

## Transkrip Wawancara

**Waktu** : 11.24 – 12.30 WIB  
**Tanggal** : 12 November 2008  
**Tempat** : Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : Anis Solikah (Kepala Seksi Informasi dan Umum, Kantor Pelayanan Utama Tanjung Priok)

Interview ini bertujuan sebagai salah satu sumber data untuk skripsi dengan judul “Analisis Tingkat Akurasi Penentuan Jalur Impor Dalam Suatu Prosedur Kepabeanan di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok” yang dimaksud agar peneliti mendapatkan gambaran secara utuh mengenai permasalahan tersebut.

1. Bagaimana dalam menentukan risiko atas peristiwa yang mungkin terjadi dalam fungsi pelayanan dan pengawasan ?

**Jawab:** *Kalo untuk risikonya jelas yah ada yang termasuk hi-risk, medium risk dan low risk, untuk cara nentuin risikonya ini terkait dengan profil importir dan profil komoditi. Profil Importir dan Profil Komoditi ini digunakan dalam rangka menetapkan tingkat risiko atas kegiatan importasi. Profil Importir dan Profil Komoditi untuk penetapan jalur dalam pelayanan impor ini dilatarbelakangi dalam rangka meningkatkan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dibidang impor untuk standarisasi kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran. Risiko ini terkait dengan adanya pelanggaran, ada potensi barang yang hilang.*

2. Bagaimana hubungan antara pengawasan dengan kelancaran pengeluaran barang?

**Jawab:** *Dalam hal ini pelayanan berhubungan dengan kelancaran arus barang, kelancaran arus barang hubungannya dengan perdagangan, kalo arus barang ga lancar, barang di pasaran akan kurang, karena akan mempengaruhi harga pasar, jadi terkait sekali, karena kearah kelancaran arus barang dan pengamanan hak keuangan negara. Kalau pengawasan diperketat, kelancaran arus barang terhambat, tapi kalau pengawasannya kendur malah banyak penyimpangan karena mudahnya proses pengeluaran barang. Arus barang bisa cepet tapi keuangan negara tetep aman. Posisi risk management ini akan memecah-mecah, memetakan,*

*mana yang importir bisa dipercaya, mana yang perlu dapat perhatian khusus, ini didasarkan dengan pemeriksaan barangnya, dan ini semua didasarkan atas data-data yang diperoleh, dalam hal ini terkait dengan masalah profil*

3. Apa saja yang menjadi elemen-elemen dalam profil importir dan profil komoditi ?

**Jawab :** *Yang menjadi elemen dalam profil importir itu misalnya bisa dilihat dari beberapa hal seperti dari mulai dia registrasi, kebenaran apa yang dilaporkannya, asset yang dimilikinya, utangnya, dan semuanya itu akan dibuat scoring dan output yang dihasilkan adalah penjaluran. Dari penjaluran yang dibuat nantinya akan diteliti lagi mengenai track recordnya dia apakah ada pelanggaran, apakah hasil auditnya bagus. Kalau hasilnya bagus bisa naik tingkat, kalau hasilnya belum bagus yah tidak akan naik tingkat bisa tetep bisa juga malah turun. Bisa juga dilihat dari Semakin sedikit jenis barang impor yang dilaporkan, maka penilaian yang diberikan akan semakin baik, karena semakin jelas nature of businessnya. Kalau untuk komoditinya memang ada beberapa yang ditetapkan oleh Pihak Internal (Bea dan Cukai) untuk dilakukan pemeriksaan fisik terhadapnya. Salah satu yang menjadi alasannya karena komoditi tersebut merupakan komoditi yang bersifat sensitive dan menyangkut kebutuhan banyak orang, seperti misalnya gula, beras, dan lainnya.*

4. Bagaimana Kriteria dalam penentuan Scoring?

**Jawab:** *Jika ternyata berdasarkan hasil scoring dia termasuk dalam kategori yang kurang baik maka akan masuk kedalam jalur merah, jika cukup baik maka masuk kedalam jalur hijau, jika cukup sempurna maka akan masuk kedalam jalur prioritas. Tapi tidak menutup kemungkinan importir ini bisa naik tingkatannya menjadi jalur hijau. Kegiatan penjaluran ini mengarah kepada kelancaran arus barang dan jasa.*

**Waktu** : 16.14 – 17.44 WIB  
**Tanggal** : 24 November 2008  
**Tempat** : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : M. Slamet Imam (Kepala Seksi Intelijen Penindakan dan Penyidikan (P2), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai)

1. Bagaimana cara menentukan risiko atas kegiatan impor ?

**Jawab:** Risiko itu terbagi menjadi risiko tingkat tinggi atau sering disebut *hi-risk*, tingkat sedang/menengah itu *medium risk*, dan tingkat rendah atau disebut juga dengan *low risk*. Dalam penentuan tingkat risiko ini bisa dilihat dari profil importir dan komoditinya. Misalnya saja importir “A” itu sangat baik dan importir “B” itu tidak baik, sehingga importir B itu bisa masuk *hi-risk* dan tidak dipercaya dan kepadanya pasti akan dilakukan pemeriksaan fisik yang dilakukan secara mendadak. Sedangkan importir yang masuk dalam kategori cukup baik tidak dilakukan pemeriksaan fisik, hanya penelitian dokumen saja. Kalau untuk komoditinya bisa dilihat dari instansi/departemen lain yang terkait, seperti instansi Badan POM dalam hal obat-obatan, dan instansi lain yang terkait. Selain itu juga disini diterapkan manajemen risiko dalam sistem pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai.

2. Apa saja yang menjadi kumpulan elemen profil importir dan komoditi?

**Jawab:** Profil importir dan komoditi ini seperti yang telah disebutkan sebelumnya nantinya digabung dan kategorinya bisa masuk kedalam *hi-risk*, *medium-risk* dan *low-risk*. Dalam hal profil importirnya ini bisa dilihat dari jumlah pelanggaran yang dilakukannya, trus bisa juga dilihat kok dia impornya sering yah, nilai impornya juga besar, dilihat juga dari jenis usahanya, dilihat dia masuk dalam kategori perusahaan apa sih. Dalam hal profil komoditi itu bisa dilihat termasuk lartas apa bukan. Lartas itu larangan dan pembatasan. Kalau larangan itu berarti dilarang untuk masuk ke dalam daerah pabean, kalau pembatasan itu masih boleh masuk tapi dibatasi (masih ada peluang) dan ada perizinan dari Departemen teknis lain yang terkait, misalnya seperti Departemen Kesehatan, Departemen

Perdagangan, dan yang lainnya. Kalau udah masuk ke dalam kategori lartas berarti masuk ke dalam *hi-risk* dan dikenakan jalur merah

3. Bagaimana peranan manajemen risiko dalam penentuan profil risiko (barang dan importir) kepabeanan ?

**Jawab :** *Sebenarnya manajemen risiko itu dilakukan karena banyaknya barang impor tetapi petugasnya tidak banyak. Dalam hal ini juga banyak melibatkan Departemen Teknis lain yang terkait, seperti misalnya Departemen Perdagangan, Departemen Kesehatan melalui Badan POM dan lain sebagainya. Yang boleh masuk ke Bea Cukai itu adalah CIQ, (Customs, Imigration and Quaranteen). Dalam Manajemen Risiko nantinya akan dibuat skala prioritas mana yang perlu mendapat/diteliti secara mendalam. Manajemen risiko disini suatu kegiatan dalam mengupayakan pelayanan dan pengawasan agar dapat berjalan ideal. Risk management maksudnya bisa mengatur tingkat pengawasan dan pelayanan dalam level yang seimbang sesuai dengan tingkat risikonya. Seperti misalnya, ada 100 PIB (Pemberitahuan Impor Barang), kalau mau pelayanannya cepet dengan tujuan supaya barangnya cepet rilis ya sebenarnya bisa aja itu berarti pengawasannya agak kendur. Disisi lain kalau mau pengawasannya ketat misalnya ada 100 container, masing-masing kontainer itu memerlukan waktu 1 jam, ini pastinya akan lama sekali. Oleh Karena itu dicari titik pengawasan dan pelayanan yang optimal dan caranya dengan mencari, mengetahui perusahaan-perusahaan mana saja yang importasinya perlu diperiksa mendalam dan perusahaan mana saja yang tidak perlu diperiksa mendalam atau bahkan tidak perlu diperiksa.*

4. Bagaimana penentuan/penetapan *risk ranking* atas barang-barang impor ?

**Jawab:** *Dimulai dari registrasi importir itu setelah diteliti dan dicek kebenarannya selanjutnya akan dinilai yang dibuat penilaian dan pembobotan. Dari penilaian dan pembobotan itu akan ada passing gradenya atau dikenal dengan istilah scoring, dari sisi registrasi ini akan dibuat nilai atau scoring di dalam sistem. Nah, batasannya itu minimal 40. Kalau dibawah 40 itu akan direject. Kalau diatas 40 itu akan diproses*

*selanjutnya. Misalnya telah memenuhi passing grade atau scoring tertentu maka bisa masuk ke dalam jalur yang telah ditetapkan. Setelah beberapa kali melakukan impor nanti bisa dilihat track recordnya selama tiga bulan terakhir misalnya. Kalo dia masuk dalam kategori track recordnya baik lalu dia pun bisa meningkat, misalnya dari importir hi-risk menjadi medium risk.*

5. Untuk mengetahui *track recordnya* importir itu sudah cukup baik bagaimana caranya Pak ?

**Jawab :** *Untuk mengetahui itu ada komitenya. Ada kelompok/tim yang bekerja.*

*Artinya diperlukan koordinasi dari P2 (Direktorat Penindakan dan Penyidikan), lalu dari Direktorat Audit, dari Direktorat Teknis, lalu juga dari PPKC (Direktorat Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai). Dari data yang ada, seperti misalnya data pelanggaran, importasi, Nilai Pabean yang diberitahukan, nilai importasi, ini semua akan dibuat penilaian dan pembobotan dan akan ada passing gradenya, misalnya hasilnya 70 akan masuk dalam kategori baik sehingga bisa naik dari high risk menjadi medium risk, nanti kalo lebih bagus lagi bisa jadi low risk. Ini akan menaikkan tingkat kepercayaan Bea dan Cukai.*

6. Apakah dalam penetapan jalur impor dapat dilakukan secara manual tanpa harus menggunakan sistem?

**Jawab:** *Kalau dari pertama nature of businessnya buah-buahan, trus sekarang berubah jadi mesin, kan pihak pabean dapat melakukan analisis sehingga dapat menetapkan lain dari apa yang nyata diimpor dengan data profil importirnya, hal inilah yang menyebabkan penetapan jalur secara manual. Apalagi kalau dapat dibuktikan dengan pemeriksaan fisik bahwa terdapat pelanggaran yang memang sesuai yang menyebabkan tambah bayar berdasarkan analisis pemeriksa. Masalahnya disini tapi bukan Cuma itu, ada masalah di tarif yang sulit sekali ditentukan, tingkat akurasi dari penetapan tarif ini juga masih belum baik, kalau pentarifan yang disampaikan belum benar otomatis kan mempengaruhi track record importir itu sendiri dan para pihak pemeriksa barang pasti juga akan meragukan hasil klasifikasi tingkat*

*risiko dalam penentuan jalur tersebut. Sebenarnya dalam hal ini apakah pihak pabean sudah siap belum dalam penetapan tarif tersebut walaupun ada sistem self assesment dalam kepabeanan, tapi dalam pabean sistem ini bersifat semu maksudnya memang wajib pabean diberikan hak dalam penyampaian pemberitahuannya tetapi akan dikembalikan lagi ke pihak pabean untuk di cek secara menyeluruh apakah dalam hal pentarifan yang disampaikan wajib pabean sudah sesuai atau belum*

7. Kriteria apa saja yang terdapat dalam penentuan jalur merah?

**Jawab:** *Jalur merah dapat ditetapkan oleh pihak pabean berdasarkan sistem yang mengacu pada data diantaranya adalah importir baru, adanya kecurigaan, adanya informasi, dan adanya Nota Hasil Informasi*

8. Apakah yang dapat menyebabkan meningkatnya jalur merah dalam otoritas penjaluran yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai?

**Jawab:** *Adanya kebijakan baru yang membatasi suatu importasi sehingga dapat menekan angka impor, misalnya adanya lonjakan impor ubin, harga impor tersebut terlalu murah karena harga dasarnya, jadi untuk impor tersebut ditetapkan jalur merah. Hal tersebut berhubungan juga dengan adanya tarif safe guard yang berakibat adanya tambahan Bea Masuk sehingga menyebabkan High Risk dengan tujuannya untuk melindungi pasar perdagangan dalam Negeri. Dapat juga karena tingkat konsumsi atas barang tersebut yang semakin meningkat, sehingga jika kebutuhan akan barang tersebut meningkat maka jalur merah juga akan semakin meningkat. Penurunan jalur merah terhadap suatu kegiatan importasi dapat dikarenakan banyaknya importasi yang mendapat fasilitas kemudahan seperti KITE. Menjelang hari raya Idul Fitri angka jalur merah tersebut akan naik lagi sehubungan dengan kegiatan impor yang juga meningkat.*

9. Apakah jalur yang ditetapkan berdasarkan sistem sudah dapat dikatakan akurat?

**Jawab:** *Sistem komputer itu memang ga sepenuhnya akurat, harus dianalisis lagi sama PFPDnya. Contohnya gini, kalau selama ini “PFPD langsung saja menetapkan jalur impor berdasarkan risk rankin yang di akses dari kantor pusat Bea Cukai, akan menyebabkan ketidakjelasan dalam surat pemberitahuan pabean yang ditetapkan dalam hal apa yang menjadi dasar penetapan tarifnya, apa yang menjadi dasar penetapan nilai pabeannya dan metode apa yang digunakan sehingga notul yang diterbitkan juga bisa salah. Seharusnya data-data dikumpulkan atas jalur yang ada tiap harinya dan dibandingkan apakah pada tiap-tiap jalur tersebut terdapat pelanggaran atau tidak, kalau memang di jalur hijau terdapat pelanggaran yang terus dilakukan kenapa mesti harus tetap ada di jalur hijau, seharusnya kan masuk jalur merah. Sebaliknya, kalau di jalur merah sudah patuh tidak melanggar ketentuan yang ada, kan ga wajar kalau terus berada di jalur merah, harus masuk ke hijau. Kita bisa lihat pelanggaran yang ada dengan terbitnya notul. Notul itu sendiri juga harus di evaluasi kebenarannya.. Karena selama ini hasil yang ditetapkan oleh sistem EDI tidak bersifat final, jalur-jalur impor yang ditetapkan masih dapat berubah sehubungan dengan adanya analisis dan evaluasi oleh pemeriksa pabean, dan tingkat akurasi juga masih dapat dikatakan rendah jika dilihat dari terbitnya Notul atas pelanggaran yang terjadi dalam penjaluran tersebut. Seharusnya jangan di random tetapi seluruh jalur harus dapat dikumpulkan baik merah maupun hijau untuk di monitor dan diambilnya tindakan untuk naik atau turunnya grade penjaluran tersebut, karena selama ini, kesimpulannya belum efisien atas hasil penjaluran berdasarkan risk rankin. Kendalanya disini adalah pastinya akan memakan banyak waktu dan biaya yang dibutuhkan oleh pihak Bea dan Cukai, tapi kalau kebijakan tersebut dengan baik pasti akan ada solusi yang terbaik juga*

**Waktu** : 11.45 – 13.00 WIB  
**Tanggal** : 19 November 2008  
**Tempat** : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

1. Bagaimana awal penentuan profil risiko ?

**Jawab** : *awalnya harus melakukan registrasi dulu. Ada isian form yang harus diisi, dan bisa dilakukan secara online melalui situs DJBC. Nanti setelah fieldform registrasi telah diisi maka dilakukan penilaian dan dilakukan penelitian langsung ke lapangan. Untuk batas minimal penilaian itu minimal scorenya mencapai 40 untuk bisa diproses lagi.*

2. Apa yang menjadi yang menjadi elemen-elemen dalam penentuan Profil

Importir dan Komoditi ?

**Jawab** : *Jadi gini Mas, elemennya tuh yah untuk profil importir itu jumlah pelanggaran, masalah tambah bayar, nilai impor dalam satu PIB, besarnya denda, frekuensi pelanggaran, frekuensi impor dan data kegiatan. Untuk data kegiatan itu misalnya kaya gini kegiatan dia sehari-hari seperti apa untuk menghindari kejahatan kerah putih (White Collar Crime). Contohnya profil importir tuh kaya gini Mas, misalnya bisa dilihat dari gedungnya, maksudnya gedungnya tuh apa sewa atau udah permanen. Kalo masih sewa kan dia bisa pindah kapan aja, tapi kalo udah permanen itu biasanya risikonya tuh kecil. Kalo untuk profil komoditi itu misalnya kaya gini, bisa dilihat barang-barangnya tuh apa, kalo dia impor mesin untuk barang-barang modal dia bisa masuk hi-risk, atau misalnya barang-barang precursor. Dia itu bukan importir produsen, tapi dia impor barang-barang ato zat-zat kimia. Zat-zat kimia kan tuh bisa ditumpang-tumpangin.*

3. Bagaimana kriteria dalam penentuan Score, apakah masih terdapat kemungkinan dalam perpindahan jalur?

**Jawab**: *Nanti akan ada proses scoring secara otomatis komputerisasi. Kalau ternyata hasil scoringnya rendah maka dia akan masuk ke dalam jalur merah. Tapi dia juga bisa naik tingkat ke jalur hijau, tapi setelah dilihat*

*dulu track recordnya baik apa ngga, bisa dilihat dari hasil audit dan verifikasi baru dia bisa naik jadi jalur hijau.*

4. Apa yang dimaksud dengan Pengalaman Audit ?

**Jawab:** *Pengalaman audit dilihat seberapa sering perusahaan itu diaudit. Range untuk pengalaman audit itu belum pernah, satu kali, dua kali, tiga kali atau lebih dari tiga kali. Pengalaman audit ini menunjukkan semakin sering audit penilaian yang diberikan akan semakin bagus.*

5. Apakah jalur yang ditetapkan berdasarkan sistem sudah dapat dikatakan akurat?

**Jawab:** *Dari segi efisiensi penjaluran di jalur hijau, memang kenyataannya seperti itu, importir bagaimanapun juga akan berusaha mendapatkan jalur hijau dan P2 pusat yang terikat dalam suatu peraturan memang seharusnya menetapkan importir tersebut kedalam jalur hijau, setelah dapat jalur hijau importir tersebut mendapat moment dalam melakukan manipulasi data, karena dalam jalur hijau sudah ga diperiksa fisiknya lagi. Untuk kriteria hijau kan sudah ada ketentuan yang mengaturnya, jadi kita pihak pabean tidak bisa menolak kalau data-data yang disampaikan memang sesuai, sehingga kita berikan jalur hijau untuk importir tersebut. Setelah di tetapkan jalur hijau dia baru mulai nakal dalam arti melakukan penyimpangan-penyimpangan dalam hal importasi, karena saat di jalur merah importir tersebut ga nakal jadi yang bagus-bagus aja. Kalau mau nakal di jalur merah kan high cost dan juga takut ketahuan karena pemeriksaan lebih ketat. Hal inilah yang membuat para PFPD ga percaya sama hasil penetapan jalur dengan sistem, kita sebagai manusia mana ada yang tau hati orang, kalau dari awal importirnya jujur dalam arti taat tapi yang dilakukan cuma sekedar karena ingin track record yang baik sehingga bisa dapet jalur hijau tapi dikemudian hari mau melanggar, itu sih sama juga bohong kan..jadi pada intinya PFPD lah yang berperan dalam penentuan jalur, karena kebenaran dalam arti akurasi yang ditetapkan oleh sistem sampai saat ini belum dapat dikatakan terpenuhi dengan baik.*

**Waktu** : 15.55 – 17.00 WIB  
**Tanggal** : 25 November 2008  
**Tempat** : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : Edi Soewondo, Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tanjung Priok

1. Apakah hasil penetapan yang didapatkan melalui sistem dapat langsung diterima oleh PFPD dalam melakukan pemeriksaan?

**Jawab:** *Seorang PFPD tidak akan langsung mengambil keputusan dalam menetapkan jalur pemeriksaan hanya berdasarkan hasil risk rankin yang ditetapkan oleh sistem komputer. Contohnya gini mas... kalau misalnya dalam satu hari seorang PFPD mendapatkan tugas melakukan pemeriksaan barang untuk 10 kontainer berdasarkan risk ranking yang ditetapkan, bahwa keseluruhan kontainer tersebut berada dalam jalur merah. Kan ga mungkin dalam satu hari semuanya dapat diperiksa fisiknya karena kalau jalur merah kan harus diperiksa dokumen dan fisiknya, nah kemampuan PFPD lah yg sangat berperan dalam kondisi seperti ini. Berdasarkan pengalaman kerja seorang PFPD dan pengetahuan yang dimiliki atau bisa dikatakan dalam hal ini sebagai insting/ naluri seorang PFPD, si PFPD bisa tahu kalau kontainer tersebut berdasarkan HS-nya atau kriteria jenis barangnya atau invoice yang dilihat, tanpa perlu diadakan pemeriksaan fisik barang tersebut. Sebenarnya hal ini dilakukan para PFPD karena rasa ketidakpercayaan kita terhadap sebuah sistem yang menetapkan risk ranking tersebut, jadi secara tidak langsung memang apa yang ditetapkan belum akurat. Tapi dalam hal ini PFPD bertanggung jawab penuh jika di kemudian waktu ditemukan adanya penyimpangan atau kesalahan atas perubahan penetapan jalur yg dilakukannya soalnya dalam hal ini jalur merah yang ditetapkan bukanlah semata-mata karena adanya kecurigaan terhadap seorang importir yang menyebabkan masuk dalam kategori berisiko tinggi melainkan database profil importir maupun komoditi yg semula menetapkan importir tersebut masuk dalam kategori hi-risk dengan outputnya jalur merah, dikarenakan importir tersebut adalah importir baru. Dalam hal dilakukannya pemeriksaan, analisis yang dilakukan oleh PFPD dapat dilihat dari profil importir dan komoditi yang memang menunjukkan jalur hijau, tapi kalau*

dilihat langsung berdasarkan berat kontennya misalnya 20ft (14000Kg), tapi yang dilaporkan 4000Kg, langsung akan ditetapkan merah dalam hal ini untuk langsung dilaksanakan pemeriksaan fisik. Nah disini bisa dilihat dari kemampuan PFPD dalam hal pengalamannya selama melakukan pemeriksaan barang dalam arti dokumen maupun fisiknya. Kalau ternyata tidak terbukti atau salah ya ga apa-apa, kan namanya juga analisis pemeriksa barang

2. Apa yang menyebabkan terbitnya notul?

**Jawab:** Biasanya pelanggarannya kesalahan dalam beda Harmonized System (HS). Misalnya tuh beda tarif yang kaya tadi. Di HS udah ditetapkan tarif bea masuknya 15 % misalnya untuk bea masuk karet, eh yang kita masukin malah 10 %, berarti kan ada kesalahan penerapan tarif. Ada juga kesalahan dalam kurang harga. Misalnya gini waktu kita beli (impor) handphone aturan harganya 1.000.000 kita masukinnya 500.000, berarti kan ada kesalahan karena kurang harga. Misalnya lagi waktu kita ngimpor, jumlah barangnya 10, tetapi sewaktu diperiksa jumlahnya ada 15, berarti kan ada lebihnya, ada tambah bayar gitu. Nah kesalahan-kesalahan seperti ini juga bisa menyebabkan notul

3. Apa yang harus dilakukan atas terbitnya notul tersebut?

**Jawab:** Maka importir harus membayar atau melunasi notul tersebut. Kalau importirnya nakal, notul tersebut tidak dilunasi/dibayar maka akan dilakukan pemblokiran importasi atau bahkan dilakukan penyitaan asset importir yg dikemudian waktu pasti akan menyebabkan turunnya grade jalur tersebut dari hijau menjadi merah.

4. Apakah jalur yang ditetapkan berdasarkan sistem sudah dapat dikatakan akurat?

**Jawab:** Tingkat akurasi jalur yang ditetapkan memang belum dapat dikatakan akurat karena yang pertama kalau importir baru langsung dilempar ke jalur merah, padahal belum tentu importir tersebut bermasalah, bisa juga dia lebih baik atau patuh dari pada importir-importir yang sudah lama di jalur hijau. Yang kedua kalau data profil importir dan komoditi dalam komputernya juga ga bagus atau dalam arti ga sesuai/ ga update, kan ga

*bisa juga dong dibilang bahwa jalur yang ditetapkan kalau hijau terus jalur hijau, kalau merah juga tetep dijalur merah setelah beberapa kali importasi, yang padahal seharusnya importir tersebut sudah pindah grade sebelumnya. Untuk itu, disini kita bisa melihat bahwa updating database dengan sistem komputer merupakan salah satu kendala yang menghambat proses penentuan tingkat risiko di pihak pabean, karena sampai saat ini pihak pabean juga belum mengadakan perbaikan yang benar-benar terlihat dalam hal itu. Jadi menurut saya, kalau ngomong akurat, menurut saya seh ga mas... karena kan banyak masalah dalam proses tersebut yang menyebabkan ketidakakuratan penjaluran tersebut. Karena kalau menurut saya sistem memang bisa saja tanpa salah menghitung kondisi atau tingkat risiko berdasarkan database profiling yang sudah ada, namanya juga program kalau salah hitung yaa pasti erorr, kan disini bukan hitungannya yang disalahkan tapi data-data pendukungnya yang buat hasil penjalurannya ga akurat dalam hal updating database dan sumber daya manusianya juga dalam hal ini importir itu sendiri. Sampai saat memang Bea Cukai juga belum melakukan suatu upaya agar sistem tersebut jadi lebih baik yang bisa dikatakan lebih update deh database yang dimiliki sehingga importir jadi takut atau lebih patuh untuk tidak melakukan pelanggaran-pelanggaran dalam kepabeanan*

**Waktu** : 13.04 – 14.00 WIB  
**Tanggal** : 20 November 2008  
**Tempat** : Pusdiklat Bea dan Cukai  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : Agus Hermawan, Pengajar di Pusdiklat Bea dan Cukai

1. Apa saja yang termasuk dalam kumpulan elemen profil importir dan komoditi?

Jawab: *Untuk kumpulan elemen profil importir dan komoditi itu menyangkut namanya (orangnya), kegiatannya, barangnya, assetnya, dia impor sendiri atau menggunakan pihak lain. Maksudnya namanya dan kegiatannya itu seperti ini, apakah nama ini melanggar ketentuan imigrasi ga, bukan termasuk dalam DTO (Daftar Pencarian Orang), trus nama di NPWPnya sama/bener ga, lalu dilihat juga kepatuhan dia dalam membayar pajak, pernah kena sanksi ga. Nah nanti ini semua akan dinilai. Kalau untuk barangnya yang diimpor itu masuk kategori hi-risk itu nanti terkait dengan nilai barangnya itu tinggi, tarif Harmonized Systemnya tinggi atau tidak, trus termasuk dalam larangan dan pembatasan. Kalo untuk kegiatannya bisa dilihat dari apakah setiap impor itu dia mengimpornya hanya barang-barang itu aja atau impor barang lainnya juga. Hal ini bisa dilihat dari akte notaris pendirian perusahaannya. Untuk assetnya itu bisa dilihat dari punya pegawai banyak atau tidak, hasil barangnya itu untuk diekspor tidak atau mendukung pertumbuhan ekonomi tidak, lalu kalau untuk impornya itu impor bahan baku atau bukan, dia termasuk dalam kategori yang banyak menyerap tenaga kerja atau bukan, dan lain sebagainya. Dalam hal dia impor sendiri atau menggunakan jasa orang lain itu gini Mas, kalo pake orang lain itu namanya PPJK (Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan). Di dalam Undang-Undang Kepabeanan disebutkan dalam hal importir tidak dapat mengurus sendiri jasa kepabeanannya, dapat memberikan kuasa kepada pengusaha pengurus jasa kepabeanan. Nah nanti PPJK ini harus ikut brevet dulu, dapat izin lalu bisa mewakili kepentingannya importir*

2. Bagaimana peranan *risk management* dalam kepabeanan ?

**Jawab** : *Oh gini Mas, risk management itu dilakukan berkaitan dengan fungsi*

*pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Kalau kita lihat disini tuh fungsi pengawasan dan pelayanan tuh ga pernah akur yah. Maksudnya gini, kalo untuk pengawasan itu berhubungan dengan penindakan sedangkan dalam hal pelayanan itu sehubungan dengan optimalisasi penerimaan, kelancaran arus barang dan pengurangan cost (biaya). Jadi kalo kita lihat disini bisa dikatakan kontra diktiflah, sehingga peranan risk management disini diperlukan dengan tujuan agar kedua fungsi tadi bisa berjalan secara ideal dengan hasil yang optimal.*

3. Bagaimana penentuan tingkat risiko di bidang impor ?

**Jawab** : *Sebenarnya penentuan tingkat risiko di bidang impor itu yang nentuin tuh Kantor Pusat Mas; yang nentuin itu Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Saya disini sebagai pengajar hanya menjelaskan hal-hal yang berkaitan secara teoritis saja, misalnya kaya tentang Undang-Undang Kepabeannya gitu. Penjelasannya gini, untuk penentuan tingkat risiko itu nanti akan di-match antara profil importir dan komoditinya, dari situ akan dinilai. Penilaiannya dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai. Kalo misalnya berdasarkan hasil penilaiannya dia masuk kedalam kategori hi-risk maka dia bisa masuk jalur merah, kalo medium-risk ada kemungkinan dia bisa masuk jalur hijau. Nantinya sebelum dilakukan penjaluran harus dilihat dulu profil importirnya seperti kegiatannya, barang-barang yang diimpornya, lalu asset yang dimilikinya, bagaimana cara dia impor, pelanggaran apa saja yang sering dilakukannya, dan sebagainya yang nantinya akan dilakukan penilaian sebelum ditetapkannya penentu tingkat risiko.*

**Waktu** : 10.48 – 11.23 WIB  
**Tanggal** : 14 November 2008  
**Tempat** : Wawancara dilakukan Via Telepon  
**Interviewer** : Fransisco Glendy  
**Interviewee** : Aziz PPJK Multi Trans Utama

1. Apa yang menjadi tugas dan peranan PPJK ?

**Jawab:** *PPJK bertugas sebagai penyalur consignee dengan Bea Cukai dalam hal penyampaian data. Dalam satu bulan PPJK dapat menangani 300-500 dokumen untuk segala jenis barang kurang lebih sekitar 20 importir. Importir yang ditangani ada 2 macam, importir umum dan importir khusus. Importir umum adalah importir yg membeli barang dan barang tersebut dipakai sendiri dengan klasifikasi barang yang banyak sekali dan hampir 99 % (persen) importir umum dikategorikan dalam jalur merah. Sedangkan, importir khusus adalah importir yang membeli bahan baku untuk diolah lebih lanjut dalam rangka untuk diekspor kembali. Biasanya importir khusus masuk dalam kategori jalur hijau*

2. Biasanya pelanggaran apa saja yang dilakukan oleh importir dalam melakukan importasi ?

**Jawab :** *Pelanggaran atau kesalahan atau yang biasanya dilakukan adalah kesalahan dalam penetapan tarif, nilai pabean, kesalahan masukan kode harmonized systemnya. Ada juga kecurangan yang dilakukan dengan tujuan untuk memperkecil bea masuknya, padahal nilai impornya itu besar. Karena pada dasarnya mana ada orang rela bayar pajak yang tinggi, jadinya mereka melakukan kecurangan seperti itu. Pelanggaran seperti ini juga bisa dideteksi/ketahuan karena masih ada audit. Jika ternyata diketahui ada kekurangan bayar maka importirnya bisa kena sanksi dan kena tambah bayar, jadi dia kena tambah bayar. Hal ini nantinya juga berpengaruh terhadap track-recordnya importir, yang tadinya dia berada dalam posisi medium-risk tapi karena melanggar dia bisa jadi dalam posisi hi-risk.*

3. Apa yang dimaksud dengan notul?

**Jawab:** *Notul itu Nota Pembetulan. Kaya gini misalnya kita beli barang (impor) kulkas dari Cina, bea masuk untuk kulkas itu seharusnya 25 %, tapi yang kita buat itu 5 %, berarti kan disini ada kekurangan pembayaran, jadi bisa kena notul dan harus bayar dulu ke Bea dan Cukai. Misalnya lagi, seperti ini kita impor mesin. Mesin itu kan 5 % bea masuknya, kita masukkan 0 %, berarti kan ada kekurangan pembayaran, kita juga harus bayar dulu kekurangannya ke Bea dan Cukai. Pokoknya semua barang impor yang di-impor dari luar negeri sudah ada penetapan tarifnya dari Bea dan Cukai. Kalo kurang dari apa yang telah ditetapkan sama Bea dan Cukai pasti akan kena notul*

4. Apa yang menjadi hasil dari penetapan tingkat risiko ini ?

**Jawab :** *Hasil dari penetapan tingkat risiko ini kearah jalur. Jalurnya itu merah, hijau, kuning, untuk prioritas itu merupakan fasilitas. Kalo jalur merah itu ada pemeriksaan fisik dan dokumen, kalau hijau itu hanya pemeriksaan dokumen aja, kalau kuning itu adanya di KPU (Kantor Pelayanan Utama), seperti di Tanjung Priok, Batam, Tanjung Perak. Kalau untuk jalur prioritas itu diberikan kepada importir yang memiliki reputasi sangat baik dan biasanya diberikan kepada importir produsen.*

6. Apakah pernah menangani importir dari yang semula jalur hijau menjadi jalur merah atau sebaliknya?

**Jawab:** *pernah, dalam hal ini banyak importir yang dari jalur merah berubah menjadi jalur hijau karena track record importir tersebut yang semakin baik setiap bulannya dalam hal kesesuaian pemberitahuan impor yang dilakukan dengan kenyataan kegiatan impornya, notul yg semakin berkurang karena biasanya importir yang baru terdaftar langsung dikategorikan dalam jalur merah dan biasanya importir baru masih banyak melakukan kesalahan sehingga banyak notul yang diterima di awal kegiatan importasinya, tapi seiring berjalannya waktu importir pasti akan belajar untuk memahami sedikit demi sedikit peraturan yang ada sehingga notul yang diterima juga semakin berkurang. Hal ini salah satu yang dapat*

*menyebabkan importir naik peringkat ke jalur hijau. Bisa juga dilihat dari semakin jelasnya nature of business yang dilakukan oleh importir tersebut yang akan membuat semakin baik penilaian yang diberikan kepadanya.*

7. Apakah terdapat importir yang memang ingin dikategorikan kedalam jalur merah, apa alasannya?

**Jawab:** *Ga semua importir mau masuk jalur hijau, kalau pemikiran mereka bahwa jalur hijau itu kan jalur aman berarti ga periksa fisik tapi dicurigain terus setelah barang keluar..maksudnya dalam arti kalau importir tersebut nakal atau melakukan pelanggaran tapi dijalur hijaukan, pasti importir tersebut takut akan kalau-kalau suatu saat nanti apa yang dia lakukan diketahui pihak Bea dan Cukai dengan adanya audit. Jadi ga semua importir itu mau jalur hijau, ada juga yang dari awal memang minta dijalur merahkan saja untuk dilakukan pemeriksaan fisik, kan kalau diperiksa fisik berarti sudah aman dan ga ada kecurigaan lagi. Tapi dalam hal importir tersebut yang tidak membutuhkan waktu cepat untuk proses pengeluaran barangnya, kan kalau jalur merah pasti barang keluar lebih lama, jadi tergantung jenis importirnya juga seh mas.*