

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

Di dalam bab ini, memaparkan tentang konsep, teori, definisi, maupun istilah mendukung serta relevan sesuai topik pembahasan penelitian. Sumber berasal dari beragam literatur ilmiah seperti buku akademik, jurnal internasional dan nasional, serta regulasi yang berhubungan. Berikut adalah kajian teori yang menjadi penunjang pembahasan penelitian penulis.

2.1.1 Definisi Perdagangan Internasional

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, 'dagang' berarti pekerjaan yang berhubungan dengan menjual dan membeli barang untuk memperoleh keuntungan. Makna lebih luas, perdagangan ialah perihal dagang; urusan dagang; perniagaan; transit perdagangan barang dengan terus mengirimkannya ke tempat atau negara lain. Sedangkan internasional dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia bermakna menyangkut bangsa atau negeri seluruh dunia atau dapat disebut dengan antarbangsa.

Penggabungan kata perdagangan internasional dapat didefinisikan sebagai pertukaran barang, jasa, dan modal antar negara (Susila dkk., 2022). Pertukaran barang atau pun jasa dilakukan oleh negara-negara yang melakukan kerja sama secara ekonomi bahkan sesama pengusaha antar negara sehingga menciptakan siklus dagang secara menyeluruh bahkan mendunia dimana membawa keuntungan bagi tiap negara (Kurnianingrum dkk., 2021).

2.1.1.1 Teori Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional timbul karena setiap negara memiliki perbedaan contohnya perbedaan iklim, sumber daya manusia (SDM), sumber daya alam (SDA), selera terhadap suatu barang, bentuk kerja sama, dan perbedaan lain dimana negara itu lebih unggul (Supardi E., 2021). Faktor-faktor tersebut didukung oleh para ahli melalui teori-teorinya dalam buku "*Perdagangan Internasional Teori, Kebijakan, dan Aplikasi dalam Era Globalisasi*" Hansopaheluwakan, dkk. (2025) sebagai berikut:

a. Teori Klasik Perdagangan Internasional (Keunggulan Absolut Dan Komparatif)

Tokoh yang mengembangkan teori klasik perdagangan internasional di antara lain Adam Smith dan David Ricardo. Teori-teori ini meletakkan dasar untuk memahami penyebab negara-negara melakukan perdagangan serta manfaat dari kegiatan perdagangan. Adam Smith memperkenalkan konsep keunggulan mutlak (*Absolute Advantage*) dalam karyanya "*The Wealth of Nations*" (1776). Menurut teori yang dikemukakan, suatu negara lebih baik mengkhususkan diri dalam memproduksi barang yang dapat diproduksinya, karena lebih efisien dibandingkan negara lain. Dengan melakukan hal itu serta berdagang dengan negara lain, semua negara dapat memperoleh manfaat dari peningkatan produksi dan konsumsi secara menyeluruh.

Teori Adam Smith dikembangkan lebih meluas oleh David Ricardo. Perkembangannya memperkenalkan teori keuntungan komparatif (*Comparative Advantage*). Ricardo menjelaskan bahwa negara tetap bisa

melakukan perdagangan, meskipun suatu negara tidak memiliki keuntungan absolut. Negara masih bisa memanfaatkan dari perdagangan dengan berspesialisasi pada barang-barang dimana memiliki biaya peluang terendah. Hal ini menyatakan bahwa negara-negara sebaiknya memproduksi serta mengekspor barang yang mampu negara hasilkan sendiri secara lebih efisien dan mengimpor barang yang diproduksi dengan lebih efisien oleh negara lain.

Teori klasik perdagangan internasional telah dikembangkan dan disempurnakan seiring waktu, tetapi prinsip-prinsip dasarnya tetap mendasari kebijakan perdagangan modern dan pemikiran ekonomi. Teori ini menyoroti pentingnya efisiensi, spesialisasi, dan kerja sama dalam mencapai kemakmuran ekonomi melalui pertukaran global.

b. Teori Modern Perdagangan Internasional (Heckscher-Ohlin dan *New Trade Theory*)

Teori perdagangan internasional modern dibangun dari ide-ide klasik. Perbedaan utama yakni berfokus pada tenaga kerja dan keunggulan komparatif. Teori modern mempertimbangkan berbagai faktor produksi, skala ekonomi, preferensi konsumen, dan perbedaan teknologi.

Sejumlah pendekatan dalam teori perdagangan modern menempatkan Teori Heckscher-Ohlin (H-O) sebagai kerangka penting yang menerangkan pola perdagangan melalui perbedaan kepemilikan faktor produksi antarnegara, seperti tanah, tenaga kerja, dan modal. Dalam kerangka ini, kecenderungan perdagangan ditentukan oleh keunggulan relatif faktor produksi, sehingga suatu negara akan menyalurkan ekspor pada komoditas yang memanfaatkan

faktor yang tersedia secara melimpah dan berbiaya rendah, sementara kebutuhan terhadap barang yang bergantung pada faktor yang terbatas dan berbiaya tinggi di dalam negeri akan dipenuhi melalui impor. Dengan demikian, negara yang memiliki ketersediaan tenaga kerja dalam jumlah besar umumnya berperan sebagai pengekspor komoditas padat karya.

Adanya keterkaitan dari teori beserta asumsi yang dikembangkan, menjadikan instansi yang terlibat dalam perdagangan di suatu negara berperan penting saat pelaksanaan, sehingga aktivitas perdagangan internasional mencakup ekspor-impor berjalan seimbang, mampu meminimalisir terjadinya pelanggaran kebijakan, serta perdagangan internasional berjalan tanpa merugikan suatu negara.

2.1.2 Definisi Impor

Impor merupakan praktik mendatangkan produk melalui pengaturan bilateral atau multilateral dari negara lain (Fitriani dkk., 2024). Impor bisa didefinisikan sebagai pembelian barang atau jasa dari luar negeri ke dalam negeri melalui perjanjian kerja sama antara dua negara atau lebih. Dengan kata lain, impor juga diartikan perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke wilayah Indonesia dan mematuhi ketentuan yang berlaku (Khusnatun & Hutajulu, 2021). Tidak hanya itu, impor berarti sebagai aktivitas mengimpor atau mengirim barang dari suatu negara ke dalam wilayah pabean negara (Lestari dkk., 2024).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh UU Kepabeanan No. 17 Tahun 2006, Pasal 1 yang menjelaskan aktivitas importasi sebagai tindakan memasukan barang ke dalam wilayah pabean. Maka dapat disimpulkan definisi impor adalah

pembelian atau pengiriman barang dari negara luar atau negara asing ke dalam negeri dengan adanya perjanjian kerjasama perdagangan.

2.1.2.1 Klasifikasi Impor Berdasarkan Tujuan

Di Indonesia, peraturan undang-undang mengenai jenis impor berdasarkan tujuan diatur dalam kerangka hukum kepabeanan dan perdagangan, terutama Undang-Undang Kepabeanan dan Permendag terkini seperti Nomor 16 Tahun 2025. Landasan teori ini disusun secara utuh untuk mendukung penelitian akademik, dengan mengintegrasikan definisi, klasifikasi, dasar hukum, serta tujuan ekonomi.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan menjadi fondasi utama, mengklasifikasikan impor berdasarkan tujuan penggunaan barang. Permendag Nomor 16 Tahun 2025 memperbarui kebijakan ini dengan membagi impor menjadi untuk kegiatan usaha atau tidak untuk kegiatan usaha. Regulasi ini selaras dengan Pasal 10B UU Kepabeanan sebagaimana menekankan impor untuk pemakaian, kepemilikan, atau penguasaan oleh pihak berdomisili di Indonesia.

Berikut penjelasan lebih lanjut dari klasifikasi impor berdasarkan tujuan:

Tabel 2. 1 Klasifikasi Impor Berdasarkan Tujuan

No.	Jenis Impor	Definisi dan Tujuan	Dasar Hukum Utama	Contoh Barang
1.	Impor untuk Kegiatan Usaha	Transaksi barang untuk pengalihan hak kepemilikan, pemakaian, atau produksi guna imbalan/kompensasi, termasuk bahan baku,	Pasal 2 ayat (1) A Permendag 16/2025.	Bahan baku industri, barang modal baru.

		barang modal, atau pendukung produksi.		
2.	Impor Tidak untuk Kegiatan Usaha	Pemenuhan kebutuhan non-komersial, seperti barang kebutuhan pokok, hadiah, atau kepentingan nasional.	Pasal 2 ayat (1)B Permendag 16/2025	Barang kebutuhan pokok, barang strategis nasional.
3.	Impor untuk Dipakai/Dikuasai	Barang masuk wilayah pabean untuk dijual kembali atau digunakan konsumen akhir.	Pasal 10B UU Kepabeanan	Barang konsumsi rumah tangga.
4.	Impor Barang Tertentu (Dibatasi)	Barang modal bekas, kebutuhan industri strategis, atau dilarang seperti pakaian bekas.	Pasal 2 ayat (2) Permendag 16/2025; PERMENDAG 51/2015	Barang modal tidak baru (dibatasi).

(Sumber: Data diolah penulis, 2026)

2.1.2.2 Dokumen Impor

Proses impor memerlukan beberapa dokumen guna pemenuhan syarat Bea Cukai. Menurut Girsang dan Ginting (2023) dokumen impor terdiri dari dokumen berikut:

a. *Inward Manifest*

Keseluruhan proses pelayaran dari kepabeanan yang ditangani oleh Bea Cukai mempunyai dampak terhadap dokumen *manifest*, sebab *manifest* mencakup semua informasi berhubungan dengan muatan yang akan masuk ke kapal untuk pengiriman ke negara yang akan dituju.

b. *Delivery Order*

Dokumen yang diterbitkan oleh pihak pelayaran atau agen sebagai bentuk persetujuan penyerahan barang kepada penerima. *Delivery Order* berfungsi sebagai dasar bagi importir atau kuasanya untuk mengambil barang

di pelabuhan setelah seluruh kewajiban administrasi dan pembayaran terkait telah dipenuhi.

c. *Bill of Lading*

Merupakan dokumen pengapalan yang diterbitkan oleh pelayaran. Dokumen ini termasuk dokumen penting bagi *shipper*, dikarenakan dokumen *bill of lading* adalah bukti kepemilikan barang. Siapapun nama yang tertera pada kolom *consignee* atau penerima barang, nama tersebut ialah pihak sah yang dianggap menjadi pemilik barang.

d. *Invoice*

Dokumen yang berisi mengenai rincian tagihan atas suatu transaksi pembayaran. Dokumen ini mencantumkan data-data lengkap berupa harga barang, jenis barang, berat, *volume*, jumlah kuantitas, kualitas barang, nama eksportir atau importir, negara asal, negara tujuan, nama kapal dan pelabuhan bongkar.

e. *Packing List*

Dokumen berisi daftar dari rincian barang yang dipakai, mengenai jenis dan jumlah satuan dari barang yang terdapat dalam peti atau dari total keseluruhannya serupa dengan isi dalam *invoice*.

f. Pemberitahuan Impor Barang

Dokumen yang menjadi pemberitahuan Bea Cukai mengenai barang yang akan diimpor masuk ke dalam wilayah pabean. Dokumen ini berisi informasi terkait identitas importir, jenis barang, jumlah barang, nilai barang, negara asal, serta data lain yang diperlukan dalam proses kepabeanan. Setelah dilakukan

pemeriksaan dan seluruh persyaratan administrasi maupun ketentuan kepabeanan telah dipenuhi, barang impor tersebut dapat memperoleh persetujuan untuk dikeluarkan dari kawasan pabean.

g. *Polis Insurance*

Dokumen ini dibuat oleh perusahaan asuransi, berisi mengenai barang impor yang sudah disepakati serta kerjasama dengan perusahaan *shipper* maupun importir untuk memberikan barang jaminan, berupa perlindungan dari kerusakan atau ganti rugi bila ditemukan kerusakan selama pengiriman dari negara asal ke negara tujuan. Asuransi diperlukan untuk meminimalisir biaya yang kemungkinan timbul akibat kejadian tidak terduga di dalam kapal barang seperti hilang, rusak, cacat, dan lain sebagainya.

h. Surat Kuasa

Dokumen berisi penjelasan jika pemilik barang telah memberikan kuasa kepada perusahaan jasa kepabeanan (PPJK) sebagai pihak pelayanan jasa untuk mengurus barangnya.

i. Surat Persetujuan Pengeluaran Barang Impor

Dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai bentuk persetujuan atas pengeluaran barang impor dari kawasan pabean. SPPB diterbitkan setelah seluruh kewajiban kepabeanan, seperti pembayaran bea masuk dan pajak, serta pemenuhan persyaratan dokumen, dinyatakan lengkap dan sesuai.

j. *Job Order*

Dokumen internal yang digunakan sebagai instruksi kerja dalam proses penanganan barang impor. *Job Order* umumnya memuat informasi terkait detail pekerjaan yang harus dilakukan seperti identitas barang, jadwal kegiatan, serta pihak-pihak yang terlibat dalam proses operasional, sehingga memudahkan koordinasi dan pengendalian aktivitas. Tidak hanya itu, *Job Order* berfungsi sebagai pedoman bagi setiap pihak yang terlibat guna memastikan seluruh tahapan pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan regulasi yang ditetapkan.

k. Surat Jalan

Dokumen yang digunakan sebagai bukti pengiriman barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Surat Jalan berisi beragam informasi terkait jenis barang, jumlah, tujuan pengiriman, serta identitas pihak pengirim dan penerima, serta berfungsi sebagai dokumen pengawasan selama proses distribusi barang berlangsung.

2.1.3 Definisi *Custom Clearance*

Melalui buku “*Kepabeanan, Imigrasi, Karantina, dan Logistik Internasional*” oleh Soedjono, dkk. (2023), menjelaskan bahwa praktik perdagangan telah ada sejak dulu, sebab negara Indonesia menjadi pintu masuk barang dari beragam belahan bumi. Terlebih, negara Indonesia juga menjadi negara dengan keluarnya barang atau hasil seperti pertanian, perkebunan, rempah-rempah. Berlangsungnya perdagangan tidak lepas dari sebuah pengawasan. Seiring waktu, muncul istilah untuk petugas yang mengawasi, dikenal sebagai ‘*duoane*’ dalam

Bahasa Belanda yang berarti Bea dan Cukai atau pabean. Dalam Bahasa Inggris, 'custom' mempunyai makna pabean.

Definisi kepabeanan juga dijelaskan dalam undang-undang, yakni Pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan yang menyatakan kepabeanan adalah segala aktivitas yang berhubungan dengan pengawasan barang yang masuk atau keluar dari daerah pabean sesuai dengan undang-undang yang berlaku. Di Negara Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai selaku pelaksana regulator kepabeanan. Pihak ini wajib memenuhi ketentuan Undang-undang Kepabeanan sebagai mestinya (Harjo dkk., 2025).

Penjelasan-penjelasan ini mendefinisikan *custom clearance* sebagai aktivitas pengawasan lalu lintas barang oleh pegawai mau pun instansi terkait sewaktu kegiatan perdagangan internasional, baik masuk atau keluar daerah pabean. Selain mengawasi pergerakan barang, *custom clearance* melakukan pula pemungutan bea masuk dan bea keluar. 'Pungutan' dimaksud harus selaras berdasarkan Pasal 23A UUD 1945, dimana pajak dan 'pungutan' diatur dengan undang-undang dan pelaksanaannya pun harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.1.3.1 Pihak Terlibat Dalam *Custom Clearance*

Interaksi antar pihak dalam proses *custom clearance* menjadi penentu kelancaran arus barang dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Barang impor yang masuk ke Negara Indonesia bukan sekadar pertukaran komoditas lintas batas negara, melainkan sebuah sistem kompleks yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan (*stakeholders*) dengan peran saling membutuhkan.

Pemahaman mengenai siapa saja yang terlibat dalam kegiatan ini krusial bagi pelaku bisnis internasional. Berikut adalah identifikasi pihak-pihak utama yang berperan dalam *custom clearance* menurut buku “*Kepabeanan dan Cukai dalam Transaksi Perdagangan Internasional*”, Harjo, dkk. (2025):

a. Importir

Importir merupakan entitas sentral yang bertindak sebagai pihak yang mendatangkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia. Dalam konteks kepabeanan, importir memiliki tanggung jawab penuh atas pemenuhan kewajiban pabean, baik berupa pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor (PDRI), maupun pemenuhan ketentuan tata niaga (larangan atau pembatasan). Importir harus memastikan bahwa seluruh dokumen pelengkap pabean, seperti *Invoice*, *Packing List*, *Bill of Lading* atau *Airway Bill*, serta *Certificate of Origin* telah sesuai dengan fisik barang yang diimpor. Selain itu, importir wajib memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) yang berfungsi sebagai Angka Pengenal Importir (API) sebagai syarat administratif untuk melakukan kegiatan impor.

b. Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK)

PPJK adalah badan usaha yang mendapatkan izin dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan pengurusan formalitas pabean atas kuasa importir. Peran PPJK sangat strategis bagi perusahaan yang tidak memiliki divisi khusus untuk mengurus logistik atau kepabeanan secara mandiri. PPJK bertanggung jawab untuk melakukan pemberitahuan pabean,

seperti pengisian dan penyampaian *Pemberitahuan Impor Barang* (PIB) ke dalam sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) Bea Cukai maupun Balai Karantina Tumbuhan. Keberadaan PPJK menjadi jembatan teknis yang memastikan bahwa dokumen yang diserahkan telah memenuhi standar regulasi kepabeanan berlaku, sehingga meminimalisir risiko keterlambatan atau kesalahan dalam penetapan tarif dan nilai pabean.

c. Pihak Perbankan

Perbankan memegang peranan penting sebagai fasilitator pembayaran dalam transaksi biaya bea masuk. Hampir seluruh transaksi perdagangan melibatkan instrumen perbankan, baik melalui *Letter of Credit* (L/C), *Telegraphic Transfer* (T/T), atau *Collection*. Bank tidak hanya berfungsi sebagai pengirim dana, tetapi juga sebagai verifikator dokumen perdagangan. Sebagai contoh, dalam mekanisme *Letter of Credit*, bank bertindak untuk memastikan bahwa pihak eksportir telah memenuhi kewajiban pengiriman barang sesuai dokumen yang disyaratkan sebelum dana dari importir diteruskan kepada eksportir. Peran bank di sini memberikan jaminan keamanan transaksi bagi kedua belah pihak di tengah risiko geografis dan ketidakpastian kepercayaan.

d. Perusahaan Pelayaran (*Carrier*)

Carrier adalah pihak yang menyediakan sarana pengangkut untuk memindahkan barang dari negara asal ke negara tujuan. Dalam konteks kepabeanan, *carrier* bertanggung jawab atas *manifest* pengangkut, yaitu daftar muatan barang yang harus diserahkan kepada kantor pabean di

pelabuhan muat maupun pelabuhan bongkar. *Carrier* menerbitkan dokumen pengangkutan seperti *Bill of Lading* untuk moda laut atau *Airway Bill* untuk moda udara. Dokumen ini merupakan bukti kesepakatan pengangkutan sekaligus dokumen kepemilikan barang. Ketepatan waktu kedatangan sarana pengangkut dan keakuratan data *manifest* yang disampaikan oleh *carrier* menjadi penentu utama dalam kecepatan proses bongkar muat barang di pelabuhan.

e. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)

Selaku regulator, DJBC adalah pihak yang paling mendominasi dalam proses kepabeanan. DJBC memiliki wewenang untuk melakukan pengawasan, pelayanan, dan penindakan atas masuk atau keluarnya arus barang ke wilayah pabean Indonesia. DJBC bertindak sebagai garda terdepan dalam memastikan perlindungan industri dalam negeri, keamanan masyarakat, dan penerimaan untuk negara melalui pungutan bea masuk dan pajak dalam rangkaian kegiatan impor. Kewenangan DJBC meliputi verifikasi dokumen, pemeriksaan fisik barang, hingga penentuan tarif dan nilai pabean yang harus dibayarkan. Interaksi antara pelaku usaha dan DJBC merupakan inti dari proses kepabeanan, di mana kepatuhan (*compliance*) pelaku usaha diuji terhadap regulasi yang ditetapkan.

f. Badan Karantina

Badan Karantina Nasional (melalui Balai Karantina di tiap pelabuhan/bandara) memegang peranan vital sebagai instansi pemerintah yang bertugas melakukan pengawasan terhadap keberlangsungan arus

impor maupun ekspor komoditas pertanian, kehutanan, dan perikanan. Peran utama lembaga ini adalah sebagai instansi pelaksana kebijakan pembatasan (*Lartas*) untuk pencegahan masuknya serta menyebar suatu Hama Penyakit Hewan Karantina (HPHK) serta Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina (OPTK) dari luar negeri ke dalam negara Indonesia.

Dalam prosedur kepabeanan impor, peran Badan Karantina sering kali menjadi prasyarat mutlak sebelum barang dapat diajukan dokumen pabeannya (PIB). Importir yang mendatangkan komoditas tumbuhan atau bagian-bagiannya wajib melaporkan kedatangan barang kepada petugas karantina untuk dilakukan inspeksi karantina dimana melalui tahapan pemeriksaan, yakni pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik (pemeriksaan kontainer), pengamatan, hingga perlakuan lanjutan seperti fumigasi jika ditemukan adanya OPTK.

Secara administratif, Badan Karantina menerbitkan sertifikat pelepasan seperti *Phytosanitary Certificate* atau *K-9* (untuk tumbuhan) sebagai bukti bahwa komoditas tersebut telah memenuhi standar kesehatan internasional dan layak untuk masuk ke pasar domestik. Integrasi sistem antara Karantina dan Bea Cukai melalui mekanisme *Single Submission* (SSM) memastikan bahwa setiap barang yang wajib karantina tidak akan diberikan status *clearance* atau persetujuan keluar (SPPB) oleh Bea Cukai sebelum mendapatkan lampu hijau dari pihak karantina. Keberadaan instansi ini mencerminkan fungsi pemerintah dalam menjaga biosekuriti nasional serta memastikan bahwa perdagangan internasional tetap berjalan

tanpa mengorbankan kelestarian ekosistem dan kesehatan masyarakat di dalam negeri.

g. Perusahaan Armada *Trucking*

Adalah penyedia jasa pengiriman barang via darat menggunakan berbagai jenis truk (*blind van*, engkel, fuso, tronton, hingga *wingbox*) untuk kebutuhan distribusi antarkota maupun antarpulau. Truk diperlukan untuk mengangkut barang setelah pengeluaran barang impor dari gudang pelabuhan menuju gudang *customer*.

2.1.3.2 Proses *Custom Clearance*

Proses *custom clearance* di Indonesia adalah bagian dari penerimaan barang impor. Prosesnya melibatkan prosedur administratif untuk menerima masuk barang dari luar negeri, melewati proses dan persyaratan bea cukai, juga pengelolaan beragam dokumen administrasi, pembayaran pajak, serta aspek lainnya bersangkutan dengan barang impor hingga surat persetujuan diterbitkan untuk pengeluaran barang tersebut. Menurut Hidayati, dkk. (2020) aktivitas dalam proses *clearance* sebagai berikut:

a. *Pra-Clearance*

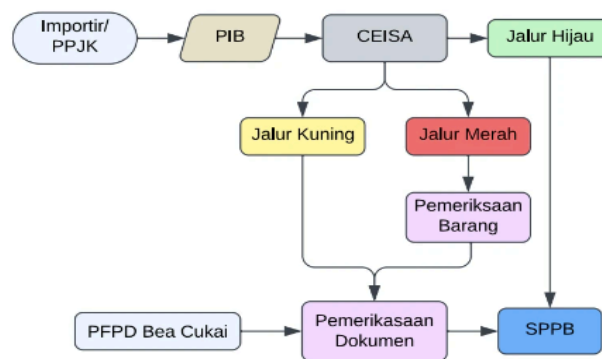
Proses yang bermula dari kedatangan kapal hingga kontainer dimuat ke tempat penyimpanan sementara; dan mengajukan deklarasi impor. *Pra-Clearance* adalah periode waktu untuk menyelesaikan deklarasi impor yang dihitung berdasarkan waktu rata-rata dari proses penentuan jalur layanan hingga menerima surat izin yang dikeluarkan oleh Bea Cukai (jalur hijau). Aktivitas yang terjadi pada tahap ini adalah memuat kontainer dari kapal, menumpuk

kontainer di area penumpukan kontainer, menyiapkan deklarasi impor (PIB), mengisi izin impor dan membayar tagihan bea masuk dan pajak impor, dimana *Harmonized System Code* (HS Code) menjadi penentu persentase bea. *HS Code* adalah sistem klasifikasi produk yang diperdagangkan. Otoritas Bea Cukai di seluruh dunia menggunakan *HS Code* guna mengidentifikasi produk sehingga mampu menilai bea masuk dan pajak. Lebih lanjut, *HS Code* berguna untuk mengumpulkan statistik.

Tindak lanjut pada *HS code*, importir dapat mengetahui lisensi impor apa yang diperlukan untuk mengimpor barang. Persyaratan spesifik tergantung jenis komoditasnya. Sebagai gambaran, apabila barang yang didatangkan ialah produk pangan atau farmasi, maka persetujuan dari BPOM hukumnya wajib. Berbeda jika barang impor adalah komoditas industri seperti besi dan baja, di mana importir harus mengantongi Persetujuan Impor (PI) serta Laporan Surveyor yang diterbitkan oleh Surveyor Indonesia. Lebih lanjut, menjadi perhatian penting pada komoditas pertanian atau tumbuhan. Untuk barang-barang seperti buah-buahan, bibit tanaman, atau biji-bijian, importir tidak hanya berurusan dengan Bea Cukai, akan tetapi wajib mendapatkan sertifikasi dari Badan Karantina. Ragam izin dan prasyarat khusus inilah yang di dalam dunia kepabeanan disebut kebijakan Larangan dan Pembatasan atau Lartas. Esensi dari kebijakan Lartas ini cukup krusial, yakni untuk memastikan bahwa setiap arus lalu lintas barang masuk atau keluar dari wilayah Indonesia tetap berada di bawah pengawasan ketat demi melindungi kepentingan nasional.

b. *Clearance*

Berdasarkan alur proses dalam "Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-16/BC/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor yang Akan Dipakai" proses *clearance* seperti yang terlihat pada gambar berikut:



Gambar 2.1 Proses Custom Clearance

(Sumber: Direktorat Jenderal Bea Cukai, 2019)

1. Jalur Hijau Atau SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang)

Jalur hijau dikenal sebagai salah satu jalur yang cepat dibandingkan jalur impor lainnya. Pada jalur ini, barang impor umumnya tidak melalui pemeriksaan fisik secara langsung oleh petugas. Proses pengawasan lebih difokuskan pada verifikasi administrasi, sementara pemeriksaan dokumen dapat dilakukan setelah diterbitkannya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang). Dengan kata lain, barang dapat dikeluarkan lebih dahulu dari kawasan pabean, kemudian dokumen diperiksa sebagai bagian dari proses pengawasan lanjutan. Setelah seluruh persyaratan pada tahap *pra-clearance* terpenuhi, proses pengeluaran barang biasanya membutuhkan waktu sekitar satu hingga dua hari kerja. Kecepatan ini tentu

memberikan keuntungan bagi importir, terlebih saat barang impor mempunyai nilai ekonomi tinggi atau dibutuhkan dalam segera, contohnya terdapat pada bahan baku industri atau komoditas dimana sensitif terhadap waktu distribusi.

Meski demikian, importir tetap harus memenuhi kewajiban untuk melengkapi dokumen tertentu sebagai bagian dari proses administrasi impor. Beberapa dokumen yang seringkali diminta adalah Sertifikat Asal atau *Certificate of Origin* (COO), dokumen deklarasi impor, serta bukti pembayaran bea masuk dan pajak yang telah disetorkan ke kas negara. Dokumen-dokumen tersebut menjadi dasar bagi otoritas kepabeanan untuk memastikan bahwa kegiatan impor telah memenuhi ketentuan yang berlaku. Dengan demikian, meskipun jalur hijau memberikan kemudahan serta percepatan proses pengeluaran barang, aspek kepatuhan terhadap regulasi tetap menjadi perhatian utama dalam pelaksanaannya.

2. Jalur Kuning Atau SPJK (Surat Pemberitahuan Jalur Kuning)

Pada jalur kuning, petugas bea cukai biasanya terlebih dahulu memberi tahu importir mengenai dokumen apa saja yang perlu diserahkan untuk proses pemeriksaan. Secara umum, dokumen mencakup faktur perdagangan, daftar kemasan atau *packing list*, *bill of lading* sebagai bukti pengangkutan, dokumen asuransi, serta sertifikat asal barang atau *Certificate of Origin* (COO). Selain itu, importir juga diminta melampirkan dokumen lain seperti izin impor yang relevan, deklarasi impor, serta bukti pembayaran bea masuk dan pajak yang telah disetorkan ke kas negara.

Dalam beberapa situasi tertentu, petugas dapat pula meminta katalog atau brosur produk untuk memahami spesifikasi barang. Jika komoditas yang diimpor berkaitan dengan bahan kimia atau material berisiko, biasanya turut diminta dokumen MSDS atau *Material Safety Data Sheet* sebagai informasi keselamatan produk.

Setelah seluruh dokumen tersebut disampaikan, petugas bea cukai melakukan pemeriksaan. Tidak hanya melihat kelengkapan dokumen tetapi juga menilai kesesuaian data yang tercantum di dalamnya. Misalnya, penetapan *HS Code* diperiksa kembali untuk memastikan klasifikasi barang sudah tepat. Kelengkapan dokumen juga dibandingkan dengan isi deklarasi impor yang diajukan oleh importir. Terkadang proses ini terasa teknis cukup rumit bagi importir yang baru pertama kali melakukan kegiatan impor. Namun langkah tersebut memang diperlukan agar tidak terjadi kesalahan klasifikasi ataupun ketidaksesuaian nilai barang.

Apabila seluruh data dinilai sesuai dan tidak ditemukan perbedaan yang signifikan, otoritas bea cukai kemudian menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang atau SPPB. Dokumen ini sebagai tanda barang telah memenuhi syarat keluar dari kawasan pabean. Dalam kondisi yang relatif lancar, proses hingga mencapai jalur hijau biasanya memerlukan waktu sekitar tiga sampai lima hari. Waktu tersebut tentu dapat berbeda tergantung kelengkapan dokumen dan tingkat kompleksitas barang yang diimpor, tetapi secara umum kisaran waktu tersebut paling sering ditemui dalam praktik kepabeanan.

3. Jalur Merah atau SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah)

Penyelesaian jalur merah dalam impor memerlukan waktu lebih lama daripada jalur lainnya, Ketika importir (atau dapat diwakilkan oleh broker bea cukai) terindikasi jalur merah, mereka harus mengajukan dokumen seperti faktur, *packing list*, *bill of lading* (BL), deklarasi impor, *manifest* kepada petugas yang mengelola jalur merah khusus. Selanjutnya, mengajukan Pemberitahuan Kesiapan Pemeriksaan Barang. Importir harus bersedia dan mengajukan barang impor agar dilakukan pemeriksaan fisik, membuka kemasan, mengambil sampel. Di tahap ini, petugas bea cukai mengeluarkan instruksi pemeriksaan dan menunjuk petugas bea cukai penanggungjawab selama proses pemeriksaan fisik barang. Petugas bea cukai akan memeriksa fisik barang saat dokumen sudah lengkap. Langkah berikutnya yakni menerbitkan laporan pemeriksaan. Petugas bea cukai akan mencatat laporan pemeriksaan ke sistem komputer pelayanan.

Dengan rangkaian proses tersebut, pihak importir maupun layanan jasa kepabeanan harus mengikuti sesuai regulasi berlaku. Apabila seluruh data atau dokumen terkait sudah aktual tepat dengan pemeriksaan dan deklarasi impor, dengan ini petugas bea cukai akan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Lama waktu penyelesaian jalur merah kurang lebih mencapai 7 (tujuh) hari hingga 1 (satu) bulan.

c. *Pasca-Clearance*

Proses-proses ini melingkupi pelepasan kontainer dari *Container Yard* (area penumpukan kontainer), penyelesaian pembayaran kepada

area penumpukan kontainer untuk biaya penyimpanan, kemudian proses pengisian ke truk. Dalam proses *pra-clearance* dan *clearance*, terdapat keluhan dari para importir mengenai waktu layanan yang lama untuk memproses dan mengeluarkan izin untuk mengimpor barang yang dilarang dan/atau terbatas. Tidak ada portal *online* untuk pengajuan semua dokumen terkait lisensi impor yang secara otomatis terhubung ke Bea Cukai (Sistem Satu Pintu). Misalnya, untuk memproses Sertifikat Impor (SKI) oleh Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) harus melalui situs *web* resmi BPOM: <https://e-bpom.pom.go.id/>, untuk memproses izin terkait PKRT harus melalui situs *web* resmi dalam bentuk: <https://regalkes.kemkes.go.id/>, untuk memproses izin terkait Persetujuan Impor (PI). Standar Nasional Indonesia (SNI), dan lainnya yang memerlukan izin dari Kementerian Perdagangan harus melalui situs web resmi dalam bentuk: <https://inatrade.krmendag.go.id/>. Tidak hanya itu, komoditas impor melalui karantina tumbuhan memerlukan izin pemeriksaan dan bebas hama yaitu sertifikat karantina tumbuhan dan proses dokumen untuk memperoleh sertifikat tersebut melalui ppkonline.pertanian.karantina.go.id.

d. Proses Pengeluaran Barang dari Gudang Pabean ke Gudang Pembeli

Setelah Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai serta seluruh kewajiban kepabeanan dinyatakan selesai, barang impor dapat dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau gudang pabean. Tahap ini dapat

dikatakan sebagai fase akhir dalam rangkaian kegiatan impor sebelum barang akhirnya diterima oleh importir atau pihak pembeli di gudang tujuan.

Pada praktiknya, proses pengeluaran barang tidak berhenti ketika SPPB terbit. Importir atau Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) masih harus menyelesaikan sejumlah kewajiban administratif, seperti pembayaran biaya penumpukan, biaya penanganan barang (*handling*), serta biaya administrasi lainnya kepada pengelola TPS atau operator pelabuhan. Setelah seluruh pembayaran tersebut dipenuhi, pengelola TPS akan menerbitkan dokumen pengeluaran barang, misalnya *delivery order* atau surat jalan, yang menjadi dasar pengambilan barang dari kawasan pabean.

Tahap berikutnya adalah pengurusan Surat Penyerahan Peti Kemas (SP2) atau dokumen lain yang memiliki fungsi serupa. Dokumen ini diterbitkan oleh operator terminal peti kemas dan digunakan sebagai izin untuk mengeluarkan kontainer dari area penumpukan menuju sarana pengangkut. Pada saat yang bersamaan, importir juga mulai menyiapkan armada transportasi, umumnya berupa truk kontainer, untuk mengirimkan barang menuju gudang tujuan.

Sebelum barang meninggalkan kawasan pelabuhan, petugas keamanan dan operator terminal terlebih dahulu melakukan verifikasi terhadap dokumen yang dibawa, seperti SPPB, *delivery order*, dan surat jalan. Langkah ini diperlukan untuk memastikan bahwa barang yang keluar telah memperoleh persetujuan resmi dan tidak terdapat ketidaksesuaian antara dokumen dengan barang yang akan dikeluarkan.

Setelah seluruh proses verifikasi selesai, kontainer dapat diangkut menuju gudang milik importir atau gudang pembeli (*consignee*). Sesampainya di lokasi tujuan, dilakukan proses *unloading* atau pembongkaran barang yang kemudian diikuti dengan pemeriksaan akhir. Pemeriksaan tersebut mencakup kesesuaian jumlah barang, kondisi fisik, serta spesifikasi produk dengan dokumen impor dan pesanan yang diajukan oleh pembeli. Jika tidak ditemukan kerusakan maupun perbedaan data, barang selanjutnya dicatat sebagai persediaan dan siap digunakan, diproses lebih lanjut, atau didistribusikan kepada konsumen.

Dengan demikian, proses pengeluaran barang dari gudang pabean hingga tiba di gudang pembeli memegang peranan yang cukup penting dalam rantai logistik impor. Kelancaran pada tahap ini sangat menentukan kecepatan distribusi barang dan besarnya biaya logistik yang harus ditanggung oleh importir. Keterlambatan dalam pengambilan barang, misalnya akibat dokumen yang belum lengkap atau keterbatasan armada angkut, dapat memicu munculnya biaya tambahan berupa *storage* dan *demurrage*. Oleh karena itu, koordinasi yang baik antara importir, PPJK, pengelola TPS, operator terminal, dan perusahaan transportasi menjadi faktor yang tidak dapat diabaikan agar barang dapat diterima di gudang pembeli secara tepat waktu dan efisien.

2.1.3.3 Hambatan *Custom Clearance*

Menurut Sarumaha, dkk. (2022), permasalahan yang dapat muncul ialah importir terlambat mengirimkan dokumen ke pihak penyedia jasa Ekspedisi

Muatan Kapal Laut (EMKL). Lebih lanjut, masalah timbul karena pegawai penyedia jasa ekspedisi kurang kompeten. Ditemukan pegawai kurang paham prosedur saat input data ke sistem sehingga pengisian data dokumen kurang tepat. Kesalahan data dokumen berdampak pada penolakan dokumen. Menjadikan waktu penyelesaian lebih lama, juga penambahan biaya karena harus membayar biaya tambahan penumpukan kontainer.

Selain faktor dokumen, hambatan juga dapat muncul dari keterbatasan pegawai instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Pegawai mempunyai tugas untuk verifikasi serta persetujuan dokumen. Jumlah pegawai tidak sebanding dengan tingginya dokumen impor ter-*input*, menimbulkan antrian melonjak. Di luar itu, laboratorium untuk memeriksa barang impor kurang memadai. Hal ini berdampak pada keterlambatan pemeriksaan sampel barang yang sudah dikumpulkan (Hidayati dkk., 2020).

Hambatan dapat disebabkan pula karena kesalahan dalam penetapan *HS Code*. Jika terjadi kesalahan memasukkan *HS Code*, importir perlu berkomunikasi dengan pihak eksportir dan pejabat Bea Cukai mengenai pengklasifikasian kode barang yang benar (Sahara dkk., 2022). *Single Submission* (SSM) yang merupakan sistem terintegrasi menggabungkan instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan Badan Karantina untuk proses verifikasi dokumen terkadang mengalami *error* (Yusnidah dkk., 2025). Kompleksitas dari prosedur, regulasi, larangan dan batasan impor penghambat pula dari kelancaran proses *custom clearance* (Suratman dkk., 2025).

Dengan demikian, praktik *custom clearance* masih belum optimal tidak luput dari hambatan ataupun kesalahan. Keduanya sangat mungkin terjadi akibat kondisi di lapangan dinamis. Setiap hari kejadian di lapangan dapat mengalami perubahan, tergantung oleh jumlah importir yang melaksanakan impor dan dokumen yang diproses. Hambatan berasal dari kurangnya koordinasi pihak-pihak yang bertanggungjawab selama proses *custom clearance*, yakni importir, EMKL, pelabuhan, Direktorat Jenderal dan Bea Cukai, dan Badan Karantina Indonesia.

2.1.4 Definisi Pengeluaran Barang Impor

Menurut Utojo (dalam Rahayu dan Arnawa, 2023), Pengeluaran barang adalah proses yang mengacu pada aktivitas pemindahan barang dari tempat penyimpanan barang. Pengeluaran barang menurut Nabila, (2025) dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang mencakup aktivitas pemindahan barang dari tempat penyimpanan, baik dalam konteks manajemen gudang maupun kepabeanan. Pengeluaran barang bukan hanya fisik barang yang keluar dari gudang, tetapi bagaimana perusahaan mengoptimalkan penggunaan sumber daya yang ada.

Pengeluaran Barang impor tidak semata memindahkan barang, akan tetapi memerlukan beberapa tahapan. Dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-2 / BC / 2023, tahapan berupa verifikasi data, penelitian pemenuhan ketentuan larangan dan/ atau pembatasan, pembayaran dan penyerahan jaminan atas bea masuk, cukai, dan PDRI, penelitian data pemberitahuan pabean pengangkutan, penelitian keberadaan barang impor untuk dipakai, penerbitan nomor pendaftaran dan penutupan pos pemberitahuan pabean pengangkutan, pemeriksaan pabean baik pemeriksaan fisik barang maupun pemeriksaan fisik di

lokasi importir, penelitian dokumen jalur merah, kuning, dan hijau. Setelah penelitian-penelitian tersebut dilaksanakan secara runtut dan sesuai dengan regulasi, maka akan ada penerbitan hasil penelitian dokumen. Dokumen berupa Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

Dapat disimpulkan definisi dari pengeluaran barang adalah suatu proses pemindahan barang dari tempat penyimpanan barang atau gudang melalui proses verifikasi dan penelitian dengan hasil akhir berupa persetujuan dari Bea Cukai ditandai dengan terbitnya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

2.1.5 Definisi Karantina Tumbuhan

Istilah karantina bermula dari *quarantion*, berasal dari kata Italia *quaranta* yang mempunyai arti “empat puluh” (Mackowiak, 2022). Konsep dasar yang terkandung dalam istilah *quarantion* tetap bertahan dan menjadi dasar praktik karantina modern hingga saat ini. Melalui *International Standards for Phytosanitary Measures* (ISPM) nomor 5 (lima) mengenai *Glossary of Phytosanitary Terms*, karantina (*quarantine*) didefinisikan sebagai “*official confinement of regulated articles for observation and reserach or for further inspection, testing and/or treatment*” (pengasingan resmi terhadap barang atau benda yang ditetapkan berdasarkan peraturan resmi, untuk pengamatan dan penelitian atau untuk pemeriksaan, pengujian dan/atau perlakuan lebih lanjut).

Pada ranah *custom clearance* barang impor ke Negara Indonesia, karantina tumbuhan dapat didefinisikan sebagai serangkaian tindakan pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh otoritas karantina terhadap komoditas atau media pembawa tumbuhan yang masuk maupun keluar suatu wilayah. Pelaksanaan karantina tumbuhan diatur lebih lanjut dalam Undang-Undang (UU) Nomor 21

Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan. Dalam undang-undang (UU) tersebut penyelenggaraan karantina tumbuhan dilaksanakan dalam satu sistem dengan berdasarkan asas kedaulatan, keadilan, perlindungan, keamanan nasional, keilmuan, keperluan, dampak minimal, transparansi, keterpaduan, pengakuan, nondiskriminasi, dan kelestarian. Penyelenggaraan karantina mencakup pengaturan pemasukan, pengeluaran, dan transit media pembawa, pangan, pakan, PRG, SDG, agensia hayati, jenis asing invasif, tumbuhan, serta kelembagaan yang menjamin terselenggaranya karantina. Dengan demikian, definisi karantina semakin diperkuat dalam PP 29 Tahun 2023, menyatakan bahwa karantina tumbuhan adalah tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya organisme pengganggu tumbuhan dari luar negeri dan dari suatu area ke area lain di dalam negeri atau keluarnya dari dalam wilayah Negara Republik Indonesia.

2.1.5.1 Dokumen Karantina Tumbuhan

Dokumen guna keperluan karantina tumbuhan mempunyai tambahan dokumen dari komoditas impor yang tidak memerlukan karantina. Dokumen-dokumen tambahan tersebut harus diajukan, disetujui dan diterbitkan secara resmi oleh otoritas Balai Karantina Tumbuhan. Berikut adalah dokumen-dokumen karantina tumbuhan sesuai regulasi Permentan No. 1 Tahun 2021:

a. *Commercial Invoice*

Faktur komersial dari eksportir yang mencantumkan deskripsi barang, harga, jumlah, dan nilai transaksi. Fungsinya sebagai dasar perhitungan bea

masuk, PPN impor, dan PPh, serta verifikasi harga wajar untuk hindari *under-invoicing*.

b. *Packing List*

Daftar rincian isi kemasan per kontainer/karton (berat, dimensi, jumlah paket). Fungsinya memudahkan pemeriksaan fisik BKP dan Bea Cukai, identifikasi lokasi komoditas untuk *sampling* OPTK.

c. *Packing Declaration*

Deklarasi status kemasan. Contoh pada kemasan kedelai. Mempunyai fungsi untuk mencegah hama kedelai masuk, wajib untuk kontainer impor agar lolos inspeksi *non-destructive*.

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

Bukti kontrak angkut dan penguasaan barang dari kapal/pesawat. Fungsinya konfirmasi kedatangan, integrasi dengan INSW untuk PIB, dan *traceability* logistik dari asal ke TPS.

e. *Prior Notice* (PSAT)

Pemberitahuan kedatangan barang 48 jam sebelum tiba *via* IQFAST. Fungsinya koordinasi *pre-clearance* BKP, alokasi petugas, dan mengurangi *dwelling time pre-clearance*.

f. *Phytosanitary Certificate*

Sertifikat kesehatan tumbuhan dari NPPO negara asal, nyatakan bebas OPTK. Dokumen ini diterbitkan oleh Badan Karantina setelah pemeriksaan fisik kontainer dinyatakan bebas dari hama. Sertifikat ini mempunyai fungsi sebagai verifikasi *biosecurity* utama, dasar keputusan pemeriksaan lanjutan

atau penolakan dan memiliki masa berlaku yang ketat, seringkali 14 hari sejak tanggal diterbitkan.

g. *Certificate of Origin (COO)*

Bukti asal negara barang dari otoritas eksportir. Memiliki fungsi sebagai klaim preferensi tarif (CEPA/GSP) dan verifikasi zona bebas hama, dukung *risk profiling* karantina.

2.1.5.2 Alur Karantina Tumbuhan

Sistem Informasi Lalu Lintas Karantina Hewan dan Tumbuhan (SILALI) menjelaskan alur karantina sebagai berikut:

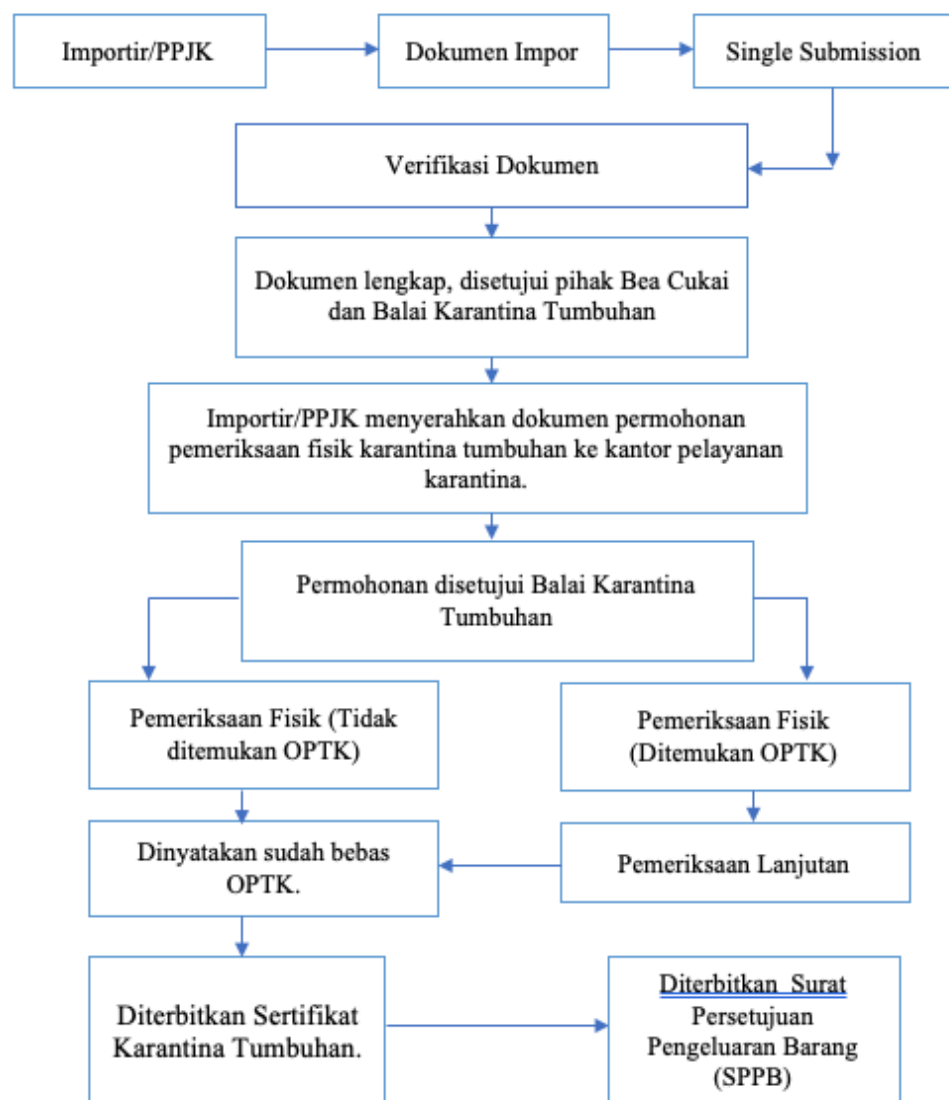
1. Pengguna jasa, baik Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) maupun importir, mendatangi kantor pelayanan karantina dengan membawa identitas diri serta dokumen administrasi impor apabila menggunakan prosedur manual. Dalam pengajuan PPK secara daring, seluruh berkas diunggah melalui laman ppkonline.pertanian.karantina.go.id.
2. Pemeriksaan awal dilakukan oleh petugas karantina terhadap kelengkapan dan keabsahan dokumen. Apabila seluruh persyaratan dinyatakan lengkap, benar, dan sah, data dimasukkan ke dalam sistem IQFAST, kemudian diterbitkan SP-1 untuk ditandatangani oleh pemohon pada proses manual. Tahap berikutnya dilanjutkan dengan pemeriksaan fisik oleh petugas.
3. Ketidaksihesuaian dokumen, baik karena tidak lengkap maupun tidak sah, mengakibatkan diberlakukannya tindakan penahanan selama 14 hari sebagaimana diatur dalam PP 14/2002, dengan tujuan memberikan

kesempatan kepada pemilik untuk memperbaiki dan melengkapi kekurangan tersebut.

4. Apabila dalam jangka waktu penahanan 14 hari pemilik mampu memenuhi kekurangan dokumen, maka proses dilanjutkan ke tahap pemeriksaan fisik.
5. Sebaliknya, jika hingga batas waktu 14 hari dokumen belum dapat dilengkapi, petugas akan menetapkan tindakan penolakan. Dalam kondisi media pembawa tidak dapat dikembalikan ke negara asal setelah periode tersebut, maka diberlakukan tindakan pemusnahan.
6. Hasil pemeriksaan fisik yang menunjukkan bahwa media pembawa dalam keadaan sehat akan ditindaklanjuti dengan tindakan pembebasan serta penerbitan dokumen berupa *phytosanitary certificate* (sertifikan karantina tumbuhan) dengan kode sertifikat KT-9.
7. Jika dari pemeriksaan fisik ditemukan kondisi media ada pembawa busuk, rusak, termasuk kategori dilarang masuk, atau terdeteksi OPTK Golongan I, maka dilakukan penolakan. Apabila pengembalian ke negara asal tidak memungkinkan, tindakan pemusnahan menjadi langkah lanjutan.
8. Dalam hal ditemukan OPTK Golongan II pada media pembawa, dilakukan tindakan lanjutan. Apabila organisme tersebut dapat dieliminasi melalui Tindakan tersebut, maka media pembawa dapat dibebaskan dan diterbitkan KT-9. Namun, jika perlakuan tetap tidak membawa pengaruh efektif selama tindakan, maka pihak karantina dapat memberlakukan penolakan disertai pemusnahan.

9. Setelah media pembawa dinyatakan sehat dan telah memenuhi persyaratan untuk melewati pengawasan lalu lintas barang, pengguna jasa diwajibkan melakukan pembayaran jasa karantina (PNBP) sesuai dengan kuitansi yang diterbitkan. Setelah pembayaran, kemudian menerima sertifikat KT-9. Sebagai tahap akhir, petugas karantina menempelkan stiker atau segel sebagai tanda bahwa produk tumbuhan tersebut telah melalui proses pemeriksaan.

Berikut adalah gambar alur karantina tumbuhan:



Gambar 2. 2 Alur Karantina Tumbuhan
(Sumber: SILALI 2026)

2.1.6 Definisi Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), optimalisasi berasal dari kata ‘optimal’ yang memiliki arti terbaik, tertinggi. Pendapat lain mengenai optimalisasi adalah proses pencarian solusi terbaik. Solusi itu sendiri tidak selalu berfokus pada keuntungan tertinggi kecuali tujuan awal memaksimalkan keuntungan atau tidak pula terus-menerus biaya paling rendah sehingga bisa ditekan kecuali tujuan awal adalah meminimumkan biaya (Siringoringo dalam Wiratno, 2024). Optimalisasi juga dapat diartikan sebagai suatu proses untuk mengeksekusi program yang direncanakan dengan terstruktur sehingga mampu mencapai tujuan dan meningkatkan kerja secara optimal (Wulandani dkk., 2024). Berdasarkan penerapan, optimalisasi ini tergantung pada tujuan masing-masing perusahaan, menyesuaikan dengan jenis usaha, besar skala usaha, serta kemampuan perusahaan yang beroperasi.

Optimalisasi pada proses *custom clearance* ialah proses yang dilakukan guna menunjang kelancaran serta terstrukturnya kepabeanan dari barang asal luar negeri hingga masuk ke Negara Indonesia begitupun sebaliknya. Proses tersebut berupa optimalisasi penanganan, pengelolaan dokumen muatan yang mempunyai tujuan akurasi semakin tinggi, dan mematuhi regulasi maritim serta kepabeanan (Jumriani dkk., 2025). Optimalisasi sangat penting untuk meningkatkan kecepatan, ketepatan, dan kesesuaian dalam penyelesaian dokumen pabean agar barang dapat dikeluarkan dari wilayah pabean secara tepat waktu. Terlebih, optimalisasi mampu memaksimalkan manfaat sistemasi dari teknologi yang tersedia dan meningkatkan koordinasi baik antarpihak. Dengan optimalnya

suatu proses *custom clearance*, maka dapat memperlancar pengeluaran barang impor juga mendukung kelangsungan operasional perusahaan.

2.1.6.1 Indikator Optimalisasi

Indikator optimalisasi bergantung pada objek yang diteliti. Menurut Wulandani, dkk. (2022), optimalisasi diukur berdasarkan indikator seperti berikut:

a. Tujuan

Optimalisasi selalu berkaitan dengan tujuan. Terdapat 2 (dua) jenis tujuan, dapat berupa maksimisasi atau minimisasi. Maksimisasi apabila tujuan optimal yang hendak dicapai berkaitan oleh untung yang didapatkan perusahaan, pendapatan, dan lain-lain. Minimasi apabila tujuan optimal terkait dengan biaya, waktu, jarak, dan lain-lain. Oleh karena itu, sejak awal pendirian perusahaan atau organisasi perlu menargetkan tujuan secara jelas, cermat dan teliti agar lebih memahami bagian yang perlu diminimalkan atau dimaksimalkan.

b. Alternatif Keputusan

Optimalisasi melibatkan berbagai alternatif keputusan sebelum tercapainya tujuan yang sudah ditentukan. Alternatif keputusan yang disediakan mempunyai keragaman. Di antaranya adalah berupa penggunaan sumber daya yang masih terbatas jumlah ketersediaannya. Dari keterbatasan jumlah tersebut, mampi diputuskan berdasarkan pilihan paling efektif sesuai kondisi yang dialami suatu perusahaan.

c. Sumber Daya yang Dibatasi

Optimalisasi dilakukan dengan mempertimbangkan sumber daya. Sebab, sumber daya menjadi poin penting guna meraih tujuan yang sudah ditetapkan. Akan tetapi, ketersediaan sumber daya kadang kala tidak memadai, mengharuskan partisipasi berbagai pihak agar berkerja sama memenuhi keberhasilan optimalisasi.

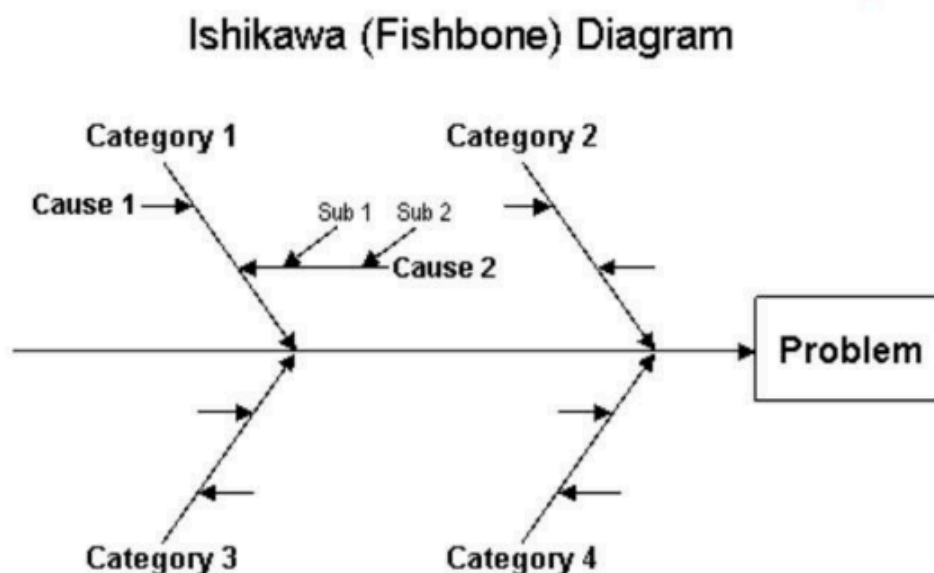
Dalam pelaksanaan, optimalisasi pada *custom clearance* umumnya berfokus pada meminimalisir biaya. Apabila pengurusan *custom clearance* berlangsung lama, secara otomatis memerlukan waktu penumpukan kontainer di Tempat Penimbunan Sementara atau *container yard* akan lebih panjang. Hal ini menimbulkan pembayaran biaya inap kontainer (*dwelling time*) melonjak, dimana perhitungan jumlah biaya inap kontainer dihitung bermula dari barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) (*gate out*) (Sarumaha dkk., 2022).

2.1.7 Definisi *Fishbone*

Menurut Tarumingkeng (2025), *Fishbone* Diagram, yang juga dikenal sebagai Ishikawa Diagram atau *Cause-and-Effect* Diagram, merupakan salah satu alat analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi berbagai faktor yang berpotensi menjadi penyebab suatu permasalahan. Melalui diagram ini, hubungan antara masalah dan faktor-faktor penyebabnya dapat dipetakan secara sistematis sehingga memudahkan proses analisis. Bentuk diagram yang menyerupai tulang ikan menjadikan metode ini mudah dikenali. Pada diagram tersebut, bagian kepala ikan menggambarkan masalah utama yang sedang dianalisis, sedangkan tulang-

tulang yang bercabang menunjukkan kelompok penyebab yang berkontribusi terhadap munculnya masalah tersebut.

Metode ini pertama kali diperkenalkan oleh Kaoru Ishikawa, seorang pakar manajemen kualitas asal Jepang, pada dekade 1960-an. Pengembangannya tidak terlepas dari upaya peningkatan kualitas yang saat itu semakin banyak diterapkan dalam dunia industri melalui pendekatan *Total Quality Management (TQM)*. Seiring perkembangannya, *Fishbone Diagram* tidak hanya digunakan dalam sektor manufaktur, tetapi juga telah diterapkan dalam berbagai bidang, termasuk manajemen operasional, logistik, pelayanan publik, hingga penelitian akademik. Kemampuannya dalam menguraikan suatu masalah yang kompleks menjadi lebih terstruktur menjadikan metode ini banyak digunakan sebagai dasar untuk menemukan akar penyebab masalah dan merumuskan tindakan perbaikan yang tepat.



Gambar 2. 3 Fishbone Diagram

(Sumber: Tarumingkeng, 2025)

2.1.7.1 Struktur *Fishbone* Diagram

Dalam Tarumingkeng (2025), *fishbone* diagram memiliki beberapa komponen yang saling berkaitan dalam proses identifikasi penyebab suatu masalah. Pada bagian kepala ikan terdapat permasalahan atau dampak utama yang menjadi fokus analisis. Dari kepala ikan tersebut kemudian bercabang tulang-tulang utama yang menggambarkan kelompok penyebab utama. Selanjutnya, pada setiap tulang utama terdapat tulang sekunder yang berisi faktor-faktor yang lebih spesifik dan dianggap berkontribusi terhadap munculnya permasalahan yang sedang dikaji.

Kategori penyebab yang digunakan dalam *Fishbone* Diagram dapat disesuaikan dengan karakteristik bidang atau objek yang dianalisis. Meskipun demikian, dalam lingkungan industri dan manufaktur, pendekatan yang paling umum digunakan adalah konsep 6M. Pendekatan ini mengelompokkan sumber permasalahan ke dalam enam kategori utama, yaitu:

1. *Man* (Manusia)

Dalam kategori *man*, berkaitan dengan aspek sumber daya manusia pelaksana kegiatan. Hal tersebut di antaranya berupa keterampilan, pengalaman kerja, tingkat ketelitian, maupun kedisiplinan pekerja dalam menjalankan tugasnya.

2. *Machine* (Mesin)

Dalam kategori *machine*, pencarian penyebab masalah mengacu pada kondisi peralatan, mesin layak dan bekerja sesuai dengan fungsinya, serta penggunaan teknologi dalam proses kerja, termasuk kondisi dan keunggulan dari teknologi yang dimiliki.

3. *Material* (Material/Bahan Baku)

Dalam kategori material, pencarian penyebab berhubungan dengan kualitas pemakaian bahan baku atau penggunaan sumber daya selama proses berlangsung.

4. *Method* (Metode)

Dalam kategori metode, pencarian penyebab masalah menitikberatkan pada prosedur yang berlaku dalam suatu proses, sistem kerja, maupun tata cara pelaksanaan suatu kegiatan.

5. *Measurement* (Pengukuran)

Dalam kategori *measurement*, penentuan penyebab masalah mencakup aspek pengukuran dan evaluasi kinerja yang digunakan untuk menilai efektivitas suatu proses. Evaluasi ini dapat dilakukan berdasarkan harian, bulanan, tahunan, menyesuaikan regulasi yang berlaku dalam kegiatan.

6. *Environment* (Lingkungan)

Adapun kategori *Environment* berkaitan dengan kondisi lingkungan kerja yang dapat memengaruhi pelaksanaan aktivitas operasional, seperti tata letak area kerja, kondisi cuaca, kebersihan, maupun faktor eksternal lainnya. Melalui pengelompokan tersebut, Fishbone Diagram membantu peneliti mengidentifikasi akar penyebab masalah secara lebih sistematis sehingga solusi yang dirumuskan dapat lebih tepat sasaran.

2.2 Kajian Peneliti Terdahulu (KPT)

Mengkaji penelitian terdahulu penting guna meninjau celah perbandingan dari literatur yang sudah ada di antaranya berupa tujuan, metode, hasil, persamaan, dan

perbandingan penelitian. Kajian peneliti terdahulu berfungsi pula sebagai acuan, referensi, sehingga peneliti mengetahui relevansi dari masing-masing penelitian. Lebih lanjut, adanya kajian peneliti terdahulu, diharapkan mampu membuat pembaruan dari penelitian sebelumnya, mengenai permasalahan yang mungkin belum terselesaikan. Tidak kalah penting, adanya kajian peneliti terdahulu, menunjukkan orisinalitas suatu penelitian. Berikut penelitian terdahulu yang relevan terkait penelitian penulis:

1. Penelitian yang dilaksanakan oleh Eni Kustiyati (2020) mempunyai judul "*Optimalisasi Proses Custom Clearance Pada PT. Cahaya Moda Indonesia Guna Kelancaran Pengeluaran Barang Impor*" diterbitkan sebagai skripsi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bertujuan untuk menganalisis faktor penghambat, dampak, dan upaya peningkatan proses *custom clearance*. Peneliti menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan teknik deskriptif. Persamaan terdapat pada tujuan, yakni menganalisis faktor penghambat, dampak, dan upaya peningkatan. Sedangkan perbedaan terletak pada variabel yang diteliti, penulis pembaruan berupa variabel moderasi karantina dengan meneliti proses penanganan *custom clearance* barang impor dimana membutuhkan prosedur karantina tumbuhan.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Sarumaha, dkk. (2022) berjudul "*Analisis Proses Custom Clearance Dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor Dan Impor Pada PT. Bahari Internasional Mandiri*"

bertujuan untuk memahami dan mengetahui proses, kendala beserta solusi guna mempercepat proses *custom clearance* sehingga arus barang ekspor dan impor berjalan dengan lancar pada PT. Bahari Internasional Mandiri. Metode pengumpulan data menggunakan studi dokumentasi, observasi dan wawancara dengan analisis deskriptif. Persamaan dalam penelitian adalah membahas optimalisasi pada *custom clearance*, perbedaan yakni terletak pada objek yang diteliti dimana peneliti terdahulu membahas ekspor dan tidak dibahas dalam penelitian penulis.

3. Penelitian yang dilakukan oleh Zitti Shofiyyah (2022) berjudul “*Optimalisasi Stripping Guna Mempercepat Arus Keluar Barang Impor Petikemas Di PT. Salam Pacific Indonesia Lines*” yang dipublikasikan sebagai skripsi di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar bertujuan untuk mengetahui kendala serta pemecahan masalah sehingga mampu meningkatkan optimalnya kegiatan *stripping* barang impor di PT. Salam Pacific Indonesia Lines. Pada penelitian digunakan metode deskriptif kualitatif melalui pendekatan studi lapangan, observasi, dan wawancara terhadap pihak yang terlibat dalam kegiatan operasional pelabuhan. Pada penelitian persamaannya adalah membahas optimalisasi dalam arus barang impor guna kelancaran pengeluaran barang impor, sedangkan perbedaan terdapat pada objek yang diteliti. Peneliti terdahulu fokus pada “*stripping*” dalam proses impor.

4. Penelitian yang diteliti oleh Supartini, dkk. (2022) dengan judul *“Pelayanan Jasa Impor Barang Dalam Masa Pandemi”* bertujuan untuk menganalisis penerapan sistem digital dalam pengurusan dokumen kepelabuhanan. Penelitian mempunyai tujuan untuk mendeskripsikan pelayanan jasa impor barang selama masa pandemi. Penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Persamaannya adalah keduanya membahas layanan impor. Perbedaan terletak pada waktu penelitian, peneliti terdahulu hanya membahas layanan impor semasa pandemi, sementara penelitian ini membahas layanan impor melalui karantina secara umum, tidak terpaku oleh waktu.
5. Penelitian oleh Wardhani, dkk. (2025) mempunyai judul *“Custom, Immigration And Quarantine (CIQ) Dalam Mendukung Penyelenggaraan Event Wisata Bisnis/Mice Di Indonesia”* bertujuan untuk menganalisis tindakan karantina tumbuhan dalam penyelenggaraan kegiatan pameran, sebagaimana fungsi tumbuhan ini adalah sebagai barang pameran yang diikutsertakan sebagai peserta/*exhibitor* dalam pameran tumbuhan. Metode penelitian menggunakan observasi, wawancara, dan studi literatur. Ditemukan persamaan dalam membahas proses karantina tumbuhan. Perbedaan terlihat dari klasifikasi barang impor, peneliti terdahulu barang impor berupa impor untuk kegiatan usaha, sebab ditampilkan dalam

pameran yang memungkinkan akan ada modal baru, sedangkan penulis barang impor untuk konsumsi.

6. Penelitian oleh Erlindah M & Yuli (2025) judul "*Optimalisasi Ketepatan Dokumen Dalam Meningkatkan Akurasi Perhitungan HPP*" bertujuan untuk menganalisa dominasi pengaruh optimalisasi ketepatan dokumen sehingga mampu meningkatkan keakuratan perhitungan HPP. Dalam penelitian, menerapkan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan penelitian yaitu studi kasus. Persamaan keduanya membahas optimalisasi pada suatu dokumen, perbedaan terletak pada dokumen yang diteliti, peneliti terdahulu mengenai dokumen pada perhitungan HPP sedangkan penulis dokumen pabean barang impor.
7. Penelitian dengan judul "*Import And Export Process: The Impact Of Bureaucratic Simplification In Customs Clearance*" oleh Tavares (2021) bertujuan guna dampak pada proses bea cukai dan keuntungan serta kerugian yang disebabkan oleh penyederhanaan proses birokrasi impor dan ekspor Brasil. Penelitian ini memiliki riset kualitatif dan deskriptif serta menyajikan studi kasus yang bertujuan untuk menganalisis skenario yang dihadapi oleh perusahaan Brasiliense Comissária de Despachos, yang berlokasi di kota Campinas di São Paulo, Brasil. Persamaannya yaitu saling membahas tentang pengawasan lalu lintas serta upaya peningkatan.

Perbedaannya yaitu peneliti terdahulu juga membahas ekspor, penulis hanya membahas bea cukai impor.

8. Penelitian dengan judul “*Food Security in Malaysia: Distribution Strategies and Policy Implications*” oleh Farhan, dkk. (2025) bertujuan untuk evaluasi efektivitas strategi nasional dengan penekanan pada distribusi dan logistik perdagangan. Desain penelitian kualitatif diadopsi, menggunakan wawancara semi-terstruktur dan analisis dokumen. Persamaan yang ditemukan adalah ke dua peneliti membahas cara untuk meningkatkan kinerja dan pada lingkup barang dikonsumsi. Perbedaannya cara pemecahan masalah. Penelitian terdahulu hanya mengevaluasi kebijakan yang sudah ada, penulis lebih condong pada optimalisasi. Ada upaya aktif untuk mencari celah mana dari prosedur *custom clearance* yang masih bisa dipercepat tanpa melanggar aturan karantina yang ketat.
9. Penelitian berjudul “*Industry 4.0 and Logistics Resilience: Evaluating Technological Integration Through Literature*” oleh Chavan, dkk. (2025) bertujuan untuk mengeksplorasi sejauh mana literatur telah meneliti teknologi Industri 4.0 untuk ketahanan logistik (LR) dan manfaat yang diberikan teknologi untuk membangun LR yang didukung teknologi. Penelitian menggunakan pendekatan tinjauan literatur sistematis, sejumlah 372 artikel ditinjau. Persamaan yakni perusahaan masih mendapati gangguan dan perlu mengatasi gangguan yang muncul. Perbedaan yakni peran

yang diteliti, peneliti terdahulu meneliti peran logistik sedangkan penulis peran dokumen yang tepat dalam suatu keberhasilan impor.

10. Penelitian berjudul "*Optimalisation of Internal Logistics Transport Time Through Warehouse Management: Case Study*" oleh Burganova, dkk. (2021) bertujuan untuk peningkatan logistik dan pergudangan menggunakan metode yang tersedia dengan modal masukan seminimal mungkin dan mengurangi waktu transportasi. Menggunakan metode penelitian kualitatif yakni dengan pendekatan studi kasus. Persamaan ialah sama meneliti tentang optimalisasi. Perbedaan ialah lingkup logistiknya, peneliti terdahulu membahas optimalisasi logistik gudang, sedangkan penulis optimalisasi prosedur pabean impor melalui karantina tumbuhan.

Tabel 2.3 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian, Oleh, dan Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
1.	Optimalisasi Proses <i>Custom Clearance</i> Pada PT. Cahaya Moda Indonesia Guna Kelancaran Pengeluaran Barang Impor, Kustiyati (2020).	Menganalisis faktor penghambat, dampak, dan upaya peningkatan proses <i>custom clearance</i>	Deskriptif kualitatif.	Faktor penghambat yakni importir terlambat menyerahkan dokumen yang akan diurus kepada pihak EMKL, pemahaman karyawan yang kurang, dan salah satu dokumen belum diperpanjang masa berlaku.	Tujuan, yakni menganalisis faktor penghambat, dampak, dan upaya peningkatan.	Penulis terdapat pembaruan fokus, dimana menganalisis penanganan pada proses impor yang melalui prosedur karantina.
2.	Analisis Proses <i>Custom Clearance</i> Dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor Dan Impor Pada PT. Bahari Internasional Mandiri, Sarumaha dkk., (2022).	Mengetahui proses, kendala, dan solusi percepatan <i>custom clearance</i> .	Studi dokumentasi, observasi, wawancara, analisis deskriptif.	Ditemukan tiga kendala utama yakni keterlambatan importir menyerahkan dokumen ke EMKL/PPJK; kurangnya kemampuan dan pemahaman pegawai karena pegawai baru; dan kadaluarsa PI yang tidak diperbarui.	Membahas optimalisasi pada <i>custom clearance</i> .	Peneliti terdahulu membahas ekspor dan impor, sedangkan penulis hanya membahas proses impor.

3.	Optimalisasi <i>Stripping</i> Guna Mempercepat Arus Keluar Barang Impor Petikemas Di PT. Salam Pacific Indonesia Lines, Zitti Shoffiyah (2022).	Mengetahui masalah, solusi optimalisasi kegiatan <i>stripping</i> barang impor.	Deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi lapangan.	Terhambatnya <i>stripping</i> barang impor berpengaruh terhadap pelayanan kegiatan <i>stripping</i> yang dilayani PT. Salam Pacific Indoneisa Lines Cabang Balikpapan.	Membahas optimalisasi arus dan pengeluaran barang impor.	Fokus pada proses <i>stripping</i> , sedangkan penulis pada proses karantina.
4.	Pelayanan Jasa Impor Barang Dalam Masa Pandemi, Supartini dkk., (2022).	Menganalisis penerapan sistem digital dan pelayanan jasa impor saat pandemi.	Kualitatif dengan metode deskriptif.	Pelayanan jasa impor barang pada masa pandemi menerapkan pelayanan sistem <i>online</i> . Jaringan lamban merupakan hambatan yang menyebabkan proses terkendala.	Sama-sama membahas layanan impor barang.	Fokus pada masa pandemi, sedangkan penulis membahas layanan karantina secara umum, tidak ada kurun waktu.

5.	<i>Custom, Immigration And Quarantine (CIQ) Dalam Mendukung Penyelenggaraan Event Wisata Bisnis/MICE Di Indonesia, Wardhani dkk., (2025).</i>	Menganalisis tindakan karantina tumbuhan untuk barang pameran (MICE).	Observasi, wawancara, dan studi literatur.	Hasil akhir penelitian ini menyajikan panduan sistematis dan komprehensif mengenai alur prosedur serta tindakan karantina tumbuhan yang khusus diperuntukkan bagi keperluan pameran di Indonesia.	Sama-sama membahas proses karantina tumbuhan.	Barang impor untuk pameran/bisnis, sedangkan penulis berupa tumbuhan yang sering digunakan untuk bahan pangan (konsumsi).
6.	Optimalisasi Ketepatan Dokumen Dalam Meningkatkan Akurasi Perhitungan HPP, Erlindah M. & Yuli (2025)	Menganalisis pengaruh ketepatan dokumen terhadap keakuratan HPP.	Deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketepatan pengelolaan dokumen pabean merupakan strategi dalam memperhitungkan nilai Harga Pokok Penjualan (HPP). Penyajian laporan keuangan dipengaruhi oleh ketepatan data administratif dan keuangan pengambilan keputusan yang tepat.	Membahas optimalisasi pada aspek ketepatan dokumen.	Dokumen yang diteliti adalah HPP, sedangkan penulis dokumen pabean.

7.	<i>Import And Export Process: The Impact Of Bureaucratic Simplification In Customs Clearance</i> , Tavares (2021).	Menganalisis dampak penyederhanaan birokrasi <i>custom clearance</i> di Brasil.	Kualitatif deskriptif dan studi kasus.	Penyederhanaan birokrasi bukan hanya sekadar perubahan dokumen, melainkan katalisator yang mempercepat arus barang, meningkatkan transparansi, dan memaksa transformasi digital/operasional pada sektor swasta.	Membahas pengawasan lalu lintas barang dan upaya peningkatan layanan.	Membahas ekspor dan konteks birokrasi Brasil, penulis hanya fokus pada impor.
8.	<i>Optimalisation of Internal Logistics Transport Time Through Warehouse Management: Case Study</i> , Burganova dkk., (2021)	Meningkatkan logistik pergudangan dan mengurangi waktu transportasi.	Kualitatif dengan pendekatan studi kasus.	Penelitian ini menunjukkan bahwa optimalisasi logistik internal dan manajemen gudang melalui penerapan metode <i>Lean</i> seperti <i>Kanban</i> dan <i>Milk Run</i> berhasil mempersingkat waktu transportasi material dan merampingkan proses operasional.	Sama-sama meneliti tentang aspek optimalisasi.	Fokus pada logistik gudang, sedangkan penulis pada logistik impor.

9.	<i>Food Security in Malaysia: Distribution Strategies and Policy Implications</i> , Farhan, dkk. (2025).	Mengevaluasi efektivitas strategi distribusi nasional dan logistik pangan.	Kualitatif (wawancara semi-terstruktur dan analisis dokumen).	Pendekatan multi-aspek. Subsidi tepat sasaran, transformasi digital, dan diversifikasi sangat penting untuk membangun sistem pangan yang tangguh dan aman.	Membahas peningkatan kinerja pada lingkup barang konsumsi.	Terletak pada fokus permasalahan. Peneliti terdahulu permasalahan pada distribusi nasional. Sedangkan penulis distribusi internasional, karena kegiatan impor melibatkan dua negara.
10.	<i>Industry 4.0 and Logistics Resilience: Evaluating Technological Integration Through Literature</i> , Chavan dkk., (2025).	Mengeksplorasi teknologi Industri 4.0 untuk ketahanan logistik.	Tinjauan literatur sistematis (<i>Systematic Literature Review</i>).	Mengetahui fungsi logistik yang dipengaruhi oleh teknologi Industri 4.0 dan manfaat yang dihasilkan logistik untuk memiliki ketahanan dalam sistem dan elemennya yang tersebar di banyak titik jaringan.	Membahas cara mengatasi gangguan dalam rantai pasok.	Indikator penelitian. Penelitian terdahulu menilai kinerja teknologi logistik, sedangkan penulis ketepatan dokumen.

2.3. Alur Kerangka Penelitian

Tabel 2. 2 Alur Kerangka Penelitian

