadai, serta harga yang kompetitif sesuai dengan kebutuhannya.

2. Mendapatkan Teknologi Baru

Dengan mengimpor teknologi, perusahaan dapat meningkatkan optimalisasi kerja, mengurangi biaya produksi, dan menghasilkan output yang lebih modern dan berkualitas. Kehadiran teknologi baru ini dapat mendorong pertukaran

pengetahuan, mempercepat proses modernisasi dalam industri, serta meningkatkan daya saing perusahaan di tingkat internasional.

### 3. Menambah Pendapatan Devisa

Dalam kegiatan impor ini berkaitan dengan pengeluaran mata uang asing, aktivitas ini bisa menjadi sumber pendapatan untuk negara. Setiap produk yang masuk ke Indonesia dikenai berbagai jenis pajak, seperti bea masuk, PPN untuk barang impor, PPh atas barang impor, serta pajak tambahan lainnya yang bervariasi berdasarkan jenis barang tersebut. Pendapatan yang diperoleh dari pajak ini menjadi salah satu mata uang asing yang mendukung anggaran negara.

Kegiatan impor menunjukkan besarnya konsumsi yang sebanding dengan pendapatan dan besarnya ketergantungan pada suatu barang dan jasa yang diperlukan penduduk suatu negara dikarenakan belum mampu menghasilkan dan menyediakan kebutuhan sendiri. Dilihat dari aspek impor dan besarnya pendapatan, besarnya nilai impor menunjukkan kesanggupan masyarakat akan seberapa besar membutuhkan suatu barang tersebut (Puspandari, 2022).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa manfaat dari kegiatan impor memberikan berbagai keuntungan signifikan bagi sektor ekonomi dan industri lokal. Dengan melakukan impor, perusahaan akan mendapatkan bahan baku yang tidak ada atau masih kurang di pasar lokal, sehingga produksi dapat berjalan dengan lancar dan berkelanjutan.

### 2.1.4.3 Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Impor

Menurut Utama. W, (2018) Dalam kegiatan impor tentunya berkaitan dengan pelaku-pelaku untuk prosedur pengiriman barang jenis raw material mechanical melalui EMKL adalah sebagai berikut:

#### 1. Pihak Utama

##### a. *Shipper*

*Shipper* bisa dikatakan sebagai eksportir, perusahaan dagang, atau individu yang tercantum dalam dokumen kapal seperti *Bill of Lading* (B/L). *Shipper* bertanggung jawab untuk mengatur barang memastikan kemasan sesuai standar, melengkapi dokumen unruk ekspor ke negara tujuan, dan menyerahkan barang kepada *carrier* atau perusahaan pelayaran.

##### b. *Consignee*

*Consignee* adalah pihak yang menerima barang, baik itu badan usaha atau individu perseorangan, harus memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP) yang telah disahkan oleh Departemen Perindustrian dan Perdagangan di wilayah penerima.

##### c. Bea dan Cukai

Bea dan Cukai adalah lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pemantauan, pemeriksaan, dan pengesahan seluruh kegiatan pengiriman barang di daerah pabean, sehingga harus memberikan layanan masyarakat yang baik dan memberikan kemudahan dalam pengiriman barang baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

d. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

EMKL adalah perusahaan pengurusan jasa pengiriman internasional dan domestik di pelabuhan laut yang berfungsi sebagai perantara bagi eksportir dan importir. Dalam hal penerimaan barang, EMKL bertanggung jawab untuk mengelola dokumen sampai dengan memastikan bahwa barang yang diterima telah masuk ke gudang dan siap untuk diambil.

2. Pihak Pembantu

a. *Freight Forwarder*

*Freight forwarder* adalah perantara atau wakil dari pengirim dengan pengangkut dan jasa pendukung lainnya yang terkait dalam mengatur transportasi melalui jalur laut, darat, dan udara. *Freight forwarder* bertanggung jawab mulai dari barang diterima di tempat pengirim hingga barang diserahkan di tempat penerima.

b. Perusahaan Asuransi

Perusahaan asuransi adalah perusahaan jasa yang memberikan jaminan pertanggungungan atau keselamatan nilai barang yang dikirim, berdasarkan kontrak yang dibuat oleh perusahaan asuransi dengan pihak yang membeli barang asuransi. Tujuan perusahaan asuransi adalah untuk mendapatkan premium atas kerugian dari berbagai macam bahaya dengan memberikan kontribusi pada dana bersama yang dibuat oleh perusahaan asuransi.

c. *Shipping Line*

*Shipping line* adalah pihak yang mengangkut barang dari pelabuhan muat menuju Pelabuhan tujuan atau bisa disebut dengan perusahaan pelayaran. Dokumen yang diterbitkan itu *delivery order* pelayaran.

### **2.1.5 Full Container Load**

*Full Container Load* adalah pengangkutan satu kontainer penuh untuk barang dengan jumlah banyak atau sedikit dengan tidak menggabungkan barang pengirim dengan pengirim lainnya (Febrianto, 2023). Menurut *Customs Convention on Containers* (dalam Habib, 2017) adalah suatu kemasan untuk menaruh barang impor yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dan disamakan berdasarkan standar internasional, terbuat dari bahan baja sehingga dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan. Kontainer biasa disebut dengan peti kemas, pengiriman barang menggunakan kontainer memiliki banyak keunggulan. Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam teus (*twenty equivalent unit*). Oleh karena ukuran standar dari peti kemas dimulai dari ukuran Panjang 20 *feet*, maka satu peti kemas 20' dinyatakan sebagai 1 teus dan peti kemas 40' dinyatakan sebagai sebagai 2 teus atau sering juga dinyatakan alan feus (*fourty wquivalent unit*).

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa peti kemas (kontainer) merupakan sarana pengangkutan barang yang dirancang sesuai standar internasional untuk memudahkan proses penyimpanan, pemindahan, dan pengiriman barang secara aman serta efisien.

### 2.1.6 Konsep *Dwelling Time*

*Dwelling time* adalah waktu tinggal atau waktu rata-rata sebuah petikemas berada di tpks sebelum memulai aktivitas pengeluaran. Konsep ini menggambarkan berapa lama kontainer tinggal di pelabuhan setelah dibongkar dari kapal hingga siap memasuki tahapan operasional berikutnya, seperti pemeriksaan dokumen, verifikasi kepabeanan, penumpukan, dan pengeluaran barang (Anita, 2017).

Menurut (Utomo, 2019) *dwelling time* merupakan durasi yang perlu dikendalikan dan diminimalkan untuk menjaga kelancaran pergerakan barang di pelabuhan. Apabila *dwelling time* terlalu panjang, maka akan menimbulkan berbagai konsekuensi operasional. Dampak yang paling utama adalah terganggunya kelancaran arus barang. Namun demikian, apabila durasi *dwelling time* terlalu tinggi, maka proses pengiriman barang menjadi kurang optimal dan tujuan optimalisasi dalam proses distribusi tidak dapat tercapai.

Untuk proses impor, saat petikemas tiba di tpks, masih terdapat beberapa dokumen kepabeanan yang belum sepenuhnya selesai sehingga memerlukan pemeriksaan lanjutan, baik oleh pihak karantina maupun bea cukai. Selain itu faktor lain seperti ketersediaan gudang di pihak importir juga turut memengaruhi kelancaran proses pengeluaran barang. Kondisi tersebut menyebabkan *dwelling time* pada kegiatan impor cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan ekspor (Hendartono & Widilestari, 2020).

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *dwelling time* merupakan waktu tinggal petikemas di terminal pelabuhan sejak dibongkar dari kapal hingga dikeluarkan untuk proses operasional berikutnya. Konsep ini

menggambarkan berapa lama kontainer menetap di pelabuhan selama tahapan pemeriksaan dokumen, verifikasi kepabeanan, penumpukan, dan pengeluaran barang.

#### **2.1.6.1 Dampak *Dwelling Time* Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas**

*Dwelling time* merupakan waktu yang dihitung sejak petikemas dibongkar dari kapal, ditempatkan di lapangan penumpukan, hingga keluar dari kawasan pabean. Lamanya petikemas berada di terminal petikemas akan memengaruhi besarnya biaya yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa. Semakin panjang durasi *dwelling time*, maka biaya penumpukan petikemas impor juga akan semakin meningkat karena petikemas menempati area penumpukan dalam waktu yang lebih lama (Mukti, 2023).

*Dwelling time* yang berlangsung terlalu lama dapat menimbulkan kerugian bagi pemilik barang karena meningkatkan biaya logistik yang harus ditanggung. Selama petikemas berada di terminal pelabuhan, akan dikenakan biaya penumpukan yang dihitung berdasarkan lamanya petikemas menempati area penumpukan. Semakin lama petikemas berada di pelabuhan, semakin besar pula biaya yang harus dibayarkan oleh importir maupun eksportir. Pada kegiatan impor, peningkatan biaya akibat penumpukan petikemas dapat menambah beban biaya yang ditanggung importir sebelum barang dikeluarkan dari kawasan pabean (Anggraeni, 2022).

## 2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu dilakukan untuk memperoleh materi perbandingan dan referensi. Oleh karena itu hasil-hasil dari penelitian terdahulu sebagai berikut :

- 1) Penanganan Distribusi Impor Produk Geomembrane Dari PT Link Pasipik Indonusa Cabang Surabaya Menuju Ke *Consignee*. Wening Nalurita, Ja'a Nazielatu Rais Nabila, dan Putri Maharani Permata Puri, 2025. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji penanganan distribusi produk impor geomembrane oleh PT Link Pasipik Indonusa cabang Surabaya melalui langkah-langkah yang terstruktur, mulai dari pengelolaan dokumen impor hingga pengiriman kontainer ke gudang penyimpanan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa keterlambatan distribusi dapat diminimalkan melalui optimalisasi armada, komunikasi aktif antara *freight forwarder*, *driver*, *consignee*, dan monitoring pengiriman secara rutin.
- 2) *Analysis of factors influencing import document delays and their impact on storage and demurrage cost at PT Alstom Grid Indonesia*. Andre Yosafat Simarmata dan Juliater Simarmata, 2025. Tujuan penelitian menganalisis keterlambatan dalam proses *customs clearance* dan penyerahan dokumen sering menimbulkan kerugian finansial yang signifikan bagi perusahaan akibat adanya biaya tambahan di pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian ini ialah penyebab utama keterlambatan meliputi kurangnya koordinasi antarbagian, rendahnya kepatuhan terhadap SOP, serta keterbatasan kompetensi SDM.

- 3) *Assessing the factors impacting shipping container dwell time: a multi-port optimization study*. Mohan Saini & Tone Lerher, 2024. Tujuan penelitian menganalisis faktor yang memengaruhi *dwelling time* kontainer di pelabuhan melalui pendekatan *multi-port*. Serta mengidentifikasi operasional pelabuhan, seperti siklus impor dan ekspor, ukuran kontainer, moda transportasi, status kontainer, metode pengiriman, serta penggunaan teknologi pelacakan terhadap lamanya waktu kontainer berada di pelabuhan. Metode penelitian menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *dwelling time* kontainer dipengaruhi secara signifikan oleh operasional Pelabuhan. Selain itu, penerapan teknologi pelacakan memiliki pengaruh yang kuat dalam menurunkan *dwelling time*.
- 4) *Research of the state of customs clearance of cargo at the Ukrainian border transfer points*. Hanna Shelekhan, Olena Mkrtychyan, & Anastasiia Afonina, 2023. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis kondisi aktual proses *customs clearance* (pemrosesan kepabeanan) kargo internasional di titik perlintasan perbatasan kereta api Ukraina guna menentukan arah perbaikan dalam pelaksanaan *customs clearance*. Metode penelitian menggunakan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian antrian dan waktu tunggu di perbatasan merupakan penyebab keterlambatan *customs clearance* secara keseluruhan. Peningkatan teknologi dan otomasi dinilai mampu mengurangi *dwelling time*, meningkatkan efisiensi logistik, dan menekan peran *human error* dalam proses *customs clearance*.

- 5) *Prosedur Penanganan Impor Fish Meal Analog Secara Full Container Load* Pada CV Dua Putera, Sri Dweni Astuti & Abraham Gunawan, 2023. Penelitian ini bertujuan mengetahui prosedur penanganan impor *fish meal analog* secara fcl, dokumen apa saja yang digunakan dalam penanganan impor *fish meal analog*, mengetahui hambatan dalam penanganan impor *fish meal analog*. Hasil penelitian menunjukkan Prosedur penanganan impor *fish meal analog* seacara FCL, yaitu langkah awal yang dilakukan adalah menerima email dari *shipper* negara asal, penerimaan dokumen dan pengoreksian, membuat *draft* PIB, pembuatan SPPB, proses *customs clearance*, pengambilan DO. Hambatan yang terjadi yaitu kesalahan informasi ketika kapal sudah sandar tapi faktanya kapal tersebut belum sandar dipelabuhan, keterlambatan pengiriman dokumen, dan lain-lain.
- 6) *Analisis Dwelling Time serta Dampak pada Freight Forwarding*. Dini Anggraeni & Abbas Mansyur, 2022. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis terjadinya *dwelling time* dalam kegiatan ekspor-impor, mengidentifikasi penyebab utama *dwelling time* dan upaya yang dilakukan oleh pihak *freight forwarding* khususnya di PT Pressa Cargo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan *dwelling time* disebabkan oleh tiga tahapan dalam proses impor, yaitu *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. Dampak *dwelling time* dirasakan oleh perusahaan *freight forwarding* dalam bentuk tambahan biaya penalti, menurunnya kepercayaan pelanggan, serta importir yang harus menanggung biaya penumpukan kontainer.

- 7) Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang pada PT Palem Tama Samudra. Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba, dan Sukirno, 2022. Tujuan penelitian ini mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam pembuatan dokumen PIB serta solusi yang dilakukan perusahaan dalam mengatasi kendala tersebut agar proses impor dapat berjalan lancar dan efisien. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa masih ditemukan beberapa kendala dalam pelaksanaan seperti kesalahan pengisian data, keterlambatan dokumen dari pihak *supplier*, dan lain-lain. Maka dari itu, diperlukan kolaborasi, ketelitian, dan evaluasi kerja yang berkelanjutan.
- 8) *Long container dwell time at seaport terminals: An investigation study from a consignee perspective*. A. Ewamer & J. Menyhart, 2022. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi penyebab terjadinya *container dwell time* yang panjang pada kontainer impor di terminal pelabuhan dari perspektif *consignee*. Penelitian ini menitikberatkan pada proses pengurusan dokumen, pembayaran, *customs clearance*, distribusi barang yang dilakukan oleh pihak importir. Metode penelitian menggunakan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat sepuluh penyebab utama terjadinya *dwell time* faktor aliran informasi seperti keterlambatan dokumen menjadi penyebab utama. Dapat disimpulkan bahwa perbaikan proses administrasi dan pembayaran dalam *customs clearance* sangat berperan dalam upaya pengurangan *dwelling time* kontainer impor.

- 9) *Analysis of factors causing delay in unloading imported goods*. Siti Sahara, 2022. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor penyebab keterlambatan kegiatan bongkar muat barang impor di PT Tangguh Samudera Jaya, khususnya dengan mengelompokkan faktor keterlambatan menjadi faktor yang dapat dikendalikan (*controllable*) dan faktor yang tidak dapat dikendalikan (*uncontrollable*). Metode penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan dalam penanganan barang impor 80% disebabkan oleh faktor lamanya proses *open-close* kontainer dan perlengkapan dermaga yang *trouble*.
- 10) *Pengelolaan Custom Clearance Impor Melalui Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan PT Mitra Segara Cargo Semarang*. Aan Rubiyanto dan Eni Tri Wahyuni, 2021. Tujuan penelitian ini mengkaji pelaksanaan pengeluaran barang impor diperlukan penanganan secara profesional tentang bagaimana pengelolaan awal pembuatan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), Pengelolaan Pengeluaran Barang Impor dari TPKS berdasarkan jalur yang sudah ditentukan. Metode penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini proses awal pembuatan dokumen impor diawali dengan dokumen-dokumen tersebut dikirim oleh importir kepada pihak PPJK. Selanjutnya, tahapan pembayaran *billing online* yang didelegasikan kepada PPJK atas persetujuan importir guna mempercepat proses administrasi. Setelah seluruh kewajiban dipenuhi, pengeluaran barang impor dari TPKS dapat dilaksanakan.

Tabel 2. 1 Ringkasan Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Penanganan Distribusi Impor Produk Geomembrane Dari PT Link Pasipik Indonusa Cabang Surabaya Menuju Ke <i>Consignee</i> , Wening Nalurita, Ja'a Nazielatu Rais Nabila, dan Putri Maharani Permata Puri, 2025.	Mengkaji penanganan distribusi produk impor Geomembrane oleh PT Link Pasipik Indonusa cabang Surabaya melalui langkah-langkah yang terstruktur, mulai dari pengelolaan dokumen impor hingga pengiriman kontainer ke gudang penyimpanan.	Kualitatif	Menunjukkan bahwa penanganan distribusi geomembrane antara lain menyiapkan armada truk untuk mengangkut kontainer dan proses mengeluarkan kontainer menggunakan dokumen SPPB, E-CEIR dan <i>Delivery Order</i> , PT Link Pasipik Indonusa Cabang Surabaya telah menerapkan beberapa langkah yang dapat membuat penanganan distribusi impor menjadi lebih efektif antara lain pengoptimalan armada truk, kemudian dokumen yang diperlukan dalam penangan antara lain B/L, <i>Invoice</i> , P/L, COO, Asuransi, dokumen legalitas, perusahaan <i>consignee</i> , dokumen pendukung, PIB, SPPB, dan lainnya.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Link Pasipik Indonusa Cabang Surabaya, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.
2.	<i>Analysis of factors influencing import document delays and their impact on storage and demurrage cost at PT Alstom Grid Indonesia</i> , Andre Yosafat Simarmata dan Juliater Simarmata, 2025.	Menganalisis keterlambatan dalam proses <i>customs clearance</i> dan penyerahan dokumen sering menimbulkan kerugian finansial yang signifikan bagi perusahaan akibat adanya biaya tambahan di Pelabuhan.	Kualitatif	Penyebab utama keterlambatan meliputi kurangnya koordinasi antarbagian, keterlambatan koreksi dokumen, rendahnya kepatuhan terhadap SOP, serta keterbatasan kompetensi SDM. Perbaikan manajemen dokumen dan peningkatan koordinasi internal salah satu upaya untuk <i>menekan dwelling time</i> dan meningkatkan efisiensi arus barang impor	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Alstom Grid Indonesia, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.

3.	<i>Assessing the factors impacting shipping container dwell time: a multi-port optimization study</i> , Mohan Saini & Tone Lerher, 2024.	menganalisis faktor yang memengaruhi <i>dwelling time</i> kontainer di pelabuhan melalui pendekatan <i>multi-port</i> . Serta mengidentifikasi pengaruh variabel operasional pelabuhan, seperti siklus impor dan ekspor, ukuran kontainer, moda transportasi, status kontainer, metode pengiriman, serta penggunaan teknologi pelacakan terhadap lamanya waktu kontainer berada di Pelabuhan.	Kualitatif	<i>Dwelling time</i> kontainer dipengaruhi secara signifikan oleh operasional pelabuhan, khususnya siklus kontainer, moda transportasi, dan status kontainer. Selain itu, penerapan teknologi pelacakan memiliki pengaruh yang kuat dalam menurunkan <i>dwelling time</i> . Pelabuhan dengan <i>dwelling time</i> yang lebih rendah umumnya memiliki frekuensi angkutan kereta api yang tinggi, berada dekat dengan kawasan industri, menerapkan sistem perencanaan kontainer yang baik, serta memiliki kebijakan operasional yang efisien.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu Pelabuhan, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.
4.	<i>Research of the state of customs clearance of cargo at the Ukrainian border transfer points</i> , Hanna Shelekhan, Olena Mkrtychyan, & Anastasiia Afonina, 2023.	Menganalisis kondisi actual proses <i>customs clearance</i> (pemrosesan kepabeanan) kargo internasional di titik perlintasan perbatasan kereta api Ukraina guna menentukan arah perbaikan dalam pelaksanaan <i>customs clearance</i> .	Kualitatif	Antrian dan waktu tunggu di perbatasan merupakan penyebab keterlambatan <i>customs clearance</i> diklasifikasikan menjadi tiga kelompok utama alur proses belum efisien, rendahnya tingkat otomasi sistem, kompleksitas regulasi dan ketidaksiapan sistem elektronik. Secara keseluruhan, peningkatan teknologi dan otomasi dinilai mampu mengurangi <i>dwelling time</i> , meningkatkan efisiensi logistik, dan menekan peran human error dalam proses <i>customs clearance</i>	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu di Ukrainian <i>broder transfer point</i> , sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.

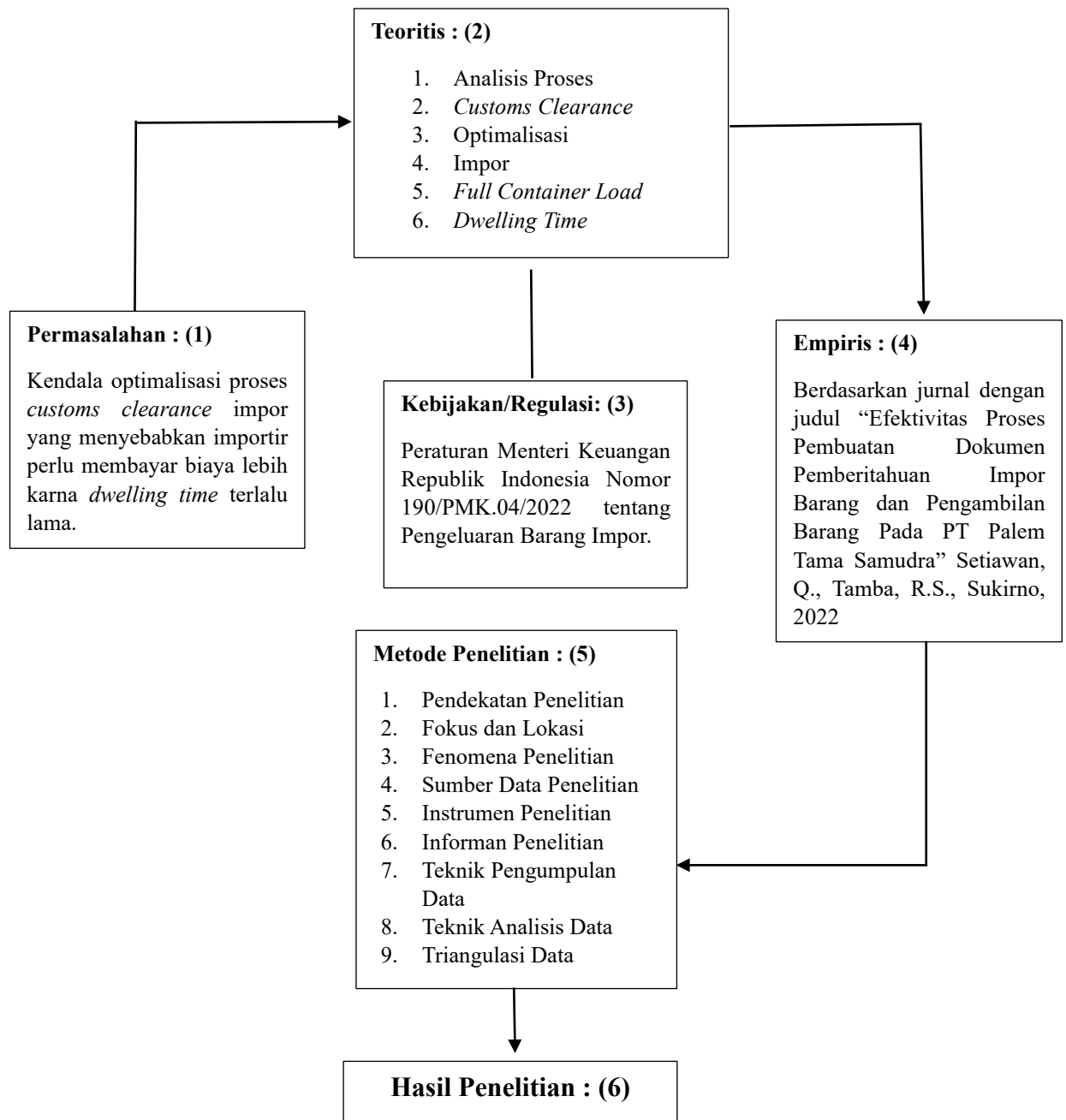
5.	Prosedur Penanganan Impor <i>Fish Meal</i> Analog Secara <i>Full Container Load</i> Pada CV Dua Putera, Sri Dweni Astuti, Abraham Gunawan, 2023.	Untuk mengetahui prosedur penanganan impor <i>fish meal</i> analog secara FCL, mengetahui dokumen apa saja yang digunakan dalam penanganan impor <i>fish meal</i> analog secara FCL, mengetahui adakah hambatan dalam penanganan impor <i>fish meal</i> analog secara FCL.	Kualitatif	Prosedur penanganan impor <i>fish meal</i> analog secara FCL, yaitu Langkah awal yang dilakukan adalah menerima email dari shipper negara asal, permintaan data barang, negosiasi tarif jasa, penerimaan dokumen dan pengoreksian, membuat draft PIB, jika kapal sudah tiba pihak PPJK mengirim PIB ke Bea Cukai, pembuatan SPPB, proses <i>customs clearance</i> , pengambilan DO. Hambatan yang terjadi yaitu kesalahan informasi Ketika kapal sudah sandar tapi faktanya kapal tersebut belum sandar dipelabuhan, keterlambtan pengiriman dokumen, dan lain-lain.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor secara FCL	Objek yang diteliti itu di CV Dua Putera, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.
6.	Analisis <i>Dwelling Time</i> serta Dampak pada <i>Freight Forwarding</i> , Dini Anggraeni & Abbas Mansyur, 2022	Menganalisis terjadinya <i>dwelling time</i> dalam kegiatan ekspor-impor, menganalisis waktu tunggu serta dampaknya terhadap pengiriman cargo, mengidentifikasi penyebab utama <i>dwelling time</i> dan upaya yang dilakukan.	Kualitatif	<i>Dwelling time</i> disebabkan oleh tiga tahapan dalam proses impor, yaitu <i>pre clearance</i> , <i>customs clearance</i> , dan <i>post clearance</i> , yang berkaitan dengan kelengkapan dokumen, perizinan, serta pembayaran biaya. Dalam koordinasi dengan pelayaran, pengelolaan dokumen, dan peningkatan pelayanan menjadi faktor penting dalam meminimalkan <i>dwelling time</i> . Perusahaan berupaya agar selalu memberikan pelayanan terbaik kepada para customer, dan menyelesaikan dokumen agar melancarkan proses pengeluaran kontainer.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Pressa Cargo, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.

7.	Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang pada PT Palembang Samudra, Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba, dan Sukirno, 2022.	Mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam pembuatan dokumen PIB serta solusi yang dilakukan perusahaan dalam mengatasi kendala tersebut agar proses impor dapat berjalan lancar dan efisien.	Kualitatif	Masih ditemukan beberapa kendala dalam pelaksanaan seperti kesalahan pengisian data, keterlambatan dokumen dari pihak <i>supplier</i> , dan perbedaan penafsiran HC Code dengan pihak Bea Cukai. Maka dari itu, diperlukan kolaborasi, ketelitian, dan evaluasi kerja yang berkelanjutan karena kendala dalam pembuatan dokumen PIB menyebabkan pengambilan barang yang lebih lama dan peningkatan biaya penumpukan. Upaya perusahaan untuk memaksimalkan pemanfaatan sumber daya manusia, sarana dan prasarananya yaitu dengan melakukan evaluasi terhadap pekerjaan setiap divisi.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Palembang Samudra, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.
8.	<i>Long container dwell time at seaport terminals: An investigation study from a consignee perspective</i> , A. Ewamer & J. Menyhart, 2022.	Mengidentifikasi penyebab terjadinya <i>container dwell time</i> yang panjang pada kontainer impor di terminal pelabuhan dari perspektif <i>consignee</i> . Penelitian ini menitikberatkan pada proses pengurusan dokumen, pembayaran, <i>customs clearance</i> , distribusi barang yang dilakukan oleh pihak importir.	Kualitatif	Terdapat sepuluh penyebab utama terjadinya <i>dwell time</i> kontainer yang panjang, yang dikelompokkan ke dalam tiga faktor, yaitu aliran keuangan khusus nya keterlambatan pembayaran importir kepada bank dan broker menjadi penyebab dominan pada pengiriman FCL dan menyumbang sebagai besar biaya <i>demurrage</i> dan <i>detention</i> , faktor aliran informasi seperti keterlambatan dan ketidaktepatan dokumen menjadi penyebab utama.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu di terminal pelabuhan, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.

9.	Analysis of factors causing delay in unloading imported goods, Siti Sahara, 2022.	Mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor penyebab keterlambatan kegiatan bongkar muat barang impor di PT Tangguh Samudera Jaya, khususnya dengan mengelompokkan faktor keterlambatan menjadi faktor yang dapat dikendalikan ( <i>controllable</i> ) dan faktor yang tidak dapat dikendalikan ( <i>uncontrollable</i> ).	Kualitatif	Menunjukkan bahwa keterlambatan dalam penanganan barang impor 80% disebabkan oleh faktor lamanya proses <i>open-close</i> kontainer dan perlengkapan dermaga yang <i>trouble</i> . Faktor penyebab keterlambatan pemuatan dan pembongkaran barang impor, ditemukan bahwa kondisi peralatan merupakan faktor terbesar penyebab. Oleh karena itu perusahaan petikemas harus memperhatikan setiap kondisi peralatan, baik dari segi perawatan, perbaikan, dan jumlah alat untuk layanan secara efektif dan efisien	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Tangguh Samudera Jaya sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.
10.	Pengelolaan <i>Custom Clearance</i> Impor Melalui Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan PT Mitra Segara Cargo Semarang, Aan Rubiyanto dan Eni Tri Wahyuni, 2021.	Mengkaji mengenai pelaksanaan pengeluaran barang impor diperlukan penanganan secara profesional tentang bagaimana pengelolaan awal pembuatan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), Pengelolaan Pengeluaran Barang Impor dari TPKS Berdasarkan jalur yang sudah ditentukan.	Kualitatif	Proses awal pembuatan dokumen impor barang, ada beberapa dokumen yang diperlukan untuk membuat dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dan dokumen-dokumen tersebut dikirim oleh importir kepada pihak PPJK. Selanjutnya, tahapan pembayaran bea masuk dan pajak dilakukan melalui sistem billing online yang didelegasikan kepada PPJK, Setelah seluruh kewajiban dipenuhi, pengeluaran barang impor dari TPKS dilaksanakan, diterbitkan SPPB untuk syarat pengeluaran barang dari TPKS.	Topik yang diteliti sama-sama mengenai proses <i>customs clearance</i> barang impor untuk mengurangi <i>dwelling time</i> .	Objek yang diteliti yaitu PT Mitra Segara Cargo Semarang, sedangkan objek yang penulis teliti yaitu PT Cahaya Moda Indonesia.

### 2.3 Alur Kerangka Penelitian

Kerangka Penelitian disusun untuk menggambarkan alur berpikir peneliti dalam mencapai tujuan penelitian. Adapun kerangka penelitian sebagai berikut:



**Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian**

Sumber: Peneliti, 2026

Dalam penelitian dengan judul “Analisis Optimalisasi Proses *Customs Clearance* Impor *Full Container Load* Sebagai Upaya Mengurangi Dampak *Dwelling Time* Pada PT Cahaya Moda Indonesia Semarang” menggunakan 6 teori besar yakni analisis proses, *customs clearance*, optimalisasi, impor, *full container load*, dan *dwelling time*. Keenam teori besar ini nantinya akan menjadi landasan dan juga sumber referensi peneliti dalam memperdalam masalah yang diangkat. Teori tersebut nantinya diharapkan akan membantu mengungkapkan permasalahan yang diangkat peneliti yakni terkait dengan optimalisasi proses *customs clearance* impor *full container load* sebagai upaya mengurangi dampak *dwelling time* studi kasus PT Cahaya Moda Indonesia. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu terdapat permasalahan kendala proses *customs clearance* impor yang belum optimal, sehingga menyebabkan importir perlu membayar biaya lebih karena *dwelling time* terlalu lama. Peneliti menggunakan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 190/PMK.04/2022 tentang Pengeluaran Barang Impor sebagai acuan dalam menganalisis proses *customs clearance* impor sebagai upaya mengurangi dampak *dwelling time* yang dilakukan oleh PT Cahaya Moda Indonesia.

Terkait KPT yang paling mendekati dengan penelitian ini, yaitu penelitian dengan judul “Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang Pada PT Palem Tama Samudra” (Setiawan, Q., Tamba, R.S., & Sukirno, 2022). Dengan hasil penelitian yaitu menunjukkan bahwa proses *customs clearance* impor pada PT Palem Tama Samudra dalam pelaksanaannya sudah berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur dan aturan

yang berlaku. Serta berbagai riset penelitian terdahulu yang terkait pengelolaan *customs clearance* impor (Wening Nalurita, Ja'a Nazielatu Rois Nabila, & Putri Maharani Permata Puri 2025; Andre Yosafat Simarmata & Juliater Simarmata, 2025; Mohan Saini & Tone Lerher 2024; Hanna Shelekhan, Olena Mkkertychyan, & Anastasiia, 2023; Sri Dweni Astuti & Abraham Gunawan, 2023; Dini Anggraeni & Abbas Mansyur 2022; Rubiyanto & Wahyuni, 2021; A.Ewamer & J. Menyhárt, 2022; Siti Sahara, 2022).