



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DALAM BIDANG  
IMPOR**

**SKRIPSI**

**DEVIYANTO THE DLAVA  
0806349390**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL  
DEPOK  
JUNI 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DALAM BIDANG  
IMPOR**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh  
gelar Sarjana Ilmu Administrasi di bidang Ilmu  
Administrasi Fiskal**

**DEVIYANTO THE DLAVA  
0806349390**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI FISKAL  
DEPOK  
JUNI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Deviyanto The Dlava**

**NPM : 0806349390**

**Tanda Tangan :**



**Tanggal : 27 Juni 2012**

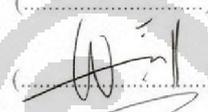
## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Deviyanto The Dlava  
NPM : 0806349390  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Judul Skripsi : Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

### DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Milla S. Setyowati S.Sos., M. Ak (.....)   
Sekretaris Sidang : Murwendah S.IA (.....)   
Pembimbing : Dra. Inayati, M.Si (.....)   
Penguji : Ali Purwito M., S.H., M.M. (.....) 

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 27 Juni 2012

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT karena dengan rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi tepat pada waktunya. Skripsi dengan judul “Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor” merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Ilmu Administrasi dalam Program Studi Administrasi Fiskal.

Skripsi ini terwujud berkat bantuan banyak pihak, baik motivasi, dukungan, dan kesediannya membantu peneliti. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
2. Dr. Roy V. Salomo, M.Soc.Sc, selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
4. Inayati, M.Si, selaku Ketua Program Studi Administrasi Fiskal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia serta selaku Pembimbing peneliti.
5. Seluruh Dosen Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI, terutama kepada Dosen Ilmu Administrasi Fiskal yang senantiasa memberikan ilmu yang sangat bermanfaat.
6. Bapak Ali Purwito, sebagai pengajar peneliti dan pemberi inspirasi bagi peneliti dalam menyusun penelitian ini.
7. Bapak Ahmad Dimiyati, Bapak Ribut Sugianto, dan Bapak Arman Tarmizi yang telah bersedia menjadi informan bagi penelitian ini.
8. Bapak Moersito, sebagai informan serta tempat diskusi bagi peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Orang tua Peneliti, Mardimin dan Ispranti, serta kakak-kakak peneliti, Aditiya, Nita, Vandes, dan Chandra, yang senantiasa memberi motivasi, dukungan, dan kasih sayang yang begitu hangat.

10. Ery dan Ratna Pertiwi, yang telah mengganggu dan sekaligus menghibur peneliti ketika sedang mengalami kesulitan dalam penyusunan skripsi ini.
11. Teman-teman Fiskal 2008 yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan warna di dalam hari-hari penulis, terima kasih selama ini sudah menjadi teman bermain, bercanda, belajar.
12. Teman-teman Po'Mimin yang selalu bersemangat dalam menjalankan usaha, yang telah memberikan waktu peneliti menyelesaikan penelitian ini.
13. Teman-teman FISIP UI lainnya, terutama angkatan 2008, yang saling menyemangati dan mendukung penulisan penelitian masing-masing.
14. Teman-teman kursus kepabeanan, Mas Hary, Mas Heri, Sidiq, Vinza, Puput, dan Pak Keke, yang bersama-sama belajar mengenai ilmu kepabeanan yang luas ini.
15. Teman bermain dan seperjuangan peneliti lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih telah memberikan semangat peneliti dalam menyusun penelitian ini.

Semoga segala kebaikan mereka mendapatkan balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan skripsi ini memberikan manfaat bagi yang memerlukannya. Peneliti menyadari bahwa sebagai manusia biasa pasti mempunyai kelemahan dan kekurangan, sehingga apa yang tertulis dalam skripsi ini jauh dari sempurna. Peneliti dengan senang hati akan menerima kritik dan saran untuk menyempurnakan skripsi ini ini.

Jakarta, 02 Juli 2012



Peneliti

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS  
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Deviyanto The Dlava  
NPM : 0806349390  
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal  
Departemen : Ilmu Administrasi  
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive RoyaltyFree Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada Tanggal : 27 Juni 2012

Yang menyatakan



(Deviyanto The Dlava)

## ABSTRAK

Nama : Deviyanto The Dlava

Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal

Judul : Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor

Manajemen risiko merupakan hal yang sudah diterapkan oleh berbagai otoritas pabean di Manajemen risiko digunakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk dapat mengurangi tindak pelanggaran kepabeanan yang dilakukan oleh importir. Manajemen risiko yang diimplementasikan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk menentukan tingkat risiko suatu importasi yang dilakukan oleh importir. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan yang bersifat deskriptif. Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan wawancara mendalam dan studi literatur. Hasil penelitian ini adalah (1) faktor-faktor yang mempengaruhi penetapan tingkat risiko adalah profil importir, profil komoditi, dan profil pemasok; (2) penetapan tingkat risiko sendiri dilakukan dengan penetapan jalur impor, yaitu jalur merah, jalur kuning, jalur hijau, dan jalur prioritas.

Kata Kunci : kepabeanan, manajemen risiko, impor

## **ABSTRACT**

Name : Deviyanto The Dlava

Study Program : Science of Fiscal Administration

Title : Impelementation of Risk Management in Import

Risk management used by Directorate General of Customs and Excise to reduce the customs violations by importers. Risk management implemented by Directorate General of Customs and Excise to determine risk ranking of an importation. This research use qualitative method with descriptive purpose. Data collect by in-depth interview and literature study. Result of this research were: (1) factors that influence the risk ranking were importer profiles, commodity profiles, and supplier profiles; (2) risk ranking itself done with import channel, that were red channel, yellow channel, green channel, and priority channel.

Keywords : customs, risk management, import.

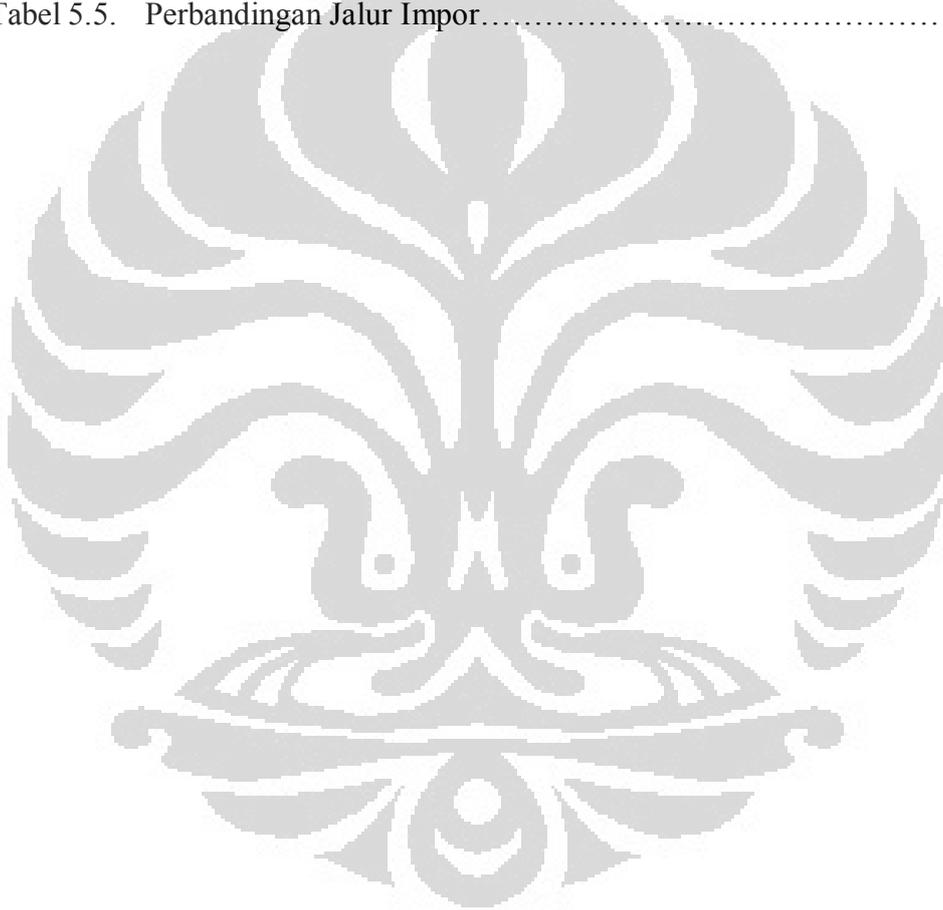
## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Permasalahan.....	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Signifikansi penelitian.....	6
1.5. Sistematika Penulisan.....	6
<b>BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN.....</b>	<b>9</b>
2.1. Tinjauan Pustaka.....	9
2.2. Kerangka Teori.....	11
2.2.1. Implementasi Kebijakan.....	11
2.2.2. Perdagangan internasional.....	12
2.2.3. Manajemen.....	14
2.2.4. Sistem Informasi Manajemen.....	16
2.2.5. Manajemen risiko.....	17
2.2.6. Manajemen Risiko dalam Kepabeanaan.....	23
2.3. Kerangka Pemikiran.....	28
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN.....</b>	<b>30</b>
3.1. Pendekatan Penelitian.....	30
3.2. Jenis atau Tipe Penelitian.....	30
3.2.1. Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	30
3.2.2. Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	31
3.2.3. Berdasarkan Dimensi Waktu.....	31

3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	32
3.3.1. Studi Literatur.....	32
3.3.2. Studi Lapangan.....	32
3.4. Teknik Analisis Data.....	33
3.5. Informan.....	33
3.6. Proses Penelitian.....	34
3.7. Penentuan Site Penelitian.....	35
3.8. Keterbatasan Penelitian.....	35
3.9. Batasan Penelitian.....	35
<b>BAB 4 GAMBARAN UMUM PROSEDUR IMPOR DI INDONESIA .....</b>	<b>36</b>
4.1. Kedatangan Sarana Pengangkut.....	36
4.1.1. Sebelum Kedatangan Sarana Pengangkut.....	36
4.1.2. Saat Kedatangan Sarana Pengangkut.....	37
4.2. Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor.....	39
4.3. Pengeluaran Barang Impor.....	40
4.3.1. Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai.....	40
4.3.2. Pengeluaran Barang Impor Sementara.....	41
4.3.3. Pengeluaran Barang Impor untuk Ditimbun di Tempat Penimbunan Berikat (TPB).....	42
4.3.4. Pengeluaran Barang Impor untuk Diangkut ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di Kawasan Pabean Lainnya.....	42
4.3.5. Pengeluaran Barang Impor untuk Diangkut Terus atau Diangkut Lanjut... ..	43
<b>BAB 5 IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DALAM BIDANG IMPOR.....</b>	<b>44</b>
5.1. Faktor-Faktor Penetapan Tingkat Risiko Dalam Impor.....	45
5.1.1. Profil Importir.....	46
5.1.2. Profil Komoditi.....	52
5.1.3. Profil Pemasok.....	66
5.2. Penetapan Tingkat Risiko Suatu Impor.....	69
<b>BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>76</b>
6.1. Simpulan.....	76
6.2. Saran.....	76
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>79</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

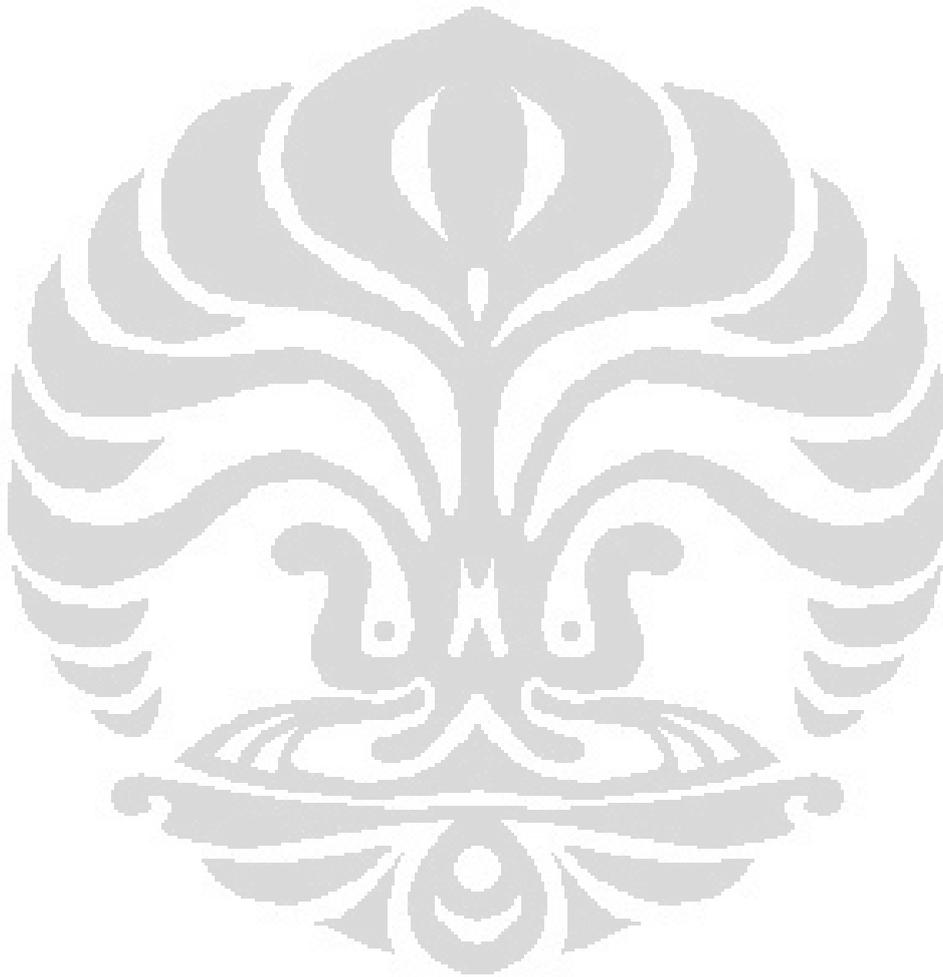
## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Penjaluran Dokumen Impor Tahun 2011.....	5
Tabel 2.1.	Tabel Perbandingan Tinjauan Pustaka .....	10
Tabel 2.2.	Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko .....	20
Tabel 2.3.	Gaya Manajemen Kepatuhan .....	27
Tabel 5.1.	Penerimaan Negara Sektor Pabean dan Cukai Tahun 2011 dan 2011.....	46
Tabel 5.2.	Jumlah Perizinan Impor.....	49
Tabel 5.3.	Komposisi Kategorisasi Risiko Importir.....	51
Tabel 5.4.	Pemutakhiran Profil Importir Tahun 2011.....	52
Tabel 5.5.	Perbandingan Jalur Impor.....	73



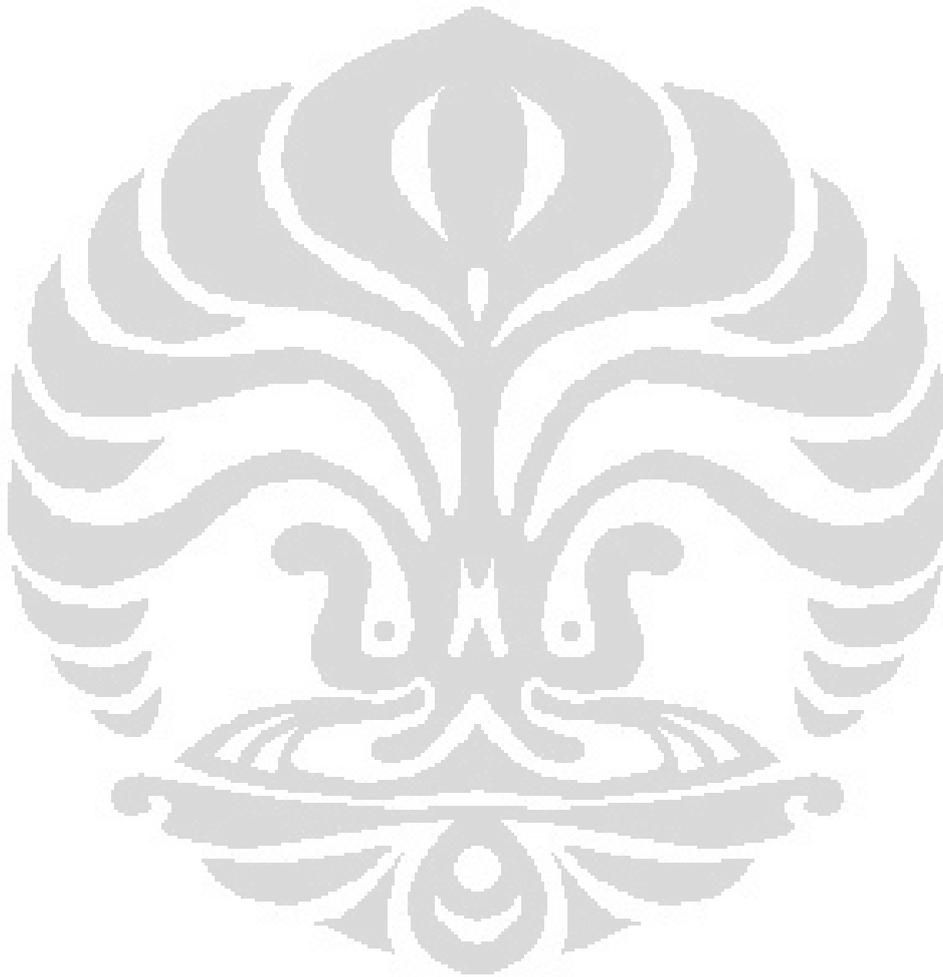
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Sistem Informasi Manajemen.....	17
Gambar 2.2. Kemungkinan Dan Dampak Risiko.....	18
Gambar 2.3. Prioritas Tindakan Atas Risiko.....	19
Gambar 2.4. 7Rs dan 4Ts Dalam Proses Manajemen Risiko.....	22
Gambar 2.5. Matriks Fasilitas Dan Kontrol.....	24
Gambar 2.6. Matriks Manajemen Kepatuhan.....	26
Gambar 2.7. Kerangka Pemikiran.....	29



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Wawancara dengan Ahmad Dimiyati
- Lampiran 2 Wawancara dengan Ribut Sugianto
- Lampiran 3 Wawancara dengan Arman Tarmizi
- Lampiran 4 Wawancara dengan Moersito
- Lampiran 5 Artikel Warta Bea Cukai Edisi Mei 2012



## BAB 1

### PENDAHULUAN

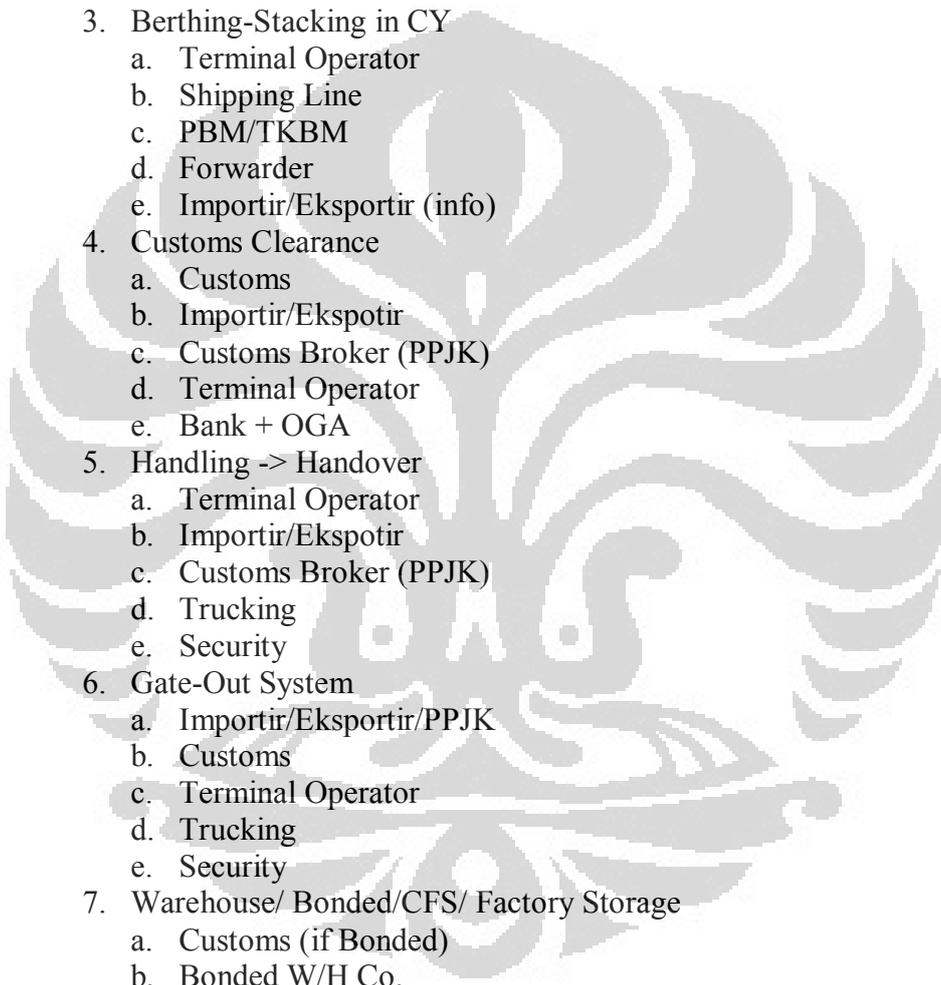
#### 1.1. Latar Belakang

Setiap organisasi pasti memiliki risiko yang dihadapi, baik organisasi yang bersifat maupun organisasi pemerintah. Risiko-risiko ini secara langsung maupun tidak langsung akan mempengaruhi kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh organisasi. Organisasi privat lebih dahulu menyadari bahwa risiko-risiko ini harus menjadi perhatian bila dibandingkan dengan organisasi pemerintah. Organisasi pemerintah cenderung tidak memperhatikan risiko-risiko yang mereka hadapi. Perilaku organisasi pemerintah ini tidak berlaku bagi bidang kepabeanan, dimana otoritas pabean sangat memperhatikan risiko-risiko yang mereka hadapi. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), sebagai otoritas pabean di Indonesia, sangat memperhatikan setiap risiko yang dihadapi dalam menjalankan tugasnya sebagai pengawas kepabeanan dan cukai di Indonesia. DJBC memiliki tugas dan fungsi yang lebih luas. DJBC memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut :

1. Fasilitator perdagangan (*Trade Facilitator*)
2. Mendukung industri dalam negeri (*Industrial Assistance*)
3. Penghimpunan Penerimaan (*Revenue Collector*)
4. Pelindung Masyarakat (*Community Protector*)

Risiko yang dihadapi oleh DJBC melekat pada fungsi utama DJBC itu sendiri. Fungsi utama DJBC adalah pemeriksaan barang impor. Pemeriksaan ini dapat dikatakan sebagai *core business* dari kepabeanan. Hal ini karena pada dasarnya setiap barang impor yang masuk ke Indonesia harus diperiksa oleh DJBC sebagai *front-liner* untuk masalah barang di Indonesia. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya DJBC tidak dapat berdiri sendiri untuk dapat menjalankan fungsi pemeriksaan tersebut. Banyaknya pihak yang saling terkait dalam hal arus barang (*flow of goods*) membuat peran DJBC menjadi salah satu bagian kecil dari arus barang tersebut. Berikut adalah alur masuknya barang impor di pelabuhan Indonesia :

1. Arrival at Port Limit

- 
- a. Shipping Line
  - b. Port Authority
  - c. CIQ + S
  - d. Forwarder/ Agent
  - e. Terminal Operator
  2. Docking – Unloading
    - a. Terminal Operator
    - b. Shipping Line
    - c. Perusahaan Bongkar Muat
    - d. Trucking
    - e. Forwarder
  3. Berthing-Stacking in CY
    - a. Terminal Operator
    - b. Shipping Line
    - c. PBM/TKBM
    - d. Forwarder
    - e. Importir/Eksportir (info)
  4. Customs Clearance
    - a. Customs
    - b. Importir/Ekspotir
    - c. Customs Broker (PPJK)
    - d. Terminal Operator
    - e. Bank + OGA
  5. Handling -> Handover
    - a. Terminal Operator
    - b. Importir/Ekspotir
    - c. Customs Broker (PPJK)
    - d. Trucking
    - e. Security
  6. Gate-Out System
    - a. Importir/Eksportir/PPJK
    - b. Customs
    - c. Terminal Operator
    - d. Trucking
    - e. Security
  7. Warehouse/ Bonded/CFS/ Factory Storage
    - a. Customs (if Bonded)
    - b. Bonded W/H Co.
    - c. Importir/Eksportir
    - d. Customs Broker (PPJK)

Sarana pengangkut pada awalnya sampai di area pelabuhan. Kedatangan sarana pengangkut ini tidak membuat sarana pengangkut dapat langsung merapat ke pelabuhan. Sarana pengangkut membutuhkan izin merapat dari terminal operator dan izin-izin lain sesuai terkait dengan manusia dan barang yang ada pada sarana pengangkut tersebut. Sarana yang telah mendapatkan izin merapat

kemudian dapat melakukan pembongkaran barang impor dari sarana pengangkut. Barang impor yang masih dalam kontainer tersebut disusun didalam area pelabuhan bagi kontainer yang tidak langsung dikeluarkan dari pelabuhan. Proses selanjutnya adalah penyelesaian kewajiban pabean. Kewajiban pabean ini meliputi pemeriksaan fisik dan pemeriksaan dokumen impor. Kontainer yang telah diperiksa kemudian diletakkan pada kendaraan pengangkut untuk dikeluarkan dari area pelabuhan. Kontainer tersebut setelah dikeluarkan dari area pelabuhan dapat disimpan di gudang importir maupun tempat lain yang dikehendaki oleh importir.

Kepabeanan di dunia, termasuk di Indonesia, semakin lama semakin menghadapi tantangan yang lebih besar. Tantangan-tantangan yang nyata dihadapi oleh kepabeanan di dunia adalah semakin seringnya terjadi penyelundupan di dunia dan semakin besarnya tuntutan *stakeholder* kepabeanan agar pelayanan kepabeanan mampu mendorong kelancaran arus barang dengan memberikan pelayanan yang lebih baik dan cepat. Kepabeanan dalam hal ini didorong untuk mampu memenuhi kepentingan *stakeholder* tanpa kehilangan kemampuan pengawasan atas risiko-risiko penyelundupan yang mungkin terjadi. Salah satu solusi yang ditawarkan oleh badan kepabeanan dunia atau *World Customs Organization* (WCO) adalah dengan menerapkan manajemen risiko.

Manajemen risiko telah digunakan oleh DJBC sejak tahun 1996. Sistem manajemen risiko yang telah berjalan pun masih digunakan hingga saat ini. Saat reformasi kepabeanan pada tahun 2002, manajemen risiko yang telah berjalan lebih dipertajam. Penajaman manajemen risiko ini dalam rangka mendukung pengawasan dan pemeriksaan barang yang lebih baik.

Manajemen risiko adalah sebuah bentuk usaha dimana DJBC pada akhirnya tidak memeriksa seluruh barang impor yang masuk ke Indonesia. Tindakan pemeriksaan barang pada dasarnya adalah sebuah usaha untuk menghilangkan risiko pelanggaran pabean. Pemeriksaan akan menjadi efektif apabila jumlah barang yang diperiksa tidak terlalu banyak. Akan tetapi, hal ini akan menjadi tidak efektif apabila jumlah barang yang diperiksa sangat banyak. Proses pemeriksaan yang dilakukan dapat menjadi sebuah penghambat dalam menjaga kelancaran arus

barang. Pada akhirnya DJBC hanya akan melakukan pemeriksaan fisik barang pada impor-impor yang memiliki tingkat risiko yang tinggi. Hal ini dilakukan agar pemeriksaan menjadi efektif dan mampu mendorong kelancaran arus barang.

Manajemen risiko juga dapat dikatakan menjadi dasar peraturan-peraturan kepabeanan di Indonesia. Hal ini terlihat dalam Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, dimana undang-undang ini menjamin perlindungan kepentingan masyarakat; kelancaran arus barang, orang, dan dokumen; penerimaan bea masuk yang optimal; dan dapat menciptakan iklim usaha yang dapat lebih mendorong laju pembangunan nasional.

DJBC menerapkan sistem manajemen risiko dengan menggunakan sistem pertukaran data elektronik (*Electronic Data Interchange* atau EDI). DJBC menggunakan penjaluran impor sebagai hasil (*output*) manajemen risiko. Penjaluran impor ini didasarkan pada ASYCUDA (*Automated Sistem for Customs Data*) *customs control channel*. Penjaluran-penjaluran berdasarkan ASYCUDA adalah :

1. *Green Channel*, yaitu pengeluaran barang segera tanpa pemeriksaan.
2. *Yellow Channel*, yaitu pemeriksaan dokumen.
3. *Red Channel*, yaitu pemeriksaan fisik pada dokumen dan barang.
4. *Blue Channel*, yaitu pemeriksaan pada tingkat selanjutnya (post audit).

Penjaluran impor ini akan menentukan bagaimana proses dokumen-dokumen impor selanjutnya. Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Soekarno-Hatta (KPPBC Soetta) pada tahun 2011 memproses lebih dari 180 ribu dokumen impor. berikut adalah data penjaluran dokumen impor pada tahun 2011 :

Tabel 1.1. Penjaluran Dokumen Impor Tahun 2011

Jalur Impor	Jumlah Dokumen	Persentase
Merah	34.312	18%
Hijau	126.680	66%
Prioritas	28.959	16%
Total	189.951	100%

Sumber : KPPBC Soetta, 2011

Banyaknya jumlah dokumen impor yang berada pada jalur hijau menggambarkan tingkat risiko impor di Indonesia lebih banyak berisiko rendah. Risiko yang lebih rendah akan mampu memperlancar arus barang impor karena tidak dilakukannya pemeriksaan fisik dan pemeriksaan fisik.

## 1.2. Permasalahan

DJBC dalam pelaksanaan penjaluran ini pada kenyataannya belum mampu untuk menekan jumlah pelanggaran kepabeanan yang terjadi di Indonesia. Hal ini karena tingkat pelanggaran di Indonesia yang masih tinggi. Tercatat pada tahun 2010 terjadi pelanggaran kepabeanan di Tanjung Priok sebanyak 546 kasus dengan sanksi denda administrasi sebanyak 269 kasus, penetapan barang dikuasai Negara 239 kasus, penyidikan 7 kasus dan dilimpahkan ke instansi lain sebanyak 31 kasus ([www.finance.detik.com](http://www.finance.detik.com), 2 November 2011).

Jumlah barang impor yang besar menyebabkan pemeriksaan terhadap seluruh barang impor menjadi tidak mungkin. Hal ini karena proses pemeriksaan barang impor yang membutuhkan waktu yang lama untuk memeriksa seluruh barang impor tersebut dalam satu kegiatan impor. Adanya tekanan untuk dapat mendukung kelancaran arus barang membuat DJBC harus dapat memilih barang-barang impor yang harus diperiksa. Manajemen risiko kemudian diimplementasikan untuk dapat menentukan barang-barang impor yang akan diperiksa berdasarkan tingkat risiko suatu impor. Oleh karena itu, pertanyaan penelitian yang diangkat dalam penelitian ini adalah :

1. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat risiko suatu impor ?
2. Bagaimana penetapan tingkat risiko atas suatu impor ?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat risiko suatu impor.
2. Menganalisis penetapan tingkat risiko suatu impor.

### 1.4. Signifikansi penelitian

Penelitian ini memiliki dua signifikansi yang diharapkan, yaitu :

#### 1. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan menjadi bahan rujukan dalam mengkaji tentang bidang impor di Indonesia. Penelitian ini memberikan gambaran tentang manajemen risiko dalam bidang impor di Indonesia.

#### 2. Signifikansi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak DJBC dalam hal manajemen risiko dalam kegiatan impor di Indonesia. Diharapkan dengan adanya penelitian ini DJBC sebagai otoritas kepabeanan di Indonesia dapat menerapkan manajemen resiko yang lebih baik.

### 1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibagi kedalam beberapa bagian pembahasan dengan sistematika sebagai berikut :

#### **Bab 1 PENDAHULUAN**

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, permasalahan yang menjadi rumusan pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian baik bagi kalangan akademisi maupun praktisi, serta sistematika penulisan penelitian.

## **Bab 2 KERANGKA PEMIKIRAN**

Bab ini menguraikan tentang dasar-dasar teoritis dan tinjauan pustaka mengenai permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini. Dasar-dasar teoritis yang akan dibahas dalam penelitian ini antara lain adalah konsep-konsep tentang perdagangan internasional, manajemen risiko, dan sistem informasi. Selain itu bab ini juga membahas tentang penelitian-penelitian terdahulu yang serupa dengan permasalahan yang akan peneliti angkat.

## **Bab 3 METODE PENELITIAN**

Bab ini menguraikan tentang metode-metode penelitian yang akan peneliti gunakan dalam penelitian ini. Metode-metode yang akan diuraikan antara lain pendekatan penelitian, tujuan penelitian, waktu penelitian, dan sebagainya.

## **Bab 4 GAMBARAN UMUM PROSEDUR IMPOR DI INDONESIA**

Bab ini menguraikan gambaran umum mengenai prosedur-prosedur yang dilakukan dalam rangka kegiatan impor di Indonesia. Prosedur-prosedur ini meliputi proses pada saat kedatangan sarana pengangkut hingga penyelesaian kewajiban pabean atas barang impor tersebut.

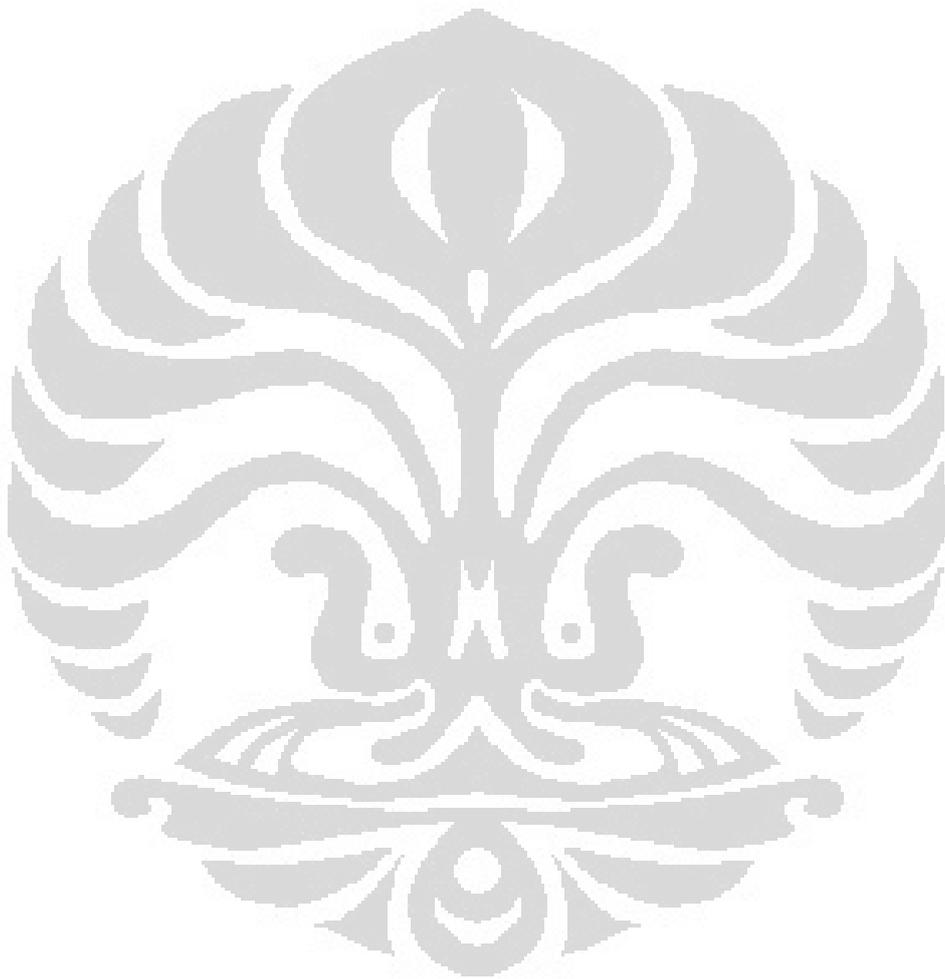
## **Bab 5 IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DALAM BIDANG IMPOR**

Bab ini berisi tentang implementasi manajemen risiko dalam bidang impor. Implementasi yang akan dibahas dalam hal ini adalah dalam hal penetapan tingkat risiko atas suatu impor. Analisis pada bab ini didasarkan pada informasi dan data yang didapatkan selama penelitian berlangsung.

## **Bab 6 SIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi tentang simpulan dan saran berdasarkan penelitian yang telah dilakukan. Kesimpulan yang telah didapatkan berdasarkan analisis penelitian yang telah dilakukan pada akhirnya akan memberikan saran-

saran kepada DJBC dalam hal permasalahan yang diangkat oleh penelitian ini.



## BAB 2

### KERANGKA PEMIKIRAN

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, peneliti tidak hanya menggunakan konsep-konsep yang ada sebagai dasar pemikiran namun juga penelitian terdahulu sebagai bahan pemikiran. Penelitian pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh Any Miami pada tahun 2008 yang berjudul Analisis Penetapan Tingkat Risiko (*Risk Ranking*) Di Bidang Impor. Penelitian ini membahas tentang bagaimana penetapan tingkat risiko (*risk ranking*) atas profil importir dan profil komoditi di bidang impor. Penelitian yang dilakukan oleh Any Miami menggunakan pendekatan metode kualitatif dengan tujuan penelitian yang bersifat deskriptif. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Any Miami adalah profil importir dibagi menjadi tiga kategori sesuai tingkat risiko importir, yaitu *hi-risk*, *medium-risk* dan *low-risk* berdasarkan scoring yang didapatkan dari empat direktorat terkait. Hasil penelitian lainnya adalah profil komoditi dibagi menjadi tiga kategori, yaitu *very hi-risk* (sebagai komoditi yang ditetapkan pemerintah), *hi-risk* dan *low-risk*.

Penelitian kedua adalah penelitian yang dilakukan oleh Fransisco Glendy pada tahun 2008 yang berjudul Analisis Keakurasian Penentuan Jalur Impor Dalam Suatu Prosedur Kepabeanan Di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priuk. Penelitian ini membahas tentang akurasi penentuan jalur impor di Indonesia dan kendala-kendala yang dialami oleh KPUBC Tanjung Priuk sehubungan dengan keakurasian penetapan jalur impor. Penelitian yang dilakukan oleh Fransisco Glendy menggunakan pendekatan metode kualitatif dengan tujuan penelitian yang bersifat deskriptif. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Fransisco Glendy adalah akurasi penetapan jalur impor berdasarkan *risk ranking* yang diterapkan tidak akurat dan kendala-kendala yang terdapat di KPUBC Tanjung Priuk antara lain *updating database* profile importir yang buruk, importir itu sendiri yang sering melakukan pelanggaran, waktu dan biaya yang besar dalam melakukan evaluasi secara keseluruhan untuk mengetahui efisiensi penetapan jalur yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai.

Penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti saat ini adalah penelitian yang berjudul Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor. Sebagaimana judul diatas, penelitian ini membahas tentang implementasi manajemen risiko yang dilakukan dalam bidang impor di Indonesia, khususnya dalam hal penetapan tingkat risiko suatu impor. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif sebagaimana penelitian-penelitian sebelumnya. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah pada masalah-masalah yang diangkat, dimana penelitian ini membahas tentang implementasi manajemen risiko yang tidak dibahas dalam penelitian-penelitian sebelumnya. Berikut adalah tabel perbandingan penelitian-penelitian dalam tinjauan pustaka penelitian ini :

Tabel 2.1. Tabel Perbandingan Tinjauan Pustaka

Peneliti	Any Miami	Fransisco Glendy	Deviyanto The Dlava
Judul	Analisis Penetapan Tingkat Risiko ( <i>Risk Ranking</i> ) Di Bidang Impor	Analisis Keakurasian Penentuan Jalur Impor Dalam Suatu Prosedur Kepabeanan Di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priuk	Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor
Tahun	2008	2008	2012
Permasalahan	1. Bagaimana penetapan tingkat risiko ( <i>risk ranking</i> ) atas profil importir dan profil komoditi di bidang impor ?	1. Bagaimana keakurasian penetapan jalur impor dalam suatu prosedur kepabeanan di kantor pelayanan utama bea dan cukai tanjung priuk ? 2. Kendala-kendala apa saja yang terdapat di kantor pelayanan utama bea dan cukai tanjung priuk sehubungan dengan keakurasian penetapan jalur impor ?	1. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat risiko suatu impor ? 2. Bagaimana penetapan tingkat risiko atas suatu impor ?
Metode	Kualitatif	Kualitatif	Kualitatif
Hasil Penelitian	1. Profil importir dibagi menjadi tiga kategori sesuai tingkat risiko importir, yaitu <i>hi-risk</i> , <i>medium-risk</i> dan <i>low-risk</i> . 2. Profil komoditi dibagi menjadi tiga kategori, yaitu <i>very hi-risk</i>	1. Akurasi penetapan jalur impor berdasarkan <i>risk rankin</i> yang diterapkan tidak akurat. 2. Kendala-kendala yang terdapat di kantor pelayanan utama bea dan cukai tanjung priuk antara lain <i>updating</i>	1. Faktor-faktor yang mempengaruhi penetapan tingkat risiko adalah profil importir, profil komoditi, dan profil pemasok. 2. Penetapan tingkat risiko suatu impor dilakukan dengan penetapan jalur

	(sebagai komoditi yang ditetapkan pemerintah), <i>hi-risk</i> dan <i>low-risk</i> .	<i>database</i> profile importir yang buruk, importir itu sendiri yang sering melakukan pelanggaran, waktu dan biaya yang besar dalam melakukan evaluasi secara keseluruhan untuk mengetahui efisiensi penetapan jalur yang dilakukan oleh pihak bea dan cukai.	impor, yaitu jalur Merah, jalur Kuning, jalur Hijau, jalur MITA Non Prioritas, dan jalur MITA Prioritas
--	---	---	---

Sumber : Diolah Peneliti

## 2.2. Kerangka Teori

### 2.2.1. Implementasi Kebijakan

Sebuah kebijakan tidak akan dapat berhasil tanpa adanya implementasi kebijakan tersebut. Dampak atau tujuan yang diinginkan dengan adanya sebuah kebijakan akan mampu tercapai dengan implementasi kebijakan yang baik. Van Meter dan Van Horn mendefinisikan implementasi kebijakan publik sebagai :

“Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan” (Winarno, 2002, p.101)

Definisi yang diungkapkan oleh Van Meter dan Van Horn memiliki tiga hal penting. Tiga hal tersebut adalah : (1) Adanya tujuan atau sasaran kebijakan, (2) Adanya aktivitas atau kegiatan pencapaian tujuan, (3) Adanya hasil kegiatan.

Implementasi kebijakan juga dapat dilihat dari sisi lain. Implementasi kebijakan pada sisi lain merupakan fenomena yang kompleks yang mungkin dapat dipahami sebagai suatu proses, suatu keluaran (*output*) maupun sebagai suatu dampak (*outcome*) (Winarno, 2008 : 144). Pendapat ini didukung oleh pendapat

Pressman dan Wildavsky. Pressman dan Wildavsky mengatakan bahwa implementasi kebijakan dapat dilihat sebagai proses dari interaksi antara tujuan dan tindakan yang diarahkan untuk mencapai tujuan tersebut (Paudel, 2009 : 36). Implementasi kebijakan mengacu pada hubungan antara apa yang diinginkan pemerintah dan apa yang didapatkan (Paudel, 2009, p.37).

Implementasi kebijakan seharusnya berjalan dengan efektif agar dapat mencapai dampak atau tujuan yang diinginkan. Elmore mengatakan bahwa ada empat hal utama yang membuat implementasi kebijakan menjadi efektif. Empat hal itu adalah : (1) tugas dan tujuan yang jelas yang secara akurat merefleksikan maksud dari suatu kebijakan, (2) manajemen rencana yang mengalokasikan tugas dan standar kinerja ke unit yang lebih kecil, (3) pengukuran kinerja sub-unit yang dinilai dengan tujuan yang hendak dicapai, (4) sistem manajemen kontrol dan sanksi sosial untuk menjaga bawahan agar tetap akuntabel (Paudel, 2009, p.37).

### **2.2.2. Perdagangan internasional**

Perdagangan internasional merupakan sebuah hal yang tidak bisa dilepaskan dari kehidupan sebuah negara saat ini. Perdagangan internasional menjadi salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri maupun untuk menjaga tingkat harga barang di dalam negeri. Namun, umumnya yang menjadi dasar terjadinya perdagangan internasional adalah adanya kebutuhan dalam negeri yang tidak dapat dipenuhi oleh produksi dalam negeri sehingga impor menjadi usaha untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Kegiatan perdagangan internasional secara umum dapat dibagi kedalam dua tipe berdasarkan kondisi suatu negara. Tipe pertama adalah tipe dimana suatu negara penerima (importir) tidak bisa memproduksi barang atau menyediakan jasa yang dibutuhkan, atau dapat menyediakan barang atau jasa namun jumlahnya tidak dapat memenuhi kebutuhan di dalam negeri. Tipe kedua adalah tipe dimana kondisi suatu negara memiliki kemampuan untuk memenuhi kebutuhan barang atau jasa di dalam negeri, namun tetap melakukan impor barang atau jasa. Kedua tipe ini merupakan sebuah kenyataan yang terjadi pada setiap negara di dunia, dimana suatu negara tidak dapat hidup sendiri tanpa melakukan perdagangan dengan negara lain (Sherlock dan Reuvid, 2004, p.3).

Kedua tipe diatas menggambarkan alasan terjadinya perdagangan internasional. Tipe pertama merupakan sebuah kondisi yang wajar dimana sebuah negara melakukan impor barang dan jasa. Kebutuhan akan barang dan jasa yang akan mempengaruhi kegiatan ekonomi harus segera dipenuhi dengan melakukan impor demi kelancaran kegiatan ekonomi nasional. Tipe kedua merupakan sebuah kondisi yang saat ini terjadi dalam perdagangan internasional. Kemampuan sebuah negara dalam memproduksi barang dan jasa yang dapat memenuhi kebutuhan nasional seperti tidak cukup sehingga membutuhkan impor barang dan jasa. Hal ini pada kenyataannya dilakukan berdasarkan alasan-alasan tertentu. Alasan-alasan tersebut dapat diklasifikasikan kedalam tiga kategori, yaitu :

1. Barang dan jasa impor mungkin lebih murah dibandingkan dengan barang dan jasa yang ada di dalam negeri.
2. Variasi produk barang dan jasa yang lebih besar akan tercipta dengan dilakukannya impor.
3. Barang dan jasa impor memiliki keunggulan-keunggulan tertentu selain harga bila dibandingkan dengan produksi dalam negeri, contohnya seperti kualitas dan desain yang lebih baik. (Sherlock dan Reuvid, 2004, p.3)

Perdagangan internasional dilakukan dalam dua kegiatan, yaitu kegiatan ekspor dan impor. Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari dalam negeri ke luar negeri untuk tujuan komersial, atau dalam pengertian di Indonesia adalah kegiatan mengeluarkan barang dari dalam daerah pabean keluar daerah pabean. Impor adalah kegiatan yang berlawanan dengan ekspor, dimana impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam negeri dari luar negeri untuk tujuan komersial. Kedua kegiatan ini merupakan indikator bagi keaktifan suatu negara dalam perdagangan internasional.

Kegiatan ekspor dan impor yang dilakukan oleh suatu negara sangat bergantung pada faktor-faktor yang terjadi baik di tingkat negara maupun dunia. Dalam hal ekspor, faktor-faktor utama yang mempengaruhi ekspor adalah kehadiran kelas-kelas wirausaha (*entrepreneurial class*); akses terhadap transportasi (*access to transportation*), pemasaran (*marketing*), dan jasa-jasa lainnya; kurs nilai tukar (*exchange rate*); dan kebijakan nilai tukar dan

perdagangan pemerintah (Seyoum, 2009, p.14). Di sisi lain, faktor-faktor yang menentukan kegiatan impor adalah pendapatan per kapita, harga barang impor, kurs nilai tukar, kebijakan nilai tukar dan perdagangan pemerintah, serta ketersediaan pasar penukaran valuta asing (*foreign exchange*). (Seyoum, 2009, p.14)

### 2.2.3. Manajemen

Konsep manajemen telah sangat berkembang seiring dengan berkembangnya organisasi-organisasi di dunia. Manajemen adalah proses mengkoordinasikan kegiatan kerja sehingga kegiatan kerja tersebut benar-benar efektif dan efisien (Robbins, 2002, p.6). Efisiensi dalam manajemen adalah usaha mendapatkan hasil yang maksimal (*most output*) dari jumlah masukan yang sedikit (*least amount input*) atau yang sering disebut dengan “*doing things right*”. Efektif dalam manajemen adalah menyelesaikan kegiatan sehingga mencapai tujuan organisasi atau yang sering disebut dengan “*doing the right things*”. Proses dalam manajemen itu sendiri menggambarkan fungsi-fungsi atau kegiatan utama yang dilakukan oleh para manajer untuk mencapai tujuan organisasi.

Salah satu fungsi manajemen adalah pengendalian dan pengawasan (*control*). Pengendalian dan pengawasan (*control*) adalah “*a process of monitoring activities to ensure that they are being accomplished as planned and of correcting any significant deviations*” (Robbins, Bergman, dan Stagg, 1997, p.653). Pengawasan ini didasarkan tujuan organisasi dimana pengawasan dilakukan terhadap kegiatan. Pengawasan terhadap perilaku ini dilakukan untuk memastikan bahwa setiap kegiatan yang berhubungan dengan organisasi memenuhi setiap aturan yang telah ditetapkan dalam organisasi.

Pengendalian dan pengawasan yang dilakukan dapat dilakukan terhadap berbagai kegiatan yang berhubungan dengan organisasi. Namun menurut Robbins, pengendalian dan pengawasan yang dilakukan dapat difokuskan pada lima hal. Kelima hal yang dapat menjadi fokus organisasi adalah manusia (*people*), keuangan (*finances*), operasional (*operations*), informasi (*informations*), dan performa organisasi secara keseluruhan (*performance of overall organization*) (Robbins, Bergman, Stagg, 1997, p.659). Pengendalian dan pengawasan yang

dilakukan dapat hanya difokuskan pada satu hal dibandingkan dengan fokus lainnya. Fokus ini sangat bergantung pada tujuan organisasi, dimana tujuan yang berbeda dapat memiliki fokus yang berbeda pula.

Kegiatan pengawasan pada dasarnya adalah sebuah proses. Pengawasan membutuhkan sebuah prinsip-prinsip atau standar-standar tertentu. Prinsip atau standar ini dibutuhkan untuk menjadi dasar sebuah kebenaran dari kegiatan pengawasan yang dilakukan. Proses pengawasan (*control process*) secara umum adalah sebagai berikut :

1. Menentukan standar-standar (*Establishment of standards*)
2. Mengukur kinerja (*Measuring actual performances*)
3. Membandingkan kinerja dengan standar yang ada (*Comparing actual performance against a standard*)
4. Pengambilan tindakan manajerial untuk mengoreksi kesalahan/kekurangan (*Taking managerial action to correct deviations or inadequate standards*) (Robbins, 1997, p.657 dan Koontz, 1984, p.360)

Dalam pengukuran kinerja (*performance measurement*), hal yang lebih diutamakan adalah hal apa yang diukur (*what we measure*) dibandingkan cara mengukur kinerja (*how we measure*) tersebut (Robbins, Bergman, Stagg, 1997, p.658).

Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan tidak hanya dilakukan kepada manajer. Kegiatan pengendalian dan pengawasan harus dilakukan oleh seluruh anggota organisasi. Hal ini karena pengendalian dan pengawasan membutuhkan kerjasama antar individu (Anthony dan Govindarajan, 1995, p.6). Kegiatan pengendalian dan pengawasan pada saat ini pun tidak hanya mengandalkan individu, namun juga mengandalkan keberadaan teknologi sistem informasi.

Keberadaan sistem informasi pada dasarnya akan mempermudah pelaksanaan fungsi pengendalian dan pengawasan. Pengendalian dan pengawasan akan menjadi sebuah sistem, dan sistem informasi merupakan bagian tetap dalam sistem tersebut (Maciariello, 1984, p.15). Pengawasan yang menggunakan sistem akan mampu mencegah kesalahan dan mempercepat proses pengawasan.

#### 2.2.4. Sistem Informasi Manajemen

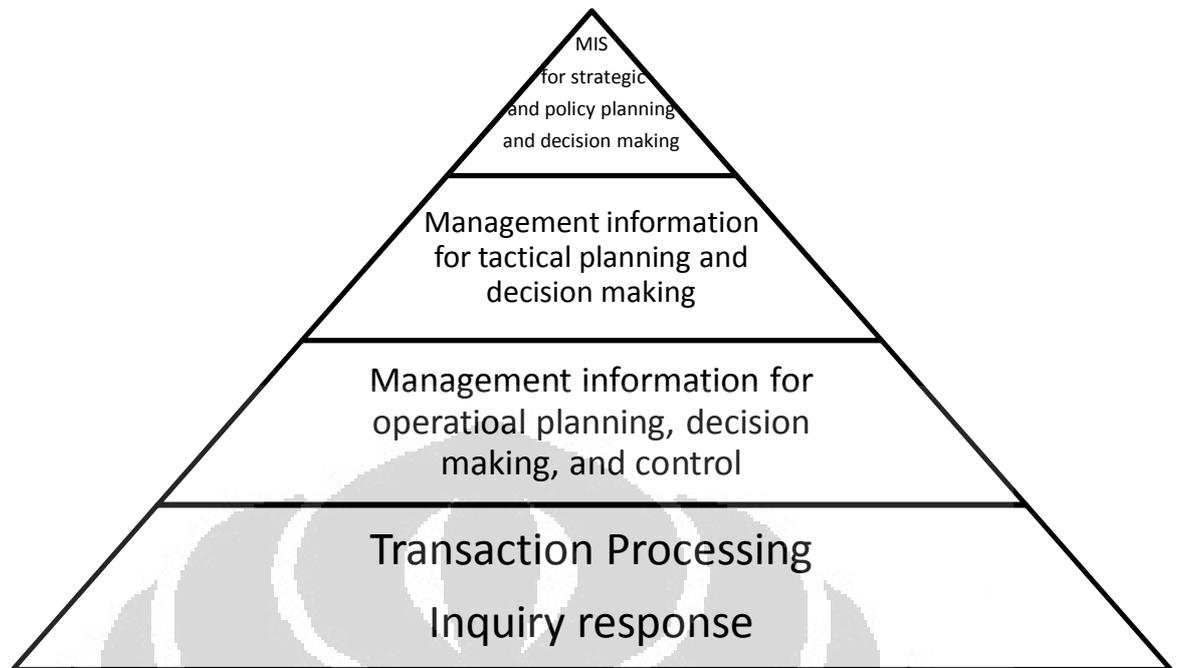
Sistem informasi manajemen merupakan salah satu aspek penting dalam kehidupan organisasi. Beberapa definisi sistem informasi manajemen menurut para ahli adalah :

1. Lucas mendefinisikan sistem informasi manajemen sebagai sekumpulan prosedur organisasi yang pada saat dilaksanakan akan memberikan informasi bagi pengambil keputusan dan/atau untuk mengendalikan organisasi (Kumorotomo dan Margono, 2004, p.14).
2. George M. Scott (1995, p.6) dalam bukunya mendefinisikan sistem informasi manajemen sebagai sekumpulan sistem informasi yang saling berinteraksi, yang memberikan informasi baik untuk kepentingan operasi atau kegiatan manajerial.
3. Peter Keen sebagaimana yang dikutip oleh Kroenke (1989, p.6) mendefinisikan sistem informasi manajemen sebagai *“the effective design, delivery, and use of information system in organization.”*

Ketiga definisi menurut para ahli diatas memiliki persamaan. Persamaan antara ketiga definisi diatas adalah penggambaran sistem informasi manajemen sebagai sekumpulan sistem informasi yang bekerja di dalam organisasi untuk memperoleh informasi. Davis dan Olson (1985, p.6) kemudian memberikan elemen-elemen dalam pengertian sistem informasi manajemen, yaitu :

- a. *An integrated user-machine sistem*
- b. *For providing information*
- c. *To support the operations, management, analysis, and decision-making functions*
- d. *In an organization*

Davis dan Olson selanjutnya menggambarkan sistem informasi manajemen sebagai sebuah piramida yang menggambarkan beragam fungsi sistem informasi manajemen dalam sebuah organisasi. Sistem informasi secara umum menurut Davis dan Olson digambarkan dengan 4 tingkatan piramida sebagai berikut:



Gambar 2.1. Sistem informasi Manajemen

Sumber : Davis dan Olson, 1985, p.48.

Pada tingkatan pertama terdiri dari informasi-informasi untuk memproses transaksi, status pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam organisasi dsb. Pada tingkatan kedua terdiri atas sumber-sumber informasi untuk mendukung kegiatan operasional dan pengawasan dalam kehidupan organisasi. Pada tingkatan ketiga terdiri atas sumber-sumber informasi yang membantu dalam perencanaan dan pengambilan keputusan. Pada tingkatan tertinggi terdiri dari sumber-sumber informasi yang mendukung perencanaan stratejik dan pembuatan kebijakan pada tingkatan tertinggi organisasi. Keempat tingkatan ini dapat saling terkait satu sama lain karena informasi yang ada pada tingkatan dibawahnya dapat menjadi sumber informasi bagi bagi tingkatan yang lebih tinggi.

### 2.2.5. Manajemen risiko

Manajemen risiko adalah sebuah usaha untuk mengantisipasi risiko-risiko yang dihadapi oleh organisasi. Manajemen risiko ini telah digunakan di berbagai bidang, seperti bidang pertahanan, teknologi informasi, dan masyarakat. Vaughan dan Vaughan (2001, p.4) mendefinisikan risiko sebagai sebuah kondisi dimana terdapat kemungkinan terjadinya pergeseran (*a condition in which there is*

*a possibility of an adverse deviation from a desired outcome that is expected or hope for).*

Setiap risiko yang dihadapi oleh organisasi secara langsung akan berdampak kepada organisasi. Paul Hopkin menggambarkan hubungan antara kemungkinan terjadinya risiko dan dampak terjadinya risiko sebagai berikut :



Gambar 2.2. Kemungkinan dan Dampak Risiko  
Sumber : Hopkin, 2010, p.18

Hopkin menggambarkan hubungan antara kemungkinan terjadinya risiko dan dampak terjadinya risiko dalam empat kuadran. Organisasi yang sangat memperhatikan kehidupan organisasinya akan menganalisis risiko-risiko apa yang dihadapi oleh organisasi serta kemungkinan terjadinya dan dampaknya bagi organisasi. Risiko-risiko tersebut akan menentukan langkah-langkah yang akan diambil oleh organisasi dalam mengantisipasi risiko tersebut. Spedding dan Rose menggambarkan hubungan antara prioritas tindakan dalam menghadapi risiko-risiko dengan risiko-risiko yang dihadapi dalam sebuah diagram. Diagram tersebut adalah sebagai berikut :

Kemungkinan	Sangat Tinggi					
	Tinggi					
	Sedang					
	Rendah					
	Sangat Rendah					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi
		Dampak				

Gambar 2.3. Prioritas Tindakan Atas Risiko

Sumber : Spedding dan Rose, 2007, p.70

Spending dan Rose menggambarkan prioritas tindakan atas risiko dengan menggunakan hubungan antara kemungkinan risiko dan dampak risiko. Diagram ini menggunakan konsep yang sama dengan konsep hubungan antara kemungkinan risiko dan dampak risiko yang diungkapkan oleh Hopkin. Semakin gelap warna yang terdapat dalam kuadran, maka prioritas tindakan atas risiko semakin tinggi. Prioritas tindakan ini dapat dikatakan sebagai sebuah manajemen risiko.

Vaughan dan Vaughan (2001, p.16) mendefinisikan manajemen risiko sebagai pendekatan ilmiah untuk menghadapi risiko murni dengan mengantisipasi kerugian-kerugian yang mungkin terjadi dan mendesain dan mengimplementasikan prosedur yang meminimalkan tingkat kejadian kerugian atau dampak finansial atas kerugian yang terjadi. Soeisno Djojosoedarso (1999, p.10) juga mendefinisikan manajemen risiko sebagai pelaksanaan fungsi-fungsi manajemen dalam penanggulangan risiko, terutama risiko yang dihadapi oleh organisasi/perusahaan, keluarga dan masyarakat. Kedua definisi ini menggambarkan peran manajemen risiko yang penting dalam organisasi.

Selayaknya sebuah konsep, manajemen risiko pun memiliki karakteristik-karakteristik tertentu sehingga manajemen risiko tersebut dikatakan baik. Prinsip-prinsip manajemen risiko yang baik menurut Paul Hopkin adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2. Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko

Prinsip	Deskripsi
Proporsional	Kegiatan manajemen risiko harus sebanding dengan tingkat risiko yang dihadapi oleh organisasi
Selaras	Kegiatan manajemen risiko harus selaras dengan kegiatan-kegiatan lain dalam organisasi
Komprehensif	Untuk mencapai manajemen risiko yang efektif, pendekatan manajemen risiko harus secara menyeluruh atau komprehensif
Tertanam	Kegiatan manajemen risiko harus tertanam di dalam organisasi
Dinamis	Kegiatan manajemen risiko harus dinamis dan responsive terhadap risiko-risiko yang timbul dan perubahan-perubahan risiko yang dihadapi

Sumber : Hopkin, 2010, p.47

Prinsip-prinsip ini harus ditanamkan dengan baik dalam organisasi. Hal ini karena manajemen risiko dijalankan oleh seluruh bagian organisasi. Keberhasilan suatu manajemen risiko tidak hanya ditentukan oleh perencanaan yang matang, namun juga pelaksanaan manajemen risiko yang dijalankan oleh seluruh bagian organisasi dengan baik.

Manajemen risiko dijalankan sebagai sebuah proses dalam organisasi. Secara umum proses manajemen risiko dapat dibagi kedalam beberapa kegiatan. Paul Hopkins menggambarkan proses manajemen risiko dengan 7Rs dan 4Ts. 7Rs dan 4Ts tersebut antara lain :

1. *Recognition of Risk.*
2. *Ranking of risk.*
3. *Responding to significant risk :*

- a. *Tolerate.*
- b. *Treat.*
- c. *Transfer.*
- d. *Terminate.*

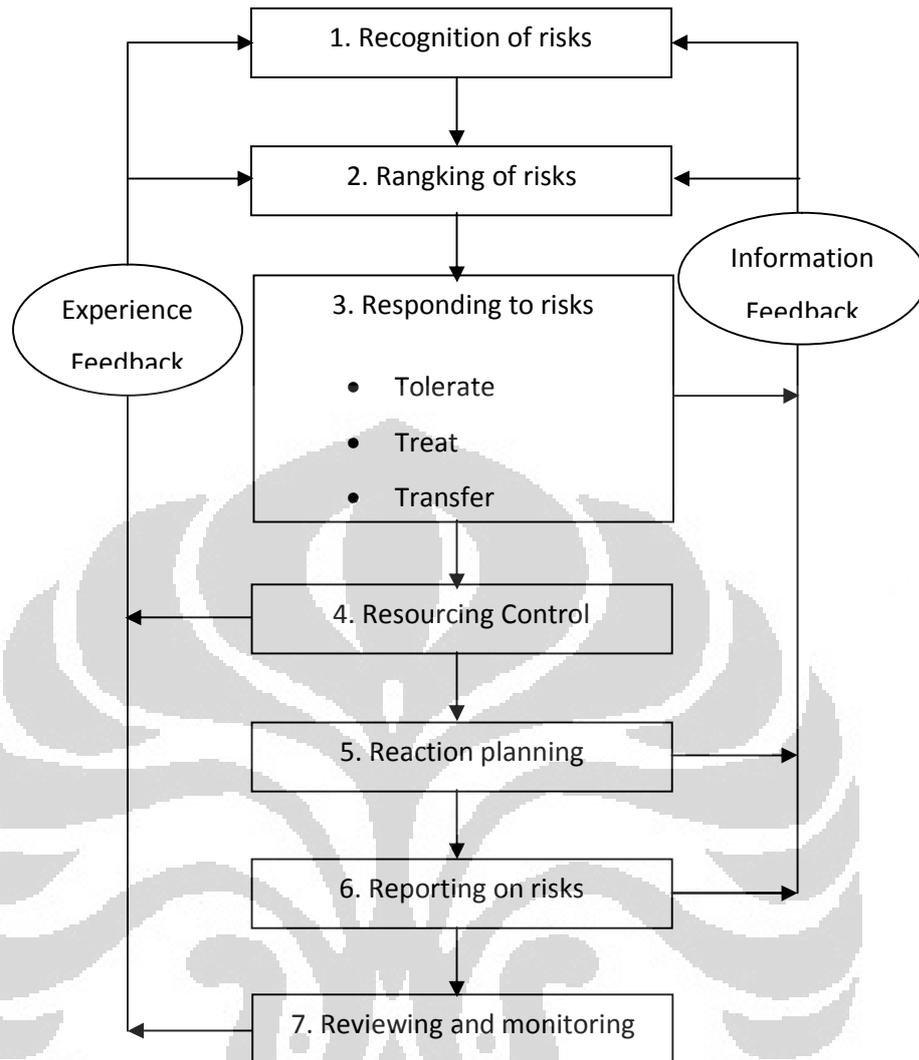
4. *Resource control.*

5. *Reaction (and event) planning.*

6. *Reporting of risk performance.*

7. *Reviewing the risk management system.*

Kegiatan-kegiatan manajemen risiko tersebut dimulai dengan sebuah usaha untuk mengidentifikasi risiko-risiko yang dihadapi atau yang akan dihadapi. Identifikasi risiko-risiko adalah langkah dasar dalam proses manajemen risiko. Dengan telah teridentifikasinya risiko-risiko, maka selanjutnya risiko-risiko tersebut harus disusun dalam peringkat-peringkat sesuai dengan kemungkinan terjadinya maupun dampaknya terhadap organisasi maupun kriteria-kriteria lain yang ditetapkan. Risiko-risiko yang telah dibagi dalam peringkat-peringkat tersebut kemudian ditetapkan tanggapan (*respond*) apa yang akan dilakukan terhadap risiko-risiko tersebut. Pengendalian sumber daya selanjutnya dilakukan terhadap sumber daya yang berkaitan dengan risiko-risiko tersebut. Langkah selanjutnya adalah merencanakan tindakan-tindakan saat risiko-risiko tersebut terjadi. Langkah terakhir adalah melaporkan kegiatan manajemen risiko dan melakukan ulasan atas sistem manajemen risiko yang telah dijalankan. Skema proses manajemen risiko 7Rs dan 4Ts adalah sebagai berikut :



Gambar 2.4. 7Rs dan 4Ts Dalam Proses Manajemen Risiko  
Sumber : Hopkin, 2010, p.40

Komunikasi juga merupakan salah satu faktor penting dalam manajemen risiko. Sebuah perencanaan manajemen risiko yang baik tidak akan berjalan dengan baik apabila seorang manajer tidak mampu menyebarkan informasi-informasi dengan baik. Gibson (1991, p.75) mengatakan bahwa jika manajer adalah komunikator yang buruk, maka program dan teknik manajemen risiko yang telah ditetapkan akan sulit untuk dapat dijalankan.

Pengambilan keputusan atas sebuah risiko juga menjadi hal yang penting. Pengambilan keputusan ini harus didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan yang akan mampu membuat keputusan tersebut menjadi tepat. Suatu keputusan

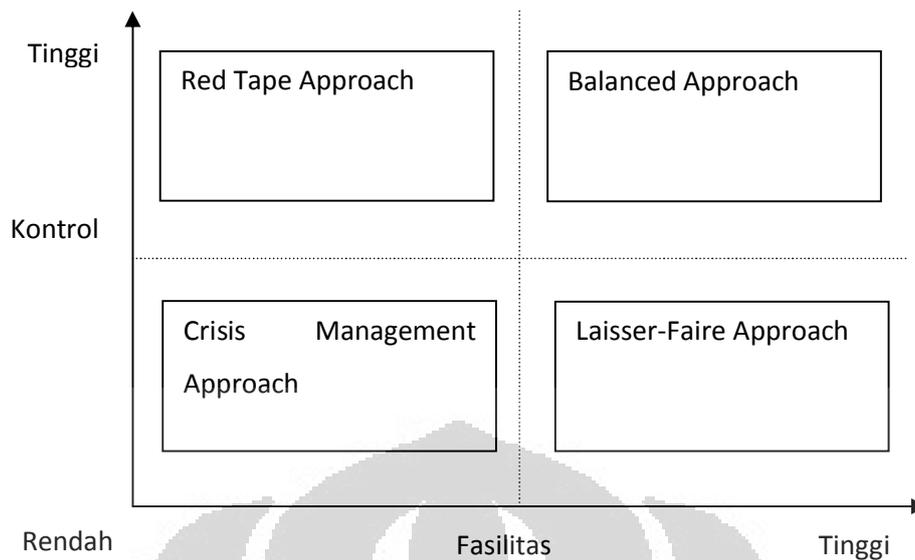
saling terkait dengan keputusan lainnya, baik keputusan di masa lalu, masa kini, dan keputusan di masa depan (Armstrong, 2006, p.532). Keberadaan faktor-faktor yang mempengaruhi suatu keputusan juga akan membuat keputusan tersebut menjadi lebih kompleks atau tidak.

Hasil yang terbaik dari suatu keputusan merupakan hal yang diinginkan oleh setiap organisasi. Hasil yang terbaik ini didasarkan pada penilaian seluruh opsi dan pertimbangan berbagai faktor yang menyebabkan setiap keputusan yang terbaik merupakan keputusan yang terbaik (Bazerman dan Moore, 2008, p.3). Keputusan yang terbaik dalam hal ini juga memperhatikan risiko-risiko yang dihadapi oleh organisasi. (Laporte, 2011, p.19)

#### **2.2.6. Manajemen Risiko dalam Kepabeanan**

Fungsi kepabeanan yang harus mendukung perdagangan dan juga tetap menjaga kepatuhan kepabeanan pada setiap stakeholder menyebabkan kepabeanan pada saat ini harus menerapkan pendekatan yang lebih efektif dalam menjalankan kedua peran tersebut secara baik. Salah satu cara untuk mencapai hal tersebut adalah dengan melakukan manajemen risiko. David Widdowson dalam hal ini memberikan konsep aplikasi manajemen risiko dalam konteks kepabeanan. Dua fungsi utama kepabeanan, yaitu fungsi kontrol dan fasilitas (*facilitation and control*), harus mampu dijalankan secara seimbang. Kepabeanan harus mampu untuk menjaga dua risiko secara bersamaan, yaitu risiko kegagalan memfasilitasi perdagangan internasional dan risiko ketidakpatuhan pabean di dalam negeri.

Hubungan antara fungsi fasilitas dan fungsi control digambarkan oleh Widdowson dalam matriks berikut :



Gambar 2.5. Matriks Fasilitas dan Kontrol  
Sumber : Widdowson, 2005, p.92

Pendekatan pita merah (*Red Tape Approach*) adalah pendekatan dimana pengawasan pabean sangat ketat. Pengawasan yang ketat ini dijalankan dengan memberikan persyaratan kepabeanan yang ketat serta pemeriksaan yang ketat. Pada akhirnya, pendekatan ini akan merugikan dari sisi fasilitas yang diberikan karena demi menjaga agar tidak terjadi pelanggaran, fasilitas-fasilitas yang diberikan pun cukup sedikit bahkan tidak ada fasilitas yang diberikan sama sekali.

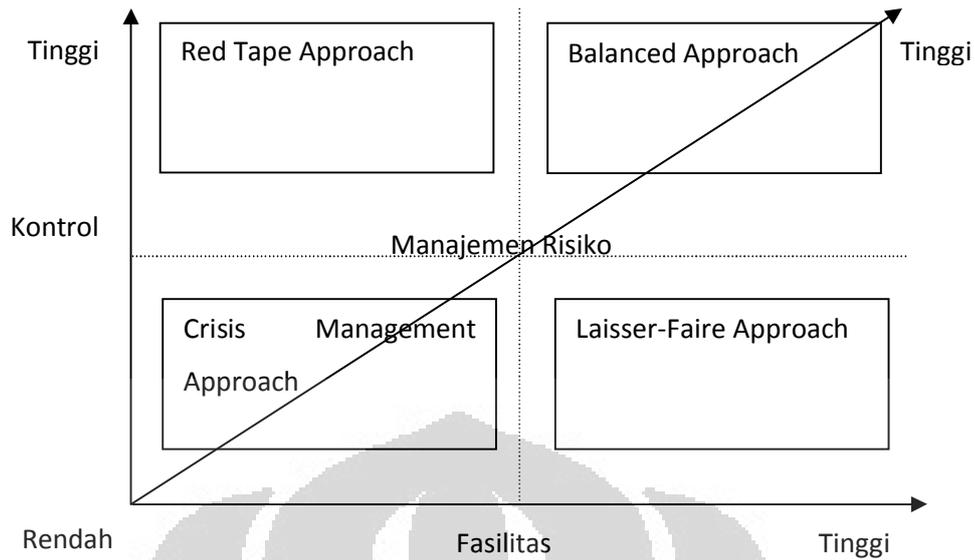
Pendekatan kedua adalah pendekatan manajemen krisis (*crisis management Approach*). Pendekatan manajemen krisis (*crisis management Approach*) adalah pendekatan dimana pengawasan yang dilakukan sangat rendah dan fasilitas yang diberikan pun sedikit. Pada pendekatan ini dapat dikatakan sebagai pendekatan yang netral karena tidak menguntungkan pemerintah maupun komunitas perdagangan.

Pendekatan ketiga yaitu pendekatan *laisser-faire*. Pendekatan *laisser-faire* adalah pendekatan yang memberikan fasilitas-fasilitas yang sangat banyak namun dengan tingkat pengawasan yang sangat rendah. Pengawasan yang rendah yang ini dapat terjadi karena adanya sebuah keyakinan dimana kepatuhan sukarela (*voluntary compliance*) dari pengguna jasa-jasa kepabeanan telah tertanam dan dilakukan dengan baik sehingga potensi pelanggaran kepabeanan menjadi sangat

minim. Hal ini dapat dianggap juga sebagai sebuah hal yang ideal, namun juga dapat dianggap sebagai sebuah mimpi yang sulit terwujud.

Pendekatan yang terakhir adalah pendekatan seimbang (*balanced approach*). Pendekatan seimbang (*balanced approach*) adalah pendekatan yang menekankan keseimbangan antara pengawasan yang dilakukan dan fasilitas yang diberikan kepada pengguna jasa kepastian. Pengawasan dan fasilitas yang seimbang akan memberikan manfaat yang sangat besar bagi pihak otoritas kepastian dan juga pengguna jasa kepastian karena akan terjadi tingkat kepatuhan yang baik, dimana pengguna jasa kepastian akan menjadi lebih patuh dan pengawasan yang diberikan pun tetap mampu menekan jumlah pelanggaran kepastian. Administrasi kepastian diharapkan mampu mencapai keseimbangan seperti ini.

Widdowson selanjutnya menggunakan matriks diatas untuk menentukan tingkat manajemen risiko atas pendekatan-pendekatan tersebut. Manajemen risiko dalam kepastian berhubungan erat dengan tingkat kepatuhan dalam kepastian itu sendiri. Hal ini karena manajemen risiko bertujuan untuk menciptakan sebuah sistem pengawasan yang efektif namun tetap memberikan fasilitas-fasilitas kepastian. Matriks ini disebut oleh Widdowson sebagai matriks manajemen kepatuhan (*compliance management matrix*).



Gambar 2.6. Matriks Manajemen Kepatuhan  
Sumber : Widdowson, 2005, p.94

Widdowson kemudian membagi manajemen kepatuhan menjadi dua jenis gaya, yaitu tradisional dan manajemen risiko. Gaya tradisional merupakan sebuah istilah dimana peran kepabeanan hanya digambarkan sebagai penjaga gerbang (*gatekeeper*) masuknya barang impor kedalam suatu negara. Gaya tradisional ini dapat dikatakan sama dengan kepabeanan yang menggunakan pendekatan pita merah karena menekankan pada proses pengawasan yang ketat.

Gaya kedua adalah gaya manajemen risiko. Gaya manajemen risiko adalah sebuah gaya baru yang diharapkan akan digunakan oleh seluruh otoritas kepabeanan di dunia. Secara umum, gaya manajemen risiko sama dengan dengan pendekatan seimbang (*balanced approach*). Hal ini karena gaya manajemen risiko juga menekankan pada keseimbangan antara pengawasan serta fasilitas yang diberikan. Perbedaan antara kedua gaya tersebut dalam kerangka kerja manajemen risiko menurut Widdowson adalah :

Tabel 2.3. Gaya Manajemen Kepatuhan

	Gaya Penjaga Pintu Tradisional	Gaya Manajemen Risiko
Kerangka Kerja Legislatif	Basis legislatif menyediakan pendekatan yang “satu untuk semua” pada manajemen kepatuhan	Basis legislatif menyediakan fleksibilitas dan solusi yang disesuaikan untuk mendukung manajemen risiko yang relevan dan implementasi strategi administrative
	Tanggung jawab mencapai kepatuhan peraturan kepabeanan hanya dibebankan kepada komunitas perdagangan	Basis legislatif memberikan tanggung jawab baik kepada pemerintah dan komunitas perdagangan dalam mencapai kepatuhan peraturan kepabeanan
	Sanksi bagi pengguna jasa yang tidak patuh	Sanksi bagi pengguna jasa yang tidak patuh
Kerangka Kerja Administratif	Strategi kepatuhan yang “satu untuk semua”	Strategi tergantung pada tingkat risiko
	Fokus pada kontrol	keseimbangan antara kontrol peraturan kepabeanan dan memfasilitasi perdagangan
	Fokus pada penegakan peraturan	Fokus pada penegakan peraturan dan pelayanan pada klien
	Pendekatan unilateral	pendekatan konsultatif, kooperatif
	Fokus pada penilaian kebenaran transaksi	Fokus pada penilaian integritas sistem dan prosedur perdagangan
	Prosedur yang tidak fleksibel	Diskresi administratif
	Fokus pada intervensi langsung dan penilaian kepatuhan	Meningkatkan fokus pada penilaian kepatuhan <i>post-transaction</i>
	Kekurangan atau mekanisme permohonan yang tidak efektif	Mekanisme permohonan yang efektif
Kerangka Kerja Manajemen Risiko	Pemeriksaan yang tidak diskriminatif atau pemeriksaan 100%	Focus pada area yang berisiko tinggi, dengan intervensi yang minimal pada area berisiko rendah
	Focus pada pemeriksaan fisik	Focus pada manajemen informasi
	Focus pada identifikasi ketidakpatuhan	Focus pada identifikasi kepatuhan dan ketidakpatuhan
	Clearance dilakukan setelah kedatangan barang impor	Clearance dilakukan sebelum kedatangan barang impor
	Pemeriksaan fisik barang menunda kewajiban pembayaran bea masuk dan PDRI	Menghilangkan batasan antara pemeriksaan fisik dan kewajiban pembayaran bea masuk dan PDRI
	Tidak ada manfaat khusus (special benefits) pada importir yang dikenal patuh	Adanya suatu balasan (rewards) pada importir yang dikenal patuh

Sumber : Widdowson, 2005, p.95

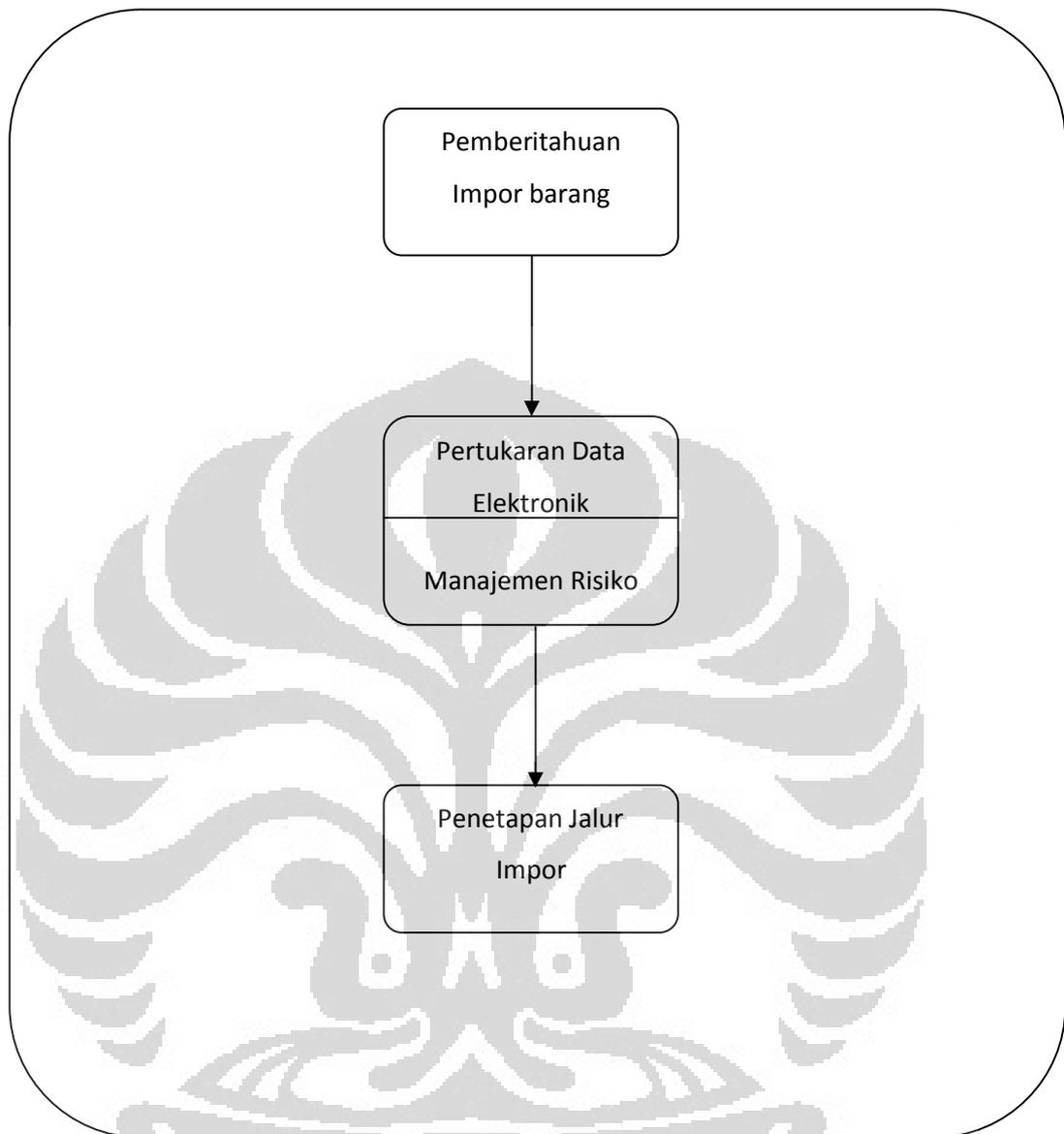
Ketiga kerangka kerja diatas mencerminkan elemen-elemen penting dalam manajemen kepatuhan. Secara kolektif, ketiga kerangka kerja diatas menentukan perilaku dimana sebuah kargo dapat dikirimkan melewati batas suatu negara, dan

cara otoritas pabean melakukan kontrol atas kargo tersebut. Kerangka kerja legislatif merupakan elemen penting dalam manajemen kepatuhan. Hal ini karena tugas kepabeanan adalah memastikan kepatuhan pengguna jasa kepabeanan terhadap peraturan perundang-undangan kepabeanan yang berlaku. Basis legislatif dapat dikatakan sebagai dasar dari kerangka kerja administratif dan kerangka kerja manajemen risiko karena setiap kebijakan yang dilakukan oleh otoritas kepabeanan harus didasarkan atas peraturan perundang-undangan kepabeanan yang ada. Selanjutnya dengan basis peraturan yang ada, basis kebijakan administratif dan manajemen risiko akan dapat dijalankan sesuai dengan strategi-strategi yang telah ditetapkan. Elemen administratif dan manajemen risiko mencerminkan gaya manajemen kepatuhan yang dijalankan dengan lebih menerapkan prinsip manajemen risiko dan gaya administrasi yang mulai bergerak dari gaya penjaga pintu (*gatekeeper*) menjadi gaya manajemen risiko.

### **2.3. Kerangka Pemikiran**

Risiko yang dimiliki oleh DJBC melekat pada fungsi utama DJBC itu sendiri, dimana DJBC memiliki fungsi sebagai pemeriksa barang impor yang masuk ke Indonesia. Pemeriksaan atas barang impor merupakan inti usaha (*core business*) DJBC dan otoritas-otoritas pabean negara lain. Melekatnya risiko kepabeanan kepada fungsi pemeriksaan menggambarkan bahwa sebenarnya setiap barang impor yang masuk ke Indonesia wajib diperiksa, terutama secara fisik, oleh DJBC.

Pemberitahuan impor barang merupakan dasar penentuan jalur impor dalam sistem pelayanan DJBC. Sistem pelayanan ini akan menentukan rangkaian proses kepabeanan yang harus dijalani oleh importir sehingga barang impor tersebut mampu dikeluarkan dari area pelabuhan. Penetapan jalur impor sebagai salah satu hasil dari manajemen risiko yang diimplementasikan oleh DJBC menunjukkan dukungan DJBC dalam hal pemeriksaan yang selektif dan kelancaran arus barang impor.



Gambar 2.7 Kerangka Pemikiran

Sumber : Diolah Peneliti

## BAB 3

### METODE PENELITIAN

#### 3.1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Cresswell (1994, p.1) dalam hal ini mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai *“process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants and conducted in natural setting.* Bogdan dan Biklen kemudian merumuskan karakteristik penelitian kualitatif. Karakteristik-karakteristik penelitian kualitatif menurut Bogdan dan Biklen sebagaimana dikutip oleh Sugiyono (2005, p.9) adalah :

1. *Qualitative research has the natural setting as the direct source of data and researcher is the key instrument;*
2. *Qualitative research is descriptive. The data collected is in the form of words of pictures rather than number;*
3. *Qualitative research are concerned with process rather than simply with outcomes or products;*
4. *Qualitative research tend to analyze their data inductively;*
5. *“Meaning” is of essential to the qualitative approach.*

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena penelitian ini membahas sebuah manajemen risiko yang diimplementasikan oleh DJBC. Manajemen risiko yang dibahas dalam hal ini adalah bagaimana DJBC dapat menetapkan tingkat risiko suatu impor yang dilakukan oleh importir.

#### 3.2. Jenis atau Tipe Penelitian

##### 3.2.1. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Penelitian ini berdasarkan tujuan penelitian termasuk dalam penelitian deskriptif. Menurut Neuman (2000, p.30), penelitian deskriptif adalah :

*“descriptive research present a picture of the a specific details of situation, social setting, or relationship. The outcome of a descriptive study is a detailed picture of the subject.”*

Tujuan penelitian deskriptif menurut Nazir (1988, p.63) adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan-hubungan antarfenomena yang sedang diselidiki. Penelitian ini memiliki tujuan yang bersifat deskriptif karena bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena, dalam hal ini penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan implementasi manajemen risiko dalam bidang impor di Indonesia.

### **3.2.2. Berdasarkan Manfaat Penelitian**

Penelitian ini berdasarkan manfaat penelitian termasuk ke dalam penelitian murni. Karakteristik penelitian murni menurut Creswell (1994, p.21) adalah :

1. *Research problems and subject are selected with a great deal of freedom,*
2. *Research is judge by absolute norm of scientific rigor, and the highest standards of scholarship are sought,*
3. *The driving goals is to contribute to basic, theoretical knowledge.*

Penelitian ini termasuk sebagai penelitian murni karena peneliti bebas menentukan masalah-masalah/fenomena-fenomena apa yang akan diteliti. Charters sebagaimana yang dikutip oleh Nazir (1988, p.30) menyatakan bahwa penelitian murni terdiri dari halnya pemilihan sebuah masalah khas dari sumber mana saja, dan secara hati-hati memecahkan masalah tersebut tanpa memikirkan kehendak sosial atau ekonomi ataupun masyarakat. Keinginan peneliti untuk meneliti hal ini tidak mendapat pengaruh dari pihak manapun dan bertujuan untuk memberikan kontribusi terhadap ilmu pengetahuan.

### **3.2.3. Berdasarkan Dimensi Waktu**

Penelitian ini berdasarkan dimensi waktu termasuk sebagai penelitian *cross-sectional*. Penelitian *cross-sectional* adalah penelitian yang dilakukan hanya pada satu waktu tertentu. Pengertian satu waktu tertentu ini tidak dapat dibatasi.

Merujuk pada Prasetyo dan Jannah (2005, p.45), tidak ada suatu batasan waktu yang baku untuk menunjukkan satu waktu tertentu.

Penelitian yang dilakukan peneliti ini hanya dilaksanakan pada jangka waktu tertentu, yaitu sejak bulan Maret 2012 hingga Juni 2012. Penelitian ini hanya akan dilaksanakan pada jangka waktu tersebut dan tidak akan dilakukan penelitian selanjutnya untuk membandingkan penelitian ini.

### 3.3. Teknik Pengumpulan Data

#### 3.3.1. Studi Literatur

Studi literatur yang dilakukan oleh peneliti adalah bertujuan untuk mendapatkan data sekunder dan mencari konsep-konsep yang terkait dengan permasalahan penelitian yang sedang diteliti. Studi literatur ini menurut Creswell (1994, p.23) adalah :

*“the literature is used to “frame” the problem in the introduction to the study or; the literature is presented in separate section as a “review of the literature”; or the literature is presented in the study at the end, it becomes a basis for comparing and contrasting findings of the qualitative study.”*

Studi literatur yang peneliti lakukan adalah dengan melihat beragam literatur yang peneliti anggap dapat mendukung penelitian ini. Literatur-literatur yang dimaksud yaitu buku, jurnal ilmiah, *paper-paper* ilmiah, majalah, artikel, serta bentuk-bentuk literatur lain termasuk perundang-undangan tentang kepeabeanan di Indonesia.

#### 3.3.2. Studi Lapangan

Marshall dan Rossman dalam Sugiyono (2005, p.63) menyatakan bahwa *“the fundamental methods relied on by qualitative researchers for gathering information are, participation in the setting, direct observation, in-depth interviewing, document review.”* Pendapat diatas menyatakan bahwa inti dari penelitian kualitatif adalah dengan turun langsung ke lapangan untuk melakukan penelitian. Penelitian ini pun menggunakan studi lapangan sebagai sumber utama

menggali informasi dan data yang akan digunakan dalam pembahasan penelitian. Cara-cara untuk menggali informasi dan data adalah dengan melakukan wawancara mendalam (*in-depth interviewing*) dan meminta data-data sekunder yang dibutuhkan.

### **3.4. Teknik Analisis Data**

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif, sehingga dalam analisis data yang diperoleh pun menggunakan analisis data kualitatif. Peneliti hanya akan mengemukakan gambaran, data, dan analisis yang dianggap penting untuk diketahui bagi pembaca penelitian ini.

Terdapat beberapa proses yang akan peneliti lakukan dalam menganalisis data. Pertama peneliti akan mengorganisasikan data-data dan informasi yang diperoleh. Selanjutnya peneliti akan memilah-milah data dan informasi tersebut yang berhubungan dengan penelitian ini dan nantinya data dan informasi tersebut akan digunakan dalam menganalisis masalah-masalah penelitian. Data dan informasi yang dianggap perlu untuk diberitahukan akan dimasukkan kedalam penelitian ini.

### **3.5. Informan**

Penelitian ini membahas tentang manajemen risiko dalam bidang impor dan. Karena penelitian ini membahas tentang manajemen risiko, maka peneliti hanya akan mengambil informan yang berhubungan berhubungan dan/atau mengetahui manajemen risiko dalam bidang impor, yaitu :

- DJBC

Pihak-pihak DJBC yang akan dijadikan informan adalah pihak-pihak yang terlibat dalam manajemen risiko dalam bidang impor di Indonesia. Informan-informan tersebut dalam penelitian ini adalah :

1. Ribut Sugianto, Kepala Seksi Pemantauan Risiko, Subdirektorat Manajemen Risiko, Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Informasi yang akan digali adalah

bentuk implementasi manajemen risiko dalam bidang impor yang diimplementasikan oleh DJBC.

2. Arman Tarmizi, Kasubsi Intelijen I, Seksi Pengawasan dan Penindakan (P2) Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Soekarno-Hatta. Informasi yang akan digali adalah bentuk implementasi manajemen risiko dalam bidang impor yang dilakukan oleh kantor pengawasan dan pelayanan bea dan cukai.
3. Ahmad Dimiyati, Pengajar Pusat Pendidikan dan Pelatihan Bea dan Cukai. Informasi yang akan digali adalah konsep manajemen risiko dalam bidang impor yang diimplementasikan oleh DJBC di Indonesia.

- Praktisi

Praktisi yang akan dijadikan informan adalah Moersito, seorang Konsultan Kepabeanan dan Kuasa Hukum Kepabeanan. Informasi yang akan digali adalah implementasi manajemen risiko dalam bidang impor yang dilakukan oleh DJBC.

### **3.6. Proses Penelitian**

Proses yang dilakukan dalam penelitian ini secara umum terbagi kedalam tiga tahap. Tahap pertama adalah memperoleh data-data dan informasi-informasi dari lapangan yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Cara-cara yang akan dilakukan antara lain dengan meminta data-data yang berkaitan serta melakukan wawancara mendalam dengan narasumber-narasumber yang paham dengan masalah-masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Data-data dan informasi-informasi yang diperoleh akan dibahas dalam tahap selanjutnya, yaitu tahap analisis.

Tahap kedua yang akan dilakukan adalah tahap analisis. Tahap analisis ini mengolah data-data dan informasi-informasi yang diperoleh untuk membahas masalah-masalah penelitian ini. Pengolahan data dan informasi ini dilakukan secara induktif sehingga akan menemukan sebuah hal yang umum dalam masalah penelitian.

Perumusan kesimpulan dan saran adalah tahap yang akan dilakukan selanjutnya, Kesimpulan penelitian yang dirumuskan oleh peneliti didasarkan atas hal-hal umum yang ditemukan dalam pengolahan data dan informasi yang telah didapatkan. Peneliti juga memberikan saran kepada pihak-pihak yang terkait dengan penelitian ini sehingga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak tersebut.

### **3.7. Penentuan Site Penelitian**

Site penelitian dalam penelitian ini adalah Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Pusat Pendidikan dan Pelatihan Bea dan Cukai, serta Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Soekarno-Hatta.

### **3.8. Keterbatasan Penelitian**

Penelitian ini membahas tentang implementasi manajemen risiko dalam bidang impor. Penelitian ini bukan tanpa hambatan, dimana dalam penelitian ini peneliti masih memiliki hambatan dalam prosesnya. Hambatan-hambatan yang dirasakan oleh peneliti adalah banyaknya data dan informasi yang bersifat internal dan tidak terbuka untuk umum sehingga peneliti tidak dapat memperoleh data dan informasi tersebut. Informasi-informasi tersebut adalah informasi tentang kriteria-kriteria penetapan tingkat risiko pada profil impor dan kriteria-kriteria penetapan tingkat risiko pada profil komoditi.

### **3.9. Batasan Penelitian**

Penelitian ini membahas tentang implementasi manajemen risiko dalam bidang impor. Penelitian ini hanya akan membahas implementasi manajemen risiko dalam hal penetapan jalur impor oleh importir pada KPPBC Soekarno-Hatta.



- h. Rencana jumlah kemasan, peti kemas atau barang curah yang akan dibongkar;
- i. Pelabuhan tujuan berikutnya di dalam Daerah Pabean;

#### 4.1.2. Saat Kedatangan Sarana Pengangkut

Pada saat kedatangan sarana pengangkut, pengangkut wajib menyerahkan laporan *inward manifest* melalui form BC 1.1 kepada kepala kantor pabean pelabuhan tujuan. Laporan *inward manifest* yang berisi jumlah dan jenis barang impor yang diangkut dalam sarana pengangkut wajib dilaporkan paling lambat 24 jam setelah kedatangan sarana pengangkut. Kebenaran pelaporan *inward manifest*, yakni mengenai jumlah kemasan atau peti kemas atau jumlah barang curah, menjadi sangat penting karena apabila terdapat selisih atau perbaikan terhadap jumlah tersebut maka pihak pengangkut harus menanggung sanksi administrasi berupa denda dan barang impor tersebut tidak dapat diselesaikan importasinya selama denda ini belum dipenuhi oleh pihak pengangkut.

Pihak pengangkut pada dasarnya tetap dapat melakukan perbaikan terhadap *inward manifest* yang telah dilaporkan. Perbaikan *inward manifest* ini dapat dilakukan dalam hal :

- a. terdapat kesalahan mengenai nomor, merek, ukuran dan jenis kemasan dan/atau petikemas;
- b. terdapat kesalahan mengenai jumlah kemasan dan/atau petikemas serta jumlah barang curah;
- c. terdapat kesalahan nama *consignee* dan/atau *notify party* pada manifes;
- d. diperlukan penggabungan beberapa pos menjadi satu pos, dengan syarat:
  - 1) pos BC 1.1 yang akan digabungkan berasal dari BC 1.1 yang sama;
  - 2) nama dan alamat *shipper/supplier*, *consignee*, *notify address/notify party*, dan pelabuhan pemuatan harus sama untuk masing-masing pos yang akan digabungkan;
  - 3) telah diterbitkan revisi Bill of Lading/Airway Bill;
- e. terdapat perubahan pos manifes tanpa mengubah jumlah dan/atau jenis barang.

Selain melaporkan manifest, pihak pengangkut juga harus melaporkan hal lain kepada kantor pabean di pelabuhan tujuan. Hal-hal yang perlu dilaporkan tersebut antara lain :

1. Daftar penumpang dan/atau awak sarana pengangkut;
2. Daftar bekal sarana pengangkut;
3. Daftar perlengkapan/inventaris sarana pengangkut;
4. *Stowage Plan* atau *Bay Plan* untuk sarana pengangkut melalui laut;
5. Daftar senjata api dan amunisi; dan
6. Daftar obat-obatan termasuk narkotika yang digunakan untuk kepentingan pengobatan.

#### **4.2. Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor**

Pembongkaran barang impor dilakukan setelah RKSP atau jadwal kedatangan sarana pengangkut diterima oleh pejabat kantor pabean di pelabuhan tujuan. Pembongkaran ini dapat ditangguhkan atau dibatalkan persetujuan pembongkarannya oleh pejabat kantor pabean apabila terdapat larangan atau pembatasan pemasukan barang impor sesuai ketentuan yang ditetapkan oleh instansi-instansi terkait atau instansi teknis (contoh : Kementerian Pertanian, Kementerian Perdagangan, dsb). Pembongkaran barang impor ini dilaksanakan di :

1. Kawasan pabean, atau
2. Tempat lain yang telah mendapatkan izin dari kepala kantor pabean yang mengawasi tempat tersebut.

Pengangkut wajib memberitahukan daftar kemasan atau peti kemas atau jumlah barang curah yang telah dibongkar kepada pejabat di kantor pabean setelah dilakukan pembongkaran barang impor dari sarana pengangkut. Pemberitahuan daftar kemasan atau peti kemas atau jumlah barang curah yang telah dibongkar ini wajib dilakukan paling lambat 24 jam setelah pembongkaran selesai dilaksanakan. Kelebihan atau kekurangan barang impor yang dibongkar dimana jumlah barang impor yang dibongkar yang tidak sesuai dengan manifest yang telah diberitahukan sebelumnya akan memberikan sanksi bagi pihak

pengangkut itu sendiri. Pengangkut yang tidak dapat mempertanggungjawabkan terjadinya kekurangan bongkar atas jumlah kemasan atau peti kemas atau barang curah yang diberitahukan dalam manifest, diwajibkan untuk melunasi Bea Masuk, Cukai dan PDRI yang seharusnya dibayar berikut sanksi administrasi berupa denda. Hal yang sama juga berlaku bagi kelebihan jumlah barang impor yang dibongkar, dimana pengangkut yang membongkar kemasan atau peti kemas atau barang curah lebih banyak dari yang diberitahukan akan dikenakan sanksi administrasi berupa denda.

Barang impor yang telah dibongkar memiliki dua pilihan tindakan lanjutan, yaitu barang impor tersebut langsung dikeluarkan dengan menyelesaikan kewajiban pabean atas impor tersebut atau ditimbun terlebih dahulu kemudian dikeluarkan dengan menyelesaikan kewajiban pabean atas barang impor tersebut. Penimbunan barang impor ini dapat dilakukan di tempat-tempat tertentu yang telah ditetapkan oleh otoritas pabean. Tempat-tempat tersebut adalah :

- a. Tempat penimbunan sementara (TPS), atau
- b. Gudang atau lapangan penimbunan milik importir setelah mendapat persetujuan dari kepala kantor pabean yang mengawasi tempat tersebut.

Pengusaha tempat penimbunan wajib menyampaikan daftar kemasan atau peti kemas atau barang curah yang ditimbun di tempat penimbunan. Penyampaian daftar kemasan atau peti kemas atau barang curah kepada pejabat kantor pabean yang mengawasi tempat tersebut paling lambat 12 jam setelah penimbunan selesai dilaksanakan. Barang impor yang ditimbun di wilayah tempat penimbunan menjadi tanggung jawab pengusaha tempat penimbunan. Oleh karena itu apabila terdapat kehilangan barang impor yang tidak dapat dipertanggungjawabkan oleh pengusaha tempat penimbunan di tempat penimbunannya, maka pengusaha tempat penimbunan wajib melunasi Bea Masuk, Cukai, dan PDRI yang seharusnya dibayar berikut sanksi administrasi berupa denda atas barang impor yang tidak ada di tempat penimbunan.

### **4.3. Pengeluaran Barang Impor**

Pada dasarnya, pengeluaran barang impor dari kawasan pabean dapat dibedakan berdasarkan tujuan pengeluaran barang impor tersebut. Tujuan-tujuan pengeluaran barang impor dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Diimpor untuk dipakai
2. Diimpor sementara
3. Ditimbun di Tempat Penimbunan Berikat
4. Diangkut ke Tempat Penimbunan Sementara di kawasan pabean lainnya
5. Diangkut terus
6. Diangkut lanjut
7. Diekspor kembali

#### **4.3.1. Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai**

Barang impor untuk dipakai yang akan dikeluarkan wajib memenuhi kewajiban pabeannya terlebih dahulu. Pemenuhan kewajiban pabean atas barang impor dimulai dengan importir yang melakukan mengajukan pemberitahuan pabean atas barang yang diimpor. Pemberitahuan pabean dalam hal ini adalah :

- a. Pemberitahuan Impor Barang (PIB);
- b. Pemberitahuan Impor Barang Tertentu (PIBT);
- c. Customs Declaration (BC 2.2) untuk barang penumpang dan awak sarana pengangkut;
- d. Pencacahan dan Pembeaan Kiriman Pos (PPKP) untuk barang impor melalui PT (Persero) Pos Indonesia; atau
- e. Pemberitahuan Lintas Batas untuk barang impor pelintas batas.

Pengajuan PIB dan PIBT wajib dilakukan kepada kantor pabean di tempat pengeluaran barang. Pengajuan PIB dan PIBT ini harus dilengkapi dengan dokumen pelengkap pabean dan bukti pembayaran bea masuk, cukai, dan PDRI oleh bank persepsi dimana importir menghitung sendiri bea masuk, cukai dan PDRI yang dibayarkan. Pengajuan PIB dan PIBT ini dapat dilakukan sebelum kedatangan barang impor. Apabila pada saat pengeluaran barang impor dari kawasan pabean dengan PIB terdapat selisih kurang dari jumlah yang

diberitahukan (eksep), penyelesaian barang eksep tersebut masih dilakukan dengan menggunakan PIB semula.

Setelah diterimanya PIB beserta dokumen-dokumen pendukungnya secara lengkap, maka kantor pabean akan melakukan pemeriksaan atas barang impor tersebut sebelum dikeluarkan dari kawasan pabean. Pemeriksaan pabean yang dilakukan oleh kantor pabean ditentukan oleh jalur pengeluaran barang impor yang ditetapkan oleh pejabat kantor pabean. Jalur-jalur pengeluaran barang impor tersebut antara lain Jalur Merah, Jalur Hijau, dan Jalur Prioritas.

Jalur-jalur pengeluaran barang impor memiliki tingkat dan jenis pemeriksaan yang berbeda-beda. Pada jalur merah, pemeriksaan yang dilakukan adalah pemeriksaan fisik barang dan penelitian dokumen. Pada jalur hijau, pemeriksaan pabean yang dilakukan hanya penelitian dokumen. Hal yang berbeda diterapkan pada jalur prioritas, dimana tidak dilakukan pemeriksaan atas pengeluaran barang impor. Pemeriksaan pada jalur prioritas lebih ditekankan pada *post-clearance audit*. Setelah dilakukan pemeriksaan, maka pejabat kantor pabean akan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dari kawasan pabean.

#### **4.3.2. Pengeluaran Barang Impor Sementara**

Pengeluaran barang impor sementara dari kawasan pabean wajib menggunakan PIB/PIBT dan dokumen pelengkap lainnya. Pengajuan PIB/PIBT ini kemudian akan dilakukan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik barang impor oleh petugas bea dan cukai. Hal berbeda dalam hal pengeluaran barang impor sementara dengan pengeluaran barang impor untuk dipakai adalah adanya kewajiban pembayaran jaminan bagi barang impor sementara. Besarnya jaminan yang dibayarkan oleh importir dalam rangka pengeluaran barang impor sementara adalah :

- a. Jumlah bea masuk, cukai, dan PDRI, dalam hal barang impor sementara mendapat fasilitas pembebasan bea masuk, cukai, dan PDRI.
- b. Selisih antara bea masuk, cukai, dan PDRI yang harus dibayar dengan bea Masuk, cukai, dan PDRI yang telah dibayar, dalam hal mendapat fasilitas keringanan pembayaran bea masuk, cukai, dan PDRI.

Apabila terdapat perbedaan antara jumlah dan/atau jenis barang berdasarkan hasil pemeriksaan fisik barang dengan jumlah dan/atau jenis barang berdasarkan pemberitahuan PIB/PIBT, maka importir wajib mengajukan permohonan perbaikan persetujuan impor sementara dan penyesuaian jaminan dan/atau jumlah bea masuk, cukai, dan PDRI yang harus dibayar

Importir di sisi lain juga wajib mengekspor kembali barang impor tersebut. Barang impor sementara tersebut wajib diekspor kembali paling lama pada tanggal berakhirnya impor sementara dengan menyerahkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB, Form BC 3.0) kepada pejabat di kantor pabean. Sebelum barang impor sementara diekspor kembali, pejabat bea dan cukai akan dilakukan pemeriksaan fisik terhadap barang impor tersebut.

#### **4.3.3. Pengeluaran Barang Impor untuk Ditimbun di Tempat Penimbunan Berikat (TPB)**

Dalam hal barang impor hendak dikeluarkan untuk ditimbun di TPB, maka importir wajib mengajukan pemberitahuan Pabean yang diajukan kepada pejabat di kantor pabean yang mengawasi TPB. Pengeluaran barang impor akan diberikan persetujuan oleh pejabat di kantor pabean tempat pembongkaran/penimbunan apabila jumlah, jenis, nomor, merek, serta ukuran kemasan atau peti kemas yang tercantum dalam pemberitahuan pabean dengan kemasan atau peti kemas yang bersangkutan kedapatan sesuai. Pengangkutan barang impor tersebut menuju TPB pun wajib berada dalam pengawasan pabean.

#### **4.3.4. Pengeluaran Barang Impor untuk Diangkut ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di Kawasan Pabean Lainnya**

Barang impor yang hendak ditimbun di TPS di kawasan pabean lainnya, importir wajib memberitahukannya kepada pejabat di kantor pabean yang mengawasi kawasan pabean tempat pembongkaran barang. Importir wajib menyerahkan pemberitahuan pabean (form BC 1.2) kepada pejabat di kantor pabean dengan membayar jaminan bea masuk, cukai, dan PDRI. Pejabat di kantor

pabean akan memberikan persetujuan pengeluaran dan/atau pemuatan barang apabila jumlah, jenis, nomor, merek serta ukuran kemasan atau peti kemas yang tercantum dalam BC 1.2 sesuai dengan kemasan atau peti kemas yang bersangkutan. Pengangkutan barang ini menuju TPS di kawasan pabean lainnya pun wajib berada dalam pengawasan pabean.

#### **4.3.5. Pengeluaran Barang Impor untuk Diangkut Terus atau Diangkut Lanjut**

Barang impor yang hendak diangkut terus atau diangkut lanjut, pengangkut wajib memberitahukannya kepada pejabat di kantor pabean yang mengawasi kawasan pabean tempat pembongkaran barang. pengangkut wajib menyerahkan pemberitahuan pabean (form BC 1.2) kepada pejabat di kantor pabean. Pejabat di kantor pabean akan memberikan persetujuan pengeluaran dan/atau pemuatan barang apabila jumlah, jenis, nomor, merek serta ukuran kemasan atau peti kemas yang tercantum dalam BC 1.2 sesuai dengan kemasan atau peti kemas yang bersangkutan. Pengangkutan barang ini wajib berada dalam pengawasan pabean.

## BAB 5

### IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DALAM BIDANG IMPOR

Manajemen risiko merupakan bagian yang tidak terlepas dari inti usaha kepabeanan, yaitu pengawasan dan pemeriksaan. Manajemen risiko telah lama dilaksanakan dalam pelayanan kepada pengguna jasa kepabeanan. Manajemen risiko ini telah dilakukan sejak berlakunya Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Manajemen risiko dalam bidang impor ini terus dikembangkan sehingga mampu meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa kepabeanan.

Manajemen risiko ini juga berkaitan dengan kepentingan DJBC sebagai pemungut penerimaan negara (*revenue collector*). DJBC diberikan beban setiap tahunnya untuk mencapai target penerimaan bea masuk, bea keluar, serta cukai. Pencapaian target penerimaan ini sangat bergantung pada pengawasan dan pemeriksaan DJBC terhadap kegiatan impor. Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan oleh DJBC bertujuan agar setiap importir patuh terhadap peraturan perundang-undangan kepabeanan, termasuk pembayaran bea masuk dan PDRI atas barang impor dengan benar. Hal ini karena pembayaran bea masuk dan PDRI atas barang impor bersifat *self assessment*, dimana importir sendiri yang menghitung dan membayarkan bea masuk yang dibayarkan kepada negara.

Penerimaan negara yang berasal dari sektor pabean dan cukai cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya. Berdasarkan data penerimaan negara pada tahun 2011, seluruh target penerimaan dari sektor pabean dan cukai yaitu bea masuk, bea keluar dan cukai seluruhnya mencapai target yang telah ditentukan. Jumlah ini bahkan melebihi realisasi penerimaan negara dari sektor yang sama pada tahun sebelumnya, dimana terjadi peningkatan yang cukup signifikan pada penerimaan bea keluar pada tahun 2011. Berikut adalah data penerimaan negara dari sektor pabean dan cukai pada tahun 2010 dan 2011.

Tabel 5.1 Penerimaan Negara Sektor Pabean dan Cukai Tahun 2010 dan 2011 (dalam Milyar Rp.)

No	Jenis Penerimaan	2010			2011			Pertumbuhan	
		APBN-P	Realisasi	%	APBN-P	Realisasi	%	Nominal	%
1	Bea Masuk	15.160,81	19.760,43	130,80	21.500,79	25.238,84	117,39	5.478,41	27,7
2	Bea Keluar	5.454,56	8.897,78	163,13	25.439,07	28.855,58	113,43	19.957,80	224,3
3	Cukai	59.265,95	66.165,29	111,64	68.075,34	77.009,46	113,12	10.844,17	16,4
Total		79.827,30	94.823,50	118,79	115.015,20	131.103,88	113,99	36.280,38	38,2

Sumber : DJBC, 2011

Penerimaan negara yang optimal adalah hasil dari proses pengawasan dan pemeriksaan DJBC. Pengawasan dan pemeriksaan ini didasarkan pada tingkat risiko impor. Penentuan tingkat risiko ini terus dikembangkan oleh DJBC agar hasil penetapan risiko tersebut sesuai dengan gambaran sebenarnya dari risiko tersebut. Hal ini sesuai dengan apa yang disebutkan oleh salah satu informan, yaitu apabila sebuah importasi ditetapkan memiliki tingkat risiko yang tinggi maka dalam impor tersebut benar-benar ada indikasi pelanggaran yang terjadi (wawancara dengan Ribut Sugianto).

### 5.1. Faktor-Faktor Penetapan Tingkat Risiko Dalam Impor

Manajemen risiko didasarkan pada adanya kebutuhan pelayanan yang lebih baik dengan pengawasan yang lebih baik pula. Pelayanan yang lebih baik dalam rangka mendukung kelancaran arus barang merupakan tuntutan pengguna jasa kepabeanan. DJBC, sebagai otoritas kepabeanan yang menjadi ujung tombak pengawasan pergerakan barang, menyadari bahwa sumber daya yang dimiliki saat ini belum mampu untuk dapat mengawasi dan memeriksa seluruh barang yang masuk ke Indonesia. Pada akhirnya, DJBC menjalankan sebuah sistem yang mampu menentukan tingkat risiko sebuah kegiatan impor.

Penentuan tingkat risiko ini didasarkan pada kriteria-kriteria tertentu yang telah ditetapkan oleh DJBC. Kriteria-kriteria tertentu dalam hal ini adalah profil importir dan profil komoditi yang dimiliki oleh DJBC sebagai dasar penetapan jalur impor dalam sistem otomasi penjaluran. Profil importir dan profil komoditi

didasarkan pada Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Profil Komoditi Untuk Penetapan Jalur Dalam Pelayanan Impor. Basis data (*database*) profil importir sendiri telah dibuat oleh tim penyusun database profil importir DJBC berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-89/BC/2002 tentang Pembentukan Tim Penyusun Database Profil Importir.

### 5.1.1. Profil Importir

Profil importir merupakan awal proses penetapan tingkat tingkat risiko dalam sebuah kegiatan impor. Prosedur dalam sebuah impor diawali dari registrasi yang dilakukan oleh importir. Registrasi importir adalah kegiatan pendaftaran yang dilakukan oleh importir kepada DJBC untuk mendapatkan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK). NIK menjadi sumber data bagi DJBC untuk dapat mendata seluruh perusahaan-perusahaan yang menjadi importir di Indonesia.

Proses registrasi yang dilakukan oleh importir ini akan memberikan DJBC informasi-informasi mengenai kegiatan importasi yang akan dilakukan oleh importir tersebut. Informasi-informasi yang didapatkan dari registrasi importir ini adalah seperti jenis barang yang akan diimpor, nilai pabean yang dilaporkan, jenis usahanya, identitas pengurus dan penanggung jawab, kepastian penyelenggaraan pembukuan, dan sebagainya. Informasi-informasi ini akan menjadi bahan bagi DJBC untuk dapat menganalisis perilaku importir sehingga dapat melihat apakah importir tersebut memiliki tingkat risiko yang tinggi atau tidak.

Tingkat risiko importir ini ditentukan berdasarkan kriteria-kriteria yang dibuat oleh tim penyusun database importir. Tim penyusun database importir ini kemudian membagi importir-importir yang terdaftar di DJBC kedalam empat kelompok risiko, yaitu *low-risk*, *medium-risk*, *hi-risk*, dan *very hi-risk*. Empat kelompok risiko ini didasarkan pada kriteria-kriteria yang telah ditetapkan. Kriteria-kriteria yang menentukan risiko importir antara lain sebagai berikut :

1. Jumlah Pelanggaran
2. Masalah Tambah Bayar

3. Nilai Impor dalam Satu Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
4. Besarnya Denda
5. Frekuensi Pelanggaran
6. Frekuensi Impor
7. Umur Perusahaan

Faktor utama yang menjadi dasar penetapan risiko importir adalah jumlah pelanggaran. Pelanggaran yang dilakukan oleh importir tersebut, baik baik bersifat pelanggaran administratif maupun bersifat pelanggaran pidana, akan mempengaruhi profil risiko importir tersebut. Hal ini sebagaimana disebutkan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“Tapi kecenderungan yang paling pertama adalah dia pernah melakukan pelanggaran. Pernah melakukan pelanggaran, atau melanggar. Pelanggaran itu kan macam-macam, ada yang pelanggaran pidana, ada yang sifatnya administratif”(wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

Profil importir ini tidak bersifat statis, melainkan bersifat dinamis. Profil importir bersifat dinamis karena profil importir ini terus menerus dimutakhirkan. Pembaharuan profil importir ini merupakan amanat dari Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003 pasal 4, dimana Direktur Pencegahan dan Penyidikan bertanggung jawab memelihara, menyimpan, dan memutakhirkan profil importir. Pemutakhiran profil importir ini didasarkan pada hasil registrasi importir, laporan pelanggaran yang ditemukan pada pemeriksaan barang, pemeriksaan dokumen dan hasil audit terhadap importir yang dilakukan oleh Direktorat Audit.

Pemutakhiran profil importir ini sendiri masih menjadi masalah bagi DJBC. Profil importir ini menjadi masalah bagi DJBC karena dianggap masih bersifat statis. Agung Krisdianto, sebagaimana terdapat dalam Warta Bea Cukai, mengatakan bahwa profil risiko yang dimiliki oleh DJBC dalam database belum dapat menjadi dasar untuk menentukan importir yang akan dilakukan pemeriksaan fisik secara tepat. Berikut adalah kutipan artikel Warta Bea Cukai :

“Sebenarnya data-data perusahaan sudah masuk ke kita untuk kita analisa. Dianalisa sesuai profil risiko yang kita kehendaki. Profil risiko inilah yang dijadikan dasar untuk menjangkir perusahaan yang akan kita lakukan pemeriksaan fisik. Sekarang kan tidak, berdasarkan profil dari database, sementara database itu statis.”  
(Warta Bea Cukai Edisi Mei 2012)

Database profil importir yang bersifat statis bukan hanya masalah yang dihadapi oleh DJBC dalam rangka pelaksanaan manajemen risiko. Jumlah importir terdaftar yang sangat besar juga menjadi masalah tersendiri bagi DJBC. Jumlah importir terdaftar yang melebihi 25.000 importir membuat cakupan pengawasan DJBC atas perilaku importir menjadi sangat luas. Banyaknya importir yang terdaftar tersebut pada kenyataannya belum tentu merupakan jumlah importir yang aktif dalam melakukan kegiatan impor. Berikut adalah jumlah importir dan PPJK yang terdaftar hingga tahun 2011 :

Tabel 5.2. Jumlah Perizinan Impor

Perusahaan	Jumlah Seluruh Perizinan	Jumlah Perizinan Th. 2011	Jumlah Pemblokiran	Persentase
Importir	25.747	2.352	816	3,16%
PPJK	1.658	127	18	1,09%
Total	27.405	2.479	834	3,04%

Sumber : DJBC, tahun 2011

Banyaknya jumlah importir ini menjadi masalah tersendiri bagi DJBC. Aturan mengenai pihak-pihak yang dianggap masih terlalu longgar menyebabkan DJBC memiliki kewajiban untuk melayani setiap perusahaan yang akan melakukan impor. Persyaratan melakukan impor yang terlalu mudah menyebabkan adanya perusahaan yang melakukan impor meskipun pada dasarnya perusahaan tersebut tidak berbasis pada barang impor. Hal ini sebagaimana yang diutarakan oleh Ribut Sugianto, yaitu :

“..ya kalau ada yang mau mengimpor, ya kita akomodir semua. Belum kita batasi sampai batas tertentu. Artinya begitu kita registrasi, register siapa customer kita untuk memberikan

pelayanan impor tadi, importir itu banyak sekali, sampai puluhan ribu. Persyaratan untuk saya bisa impor di kita masih longgar. Saya punya PT, punya NPWP, bisa impor.” (wawancara mendalam dengan Ribut Sugianto pada tanggal 23 Mei 2012)

Aturan yang masih longgar ini pun menjadi celah untuk perusahaan-perusahaan untuk melakukan importasi dengan data perusahaan yang tidak benar. Hal ini sangat rentan terjadi mengingat besarnya jumlah perusahaan importir yang harus diperiksa terus menerus diperiksa oleh DJBC. Pemberian data perusahaan yang tidak benar ini dapat berupa pemberian alamat usaha yang tidak benar seperti yang disebutkan oleh Arman Tarmizi yaitu “..atau kita pernah melakukan pengecekan ke lokasi alamat pabriknya, ternyata alamat itu fiktif.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

DJBC membutuhkan sebuah peraturan yang dapat membatasi pihak-pihak yang dapat melakukan impor. Dalam hal ini, perubahan undang-undang kepabeanan menjadi dasar bagi lahirnya peraturan tersebut. Pembatasan ini diperlukan agar cakupan pengawasan DJBC menjadi lebih kecil. Sebagai perbandingan, jumlah importir yang terdaftar di Jepang tidak sampai 1000 importir. Jumlah ini jauh lebih kecil bila dibandingkan dengan Indonesia. Jumlah yang kecil ini juga memudahkan bagi otoritas pabean Jepang untuk dapat membina importir-importir tersebut. Hal ini sebagaimana yang disebutkan oleh Ribut Sugianto, yaitu “Jepang itu dapat dihitung dengan jari importirnya. Seluruh jepang itu ga sampai 1000. Yang dibina oleh customs disana juga jelas kan orangnya. Orangnya pasti itu-itu juga.” (wawancara mendalam dengan Ribut Sugianto pada tanggal 23 Mei 2012)

Seluruh importir yang terdaftar di DJBC memiliki tingkat risiko yang berbeda-beda. Importir-importir yang terdaftar dibagi menjadi empat kategori risiko. DJBC juga membagi importir-importir yang terdaftar ini berdasarkan jenis importir itu sendiri, yaitu importir produsen (IP), importir umum (IU), dan importir terbatas (IT). Berikut adalah komposisi importir berdasarkan kategori risiko impor

Tabel 5.3. Komposisi Kategori Risiko Importir

No	Risk Grade	Status Importir						Total	%
		IP		IU		IT			
		Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%		
1	Low Risk	4.376	88,42	278	5,62	295	5,96	4.949	19,22
2	Medium Risk	1.535	37,60	2.184	53,50	363	8,89	4.082	15,85
3	High Risk	893	29,11	1.977	64,44	198	6,45	3.068	11,92
4	Very High Risk	2.378	17,42	10.329	75,68	941	6,89	13.648	53,01
Total		9.182	35,66	14.768	57,36	1.797	6,98	25.747	100

Sumber : DJBC, 2011

Berdasarkan profil importir yang dimiliki oleh DJBC, terlihat bahwa importir yang tergolong very hi-risk dan hi-risk jauh lebih besar bila dibandingkan dengan importir-importir yang memiliki golongan risiko yang lebih rendah. Jumlah importir yang tergolong memiliki tingkat risiko yang tinggi ini memiliki persentase sebesar 65% dari jumlah keseluruhan importir.

Jumlah importir yang besar, terutama dengan tingkat risiko tinggi yang juga masih besar, membuat DJBC sebagai otoritas pabean harus mampu memperbaharui profil importir yang dimiliki setiap saat. Pemutakhiran profil importir yang dilakukan oleh DJBC pun belum mampu untuk dapat memutakhirkan seluruh database profil importir yang dimiliki. Profil importir ini telah dilakukan oleh DJBC secara terus menerus untuk mendapatkan gambaran yang lebih nyata tentang importir-importir yang ada didalam database yang dimiliki oleh DJBC. Pemutakhiran ini tidak hanya melibatkan satu direktorat dalam DJBC, namun pemutakhiran ini bersifat lintas direktorat untuk mendapatkan hasil yang lebih baik. Berikut adalah jumlah perusahaan yang telah dilakukan pemutakhiran selama tahun 2011 oleh DJBC :

Tabel 5.4. Pemutakhiran Profil Importir Pada Tahun 2011

Bulan	Profil Perusahaan yang termutakhirkan
Januari	202
Februari	166
Maret	270
April	208
Mei	225
Juni	263
Juli	182
Agustus	23
September	273
Oktober	204
November	336
Desember	43
Total	2.395
Rata-rata	199

Sumber : DJBC, tahun 2011

Kegiatan pemutakhiran profil importir ini menyebabkan perubahan profil risiko importir. Perubahan profil itu dapat berupa penurunan tingkat risiko maupun peningkatan tingkat risiko. Pada kenyataannya, peningkatan tingkat risiko lebih mudah terjadi dibandingkan dengan penurunan tingkat risiko. Perubahan ini terjadi karena faktor utama yang mempengaruhi tingkat risiko adalah tindakan pelanggaran. Hal ini sesuai dengan apa dikatakan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“Kalau perusahaan (low risk) melanggar, pasti akan menjadi *hi-risk*. Itu akan jadi atensi kita. Tapi setelah *track record*-nya bagus, nanti termin waktu berapa lama itu akan menjadi *low-risk* lagi. Karena dia artinya sudah *comply*.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

Proses pemutakhiran profil importir juga menjadi fokus perbaikan DJBC dalam meningkatkan pengawasan yang lebih baik. Pemutakhiran profil importir yang dijalankan oleh DJBC saat ini masih membutuhkan banyak waktu dalam

prosesnya. Hal ini dikarenakan banyaknya elemen yang perlu diperhatikan dalam rangka pemutakhiran profil ini. DJBC dalam rangka meningkatkan pengawasan serta kelancaran arus barang mencoba untuk menciptakan sebuah sistem dimana proses pemutakhiran profil ini akan bersifat transaksional. Sifat transaksional dalam pemutakhiran profil importir ini adalah dimana setiap kegiatan importasi yang dilakukan oleh perusahaan akan langsung mempengaruhi tingkat risiko importir tersebut. Hal ini sebagaimana yang disebutkan oleh Ribut Sugianto, yaitu :

“ini saya *hi-risk*, barang yang saya impor *hi-risk* juga. Seharusnya *kan* merah. Diperiksa fisik *kan*, diperiksa fisik ternyata sesuai, *bener* barangnya. Harusnya, kalau sifatnya transaksional, ini langsung bisa meng-*upgrade* ini. Impor lagi barang yang sama, *bener* lagi. Dengan mungkin kombinasi, berapa kali dia ini, begitu dia impor lagi, *ya gak* perlu diperiksa lagi *tho* harusnya.”  
(wawancara mendalam dengan Ribut Sugianto 23 Mei 2012)

### 5.1.2. Profil Komoditi

Profil komoditi adalah elemen kedua dalam penentuan tingkat risiko sebuah kegiatan impor. Profil komoditi ini adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko komoditi. Penyusunan profil komoditi ini didasarkan pada adanya kepentingan dari pemerintah untuk melindungi produsen di dalam negeri. Hal karena masuknya barang impor yang berasal dari luar negeri dapat mengganggu stabilitas harga barang di dalam negeri. Barang-barang impor yang berasal dari luar negeri cenderung memiliki harga yang lebih murah bila dibandingkan dengan barang-barang yang diproduksi di dalam negeri.

Penyusunan profil komoditi ini pada dasarnya ditentukan berdasarkan kondisi pasar dan industri di dalam negeri. Profil komoditi disusun oleh tim penyusun profil komoditi oleh DJBC berdasarkan tingkat risiko dampak barang-barang impor yang masuk ke Indonesia. Profil komoditi yang disusun oleh DJBC memiliki tiga tingkat risiko, yaitu :

1. Very Hi-risk

2. Hi-risk
3. Low-risk

Penentuan tingkat risiko ini memiliki kategori jenis barang yang berbeda-beda. kategorisasi barang ke dalam ketiga tingkat risiko tersebut adalah sebagai berikut :

1. Komoditi barang yang tergolong memiliki tingkat risiko *very hi-risk* ini ditetapkan secara langsung oleh pemerintah. Penentuan barang ini didasarkan pada barang-barang yang dianggap “sensitif” terhadap kondisi harga komoditi di dalam negeri. Contoh komoditi-komoditi tersebut adalah beras, tepung, gula, dan lain-lain.
2. Komoditi barang yang tergolong memiliki tingkat risiko *hi-risk* umumnya dikarenakan adanya permintaan dari instansi yang terkait dengan importasi barang-barang tersebut. Instansi tersebut biasanya menitipkan aturan pelarangan atau pembatasan masuknya jenis barang impor tertentu sehingga DJBC wajib memeriksa setiap barang impor yang termasuk kedalam aturan pelarangan dan pembatasan oleh instansi lain tersebut.
3. Komoditi barang yang tergolong memiliki tingkat risiko *low-risk* adalah jenis-jenis barang yang tidak termasuk kedalam golongan barang yang ditetapkan memiliki tingkat risiko *very hi-risk* dan *hi-risk*. Komoditi barang ini dianggap tidak akan mengganggu kondisi pasar dan industri di dalam negeri.

Tingkat risiko komoditi impor terkait dengan adanya instansi-instansi pemerintah lain (*Other Government Agencies/OGA*). OGA yang terkait dengan jenis barang yang diimpor dapat menitipkan aturan kepada DJBC untuk mengawasi dan memeriksa fisik jenis barang impor tertentu. Berikut adalah OGA yang menitipkan peraturan atas impor jenis barang kepada DJBC :

1. Kementerian Perdagangan
2. Kementerian Perindustrian
3. Kementerian Pertanian
4. Kementerian Kesehatan

5. Kementerian Kehutanan
6. Kementerian Pertahanan
7. Kementerian Kelautan dan Perikanan
8. Kementerian Perhubungan
9. Kementerian ESDM
10. Kementerian Luar Negeri
11. Kementerian Dalam Negeri
12. Kementerian Komunikasi dan Informasi
13. Kementerian Pendidikan Nasional
14. Kementerian Negara Lingkungan Hidup
15. Kementerian Negara Riset dan Teknologi
16. Kementerian Negara Pemuda dan Olahraga
17. Badan POM
18. Badan Karantina Pertanian
19. Bapeten (Tenaga Nuklir)
20. BSN (Standarisasi Nasional)
21. BIN/BAIS
22. Kejaksaan Agung
23. Mabes TNI
24. Mabes Polri
25. Bank Indonesia
26. Setkab/Setneg
27. Pemerintah Daerah
28. Lembaga Pemerintah lainnya
29. BRR (Aceh)
30. Lembaga Non-Pemerintah
31. *Other Customs Authority* (Otoritas Pabean negara lain)

Keberadaan BRR, lembaga non-pemerintah, dan otoritas pabean negara lain dalam hal mempengaruhi larangan dan pembatasan masuk atau keluarnya barang impor di Indonesia bersifat tidak tetap. Ketiga lembaga ini bersifat tidak tetap ketiga lembaga tersebut tidak memiliki wewenang untuk mengatur jenis barang tertentu di Indonesia. Ketiga lembaga ini hanya mampu mempengaruhi larangan

dan pembatasan ketika terjadi suatu kasus tertentu. Hal ini sesuai dengan pernyataan Ribut Sugianto yaitu :

“Dulu pernah kejadian di Tanjung Perak. Ekspor kita yang ke Amerika itu disinyalir bukan murni dari Indonesia. *Customs* Amerika-nya curiga dia. Kalau model-model udang seperti ini bukan dari Indonesia. Artinya pada saat itu di Amerika ada larangan bahwa ada larangan impor udang dari China. *Nah* rupanya mungkin *diakali*, China itu impor dulu ke Indonesia, baru dikirim ke Amerika. Seolah-olah negara asalnya udang itu dari Indonesia. Pernah *Customs* Amerika datang ke kita, *ngecek, betul gak ni.*” (wawancara mendalam dengan Ribut Sugianto pada tanggal 23 Mei 2012)

Pelarangan dan pembatasan atas masuknya barang impor ini lebih banyak disebabkan oleh permintaan-permintaan OGA. Perbedaan mendasar antara pelarangan masuknya barang impor dan pembatasan masuknya barang impor adalah tentang boleh-tidaknya barang tersebut masuk ke Indonesia. Pelarangan masuknya barang impor berarti barang tersebut tidak dapat masuk ke Indonesia dan pembatasan masuknya barang impor berarti barang impor tersebut masih dapat masuk ke Indonesia, meskipun dalam jumlah tertentu yang terbatas. DJBC pada dasarnya tidak dapat melakukan pembatasan dan pelarangan masuknya barang-barang impor. DJBC hanya dapat melaksanakan peraturan-peraturan yang dibebankan kepadanya, baik yang dibebankan oleh pemerintah maupun OGA. Hal ini sesuai apa yang disebutkan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“Yang menjadi atensi kita adalah barang larangan pembatasan (lartas). Sebenarnya kalau komoditi ini, kebanyakan peraturan-peraturannya berasal dari instansi-instansi luar. Dari perdagangan paling banyak *ya*. Dari POM, dari Polri, dari Angkatan Darat, dari Kejaksaan, banyak sekali instansi-instansi.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

Pelarangan dan pembatasan barang impor oleh OGA ini selalu menyesuaikan dengan kondisi yang terjadi di dalam negeri. OGA yang memiliki kepentingan tersendiri sesuai dengan jenis barang impor yang masuk ke Indonesia. Contohnya adalah Kementerian Perdagangan yang sering menerbitkan peraturan yang melarang atau membatasi masuknya barang impor. Kementerian Perdagangan pernah melarang masuknya pakaian-pakaian bekas yang berasal dari Malaysia, Singapura, dan Cina. Pakaian-pakaian bekas yang diimpor tersebut di Indonesia biasa disebut sebagai balpress. Kementerian Perdagangan juga pernah melarang masuknya mesin-mesin bekas yang akan diimpor ke Indonesia. Hal ini juga sesuai dengan pernyataan Ahmad Dimiyati, yaitu :

“Tentu ada masukan dari institusi terkait, misalnya dari perdagangan. Contohnya begini, kalau bahan peledak, prekursor kita sebut, bahan baku industri tapi dia bisa dijadikan bahan peledak, bisa juga prekursor itu jadi narkotika, dicampur-campur, nah misalnya seperti itu *kan*. Pupuk aja bisa jadi narkotika *kan*. Maka itu bisa dimasukkan ke yang beresiko tinggi. Itu darimana *masukannya*, itu tentu dari pos HS. Pos tarif sekian masuknya yang tinggi, komputernya *ngikut aja kan*. Jadi seperti itu. Contoh lain misalnya tepung terigu. Tepung terigu itu *kan*, apa sih *resikonya*, *kan gak* ada. Tapi itu ditetapkan tinggi. Jadi siapapun yang impor, apakah importirnya beresiko rendah, *medium* atau *hi*, siapa pun dia kalau impor tepung terigu pasti merah. *Nah* itu karena dia ditetapkan tinggi. Masuk kedalam program, ya begitu masuk HS nomor sekian, tepung terigu, merah dia.” (wawancara mendalam dengan Ahmad Dimiyati pada tanggal 8 Mei 2012)

Barang-barang impor yang dikenakan larangan dan pembatasan ini tidak hanya dilakukan berdasarkan aturan-aturan yang diterbitkan oleh OGA. Pemerintah juga telah menetapkan jenis-jenis barang impor tertentu yang dilarang dan dibatasi masuknya ke Indonesia. Jenis-jenis barang ini telah ditetapkan sejak awal diberlakukannya undang-undang kepabeanan. Aturan yang melarang dan membatasi masuknya jenis-jenis barang impor ini tidak terkait dengan keberadaan

OGA. Jenis-jenis barang impor yang dikenakan larangan dan pembatasan adalah sebagai berikut :

### 1. Senjata Api

Senjata api adalah setiap alat, baik yang terpasang maupun yang belum dapat dioperasikan atau yang tidak lengkap, yang dirancang atau dirubah atau yang dapat dirubah dengan mudah agar mengeluarkan proyektil akibat perkembangan gas-gas yang dihasilkan dari penyalaan bahan yang mudah terbakar di dalam alat tersebut. Senjata api pada dasarnya adalah hanya boleh digunakan oleh TNI/Polri. Akan tetapi, senjata api ini dapat diimpor, diekspor dan dimiliki, dikuasai dan/atau digunakan oleh non-TNI/Polri dengan spesifikasi non-standar TNI/Polri. Senjata dengan spesifikasi ini adalah senjata api dengan caliber maksimal senjata genggam atau laras pendek caliber 32mm, maksimal caliber 22mm untuk senjata bahu atau laras panjang, dan digunakan untuk penegakan hukum oleh instansi pemerintah lainnya.

Senjata api tidak hanya dapat dimiliki oleh TNI/Polri dan instansi pemerintah saja. Senjata api juga dapat dimiliki oleh perorangan dengan persyaratan tertentu. Kepemilikan senjata api oleh perorangan hanya dapat dilakukan dalam hal sebagai berikut :

1. Pembatasan senjata api perorangan untuk membela diri
2. Pembatasan senjata api perorangan untuk olahraga
3. Pembatasan senjata api perorangan untuk koleksi
4. Senjata api dan amunisi untuk kapal laut Indonesia dan asing.

Proses importasi senjata api pun membutuhkan izin khusus yang dikeluarkan oleh instansi terkait. Importir senjata api wajib memiliki izin dari Kepala Kepolisian RI. Importir juga harus memiliki angka pengenal impor terbatas (API-T) dari Kementerian Perdagangan tempat pemasukan senjata api yang dapat dilakukan melalui pelabuhan laut (Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak) maupun pelabuhan udara (Bandara Polonia, Soekarno-Hatta, Juanda, Hasanudin). Izin impor senjata api ini hanya berlaku selama enam bulan dan apabila realisasi impor tidak dipenuhi dalam jangka waktu tersebut izin harus diperpanjang. Prosedur yang dilakukan untuk mendapat izin ini

adalah importir mengajukan permohonan kepada Kapolri dengan mencantumkan :

1. Identitas
  2. Jumlah dan jenis senjata api
  3. Negara penjual
  4. Jangka waktu pemasukan
  5. Pelabuhan pemasukan
  6. Dan lain-lain.
2. Amunisi

Amunisi adalah alat apa saja yang dapat dibuat atau dimaksudkan untuk digunakan dalam senjata api sebagai proyektil atau yang berisi bahan yang mudah terbakar yang dibuat atau dimaksudkan untuk menghasilkan perkembangan gas di dalam senjata api untuk meluncurkan proyektil. Amunisi juga berarti bagian-bagian dari amunisi seperti patron hulzen (selongsong peluru), slaghoedjes (penggalak), mantel kogels (peluru palutan), slachtveepatroonen (pemalut peluru), demikian juga proyektil-proyektil yang dipergunakan untuk menyebarkan gas-gas yang dapat membahayakan kesehatan manusia.

3. Bahan Peledak

Bahan peledak adalah suatu bahan atau zat yang berbentuk padat, cair, gas atau campurannya yang apabila dikenai suatu aksi berupa panas, benturan, atau gesekan akan berubah secara kimiawi menjadi zat-zat lain yang sebagian besar atau seluruhnya berbentuk gas dan perubahan tersebut berlangsung dalam waktu yang sangat singkat dan disertai efek panas dan tekanan yang sangat tinggi. Bahan peledak ini dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu bahan peledak untuk komersil dan bahan peledak untuk militer. Bahan peledak untuk militer dan bahan peledak untuk komersil memiliki perbedaan dalam hal penggunaannya. Bahan peledak militer digunakan untuk latihan dan operasi militer serta destruksi/demolition. Kegiatan impor bahan peledak untuk militer hanya dapat dilakukan oleh kementerian Pertahanan, TNI, dan Polri.

Bahan peledak untuk komersil memiliki karakteristik yang berbeda dengan bahan peledak untuk militer. Bahan peledak untuk komersil hanya dapat

diimpor oleh importir-importir yang ditunjuk oleh Kementerian Pertahanan dengan izin impor dari Kementerian Perdagangan serta rekomendasi dari Kementerian Pertahanan, Polri, dan BAIS TNI. Karakteristik bahan peledak komersil adalah sebagai berikut :

1. Peka terhadap suatu reaksi (panas, getaran, gesekan atau benturan)
2. Mempunyai kecepatan detonasi tertentu (*high and low explosive*)
3. Memiliki daya tahan air (*water resistance*) terbatas
4. Dapat disimpan dengan stabil
5. Menghasilkan gas-gas hasil ledak (gas dalam bentuk molekul lebih stabil)
6. Memerlukan stemming/penyumbatan dalam penggunaannya

Jenis-jenis bahan peledak komersial adalah :

1. Dinamit, yang dikenal dengan nama “Nitro Glycerine Based Explosives”
  2. Blasting Agents (ANFO)
  3. Water Based Explosive seperti Slurry, Watergel, Emulsion Explosives
  4. Bahan peledak pembantu (Blasting Accessories) seperti primer (Booster), detonator, sumbu api, sumbu peledak, MS Connector (Detonating Relay), igniter, igniter cord. connector dan sejenisnya.
  5. Shaped Charges seperti RDX, HMX, dan sejenisnya.
4. Saltpeter

Saltpeter atau asam sendawa atau kalium nitrate ( $KNO_3$ ) adalah berupa bahan atau zat berupa butir-butir putih transparan yang memiliki rasa asin, mudah larut dalam air, dapat larut sedikit dalam alcohol serta berkadar racun rendah, yang digunakan untuk membuat mesiu, petasan, korek api, serta campuran bahan peledak. Saltpeter atau kalium nitrat ini memiliki fungsi yang sangat luas dalam bidang industri dan pertanian. Saltpeter atau kalium nitrat dapat digunakan untuk pembuatan :

1. Bubuk mesiu
2. Bahan peledak
3. Pupuk
4. Bahan pengawet makanan
5. Petasan dan kembang api

Persyaratan impor saltpeter ini sama dengan persyaratan impor bahan peledak komersil. Importir saltpeter harus merupakan importir yang telah ditunjuk oleh Kementerian Pertahanan. Importir ini pun harus mendapatkan izin dari Kementerian Perdagangan serta mendapatkan rekomendasi dari Kementerian pertahanan, Polri dan BAIS TNI. Hal ini karena saltpeter sangat berbahaya apabila diimpor secara bebas dan dapat digunakan untuk membahayakan keamanan negara.

## 5. Narkotika

Narkotika adalah zat atau obat yang berasal dari tanaman atau bukan tanaman baik sintetis maupun semi sintetis yang dapat menyebabkan penurunan atau perubahan kesadaran, hilangnya rasa, mengurangi sampai menghilangkan rasa nyeri, dan dapat menimbulkan ketergantungan. Narkotika ini pada awalnya digunakan bagi dunia kedokteran, dimana narkotika digunakan sebagai obat bius. Akan tetapi saat ini fungsi narkotika telah banyak disalahgunakan sehingga pemasukan narkotika ke Indonesia menjadi hal yang sangat diperhatikan. Narkotika sendiri memiliki tiga golongan, yaitu :

### 1. Narkotika golongan I

Narkotika golongan ini hanya dapat digunakan untuk tujuan ilmu pengetahuan. Narkotika golongan ini tidak dapat digunakan pada bidang kesehatan karena memiliki potensi yang sangat tinggi untuk mengakibatkan ketergantungan. Contoh dari narkotika golongan ini adalah opium mentah/masak, tanaman koka, daun koka, kokain mentah, ganja.

### 2. Narkotika golongan II

Narkotika golongan ini dapat digunakan untuk tujuan ilmu pengetahuan dan juga dapat digunakan pada bidang kesehatan. Akan tetapi, penggunaan pada bidang kesehatan harus digunakan secara hati-hati karena memiliki potensi ketergantungan yang sangat tinggi. Contohnya adalah dekstromoramida, metadonia intermediate, dipipanona.

### 3. Narkotika golongan III

Narkotika golongan ini sering digunakan pada bidang kesehatan. Hal ini karena narkotika golongan ini memiliki potensi menyebabkan

ketergantungan yang ringan. Contoh dari narkotika ini adalah dihidrokodena dan etilmorphina.

Importasi narkotika ini membutuhkan izin khusus serta izin ekspor dari negara asal pengiriman narkotika. Impor narkotika di Indonesia hanya dapat dilakukan oleh importir yang memperoleh surat keputusan Menteri Kesehatan dan mendapat izin impor dari Kementerian Perdagangan. Importir harus memiliki Angka Pengenal Impor (API), memiliki surat persetujuan impor setiap melakukan importasi narkotika dari Kementerian Kesehatan dan memiliki persetujuan pemerintah negara eksportir.

## 6. Psikotropika

Psikotropika adalah zat atau obat, baik alamiah maupun sintetis bukan narkotika, yang berkhasiat psikotropika aktif melalui pengaruh selektif pada susunan saraf pusat yang menyebabkan perubahan khas pada aktivitas mental dan perilaku. Psikotropika ini berbeda dengan narkotika, dimana psikotropika tidak menyebabkan hilangnya kesadaran penggunanya. Psikotropika sendiri memiliki empat golongan dengan kriteria sebagai berikut :

### 1. Psikotropika golongan I

Psikotropika golongan ini hanya dapat digunakan untuk tujuan ilmu pengetahuan. Psikotropika ini tidak dapat digunakan pada bidang kesehatan karena memiliki potensi ketergantungan yang tinggi. Golongan ini memiliki 27 macam psikotropika.

### 2. Psikotropika golongan II

Psikotropika golongan ini dapat digunakan untuk tujuan ilmu pengetahuan serta dapat digunakan dalam bidang kesehatan. Penggunaan psikotropika golongan ini harus hati-hati karena mempunyai potensi menyebabkan ketergantungan yang tinggi. Golongan ini memiliki 14 macam psikotropika.

### 3. Psikotropika golongan III

Psikotropika golongan ini banyak digunakan pada bidang kesehatan. Penggunaan psikotropika golongan ini juga perlu diperhatikan karena

memiliki potensi ketergantungan yang sedang. Golongan ini memiliki 11 macam psikotropika.

#### 4. Psikotropika golongan IV

Psikotropika golongan ini banyak digunakan pada bidang kesehatan. Psikotropika golongan ini memiliki potensi ketergantungan yang rendah. Golongan ini memiliki 60 macam psikotropika.

Importasi psikotropika ini pun membutuhkan izin yang sama dengan impor narkotika. Impor psikotropika di Indonesia hanya dapat dilakukan oleh importir yang memperoleh surat keputusan Menteri Kesehatan dan mendapat izin impor dari Kementerian Perdagangan. Importir harus memiliki Angka Pengenal Impor (API), memiliki surat persetujuan impor setiap melakukan importasi psikotropika dari Kementerian Kesehatan dan memiliki persetujuan pemerintah negara eksportir.

#### 7. Prekursor

Prekursor adalah zat atau bahan pemula atau bahan kimia yang dapat digunakan untuk pembuatan narkotika (Prekursor Narkotika) atau yang dapat digunakan untuk pembuatan psikotropika (Prekursor Psikotropika). Impor prekursor ini perlu diawasi karena memiliki potensi untuk digunakan sebagai bahan produksi narkotika dan psikotropika ilegal di dalam negeri. Prekursor dibagi kedalam dua kelompok besar yang masing-masing berisikan jenis-jenis prekursor. Kelompok-kelompok tersebut antara lain :

##### 1. Prekursor kelompok I

- a. Anhidrida asetat
- b. Asam fenil asetat
- c. Asam lisergat
- d. Asam Nasetil antranilat
- e. Ephedrin
- f. Ergometrin
- g. Ergotamine
- h. 1-fenil 2-propanon
- i. Isosafrol
- j. Kalium Permanganat

- k. 3,4-Metilon dioksi fenil-2 propanon
- l. Norefedrin
- m. Piperonal
- n. Pseudoefedrin
- o. Safrol

## 2. Prekursor kelompok II

- a. Asam antranilat
- b. Asam klorida
- c. Asam sulfat
- d. Aseton
- e. Etil eter
- f. Metal etil keton
- g. Piperidin
- h. Toluene

## 8. Bahan berbahaya dan beracun (B3)

Bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah bahan yang karena sifat atau konsentrasinya dan/atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan/atau merusak lingkungan hidup, dan/atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lainnya. Importasi barang-barang yang termasuk B3 dilarang oleh pemerintah Indonesia. Hal ini karena adanya risiko pencemaran lingkungan yang akan terjadi apabila barang-barang tersebut masuk ke Indonesia.

## 9. Limbah

Limbah adalah sisa-sisa hasil industri dimana sisa-sisa ini ditujukan untuk dibuang ke lingkungan, baik secara langsung maupun melalui proses pengolahan terlebih dahulu. Importasi barang-barang yang tergolong limbah ini dilarang oleh pemerintah Indonesia, termasuk limbah yang mengandung bahan berbahaya dan beracun (B3). Limbah yang mengandung B3 ini dilakukan dengan serangkaian tes untuk memastikan kandungan B3 di dalam limbah tersebut.

## 10. Flora

Flora atau tumbuhan adalah semua jenis sumber daya alam nabati dalam keadaan hidup atau mati, baik belum diolah maupun telah diolah. Importasi flora ke Indonesia harus melalui proses karantina di Indonesia. Karantina ini diperlukan untuk mencegah masuk dan tersebarnya organisme pengganggu tumbuhan dari luar negeri.

## 11. Fauna

Proses importasi fauna di Indonesia pada dasarnya sama dengan proses masuknya flora di Indonesia. Proses importasi fauna harus melalui karantina terlebih dahulu sebelum dapat menyelesaikan proses impornya. Hal ini untuk mencegah masuknya virus-virus serta penyakit-penyakit yang dapat membahayakan hewan dan juga manusia.

Seleksi terhadap impor barang-barang yang termasuk dalam kriteria barang larangan dan pembatasan ini dilakukan dalam sistem Indonesia National Single Window (INSW). INSW yang telah dilaksanakan di Indonesia sejak tahun 2008 saat ini telah memudahkan tugas petugas DJBC yang berada di lapangan untuk dapat melakukan pemeriksaan izin-izin terkait dengan importasi barang-barang lartas. Penyatuan sistem Pertukaran Data Elektronik (PDE) kepabeanan dengan sistem INSW memudahkan DJBC dalam menyaring impor barang-barang lartas. Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“Impor masuk, disaring di INSW. Jadi untuk barang yang masuk kategori larangan pembatasan, itu langsung tersaring di INSW. Jadi kalau misalkan barangnya barang obat, langsung dimasukin impor, nanti di INSW tadi akan di-*hold* sendiri, tidak akan bisa diproses oleh pejabat pemeriksa dokumennya. Ada tim yang namanya tim *Analyzing Point*. Nah ini yang nanti akan mengecek perijinannya di INSW itu. Kalau misalnya yang mengimpor punya izin, nanti akan muncul di INSW itu, baru kita *clear*, bisa lanjut ke pemeriksaan dokumen.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

Kemudahan penyaringan barang impor yang terkena larangan dan pembatasan sangat dibutuhkan karena banyaknya OGA yang menitipkan

peraturan pembatasan dan pelarangan masuknya barang di Indonesia. Peraturan yang dititipkan oleh OGA ini cenderung bersifat sementara dan dapat berubah sewaktu-waktu dengan melakukan permintaan penitipan peraturan kepada Menteri Keuangan. Petugas pemeriksa dokumen (PFPD) di akan semakin dimudahkan pekerjaannya karena hanya akan memeriksa dokumen yang telah memiliki izin impor. Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Ahmad Dimiyati, yaitu :

“Impor masuk, disaring di INSW. Jadi untuk barang yang masuk kategori larangan pembatasan, itu langsung tersaring di INSW. Ada tim yang namanya tim *analyzing point*. Nah ini yang nanti akan mengecek perijinannya di INSW itu. Kalau barang-barang itu, yang termasuk barang larangan pembatasan tata niaga, itu kan komputer taunya dari nomer HS-nya kan. Ini kalau si komputer ragu-ragu, karena ada suatu tarif HS yang mungkin kena tata niaga, ada juga yang *gak*. Misalnya kayak burung, burung gereja, burung garuda itu *kan sama-sama* burung misalnya. Yang satu harus ada izin, yang satu *gak* perlu. Ini kalau dia bingung, si komputer ini akan minta tolong sama pegawai yang pejabatnya namanya *analyzing point*. Nanti data masuk ke komputernya si *analyzing point* kalau dia ini ragu-ragu. Nanti dicek, kalau ini *sih* bukan lartas, klik, masuk lagi dia, ya udah *gak* masalah.” (wawancara mendalam dengan Ahmad Dimiyati pada tanggal 8 Mei 2012)

Keberadaan *analyzing point* pada dasarnya tidak menghilangkan peran pejabat pemeriksa dokumen (PFPD) di lapangan. Peran tim *analyzing point* dalam sistem INSW adalah ketika importasi barang-barang lartas tersebut akan diperiksa seluruh perizinan yang terkait dengan impor tersebut. Peran pemeriksaan izin ini hanya terbatas pada keberadaan izin tersebut dan tidak pada masa berlaku izin tersebut. Pada akhirnya, pejabat PFPD yang akan melakukan pemeriksaan masa berlaku keseluruhan izin impor tersebut. Pejabat PFPD yang menemukan bahwa izin impor tersebut telah tidak berlaku masa habisnya masa berlaku, maka proses

penyelesaian kewajiban impor barang tersebut akan ditunda hingga adanya izin impor yang baru.

### 5.1.3. Profil Pemasok

Profil pemasok merupakan salah hal yang perlu diperhatikan dalam penentuan tingkat risiko sebuah importasi. Profil pemasok adalah profil eksportir-eksportir yang berada di negara lain. Keberadaan pemasok ini menjadi penting karena pemasok merupakan salah satu bagian dalam bisnis perdagangan antar negara, dimana terdapat importir yang berada di negara tujuan serta pemasok yang menjadi eksportir dari negara asal. Pemasok itu sendiri dapat menjadi alat untuk melihat tingkat risiko sebuah barang. Status pemasok di negara asal itu sendiri merupakan hal perlu diperhatikan oleh DJBC dalam melihat tingkat risiko sebuah impor.

Status importir menjadi dasar untuk melihat bagaimana importir mendapatkan barang impor di luar negeri. Importir pada kenyataannya dapat memperoleh barang yang akan diimpor ke Indonesia dengan membeli langsung dari produsen di luar negeri maupun membeli dari pihak yang bukan produsen di luar negeri. Pembelian dari pemasok yang berstatus sebagai produsen barang di luar negeri secara langsung cenderung memiliki tingkat risiko yang lebih rendah dibandingkan dengan importir yang membeli dari pemasok yang bukan merupakan produsen di luar negeri. Pembelian dari pemasok yang berstatus sebagai produsen ini memiliki tingkat risiko yang lebih rendah karena barang-barang yang diimpor lebih jelas dan pasti bila dibandingkan dengan pembelian barang melalui pemasok yang bukan merupakan produsen.

Profil pemasok pada dasarnya merupakan hal yang penting, namun oleh DJBC hingga saat ini belum dibuat kedalam sebuah *database* seperti profil importir dan profil komoditi. Profil pemasok yang ada saat ini hanya merupakan sebuah pemetaan negara asal barang, dimana tiap-tiap negara dianggap memiliki tingkat risiko yang berbeda-beda. Setiap negara asal barang ini dianggap memiliki tingkat risiko yang berbeda-beda karena terdapat sebuah kecenderungan dimana impor barang yang berasal dari negara tertentu dianggap benar dan impor barang yang berasal dari negara lainnya. Hal ini sesuai apa yang dikatakan oleh Moersito, yaitu :

“Tapi biasanya profil pemasok di Bea Cukai itu tidak dibuat *file*, cuma dia dipetakan saja. Maksudnya dipetakan *gini*, pemasok itu dari mana, dari asia, dari eropa, dari australia, atau dari cina. Biasanya kalau dari eropa sama dari amerika itu positif gitu.. Australia juga begitu, benua australia termasuk australia, new Zealand, itu termasuk yang tidak, kalau misalnya diponten, itu nilainya memang tidak 10, tapi nilainya 7 atau 8. Asia itu nilainya bisa 5 atau dibawahnya. Sehingga dia bisa dicurigai.” (wawancara mendalam dengan Moersito pada tanggal 7 Juni 2012)

Penentuan negara-negara yang dianggap memiliki tingkat risiko tinggi dan rendah ini didasarkan pada pengalaman dan pengetahuan petugas DJBC. Pengalaman dan pengetahuan menjadi hal yang sangat penting karena penilaian tingkat risiko ini akan menjadi atensi dari DJBC. Atensi dari DJBC tidak dapat dilakukan tanpa adanya dasar tertentu, sehingga mencegah terjadinya subjektifitas. Profil pemasok akan mampu memberikan manfaat yang besar bagi DJBC apabila mampu dikelola dengan baik. Contoh nyata pemanfaatan pemetaan negara ini adalah dalam hal pengawasan narkotika di Indonesia. Pengawasan narkotika yang dilakukan oleh DJBC adalah dengan memetakan negara-negara produsen narkotika dunia. Adanya pemetaan negara-negara produsen narkotika ini menyebabkan barang dan manusia yang berasal dari negara-negara tersebut akan menjadi perhatian tersendiri bagi DJBC. Hal ini sesuai dengan apa yang dinyatakan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“*Kan* penumpang itu, kalau dia pembawa narkotik, dia tidak sekali. Pasti berulang-ulang. Dia pernah ke Pakistan. Kita punya rute-rutenya, Pakistan, india, lalu ke Indonesia. Ke Malaysia, ke hongkong, ke Pakistan, terus ke iran, balik lagi ke Bangladesh atau gimana. Itu kan negara-negara produsen narkotik, kita periksa. Ada analisisnya.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

## 5.2. Penetapan Tingkat Risiko Suatu Impor

Keberadaan profil importir dan profil komoditi dalam penetapan tingkat risiko merupakan bentuk implementasi manajemen risiko. Kombinasi antara tingkat risiko profil importir dan tingkat risiko profil komoditi akan menentukan tingkat risiko sebuah importasi yang dilakukan oleh importir. Penentuan tingkat risiko ini berdasarkan sebuah sistem yang telah digunakan oleh DJBC secara otomatis. Penentuan tingkat risiko ini tergambar dari jalur impor yang telah ditetapkan berdasarkan sistem otomasi penjaluran.

Jalur-jalur impor ini ditentukan berdasarkan sistem otomasi yang dimiliki oleh DJBC. Penetapan jalur ini didasarkan pada Keputusan Dirjen Bea dan Cukai No. KEP-97/BC/2003. Peraturan ini menjadi awal dari seleksi penetapan jalur impor, dengan kriteria-kriteria sebagai berikut :

1. Importir risiko tinggi yang mengimpor komoditi dengan risiko tinggi akan ditetapkan jalur merah
2. Importir risiko tinggi yang mengimpor komoditi dengan risiko rendah akan ditetapkan jalur merah
3. Importir risiko menengah yang mengimpor komoditi dengan risiko tinggi akan ditetapkan jalur merah
4. Importir risiko menengah yang mengimpor komoditi risiko rendah akan ditetapkan jalur hijau
5. Importir risiko rendah yang mengimpor komoditi dengan risiko tinggi akan ditetapkan jalur hijau
6. Importir risiko rendah yang mengimpor komoditi dengan risiko rendah akan ditetapkan jalur hijau
7. Importir dengan risiko rendah, menengah, atau rendah yang mengimpor komoditi dengan risiko sangat tinggi akan ditetapkan jalur merah

Penetapan jalur impor di Indonesia mengalami perkembangan sejak terjadinya reformasi kepabeanan. Pada awalnya DJBC hanya menetapkan dua jalur impor, yaitu jalur merah dan jalur hijau. Jalur impor ini kemudian mengalami perkembangan sejak reformasi kepabeanan pada tahun 2002. Munculnya jalur prioritas sejak tahun 2002 menunjukkan usaha DJBC untuk

membantu kelancaran arus barang di Indonesia. Jalur impor ini kemudian berkembang menjadi lima jalur pada tahun 2008 dengan memperkenalkan jalur kuning serta mengganti nama jalur prioritas menjadi jalur Mitra Utama (MITA) prioritas dan MITA non prioritas. Kelima jalur tersebut adalah :

#### 1. Jalur Merah

Jalur merah adalah jalur dengan tingkat risiko tertinggi (*hi-risk*). Barang-barang impor yang berada pada jalur ini akan diperiksa secara fisik dan dokumen oleh pejabat Bea dan cukai di lapangan. Pemeriksaan fisik atas barang ini dilakukan karena adanya jalur ini merupakan jalur yang dianggap paling sering melakukan pelanggaran. Kriteria-kriteria yang menentukan masuknya suatu importasi menjadi jalur merah adalah :

- a. Importir baru
- b. Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi
- c. Barang impor sementara
- d. Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
- e. Barang re-impor
- f. Terkena pemeriksaan acak
- g. Barang impor tertentu yang ditentukan oleh pemerintah
- h. Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi dan/atau berasal dari negara yang berisiko tinggi

Pada jalur merah ini, importir wajib mengikuti seluruh prosedur dalam penyelesaian kewajiban impor. Importir wajib menyampaikan PIB dan menyelesaikan pembayaran bea masuk dan PDRI sebelum dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Pejabat bea dan cukai memeriksa barang juga akan memeriksa fisik barang impor tersebut dengan persentase pemeriksaan fisik sebesar 100% hingga 10%.

Pemeriksaan fisik barang sepenuhnya yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa pada kenyataannya sangat menyita waktu dan tenaga pejabat pemeriksa itu sendiri. Hal ini karena pemeriksaan fisik barang yang dilakukan oleh petugas bea dan cukai tidak dapat dilakukan dalam waktu yang singkat. Pemeriksaan fisik barang impor ini membutuhkan tenaga pemeriksa yang

cukup banyak, mengingat jumlah barang impor yang harus diperiksa dalam satu container dapat berjumlah sangat banyak. Petugas pemeriksa fisik barang harus membongkar dan meneliti kesesuaian setiap barang yang dibongkar dengan pemberitahuan yang telah diberikan oleh importir. Hal ini sesuai dengan pernyataan Ahmad Dimiyati, yaitu :

“Padahal meriksa kontainer itu setengah hari *lho* itu, dari mulai persiapan, dibongkar, diteliti, itu dibongkar satu-satu, paling *cepat* setengah hari. Kalau seorang pemeriksa barang itu periksa sehari dua saja, dua kali *meriksa*, itu memerlukan tenaga pemeriksa bea cukai 200. Itu baru dua kali, kalau dia importasi barangnya banyak tentu ga bisa, sehari paling satu PIB saja.” (wawancara mendalam dengan Ahmad Dimiyati pada tanggal 8 Mei 2012)

Pemeriksaan fisik barang juga pada kenyataan tidak dapat dilakukan oleh petugas bea dan cukai sendirian. Pemeriksaan fisik barang ini juga membutuhkan bantuan dari pihak-pihak lain, terutama pihak *terminal operator*. Hal karena pada kenyataannya pihak inilah yang menyiapkan barang-barang impor yang akan dilakukan pemeriksaan fisik. Petugas bea dan cukai hanya berwenang untuk memeriksa fisik barang, namun persiapan barang impor tersebut dilakukan oleh pihak lain. Hal ini sesuai yang disebutkan oleh Ribut Sugianto yaitu :

“Kalau kita bicara pemeriksaan fisik itu, bea cukai hanya punya kewenangan *meriksa* fisik. Tapi yang menyiapkan barangnya bisa diperiksa fisik itu terminal operator dan PKBM (Bongkar Muat). *Kan* tergantung. Kalau ininya *gak* mau buka, *gak* mungkin bea cukai yang meriksa-meriksa sendiri. Sangat tergantung sama ini. Sangat tergantung terminal operator. Sekarang saya masukin barang, kena jalur merah kontainer 0001. Sama terminal operator ini, kontainernya masih diatas belum diturunin, bea cukai mana bisa *meriksa*. *Gak* bisa *meriksa*.” (wawancara mendalam dengan Ribut Sugianto pada tanggal 23 Mei 2012)

## 2. Jalur Kuning

Jalur kuning memiliki tingkat risiko sedang (*medium-risk*). Jalur kuning pada awalnya tidak dikenal dalam hal pentapan jalur impor di Indonesia. Jalur kuning ini dapat dianggap sebagai jalur tengah antara jalur merah dan jalur hijau. Hal karena adanya keinginan DJBC untuk dapat mendukung kelancaran arus barang tanpa mengurangi aspek pengawasan. Perbedaan jalur kuning dengan jalur merah adalah pada jalur kuning tidak dilakukan pemeriksaan fisik. Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur kuning adalah penelitian dokumen yang dilakukan oleh pejabat PFPD sebelum penerbitan SPPB oleh pejabat kantor bea dan cukai.

## 3. Jalur Hijau

Jalur hijau jalur yang memiliki risiko terendah (*low-risk*). Hal ini karena kegiatan importasi yang dilakukan pada jalur ini telah dianggap memiliki risiko pelanggaran yang rendah. Jalur ini memiliki kelebihan dimana pada jalur ini tidak dilakukan pemeriksaan fisik maupun pemeriksaan dokumen untuk dapat mengeluarkan barang impor. Barang impor yang tergolong sebagai impor di jalur hijau akan langsung mendapatkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ketika telah menyelesaikan kewajiban penyampaian PIB dan pembayaran bea masuk serta PDRI. Penelitian dokumen akan dilakukan oleh PFPD setelah terbitnya SPPB oleh pejabat kantor bea dan cukai.

## 4. Jalur MITA Non Prioritas

Jalur MITA ini pada dasarnya berawal dari adanya *golden channel* yang diberlakukan oleh otoritas pabean di dunia. *Golden channel* adalah jalur dimana proses pengeluaran barang menjadi sangat cepat dan mudah sehingga akan sangat mendukung kelancaran arus barang. Importir yang termasuk sebagai importir jalur MITA Non Prioritas ini ditetapkan langsung oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Dirjen Bea dan Cukai. Pengeluaran barang impor jalur MITA Non Prioritas ini dilakukan tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen terlebih dahulu. Hal ini tidak berlaku dalam hal barang ekspor yang diimpor kembali, barang yang terkena pemeriksaan acak, atau barang impor sementara. Jalur MITA Non Prioritas ini

memiliki tingkat risiko yang rendah (*low-risk*) karena tidak seluruh importir dapat menjadi importir jalur MITA Non Prioritas.

#### 5. Jalur MITA Prioritas

Jalur MITA ini pada dasarnya berawal dari adanya golden channel yang diberlakukan oleh otoritas pabean di dunia. Importir yang termasuk sebagai importir jalur MITA prioritas ini ditetapkan langsung oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Dirjen Bea dan Cukai. Pengeluaran barang impor jalur MITA Non Prioritas ini dilakukan tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen terlebih dahulu. Jalur MITA Prioritas ini memiliki tingkat risiko yang rendah (*low-risk*) karena tidak seluruh importir dapat menjadi importir jalur MITA Non Prioritas.

Perbandingan kelima jalur ini adalah sebagai berikut :

Tabel 5.5. Perbandingan Jalur Impor

	Merah	Kuning	Hijau	MITA Non Prioritas	MITA Prioritas
PIB dikirimkan	V	V	V	V	V
Konfirmasi perizinan	V	V	V	V	V
Rekonsiliasi pembayaran/jaminan	V	V	V	V	
Penelitian dokumen	V	V			
Pemeriksaan fisik	V				
SPPB	V	V	V	V	V
Penelitian dokumen			V		

Sumber : DJBC

Pemeriksaan atas barang impor tidak mutlak didasarkan pada penetapan jalur pelayanan impor saja. Pemeriksaan atas barang impor juga dapat dilakukan karena adanya analisa terhadap suatu impor yang dilakukan oleh unit intelijen DJBC. Analisa ini menjadi dasar diterbitkannya Nota Hasil Intelijen (NHI). Penerbitan NHI oleh unit intelijen DJBC ini didasarkan pada informasi-informasi yang didapatkan oleh DJBC atas sebuah importasi. Informasi ini dapat diperoleh oleh DJBC melalui pihak luar maupun berdasarkan informasi yang diberikan oleh importir itu sendiri di dalam PIB. Keandalan sebuah informasi yang berasal dari

pihak luar menjadi hal yang perlu diperhatikan dalam penerbitan NHI ini. Hal ini sesuai dengan pernyataan Ahmad Dimiyati, yaitu :

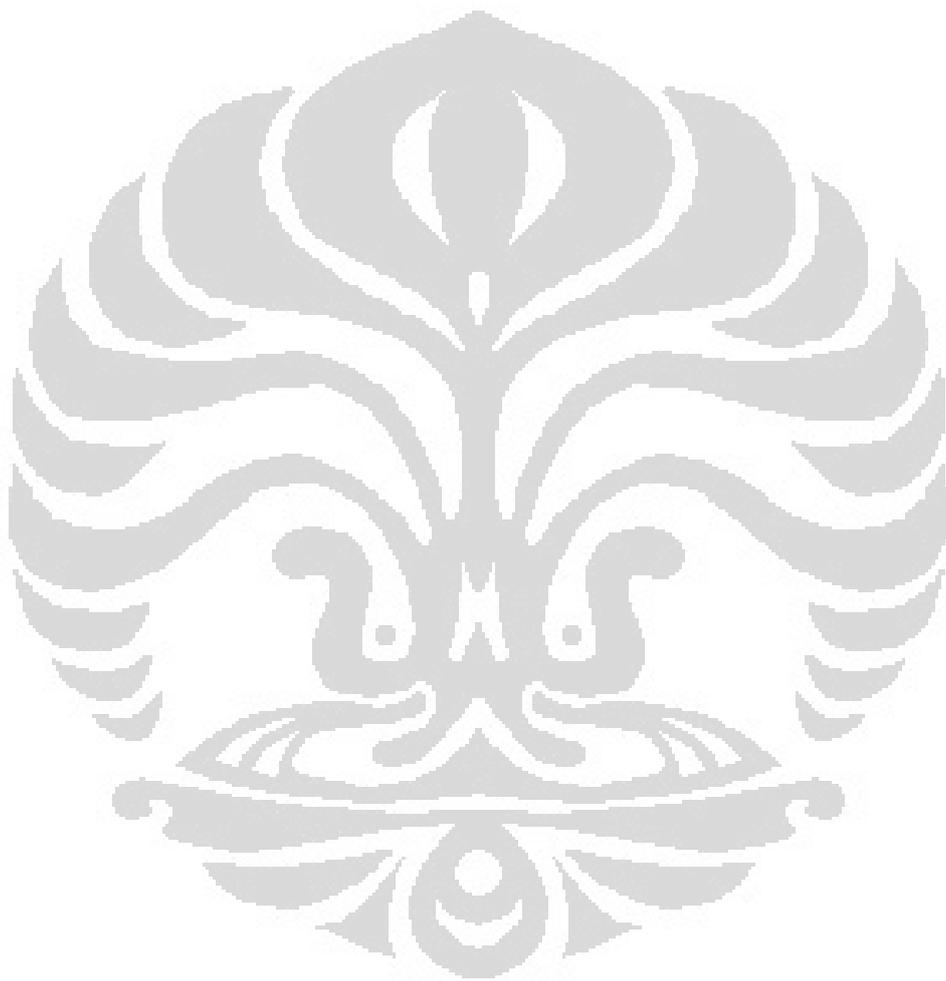
“Ini dia dapet informasi dari segala arah, mungkin dari sesama pedagang misalnya, dari sesama pedagang yang bersaing. Mungkin dari bea cukai yang ada di luar negeri, atau counter part-nya. Atau mungkin memang perwakilan bea cukai, mungkin ada hasil ini dia ngirim orang mengumpulkan data, data dikumpulkan jadi informasi, masuk lagi, bisa seperti itu. Tentu dari profil juga merupakan sesuatu. Bisa juga dia dari lembaga lain, misalnya dari lembaga narkotik nasional, dari kepolisian, dari dan sebagainya lainnya lah.” (wawancara mendalam dengan Ahmad Dimiyati pada tanggal 8 Mei 2012)

Tim analis DJBC juga mengolah informasi yang diberikan oleh importir itu sendiri. Informasi ini didapatkan dengan mengolah informasi manifest dan dokumen-dokumen impor yang diperoleh oleh kantor bea dan cukai. Tim analis kemudian menganalisis seluruh informasi yang didapatkan, baik melalui pihak luar maupun dari informasi yang diberikan oleh importir itu sendiri. Analisis ini kemudian akan memberikan informasi bagi DJBC untuk dapat melihat tingkat risiko importasi tersebut yang sebenarnya. Hal ini sebagaimana yang disebutkan oleh Arman Tarmizi, yaitu :

“Untuk jalur hijau biasanya kita ada sistem namanya NHI (Nota Hasil Intelijen), itu berdasarkan tim analisis kita disini. Jadi kita itu ada tim analis yang memeriksa *manifest*, dan dokumen-dokumen yang masuk ke kita. Impor-impor barang apa itu ada analisisnya di kita. Ini *hi-risk* ini, terbitkan NHI, walaupun dia jalur hijau, terbitkan NHI... Jadi kita ada tim analis yang memeriksa data-data kepabeanan, setiap perusahaan itu kita atensi. Kita atensi, ada NHI, biasanya ada pelanggaran disitu.” (wawancara mendalam dengan Arman Tarmizi pada tanggal 28 Mei 2012)

Penerbitan NHI membutuhkan minimal dua informasi yang diolah oleh DJBC, baik yang berasal dari luar maupun berdasarkan informasi yang diberikan oleh importir itu sendiri. Hal ini untuk mencegah terjadinya penerbitan NHI yang hanya berdasarkan kecurigaan intelijen bea dan cukai saja. Keberadaan minimal dua informasi yang diolah oleh tim analis juga bertujuan untuk memastikan keakuratan informasi yang diperiksa. Keberadaan dua informasi tersebut juga untuk mencegah subjektifitas dari intelijen bea dan cukai. Hal ini sebagaimana yang disebutkan oleh Ahmad Dimiyati, yaitu :

“Minimal ada 2 informasi yang diolah. Kalau cuma satu itu cuma atensi *aja*. Ada 2 informasi nanti kemudian akan dianalisis. Di P2 itu ada pejabat analisnya, *nah* berdasarkan data yang ada, kemudian nanti memang kalau itu akurat dikeluarkanlah nota hasil tadi, nota hasil intelijen tadi. Inilah kemudian menjadi dasar untuk dilakukannya pemeriksaan fisik terhadap barang, walaupun barang itu udah ada SPPB, *udah* keluar *sampe* cawang, bisa dikejar. Seperti itulah, jadi pengumpulan informasi, diolah, nanti diolah disini, diolah kemudian dituangkan dalam Nota Hasil Intelijen. Bukan sekedar curiga, ini *gak* bisa. Harus ada data yang masuk, bukan berdasarkan kecurigaan.” (wawancara mendalam dengan Ahmad Dimiyati pada tanggal 8 Mei 2012)



## **BAB 6**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1. Simpulan**

Manajemen risiko merupakan sebuah sarana pengawasan yang dilakukan oleh DJBC untuk mengurangi tindak pelanggaran oleh importir. Manajemen risiko ini diimplementasikan dengan menetapkan tingkat risiko suatu impor yang dilakukan oleh importir. Penetapan tingkat risiko ini akan mampu mempermudah DJBC dalam hal pengawasan dan pemeriksaan barang impor.

Penetapan tingkat risiko ini dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut adalah profil importir, profil komoditi, dan profil pemasok. Profil importir dan profil komoditi adalah tingkat risiko yang disusun oleh DJBC terhadap importir dan komoditi impor itu sendiri. Proses pemutakhiran profil importir yang berjalan saat ini masih menjadi masalah yang belum dapat diselesaikan. Hal ini membuat tingkat risiko suatu importir dapat tidak berubah meskipun telah menjadi importir yang patuh.

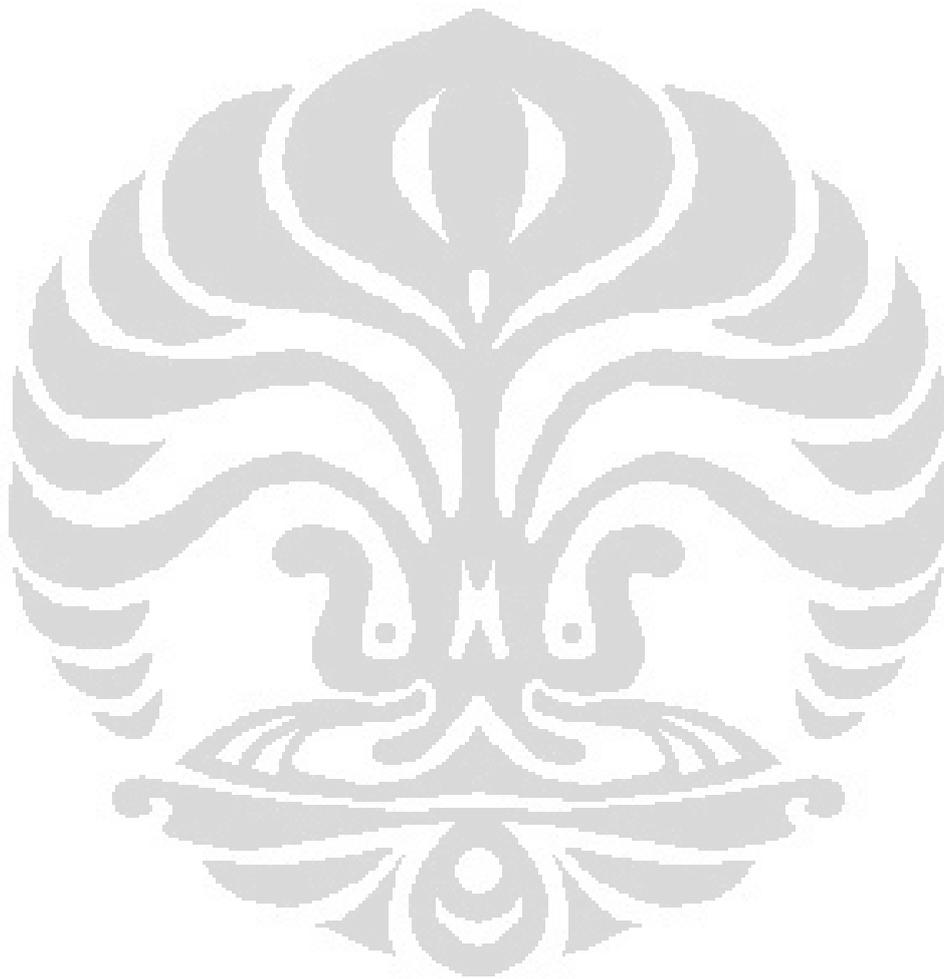
Tingkat risiko suatu impor ditetapkan dengan penetapan jalur impor. Jalur impor ini menggambarkan tingkat risiko impor tersebut. Jalur-jalur impor tersebut antara lain adalah jalur merah, jalur kuning, jalur hijau, jalur MITA Non-Prioritas, dan jalur MITA Prioritas. Penetapan jalur impor ini terkait dengan pemeriksaan fisik terhadap barang impor. Pemeriksaan fisik barang impor saat ini masih belum mampu mendukung kelancaran arus barang karena proses pemeriksaan yang membutuhkan waktu yang cukup lama.

#### **6.2. Saran**

Saran-saran yang diberikan dari hasil penelitian ini adalah :

1. Memperbaiki sistem pemutakhiran profil importir sehingga dapat mempercepat proses pemutakhiran profil importir. Hal ini karena profil importir merupakan salah satu faktor yang penting dalam penetapan tingkat risiko impor yang dilakukan oleh importir tersebut.

2. Menambah jumlah tenaga pemeriksa fisik dan dokumen impor serta alat-alat pemeriksa fisik barang impor. Hal ini untuk dapat mempercepat proses pemeriksaan fisik barang dan pemeriksaan dokumen impor.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Anthony, Robert N. dan Vijay Govindarajan. (1995). *Management Control Systems* (8<sup>th</sup> Ed). Boston : Richard D. Irwin, Inc.
- Armstrong, Michael. (2006). *A Handbook of Management Techniques* (Revised 3<sup>rd</sup> Ed). London : Kogan-Page.
- Bazerman, Max H. dan Don A. Moore. (2008). *Judgment in Managerial Decision Making* (7<sup>th</sup> Ed). New Jersey : John Wiley & Sons, Inc.
- Creswell, John W. (1994). *Research Design : Qualitative and Quantitative Approaches*. California : Sage Publication.
- Davis, Gordon B. dan Margrethe H. Olson. (1985). *Management Information Systems : Conceptual Foundation, Structure, and Development* (2<sup>nd</sup> ed). New York : McGraw-Hill Book Co.
- DjojoSoedarso, Soeismo. (1999). *Prinsip-Prinsip Manajemen Risiko Dan Asuransi*. Jakarta : Penerbit Salemba Empat.
- Hopkin, Paul . (2010). *Fundamentals Of Risk Management : Understanding, Evaluating, And Implementing Effective Risk Management*. London : Kogan Page Limited.
- Koontz, Harold, Cyril O'Donnel, dan Heinz Weihrich. (1984). *Management* (8<sup>th</sup> Ed). San Fransisco : McGraw-Hill, Inc.
- Kroenke, David. (1989). *Management Information System*. California : McGraw-Hill, Inc.
- Kumorotomo, Wahyudi, dan Subando Agus Margono. (2004). *Sistem Informasi Manajemen dalam Organisasi-organiasasi Publik*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.

- Laporte, Bertrand. (2011). Risk Management Systems : Using Data Mining in Developing Countries Customs Administration. *World Customs Journal*, Vol. 5, Number 1, 17-27.
- Maciariello, Joseph A. (1984). Management Control Systems. New Jersey : Prentice-Hall, Inc.
- McLeod, Raymond, Jr. and George Schell. (2001). *Management Information Systems* (8<sup>th</sup> Ed). New Jersey : Prentice-Hall, Inc.
- Nazir, Mohammad. (1988). *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indah.
- Neuman, William Lawrence. (2000). *Social Research, Qualitative and Quantitative Approach* (4<sup>th</sup> ed). USA: Allyn & Bacon.
- Prasetyo, Bambang, dan Lina M. Jannah. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori Dan Aplikasi*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada.
- Robbins, Stephen P. dan Mary Coulter. (2002). *Management* (7<sup>th</sup> ed). New Jersey : Prentice-Hall International, Inc.
- \_\_\_\_\_, Rolf Bergman, dan Ian Stagg. (1997). *Management*. Sidney : Prentice-Hall.
- Rosdiana, Haula, dan Edi Slamet Irianto. (2012). *Pengantar Ilmu Pajak : Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. Jakarta : Rajawali Press.
- Seyoum, Belay. (2009). *Export-Import Theory, Practices, And Prochedures* (2<sup>nd</sup> Ed). New York : Routledge.
- Scott, George M. (1995). *Prinsip-Prinsip Informasi Manajemen*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Spedding, Linda, dan Adam Rose. (2008). *Business Risk Management Handbook : A Sustainable Approach*. Oxford : CIMA Publishing.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.

Vaughan, Emmet J. dan Therese M. Vaughan. (2001). *Essential Of Risk Management And Insurance* (2<sup>nd</sup> ed). New York : John Wiley & Sons, Inc.

Winarno, Budi. (2002). *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Medpress.

Widdowson, David. (2005). Managing Risk In Customs Context, Dalam Luc De Wolf and Jose B Sokol (ed). *Customs Modernization Handbook* (hlm. 91-99). Washington DC : World Bank.

### **Karya Akademis**

Atkinson, William. (2005). Integrating Risk Management & Security dalam *Risk Management* (hlm. 32). ProQuest.

Brooks, David J. (2011). Security Risk Management : A Psychometric Map Of Expert Knowledge Structure dalam *Risk Management* vol. 13 (hlm. 17-41). Macmillan Publishers Ltd.

Gibson, Keith R. (1991). Making Risk Management Happen In Your Organization dalam *Risk Management* (hlm. 71). Proquest.

Glendy, Fransisco. (2008). *Analisis Keakurasian Penentuan Jalur Impor Dalam Suatu Prosedur Kepabeanan Di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priuk*. Jakarta : Universitas Indonesia.

Herbane, Brahim, (2003). Risk Management On The Internet dalam *Risk Management*, vol. 5, no. 3 (hlm. 53.54). Palgrave Macmillan Journals.

Miami, Any. (2008). *Analisis Penetapan Tingkat Risiko (Risk Ranking) Di Bidang Impor*. Jakarta : Universitas Indonesia.

Paudel, Narendra Raj. (2009). *A Critical Account of Policy Implementation Theories : Status and Reconsideration*.

Qiao, Yuhua. (2007). Public Risk Management : Development And Financing dalam *Journal Of Public Budgeting, Accounting & Financial Management* (hlm. 33). Proquest.

Tchankova, Lubka. (2002). Risk Identification – Basic Stage In Risk Management, dalam *Management Of Enviromental Quality* (hlm. 290-297). ProQuest.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan

Peraturan Menteri Keuangan No. 144/PMK.04/2007 Tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai.

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. P-42/BC/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai.

Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. KEP-97/BC/2003 Tentang Profil Importir dan Profil Komoditi Untuk Penetapan Jalur Dalam Pelayanan Impor.

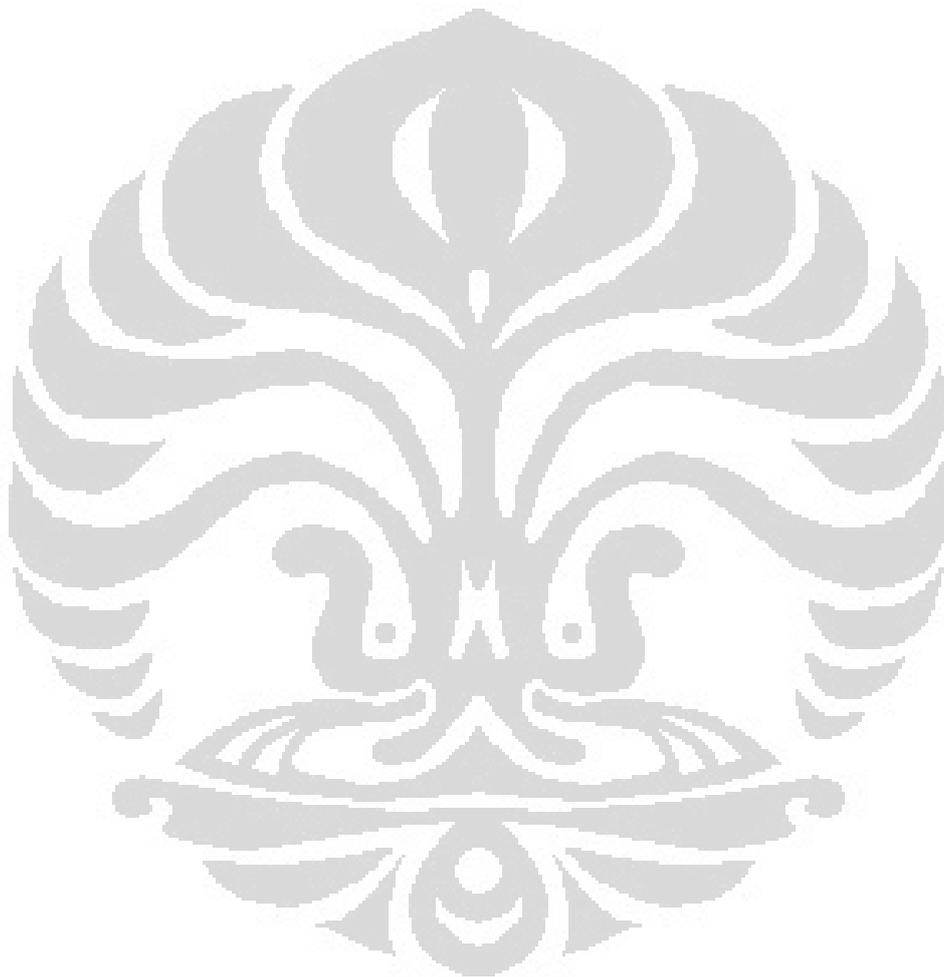
### **Sumber Lainnya**

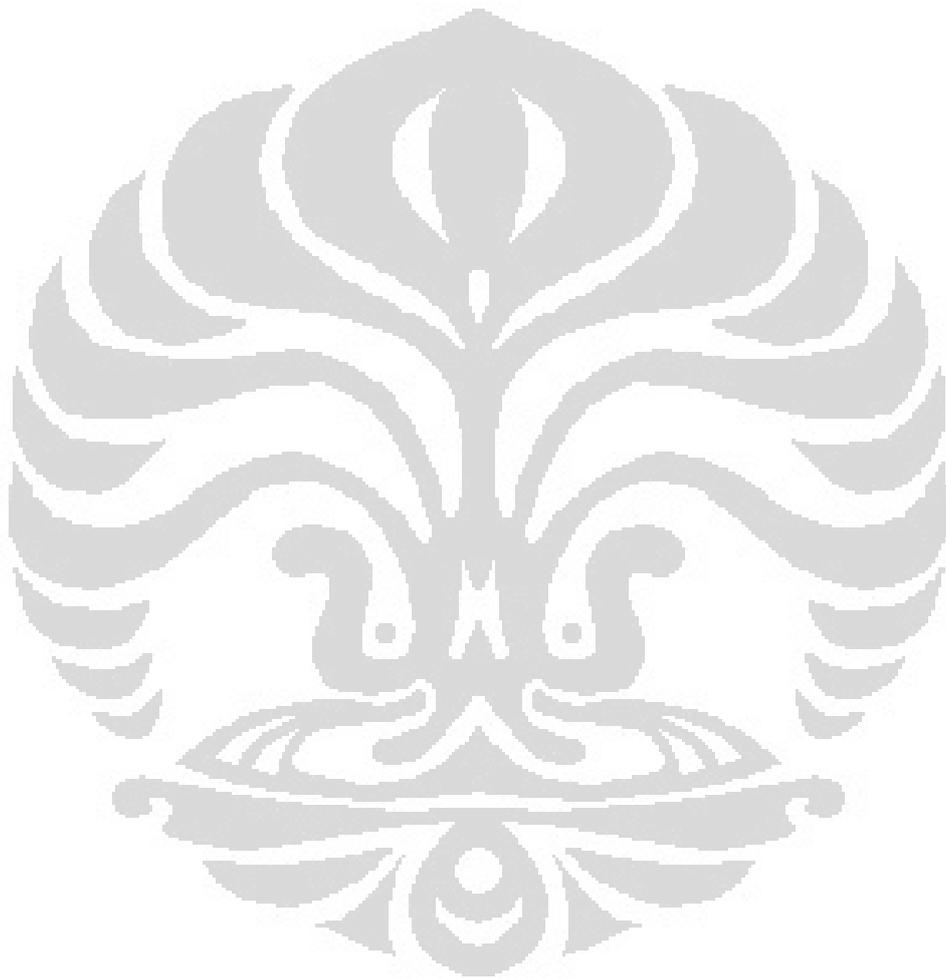
Silalahi, Winda Veronica. (2011, 2 November). Bea Cukai: Importir Lebih Banyak Melakukan Pelanggaran. <http://finance.detik.com/read/2011/11/02/154327/1758571/4/bea-cukai-importir-lebih-banyak-melakukan-pelanggaran> (diakses pada 20 Januari 2012)

Asril, Sabrina, dan Tri Wahono. (2012, 31 Mei). Importir Sabu 351 Kilogram Dibekuk. <http://megapolitan.kompas.com/read/2012/05/31/18543423/Importir.Sabu.351.Kilogram.Dibekuk>. (diakses pada 10 Juni 2012)

\_\_\_\_\_, dan Benny N. Joewono. (2012, 5 Juni). Sabu 351 Kilogram Lolos, Pejabat Bea Cukai akan diperiksa

<http://megapolitan.kompas.com/read/2012/06/05/20141598/Sabu.351.Kilogram.Lolos.Pejabat.Bea.Cukai.akan.Diperiksa> (diakses pada 10 Juni 2012)





## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Deviyanto The Dlava

Tempat dan Tanggal Lahir : Tangerang, 12 Oktober 1990

Alamat : Jl. Srengseng Sawah No. 4 Rt.05/03  
Kel. Srengseng Sawah, Kec. Jagakarsa  
Jakarta Selatan, 12640

No Telepon/E-mail : 085659184605/  
deviyanto.thedlava@gmail.com

Nama Orang Tua Ayah : Mardimin  
Ibu : Ispranti

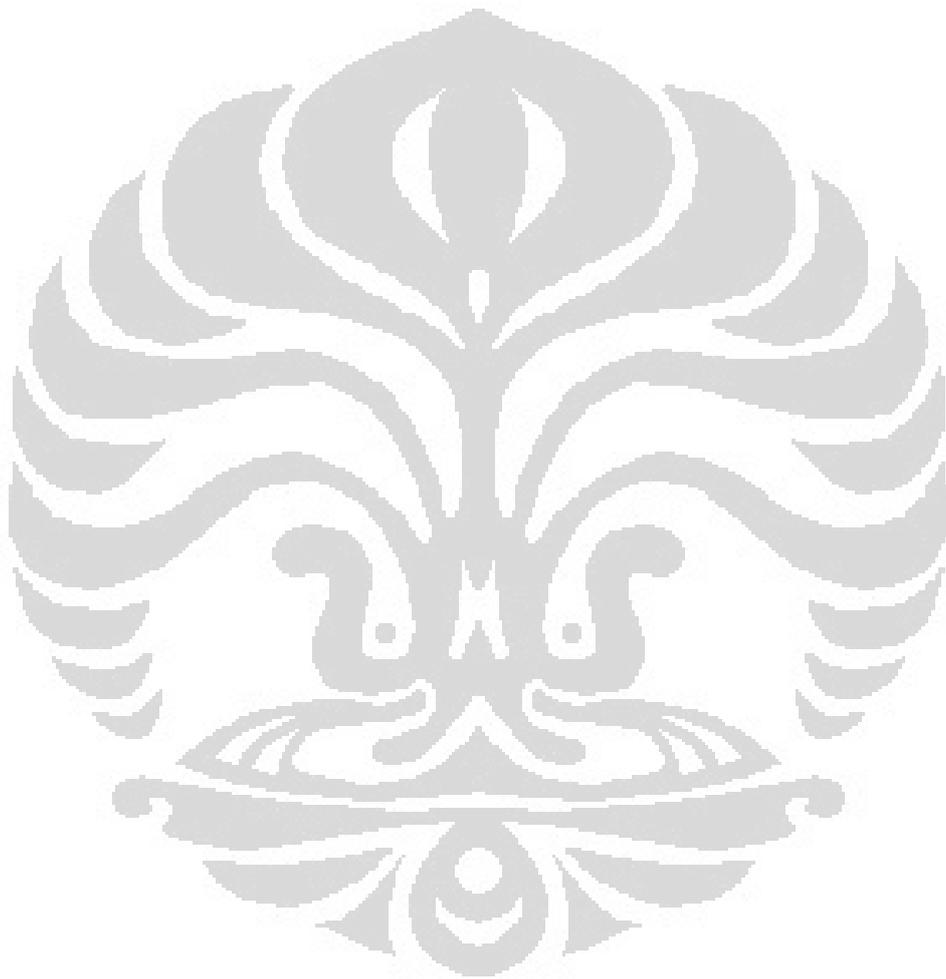
Riwayat Pendidikan Formal

SD : SDN 07 Pagi

SMP : SLTPN 276 Jakarta

SMA : SMAN 38 Jakarta

S-1 : S-1 Administrasi Fiskal, FISIP UI, Depok





# LAMPIRAN

Informan : Ahmad Dimiyati

Jabatan : Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai

Tempat Wawancara : Pusdiklat Bea dan Cukai

Tanggal dan Waktu Wawancara : Selasa, 8 Mei 2012 Pukul 14.30-15.30 WIB

**P : Penanya**

I : Informan

**P : Bagaimana manajemen risiko diterapkan di bidang impor pak ?**

I : Kalau berkaitan dengan bisnis di custom, tentukan sudah dipelajari ya, apa yang disebut dengan daerah pabean. Daerah pabean itu, jadi kalau ini daerah pabean, kalau sudah dipelajari kan enak. Kalau ini daerah pabean, kalau ini barang masuk ke dalam daerah pabean, ini sudah dianggap barang impor, dan sudah terutang. Dia baru terutang itu ya, belum wajib. Dia baru wajib kalau dia sudah dipakai itu kan. Ini masuk, nah ini baru wajib bayar kalau dia impor untuk dipakai. Baru wajib bayar bea masuk disini. Kalau dia masuk terus dia keluar lagi, tentu ga wajib dipungut. Atau dia masuk, kemudian keluar terus. Itu juga, jadi dia berlakunya memang di daerah pabean tadi. Karena bea cukai itu di pintu gerbang negara dalam arti harus barang impor maupun ekspor, ya tentu bea cukai ga mau ini menghambat perdagangan internasional. Kan ga mungkin dia, ya kita itu di bea cukai, tugasnya itu memeriksa. Jadi kalau dibidang, core business-nya bea cukai itu kan memeriksa. Tapi ya tidak semua barang kita periksain semua, itu kan repot. Kita bayangkan misalnya begini, misalnya di Tanjung Priok. Tanjung Priok itu satu hari itu sekitar 1.600 dokumen impor. Dokumen impor itu kan, mungkin udah kenal belum tu, Pemberitahuan Impor Barang itu. Itu ada 1.600 dokumen impor dengan jumlah container yang semakin tahun semakin meningkat. Bisa dilihat di internet, itu sekitar 18.000-an container di Priok. Apa mau kita periksa semua, apa mungkin. Ya walaupun core business-nya memeriksa, kita pake x-ray pun, kita menggunakan peralatan yang canggih pun, x-ray aja gitu kan. X-ray itu paling ga, misal 5 menit. 5 menit kalau ada 16.000. Besok ada lagi 16.000 gitu lagi. Jadi itu ga mungkin, dokumen impor yang 1.600 PIB di Tanjung Priok ya, ini

tentu kita meriksanya dengan manajemen resiko tadi. Nah kalau kita perhatikan bagaimana sih proses bisnisnya menyelesaikan dokumen impor tadi, bagaimana seorang importir mau mengeluarkan barangnya, gitu kan, mau mengeluarkan barangnya barang dia tentu dia punya dokumen, dia mau keluaran, tapi kemudian oleh bea cukai nanti dulu, mana izin dari bea cukainya itu, formalitas pabeannya mana dia. Nah ini biasanya bea cukai tidak akan melakukan pemeriksaan seperti ini, kebiasaan di beberapa negara pun, ga ada diperiksa semua tuh, karena itu ga mungkin. Oleh karena itu kita menggunakan sistem penjaluran dalam proses bisnis tadi. Jadi dalam proses bisnis ini, kita menggunakan sistem penjaluran. Ada jalur hijau, ada jalur kuning, ada jalur merah, ada jalur yang MITA itu. Ini kalau jalur hijau ini, barangnya keluar dulu, ya jadi persetujuan, Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) itu terbit, nah setelah itu baru dokumennya diperiksa. Jadi dikeluarkan dulu, keluaran aja dulu, baru dokumennya diperiksa. Setelah barang keluar, dokumennya diajukan ke bea cukai. Jadi kalau saya gambarkan begini, jadi proses bisnis di bea cukai begini, importir nanti akan diberikan modul PIB, dia nanti akan membuat PIB sendiri berdasarkan dokumen pelengkap pabean, ada invoice, ini kan dokumen perdagangan internasional kan, ada packing list, ada B/L, ada asuransi (insurance), dan dokumen pelengkap pabean lainnya. Data ini begitu dimasukkan kedalam modul PIB, jadilah dia PIB secara otomatis. Nah ini oleh PIB kemudian dia pergi ke bank untuk bayar bea masuknya, kalau memang ada, berdasarkan print out PIB tadi kemudian nanti dia akan mendapat tanda terima yang namanya SSPCP. Ini kemudian dokumen ini ditransfer ke sistem komputer pelayanan bea cukai. Ini ga ada ada pegawai disini yang mengutak-atik. Makanya disini dibilangnya intelligent computer, komputer pintar, karena dia bisa memutus barang ini boleh keluar atau tidak boleh keluar atau jalur hijau jalur merah tanpa ada campur tangan pegawai. Nah begitu masuk, dia akan memutus. Kalau tadi dia jalur hijau, maka langsung diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Nah SPPB ini kemudian di-print, kemudian dibawa ke pelabuhan untuk ngambil barang. Jadi ngambil barang dari pelabuhan nanti di gate, di pintu pelabuhan bea cukai akan dilihat mana dia izin dari bea cukai, berdasarkan SPPB yang dia print. Mungkin dia ini di Bekasi, ini di Tanjung Priok, dia ga perlu ke

bea cukai lagi, tapi begitu masuk langsung ada SPPB. Kalau yang jalur kuning, dia suruh ajukan dulu PIB-nya, mana ini PIB-nya, akan saya periksa PIB-nya. Kalau dia benar, maka akan terbit Surat Persetujuan Pengeluaran Barang. Yang diperiksa hanya PIB, bukan fisik barang tapi dokumennya. Jadi bedanya hijau dengan kuning, kalau hijau keluar dulu barangnya, kalau kuning dokumennya diperiksa dulu. Kemudian yang jalur merah, jalur merah ini tentu saja dia harus menyiapkan barang, karena nanti fisiknya akan diperiksa. Hasil pemeriksaan fisik kemudian juga diperiksa juga dokumennya. Nanti akan diputuskan apakah nanti akan diberikan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang atau nanti akan ada surat tagihan kalau nanti ada dia kurang bayar, Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP), kalau ini merah. Kemudian yang satu lagi, ini terakhir, ini dokumennya maupun fisiknya ini tidak diperiksa. Begitu dokumen masuk langsung SPPB. Ga ada kewajibannya. Ga ada nyerahkan PIB-nya, ga usah. Jadi disini sudah paperless. Nah bagaimana bea cukai tau seorang importir ini hijau, kuning, merah maupun MITA, masalahnya itu kan tadi sebetulnya. Bea cukai tadi menggunakan yang disebut dengan manajemen resiko. Jadi manajemen resiko ini begini, kalau ini bisa saya gambarkan matriks misalnya, itu ada dua variabel, variabel importirnya, si orangnya, dan variabel komoditinya. Kalau misalnya importirnya itu beresiko rendah, komoditinya beresiko rendah juga, ini akan kalau disini hijau maka dia akan hijau. Jadi importirnya baik hati misalnya, ga pernah salah, yang diimpor ini komoditi yang biasa saja, misalnya sandal jepit, maka komputer akan menetapkan dia hijau. Tapi kalau importirnya baik tapi komoditinya sangat beresiko misalnya, misalnya yang dia impor bahan peledak, maka dia akan masuk, ini beresiko tinggi ya, padahal dia rendah, maka dia akan masuk merah berarti. Jadi disini nanti ada matriks seperti itu. Nah dua variabel tadi yang menentukan apakah suatu barang itu dikenakan jalur merah, jalur hijau, kuning atau MITA. Tadinya cuma ada dua ini, ada hijau dan merah saja. Kemudian apakah ga bisa dipercepat. Kalau MITA ini biasanya importir produsen yang mengimpor bahan baku saja dan biasanya juga bea masuknya sudah nol, dan dia tidak pernah salah dsb. Itu langsung saja paperless. Tapi yang dua ini, hijau dan merah ini tergantung dari dua variabel tadi, komoditi dan importir. Dia rendah sama rendah tentu hijau. Tinggi sama rendah tentu dia merah dst. Ini kemudian,

waktu itu ada beberapa politikus ya, kayak DPR, kenapa merahnya terlalu banyak. Di bea cukai itu yang jalur merah itu, jalur merah itu ini masih sekitar 25%-35% dari PIB yang ada. Masih terlalu tinggi. Kalau 1.600, taro lah ini 25% saja, berapa PIB dan fisiknya yang harus diperiksa, 400 PIB, ini yang kena jalur merah dan ini fisiknya harus diperiksa. Padahal meriksa kontainer itu setengah hari lho itu, dari mulai persiapan, dibongkar, diteliti, itu dibongkar satu-satu, paling cepet setengah hari. Kalau seorang pemeriksa barang itu periksa sehari dua saja, dua kali meriksa, itu memerlukan tenaga pemeriksa bea cukai 200. Itu baru dua kali, kalau dia importasi barangnya banyak tentu ga bisa, sehari paling satu PIB saja. Jadi intinya begini, bahwa manajemen resiko ini didasari pada dua variabel tadi, importir dan komoditi. Itu kira-kira gambarannya.

**P : Terus untuk yang importir ini kan ditetapkan ada yang tinggi, beresiko tinggi, beresiko rendah, itu dasarnya apa ya pak ?**

I : itu pembuat keputusan, di kantor pusat yang menetapkan sampe seberapa jauh sih importir yang beresiko rendah, jadi profilnya low-risk. Ada low-risk, ada medium-risk, ada juga hi-risk, kadang-kadang disebut juga very hi-risk, tapi intinya sebetulnya tiga ini, low, medium dan hi. Bagaimana importir ditetapkan low, tentu ada kriterianya. Oleh si pembuat keputusan di kantor pusat, itu ada tim, apakah dalam enam bulan ini kalau salahnya cuma sekali low, sampe berapa jauh dia dibilang medium, sampe berapa jauh dia dibilang hi. O ini kalau yang hi dalam enam bulan dia salahnya diatas sepuluh kali dengan denda misalnya sebesar diatas Rp. 100 juta, misalnya seperti itu. Nah itu bisa saja terserah pembuat keputusan yang menetapkan kriteria resiko tadi. Mau low, mau medium, mau hi.

**P : Bagaimana dengan bidang komoditinya ?**

I : Sama juga. Tentu ada masukan dari institusi terkait, misalnya dari perdagangan. Contohnya begini, kalau bahan peledak, prekursor kita sebut, bahan baku industri tapi dia bisa dijadikan bahan peledak, bisa juga prekursor itu jadi narkotika, dicampur-campur, nah misalnya seperti itu kan. Pupuk aja bisa jadi narkotika kan. Maka itu bisa dimasukkan ke yang beresiko tinggi. Itu darimana

masukannya, itu tentu dari pos HS. Pos tarif sekian masuknya yang tinggi, komputernya ngikut aja kan. Jadi seperti itu. Contoh lain misalnya tepung terigu. Tepung terigu itu kan, apa sih resikonya, kan ga ada. Tapi itu ditetapkan tinggi. Jadi siapapun yang impor, apakah importirnya beresiko rendah, medium atau hi, siapa pun dia kalau impor tepung terigu pasti merah. Nah itu karena dia ditetapkan tinggi. Masuk kedalam program, ya begitu masuk HS no sekian, tepung terigu, merah dia. Karena simple sebetulnya. Intinya disini, dua buah variabel tadi.

**P : Terus, jadi sistem ini pak diberlakukan kapan ya ?**

I : Sebetulnya cikal bakalnya dulu dari beliau sana itu, tahun 85 waktu bea cukai dulu dipenggal. Itu dulu disebutnya customs facility system. Itu tahun 85 bank aja belum pake komputer. Bea cukai waktu itu wewenangnya dibabat habis, ga boleh meriksa, digantikan dengan surveyor, kalau baca sejarahnya, ada itu ya, kalau memang mau baca-baca artikel pusdiklat bea cukai disitu banyak, atau mungkin artikel di kantor pusat bisa juga. Itu bisa sebagai bahan masukanlah. Jadi kita pakai tapi itu berjalan lambat, jalan di tempat. Waktu itu cuma di Surabaya aja. Masih setengah otomatis, tapi kita sudah memperkenalkan komputer, padahal di instansi lain komputer itu cuma buat ngetik surat. Kita sudah masuk ke sistem walaupun masih semi lah. Kemudian 10 tahun kemudian kali, baru kita mulai merintis lagi, diuji coba di Priok, itu dulu ada merah dan hijau. Kita sebetulnya, apa itu kita bisa sendiri, kita ada persatuan bea cukai internasional yang namanya World Customs Organization. Itu dia tiap tahun datang itu ke kantor pusat. Perwakilan WCO yang dari ASEAN, di jepang, yang dari Australia di Asia Pasifik, tiap tahun datang. Ngadain workshop, kalau dengan Australia namanya talk to talk customs. Itu antara lain kemajuan anda sudah sampe mana. Itu didorong terus itu. Sebaiknya anda pake ini, golden channel, itulah yang disebut dengan jalur MITA tadi. Nah itu tadinya golden channel. Kita ga ngarang sendiri, tapi ada acuannya dari Kyoto Convention, Kyoto Convention itu peraturan internasional mengenai customs seluruh dunia. Jadi memang luas sekali, tapi kalau memang fokusnya ke manajemen resiko ya ini tadi.

**P : Seperti tadi ya pak, ini sudah full computerized, bapak merasa sistem ini ada kekurangannya atau ada yang belum sempurna dari sistem ini ?**

I : Itu sebenarnya bisa dilihatnya di lapangan. Kalau secara teori ini semua pihak muji. Ini kalau yang MITA dalam hitungan menit, ga usah ke bea cukai dia dan itu sudah berjalan. Coba aja survey di Priok, udah berjalan. Cuma masalahnya karena terlalu banyak, sehari sampe 1.600 PIB, sekarang mungkin sampe 1.800 PIB, karena naik terus. Itu kalau misalnya sudah diperiksa katanya, ngantrinya minta ampun untuk keluar barangnya. Karena ngantrinya minta ampun. Bayangin aja kalau yang diperiksa fisik sekitar 400 PIB. Itu sehari itu 400 importir datang ke bea cukai minta diperiksa barangnya. Padahal meriksa itu ga cukup 2 jam. Nah itu kendala, bagaimana cara meriksa itu, itu masalah juga. Kemudian juga, kenapa bea cukai ga bikin aja ini yang merahnya 5% saja. Keinginan ada, tetapi ini ga bisa. Kalau dia profilnya masih banyak yang medium dan yang hi-risk, bagaimana kita bikin hijau. Begitu masuk bablas semua lah. Itu masalahnya di importir kita belum, dalam tanda kutip, bertingkah laku baik.

**P : Berarti petugas di lapangannya bebannya berat ya.**

I : Iyalah. Saya pernah cerita itu 2 tahun lalu, ini kan sebenarnya belum lama-lama amat. Walaupun cikal bakalnya sudah lama, tetapi electronic data interchange (EDI) nya itu. Coba buka di warta bea cukai itu, itu dibuka ada tahun berapa itu ya. Itu belum lama itu ya. Berarti sekitar 5 tahunan, itu pemeriksa ya diwanti-wanti. Dalam pengukuran kinerja, kita punya yang namanya IKU kan, Indikator Kinerja Utama. Itu kalau meriksa barang tidak boleh dari 24 jam. Oleh karena itu, kalau misalnya sekarang tertunda, besok ada lagi kan beban dia untuk meriksa. Harus selesai hari itu juga. Tapi waktu itu meriksa dari pagi sampe malam pegawainya. Karena kondisi begitu berat, semua orang melihat ke bea cukai, waktu itu abis reformasi. Nah kemudian mungkin kondisinya kurang baik, mati pemeriksanya. Saking berat bebannya. Kalau sodara mau liat pemeriksaan di lapangan ga di dalam ruangan. Pernah ke Priok kan, jadi dia meriksa ya begitu. Kalau panas ya panas, kalau hujan gerimis ya gerimis. Kalau kondisi dia lagi ga fit, dan dia harus selesaikan hari itu juga, periksa terus sampe, misalnya banyak kan kontainernya. Akhirnya dia sakit berat, y mungkin memang umurnya, tapi kan kita bisa liat tekanan mereka. Apalagi kita baru reformasi itu, kan sejak reformasi 2009, semua instansi baru pada mulai reformasi dulu. Birokrasi direformasi sejak

1999, bukan 2009, kita di departemen keuangan itu tahun 2000an itu udah mulai, tahun 2000, 2001, 2002 ada peraturan pemerintahnya itu. Suruh reformasi birokrasi. Mulai dah itu jalan, undang-undangnya pun kita rubah. Tadinya tahun 96, kita bikin undang-undang, baru kita rubah tahun 2007. Kemudian kita buka IT full, electronic data interchange, itu juga penggunaan IT dalam rangka reformasi. Kemudian prosedurnya kita permudah, tidak hanya sederhana, tapi bagaimana cepet dan murah. Bukan cuma sederhana, tapi cepet dan murah. Nah itu tadi, jalur MITA jalur hijau, makanya cepet dan murah. Ga perlu dia ke pelabuhan, cukup dari bekasi ketik ketik, klik sudah masuk. Jadi seperti itu. Kemudian SDM. SDM tentu training-training disini. Ya attitude bukan cuma soal skill, tapi juga attitude juga diutamakan. Biasanya training dari KPK turun. Tidak cukup dengan training kalau gajinya juga rendah. Makanya di kementerian keuangan kemudian diberikan remunerasi. Semestinya remunerasi itu kinerja dulu meningkat, baru diberikan remunerasi kan. Tapi bu Sri Mulyani waktu itu, anda harus meningkatkan, dikasih remunerasi dulu, dikasih uang muka dulu. Kita makanya bekerja berdasarkan IKU. Jadi kita memang setelah 99 itulah, tahun 2002an sudah mulai reformasi.

**P : Berarti sepertinya dokumen itu sebenarnya bukan hal yang berat.**

I : Dokumen kan begini, kan PIB, invoice, packing list, B/L. PIB itu diajukan ke bea cukai. Kalau di Priok melalui internet tadi kan, EDI. Apa lagi yang MITA, dia ga perlu menyerahkan hard copynya. Nah tetapi kalau yang hijau atau yang kuning, diserahkan itu, di bea cukai itu diperiksa. Diperiksa kelengkapannya, misalnya begini, di PIB itu dia dapet preferential tarif, pernah dengar AFTA kan. Preferensi tarif itu syaratnya ada certificate of origin, apakah model D, model Ijepa, dsb. Nah itu diliat, apakah ini absah, valid, benar, bukan cuma ada aja. Tanggal issue-nya kapan dokumennya. Kemudian yang menandatangani siapa, kemudian importirnya yang dikasih COO benar ga, negaranya benar ga. Misalnya barang dari China, kemudian diterbitkan COO-nya di Hong Kong, ga bisa, misalnya. Atau barang dari Amerika kita pesen, transit di Singapur, di Singapur diterbitkan COO, ya ga bisa. Jadi walaupun ada diperiksa dulu validitasnya. Jadi yang diperiksa dokumennya itu ya. Dokumen itu kalau diperiksa pertama itu kelengkapannya, lengkap apa ga dia, kemudian validitasnya, valid ga, bukan cuma

ada tapi valid ga dia. Misalnya dia Angka Pengenal Impornya sudah kadaluarsa, ya ga valid. Tentu nanti pajaknya, PPh-nya akan beda. Kemudian diperiksalah ini pos tarif HS, bener ga. Diperiksalah nilai pabeannya atau harganya, diterima ga. Nah ini yang menentukan tambah bayar, denda. Kalau ini yang menentukan diterimanya atau tidak izin-izin. Itu kalau pemeriksaan dokumen. Termasuk izin-izin dari instansi terkait. Tadi belum saya sampaikan tentang izin dari instansi terkait. Ini belum lama, mungkin baru setahunan ya, mungkin setahun setengah atau 2 tahun. Ini tadinya begini, nanti disini ada bea cukai. Ini kan komputer full, kalau barang-barang itu, yang termasuk barang larangan pembatasan tata niaga, itu kan komputer taunya dari nomer HS-nya kan. Ini kalau si komputer ragu-ragu, karena ada suatu tarif HS yang mungkin kena tata niaga, ada juga yang ga. Misalnya kayak burung, burung gereja, burung garuda itu kan sama-sama burung misalnya. Yang satu harus ada izin, yang satu ga perlu. Ini kalau dia bingung, si komputer ini akan minta tolong sama pegawai yang pejabatnya namanya analyzing point. Nanti data masuk ke komputernya si analyzing point kalau dia ini ragu-ragu. Nanti dicek, kalau ini sih bukan lartas, klik, masuk lagi dia, ya udah ga masalah. Kalau lartas dia akan ngasih tau kesini, anda lartas, mana izinnya. Sekarang, mungkin udah denger belum yang namanya INSW, Indonesia National Single Window. Itu kan baru setahun, setahun setengah atau dua tahun kan. Ini begitu data klik, dimasukkan ke Tanjung Priok. Data ini sebenarnya ditarik dulu, ditarik oleh INSW. Ditarik nanti kalau ini, tepung terigu ini mesti ada izin ini, mesti ada NPIK-nya, ada izin perdagangan dsb kan, kok belum ada. Di INSW ini belum ada datanya, dia akan kembalikan. Anda izinnya urus dulu. Datanya belum masuk kesini. Ditarik dulu sama INSW. INSW ini, kalau nanti bank memberikan konfirmasi pembayaran yang namanya credit advice itu kan, maka si INSW ini memberikan konfirmasi mengenai perizinan. Izin-izin instansi terkait, yang awalnya ada 56 instansi masuk kesini, tapi sekarang katanya tinggal berapa belas, perdagangan, perindustrian, kementerian dikbud, kepolisian, segala macam lah. Baru-baru 56 instansi masuk semua, terlalu banyak juga ga efisien kalau cuma jarang-jarang, akhirnya cuma yang penting-penting aja, karantina termasuk disini. Kalau ini oke baru datanya dimasukin, ditransfer kesini. Inilah proses bisnis penyelesaian dokumen impor.

**P : Saya tertarik dengan SDM di lapangannya, setelah manajemen resiko ada matriks, lalu menjadi jalur lalu petugas lapangan hanya menyelesaikan prosedur sesuai dengan jalur tersebut. Sebesar apa peran yang dibebankan ke pemeriksaan dokumen, karena PFPD hanya memeriksa dokumen yang ada, namun berdasarkan sistem itu pun telah melakukan pemeriksaan terlebih dulu. Sebesar apa peran PFPD dalam pemeriksaan dokumen, mungkin ia lebih dititikberatkan pada hal-hal yang apa berarti ?**

I : Kebenarannya, validitasnya. Yaitu tadi saya bilang, misalnya COO, benar dia yang dikasih. Ada invoice, invoice dilampirkan benar barangnya segitu. Nanti kalau dia jalur merah akan dikonfirmasi dengan hasil pemeriksaan kan. Tapi kalau dokumennya, posnya, benar ini. Misalnya begini, saya kasih contoh yang gampang. Misalnya dia impor, biasanya kalo di kelas itu di awal impor HS Kuda, Keledai, binatang hidup. Itu kan paling gampang bukan. Ada disitu, keledai hidup. Pos tarif ada 5%. Nah ini dilampirkan di PIB kalau keledai hidup 5%. Tapi disitu dibilang kalau yang ngimpor ini suatu lembaga pertunjukan, sehingga keledai ini sebenarnya digunakan untuk pertunjukan. Nah si bea cukai PFPD periksa, anda masuk keledai hidup posnya benar ga, pos yang satu tadi keledai hidup. Tapi kalau buat pertunjukkan masuknya bukan ke yang bab 1, masuknya ke bab yang ke belakang itu. Itu contoh yang gampang kan biasanya. Kalau begitu HS anda ini salah. Ini mestinya anda ini ada di pos yang dibelakang. Nah ini yang diperiksa. Kalau lengkap kan sudah lengkap, karena si computer. Tapi mana tau ini untuk apa kan, untuk pertunjukkan apa bukan misalnya. Untuk apa tadi juga, COO, apa bisa diterima ga validitasnya, dst. Harganya, ini harganya saya benar kok. Saya beli barang ini harganya \$1. Bea cukai ngeliat di profil harga, bea cukai punya profil harga kan, harganya \$3, kenapa anda beli \$1. Ini akan diuji oleh bea cukai, kenapa anda. O ternyata dia disana memang cabang perusahaannya, sehingga dia memberikan harga yang khusus memang untuk dia. Kalau kepada yang lain ga. Oh begitu maka harga yang anda ajukan ini tidak memenuhi syarat. Digugurkanlah oleh SPPD. Dipakai lah harga berdasarkan penetapan harga yang identik misalnya kan, serupa. Nah ini yang diperiksa oleh PFPD ya itu. Kalau cuma kelengkapannya ya cukup ini aja. Kenapa si MITA, Mitra Utama ga

diperiksa, karena sudah diyakini dia sangat baik, sangatnya ada dua, sangat sangat baik. Dia cuma mengimpor bahan baku. Jadi seperti itulah kira-kira gambarannya.

**P : Berarti untuk PFPD ini faktor pengalaman dan pengetahuan sangat penting.**

I : Betul, faktor pengalaman dan pengetahuan. Makanya kalau dia di-train, ada trainingnya dia, sudah harus tingkat kepala seksi baru boleh ikut training PFPD. Harus kepala seksi dulu baru dia ikut training PFPD. Itu sekarang begitu syaratnya, syarat untuk mengikuti diklat PFPD dia kepala seksi. Ga bisa pelaksana pemeriksa biasa karena tugasnya berat. Pengetahuannya harus lengkap. Semua peraturan disitu, peraturan tarif, harga perizinan, semua.

**P : Saya mungkin akan menanyakan tentang harga. Bagaimana PFPD mengetahui bahwa harga \$1 tadi harga yang wajar atau tidak, karena bisa saja ini adalah harga yang wajar. Apa yang menjadi pertimbangan PFPD ?**

I : Kalau mengenai harga ini dia trainingnya 20 jam. Namun pada intinya seperti ini, itu ada mata pelajaran sendiri itu harga ya. Jadi sebetulnya yang namanya nilai pabean, kalau di bea cukai menetapkan nilai pabean kan kata undang-undang. Yang namanya nilai pabean itu sebetulnya harga transaksi yang sebenarnya dibayar oleh importir. Intinya itu. Saya benar-benar pak beli seribu, buktinya mana, ini pak kuitansinya, invoice-nya. Tapi harga transaksi yang mana yang diterima oleh bea cukai sebagai nilai pabean, harga transaksi yang memenuhi syarat. Nah ada memenuhi syaratnya itu. Saya benar pak, saya beli misalnya, ini luar negeri, ini pabrik, ini kemudian, saya benar pak beli ex-work, harga pabrik. Harga pabrik inikan harus dibawa oleh pengangkut ke pelabuhan. Sampe di pelabuhan juga ada biaya-biaya pelabuhan. Di pelabuhan nanti dia harus ada freight, dan harus ada dicover oleh asuransi. Sampe disini inilah yang namanya harga CIF, Cost Insurance and Freight. Kalau ini harganya sampe disini ini namanya harga baru Free On Board, sampai diatas kapal. Anda beli disini anda harus tambahkan biaya-biaya semua. Saya pak ini harganya sampai di CIF. Yang \$1 tadi harga CIF. Nah itu akan diuji oleh bea cukai, harga anda memenuhi syarat ga. Ternyata waktu bikin pulpen ini, ini tintanya didrop oleh si eksportir kepada si

ini. Tintanya dalam perjanjian, dalam kontraknya dari sini misalnya. Sehingga harganya dia 1000 yang lain 3000. Jadi ini juga ga bisa. Harga tinta yang 2000 tadi harus dimasukin kedalam harga CIF tadi. Ada banyak itu syarat-syarat nilai pabean, banyak itu bukan cuma itu. Ada yang harga yang diberikan bantuan kesini, ada harga juga yang harga khusus, diskon khusus, yaitu juga, ada 3 atau 4 syarat itu, persyaratan nilai pabean. Darimana bea cukai tau kok ini harga kok kayaknya ga memenuhi syarat. Bea cukai itu akan lihat di profil harga. Jadi comparison price aja dia, bukan harga patokan tapi harga banding. Nah ini kok 3 ini kok 1, kalau gitu saya kirimin anda informasi nilai pabean. Sehingga nanti anda akan menyampaikan yang namanya deklarasi nilai pabean, nanti diteliti, o dokumennya ini-ini, o kalau gitu ini ga memenuhi syarat. Tapi kalau si importir, lho memang saya belinya segini, ga terima kalau harus tambah bayar dan denda. Ya dia bisa aja mengajukan keberatan dan banding, ya mungkin di pengadilan pajak akan diputus. Tapi cara kerja bea cukai tentu ada SOP-nya, berdasarkan dasar hukum undang-undang, dimana dalam menetapkan harga itu, kalau memang harganya itu diragukan atau tidak memenuhi syarat tadi, ada 3 syarat, dia pake harga transaksi gugur, dia pake 6 cara, identik, serupa, ada hitung mundur, hitung maju, dsb. Itu pelajarannya minimal 20 jam. Jadi gitu, luas sekali sebenarnya. Dan ini memang yang paling banyak dikeluhkan oleh masyarakat, saya tambah bayar, saya denda, dsb. Dan banyak yang sebagian besar diajukan ke pengadilan pajak. Memang sebagian besar, artinya lebih banyak diterimanya oleh pengadilan pajak. Karena pengadilan pajak itu berpedoman pada undang-undang pabean, harganya itu adalah harga transaksi yang sebenarnya dibayar dan syaratnya memenuhi syarat. Dia cuma nguji memenuhi syaratnya itu aja. Kalo pengadilan ini memenuhi syarat, terima. Walaupun cuma \$1 tadi, padahal ini \$3. Itu lah kira-kira seperti itu.

**P : Selisih harga itu bisa dibilang penghambat perdagangan juga.**

I : Itu sebenarnya bukan penghambat ya. Kalau dia dari awal sudah memenuhi syarat, itu ga akan jadi penghambat. Tadi yang saya bilang, kenapa sih tidak 5% aja merahnya, ini sampe 25%-30%. Ini kalo mau dibikin, ini udah jelas importirnya dia hi-risk, dibikin low, ya bablas nanti. Sekarang aja bea cukai

sedang disorot oleh DPR. Ini bea cukai banyak barang selundupan. Y gimana, mau diperiksa semua juga ga mungkin. Serba susah jadinya, padahal bea cukai sudah berjuang itu. Ini memang banyak sekali, 1600, besok dateng segitu lagi. Kalo PFDP punya, misalkan 20 dokumen, harus siap diperiksa hari itu juga. Sehingga mungkin ga 100% bener. Karena kalau dia tunda 10, besok 20 dokumen lagi dateng. Dia harus benar-benar selesai. Bagaimana dia mau meneliti ke lapangan, ke pasar, ga ada waktu. Makanya kebanyakan dalam praktek keliatannya dia pake harga yang ada di computer. Ini sebenarnya salah, bukan harga patokan, di computer \$3, tetapi aja \$3. Itu sebetulnya disitulah kelemahannya. Makanya waktu dia terus banding ke pengadilan pajak, dia menang.

I : Faktor yang menentukan diperiksa atau tidak bukan hanya faktor komoditi dan importir, itu diluar sistem ada yang namanya Nota Hasil Intelijen (NHI). Dia bisa masuk ke jalur manapun. MITA prioritas pun masuk dia. Kalo dia punya informasi akurat, periksa barangnya.

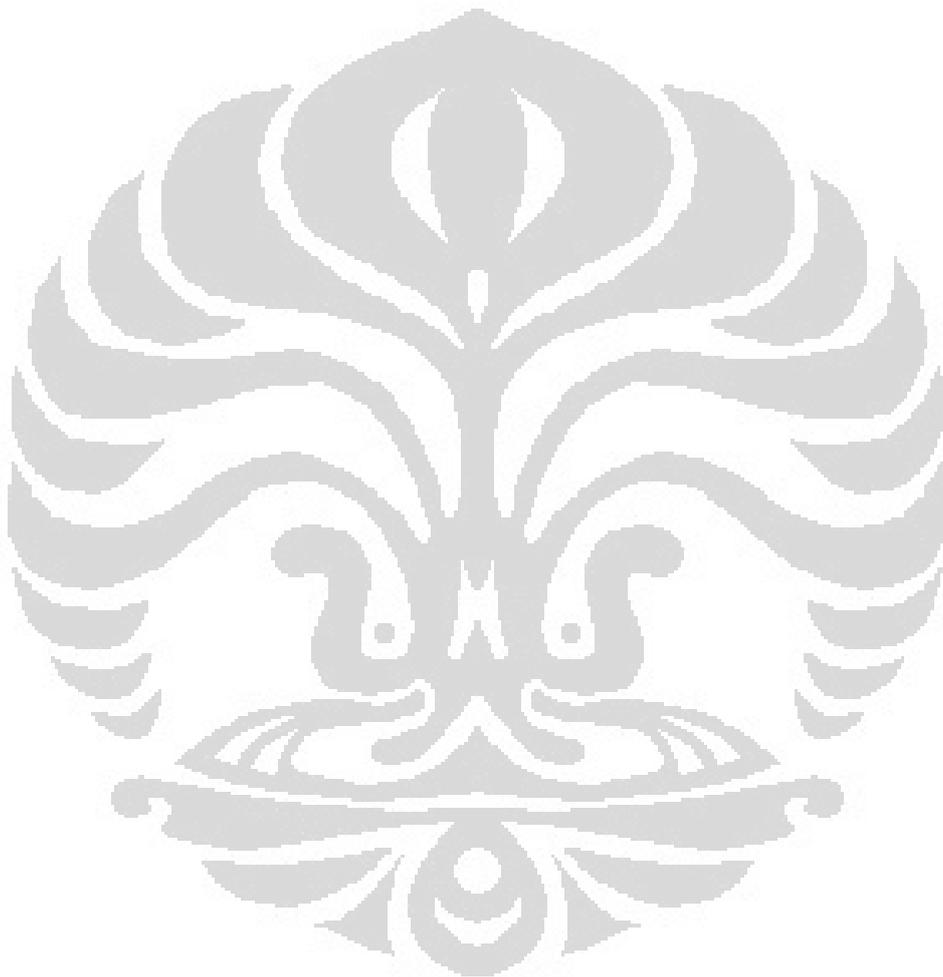
**P : NHI ini mungkin bisa dibilang faktor lain diluar manajemen resiko,**

I : Kalau NHI kan begini, kalau NHI ini ada unit yang namanya unit intelijen atau unit P2. Ini dia dapat informasi dari segala arah, mungkin dari sesama pedagang misalnya, dari sesama pedagang yang bersaing. Mungkin dari bea cukai yang ada di luar negeri, atau counter part-nya. Atau mungkin memang perwakilan bea cukai, mungkin ada hasil ini dia ngirim orang mengumpulkan data, data dikumpulkan jadi informasi, masuk lagi, bisa seperti itu. Tentu dari profil juga merupakan sesuatu. Bisa juga dia dari lembaga lain, misalnya dari lembaga narkotik nasional, dari kepolisian, dari dsb lainnya lah. Ini juga masuk informasi-informasi. Minimal ada 2 informasi yang diolah. Kalau Cuma satu itu cuma atensi aja. Ada 2 informasi nanti kemudian akan dianalisis. Di P2 itu ada pejabat analisisnya, nah berdasarkan data yang ada, kemudian nanti memang kalau itu akurat dikeluarkanlah nota hasil tadi, nota hasil intelijen tadi. Inilah kemudian menjadi dasar untuk dilakukannya pemeriksaan fisik terhadap barang, walaupun barang itu udah ada SPPB, udah keluar sampe cawang, bisa dikejar. Seperti itulah, jadi pengumpulan informasi, diolah, nanti diolah disini, diolah kemudian

dituangkan dalam Nota Hasil Intelijen. Bukan sekedar curiga, ini ga bisa. Harus ada data yang masuk, bukan berdasarkan kecurigaan. Minimal 2 informasi itu.

**P : Berarti ini juga termasuk langkah untuk mengurangi resiko**

I : Betul



Informan : Ribut Sugianto

Jabatan : Kepala Seksi Pemantauan Risiko, Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai

Tempat Wawancara : Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Tanggal dan Waktu Wawancara : Rabu, 23 Mei 2012 Pukul 15.00-16.00 WIB

**P : Penanya**

I : Informan

**P : Bagaimana pelaksanaan manajemen risiko di bidang impor itu pak ?**

I : bicara tentang manajemen risiko, implementasinya di bidang pelayanan sendiri sudah sejak lama. Itu dari awal dulu sudah kita terapkan. Dari pelayanan kepabeanan tahun 90-an kita juga sudah menerapkan itu. Cuma lebih ditajamkan lagi risk management itu pada tahun 2002, pada reformasi kepabeanan. artinya sebelum tahun 2002 itu kita hanya mengenal jalur hijau dan jalur merah. Begitu tahun 2002, ada reformasi kepabeanan ada kita mengenal lagi yang namanya jalur prioritas. Selain jalur hijau jalur merah juga ada namanya jalur prioritas. Kemudian dikembangkan lagi, percepatan reformasi kepabeanan, sampai sekarang, risk management yang terkait dengan kepabeanan, karena bicara risk management tidak itu saja, dan kebetulan yang ditangani di unit kita itu risk management yang sifatnya corporate. Risk management keseluruhan.

**P : Awalnya seperti apa pak, apakah pada saat bea cukai masih menggunakan surveyor asing itu masih digunakan manajemen risiko?**

I : Masih. Ada penjaluran juga, jalur merah jalur hijau masih ada. Tapi sejak tahun 90 kita sudah menerapkan manajemen risiko. Kan implementasinya di lapangan berbeda. Kan awalnya ada jalur merah jalur hijau, dikembangkan lagi ada jalur prioritas, kan beda lagi itu. Itu kan masalah profiling juga, risk management. Kalau masalah penajamannya kan setiap periode kita lebih ini lagi, penerapan risk manajemennya. Itu tadi, sebelum tahun 2002, itu hanya jalur merah jalur hijau. Setelah tahun 2002 itu setelah adanya reformasi kepabeanan. reformasi

kepabeanan menitikberatkan pada empat hal, trade facilitator, industrial assistance, kemudian community protector sama revenue collector. Itu kan titik berat reformasi. Dari keempat ini, salah satunya adalah trade facilitator. Trade facilitator ini salah satu fokusnya adalah risk manajemen ini. Dengan mengembangkan yang namanya jalur prioritas. Sebelumnya belum pernah ada jalur prioritas. Mulainya sejak tahun 2002 ini.

**P : Berarti sejak tahun 90-an hingga 2002 belum ada perubahan yang signifikan ya pak.**

I : Sebetulnya sudah diterapkan risk management, sebelum 2002. Tapi lebih ditajamkan lagi dengan reformasi kepabeanan itu, dengan adanya trade facilitator tadi. Jadi mulai 2002 itu, sistem pelayanan kepabeanan kita di bidang impor, ada 3 jalur tadi, jalur merah, jalur hijau sama jalur prioritas. Dengan mengkombinasikan antar profil importir dan profil komoditi.

**P : Lalu dari 2002 hingga sekarang apa perubahan yang terjadi pak?**

I : Semenjak 2002 hingga sekarang, setelah dievaluasi ulang, tahun 2008 atau 2007 dikembangkan lagi risk management dengan adanya jalur kuning. Jalur kuning sama jalur MITA, Mitra Utama. Artinya sebelum 2002 2 jalur, setelah 2002 3 jalur, setelah 2008 5 jalur, merah, hijau, kuning, MITA Non Prioritas, dan MITA Prioritas. Itu implementasi risk management di bidang impor.

**P : Seperti apa pak tantangan di bidang impor kedepannya ?**

I : Ya itu, 5 penjaluran tadi seharusnya lebih ditajamkan lagi. Bagaimana pengelolaan terhadap risk management yang sudah kita terapkan saat ini. Sekarang dalam rangkaian kita kaji terus, biar nanti efektif bener di lapangan.

**P : Risiko seperti apa pak yang belum di-cover oleh DJBC ?**

I : Sebetulnya kalau kita bicara dengan ekspor dan impor, tugas fungsi kita di DJBC tidak bisa berdiri sendiri. Bicara front-liner untuk masalah barang. Kita ga bisa bicara sendiri, sebetulnya. Karena itu melekat di resiko tadi. Dalam kegiatan ekspor dan impor, pada prakteknya dan itu berlaku secara internasional, entitas

yang terlibat disitu sangat banyak sekali. Posisi bea cukai itu bagian kecil dari flow of goods. Disini kalau kita lihat banyak entitasnya. Pengangkut, importir dan bea cukai hanya bagian kecil. Disini ada port authority, ada CIQ, ada terminal operator, ada TKBM, ada perusahaan forwarding. Belum lagi pada saat customs clearance, kita ini dititipi aturan titipan oleh OGA, other government agencies. Yang itu jumlahnya di Indonesia banyak sekali. Yang ngatur ketentuan barang niaga impor. Itu yang menitipkan aturannya di bea cukai seandainya barang itu mau dikeluarkan. Dan ini semua melekat risikonya di kita. Contohnya seperti ini, seandainya jalur merah akan diperiksa barangnya, maka terminal operator harus dipersiapkan sarana prasarannya agar apa yang dimau bea cukai dalam prosedur penyelesaian barangnya itu betul-betul dilakukan secara tepat, akura, dan memang sebagai tugas fungsi kita di bidang kepabeanan. tapi apa di Indonesia semua sudah terpenuhi syarat-syarat itu, belum tentu. Karena terkait dengan terminal operator tadi menyediakan sarana-prasarannya. Makanya kenapa ada risk manajemen tadi. Karena prinsipnya, kalau kita lihat filosofi dasar barang impor ini, barang impor ini prinsip dasarnya semua harus diperiksa. Kenapa diperiksa, karena disitu melekat hutang bea masuk. Cuma, kalau semua barang impor diperiksa, yang pertama, sanggup ga petugas bea cukai meriksa semua barang impor, kedua, sarannya tadi, si terminal pelabuhan itu, siap ga menyediakan tempat melakukan pemeriksaan seluruh barang impor, dan itu risk management juga diterapkan di berbagai negara, makanya ada risk management tadi, tidak semua barang diperiksa. Itulah filosofinya itu. Itu dari sisi kita bea cukai, belum dari sisi titipan ini, departemen ini, ini misalnya kita impor, misalnya impor daging, ini yang teriak-teriak, departemen pertanian ini. Periksa dulu bea cukai harusnya. Harusnya kan ada ijinnya, ijin dari departemen pertanian dulu, kalau sudah dapat ijin baru boleh.

**P : Berarti ini semuanya akan di-cover oleh bea cukai ?**

I : Harusnya ga. Harusnya bagian sendiri-sendiri. Bea cukai masalah customsnya. Begitu kita bicara penyedia sarana-prasarana di pelabuhan siapa yang tanggung jawab, harusnya terminal operator. Kita ga punya kewenangan kesana, tapi itu bagian dari pelayanan keseluruhan di bidang impor. Sekarang stigma masyarakat,

kalau barang macet, maka bea cukai tok yang tahu. Padahal harusnya dilihat dulu macetnya dimana. Apakah sana nuruninnya ini yang rusak, ini juga bisa macet. Apakah jalannannya, untuk ekspor, untuk masuk ke tanjung priok itu macet. Apakah bea cukai yang bikin macet. Sebetulnya harus dilihat dari sisi flow of goods-nya. Memang salah satunya, customs clearance adalah bagian. Artinya bea cukai, customs, itu bagian keseluruhan dari flow of goods-nya, alur barangnya maupun alur dokumen. Karena barang tidak serta merta datang terus bisa keluar. Harus ada dokumen-dokumen persyaratannya tadi. Salah satu contoh shipping line aja lah. Pada saat dia mau masuk ke pelabuhan, apakah bisa kapalnya tau-tau sandar, harus ada ijin dari port authority, harus ada ijin dari CIQ ini, customs, immigration, quarantine. Baru boleh sandar. Sandar, apakah bisa sandar begitu saja, ga, ini nanti harus ada ijin sandarnya, ijin lain2, kalau di bea cukai inward manifestnya. Artinya ada dokumen ada barang juga. Ini harus diselesaikan. Dan ini semuanya tadi melekat risk management tadi.

**P : Kedepannya dari sini apa yang akan bea cukai lakukan ?**

I : Profiling yang kita punya akan terus menerus kita kaji. Pengelolaan profil risiko tadi. Meskipun saat ini juga sudah dilakukan, tapi itu perlu penajaman lagi lah. O iya, kembali ke 2002 tadi, bea cukai juga mulai tahun 2002 menerapkan sistem komputerasi pelayanan di pelabuhan-pelabuhan tertentu, terutama pelabuhan-pelabuhan besar. 5 pelabuhan. Sistem pelayanannya itu, untuk 5 pelabuhan utama, itu mandatory elektronik semua. Itu adalah tanjung priok, tanjung perak, tanjung mas semarang, belawan, sama cengkareng, soekarno-hatta, Bandar udaranya. Ini bagi importir yang melakukan impor di 5 pelabuhan ini wajib menggunakan elektronik. Itu terkait penjalurannya. Penjalurannya pun by computer semua. Kalau yang sudah menerapkan ini. Menerapkan sistem profiling tadi. PDE ini sudah tidak 5 tadi, sudah dikembangkan lagi. Ada 9 atau 12.

**P : Saat ini hal apa lagi yang akan dipertajam pak ?**

I : Ada keinginan dari Dirjen lebih memfokuskan maintenance, pengelolaan terhadap profilingnya tadi. Profil selama ini sudah ada, tapi kita mungkin lebih menajamkan lagi. Profiling itu nanti benar-benar akurat lah. Bukan berarti yang

saat ini belum akurat ya, tapi kita pengen lebih akurat lagi. Artinya apa misalnya, kalaulah nanti dia kena jalur merah, itu bener-bener ada indikasi melakukan pelanggaran. Diharapkan nantinya begitu. Databasenya ada, tapi maintenance secara periodic. Tidak bisa secara transaksional memotret langsung. Dia ada maintenance-nya, selama belum dilakukan maintenance, maka selama periode itu dia kena merah. Kalau saya ketahuan merah, saya memasukkan barang bener toh. Karena statis tadi. Mau diperiksa berapa puluh kali, karena saya udah tau merah, pasti bener terus.

**P : Kenapa maintenance-nya belum sampai ke tahap yang transaksional ?**

I : Itu proses tahapan tadi. Ini makanya ini kan terus kita kaji. Yang pertama, ini dari sisi pribadi saya, kalau dilihat secara global, customer yang kita layani, negara kita, waktu saya juga pernah ditugaskan ke jepang itu, entitas yang kita layani itulah yang beda dengan luar negeri. Bedanya gini, kalau di negara kita masih mengimpor, ya kalau ada yang mau mengimpor, ya kita akomodir semua. Belum kita batasi sampe batas tertentu. Artinya begitu kita registrasi, register siapa customer kita untuk memberikan pelayanan impor tadi, importir itu banyak sekali, sampai puluhan ribu. Persyaratan untuk saya bisa impor di kita masih longgar. Saya punya PT, punya NPWP, bisa impor. Akhirnya coverage yang diawasi oleh bea cukai luas sekali. Beda dengan jepang. Jepang itu dapat dihitung dengan jari importirnya. Seluruh jepang itu ga sampai 1000. Yang dibina oleh customs disana juga jelas kan orangnya. Orangnya pasti itu-itu juga. Kalau ini, belum tentu yang puluhan ribu ini aktif semua. Ini pribadi saya kalau saya pernah studi banding. Itu kesulitan kita coverage-nya. Kita belum bisa transaksional seperti itu.

**P : Sebenarnya bagaimana pak maintenance yang bersifat transaksional itu ?**

I : Ya kemungkinan semuanya harus by sistem kalau menurut saya. Katakanlah saya tadi profilingnya very hi-risk. Di-detect oleh ini. Komoditi yang saya impor, middle risk misalnya. Padahal kalau kombinasi di sistem yang tadi, kalau ininya hi-risk ininya middle risk, ini jalur kuning. Saya ga tau lho, ini cuma contoh aja. Jalur kuning, begitu diperiksa, bener. Seharusnya ini ada outputnya. Atau

ekstrimnya lah, ini saya hi-risk, barang yang saya impor hi-risk juga. Seharusnya kan merah. Diperiksa fisik kan, diperiksa fisik ternyata sesuai, benar barangnya. Harusnya, kalau sifatnya transaksional, ini langsung bisa meng-upgrade ini. Impor lagi barang yang sama, benar lagi. Dengan mungkin kombinasi, berapa kali dia ini, begitu dia impor lagi, ya gak perlu diperiksa lagi lho harusnya. Kalau kita periksa lagi, risk manajemennya sebenarnya ga akurat gitu lho. Sia-sia kita meriksa barang yang pasti benar. Entah nanti apa lagi kombinasinya, negaranya, gak tau lah, itu temen-temen disana yang lebih paham. Bagaimana mengkombinasikan elemen-elemen tadi sehingga sifatnya sebenarnya transaksional tadi. Kalau ini merah, bisa sampai setahun merah terus, sepanjang tidak dilakukan maintenance tadi. Tantangan kita ya ini menurut saya. Teknologi dan inovasi kita harus lebih kita kembangkan lagi.

**P : Untuk meningkatkan pelayanan, sarana dan prasarana itu menjadi sangat penting.**

I : Iya benar. Kalau kita bicara pemeriksaan fisik itu, bea cukai hanya punya kewenangan meriksa fisik. Tapi yang menyiapkan barangnya bisa diperiksa fisik itu terminal operator dan PKBM (Bongkar Muat). Kan tergantung. Kalau ininya gak mau buka, ga mungkin bea cukai yang meriksa-meriksa sendiri. Sangat tergantung sama ini. Sangat tergantung terminal operator. Sekarang saya masukan barang, kena jalur merah container 0001. Sama terminal operator ini, containernya masih diatas belum diturunin, bea cukai mana bisa meriksa. Ga bisa meriksa. Makanya sangat tergantung dengan ini.

**P : OGA ini terlalu banyak, lalu bagaimana dengan lembaga non-pemerintah ? apa pengaruhnya terhadap untuk bisa memberikan beban kepada bea cukai ?**

I : Lembaga non-pemerintah ini. Contohnya BRR ini di Aceh. Inikan dulu BRR, sekarang udah gak ada lagi. Ini juga sifatnya kalau dibintang ini tergantung situasional.

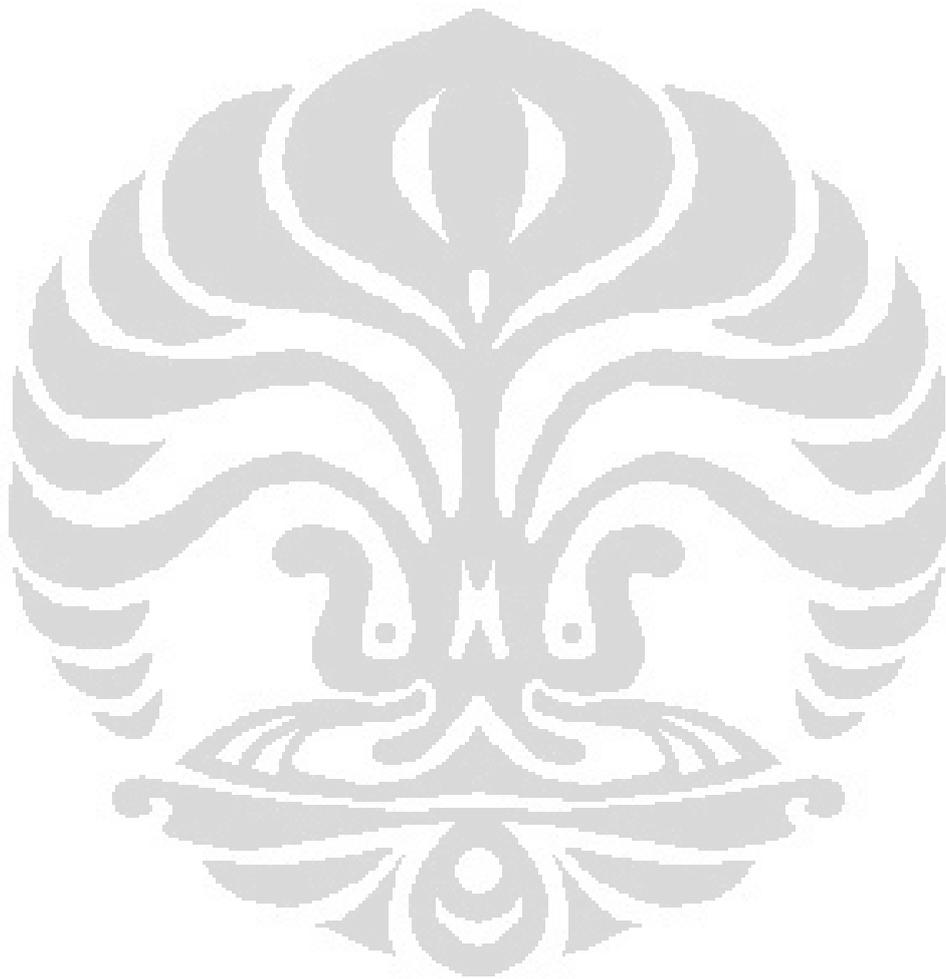
**P : Jadi berdasarkan aduan seperti itu pak ?**

I : Iya. Seperti LSM, ya gitu-gitu lah. Kan bisa jadi kan, itu jadi persyaratan.

**P : Terus kalau other customs ini maksudnya customs negara asing pak ?**

I : Iya betul. Dulu pernah kejadian di tanjung perak. Ekspor kita yang ke Amerika itu disinyalir bukan murni dari Indonesia. Customs Amerika-nya curiga dia. Kalau model-model udang seperti ini bukan dari Indonesia. Artinya pada saat itu di Amerika ada larangan bahwa ada larangan impor udang dari China. Nah rupanya mungkin diakali, China itu impor dulu ke Indonesia, baru dikirim ke Amerika. Seolah-olah negara asalnya udang itu dari Indonesia. Pernah Customs Amerika datang ke kita, ngecek, betul ga ni. Semacam itu lah. Makanya kasuistis aja.





Informan : Arman Tarmizi

Jabatan : Kasubsi Intelijen I, KPPBC Soekarno-Hatta

Tempat Wawancara : KPPBC Soekarno-Hatta

Tanggal dan Waktu Wawancara : Senin, 28 Mei 2012 Pukul 11.30-12.00 WIB

**P : Penanya**

I : Informan

**P : Manajemen risiko di bidang impor itu bagaimana ya pak ?**

I : Jadi kalau manajemen risiko itu ada dua ya, ada profil importir dan profil komoditi. Profil importir itu ter-sentralized di kantor pusat. Dia ada semacam aplikasinya. Jadi untuk analisis-analisis bisa mengakses ke situ. Jadi profilnya kita tau, dia pernah melakukan pelanggaran berapa kali, alamatnya dimana, pemiliknya siapa, NPWP-nya berapa, lokasinya dimana, sudah melakukan bisnis berapa kali. Profil importir kita memang punya di kantor pusat, dan itu seluruh Indonesia ada. Cuma nanti dia tergantung user-nya, kalau dia user-nya kantor bea cukai soekarno-hatta, berarti orang bea cukai soekarno-hatta hanya bisa membuka importir yang di soekarno-hatta, yang bekerja di soekarno-hatta. Kalau misalkan di tanjung priuk, berarti dia hanya bisa membuka importir-importir yang pernah melakukan impor di tanjung priuk. Jadi ada aplikasinya, namanya aplikasi SIDIA. Intinya profil itu kita sudah ada, profil pengusaha itu lengkap kita.

**P : Profil importir itu kan ada tingkatan resiko, itu faktornya apa saja ya pak?**

I : Ya itu ada tingkat resikonya, ada very hi-risk, ada hi-risk, ada low risk. Jadi ada yang very hi-risk, ada yang hi-risk, ada yang low risk. Yang very hi-risk itu biasanya kategorinya itu tergantung dari pernah melakukan pelanggaran atau tidak, komoditi yang diimpornya apa. Biasanya dia menjadi hi-risk atau menjadi low risk itu tergantung dari jumlah pelanggaran yang pernah dia lakukan, atau perusahaan itu masih baru atau bukan. Kalau masih baru dia dikategorikannya hi-risk. Tapi setelah beberapa kali impor ternyata dia comply, bagus, dia akan

dinaikkan ke low risk. Jadi risiko rendah. Untuk very hi-risk itu memang untuk perusahaan-perusahaan yang pernah melakukan pelanggaran-pelanggaran, atau kita pernah melakukan pengecekan ke lokasi alamat pabriknya, ternyata alamat itu fiktif, atau ada informasi dari luar. Dari eksternal kita bahwa perusahaan-perusahaan ini kategorinya begini-begini, itu juga bisa. Tapi kecenderungan yang paling pertama adalah dia pernah melakukan pelanggaran. Pernah melakukan pelanggaran, atau melanggar. Pelanggaran itu kan macam-macam, ada yang pelanggaran pidana, ada yang sifatnya administratif, ada yang pelanggarannya karena kesalahan menetapkan bea masuk segala macam. Kalau di bea cukai, perhitungan pajak itu sifatnya self assessment. Jadi dia sendiri yang menetapkan bea masuknya. Dari situ pungutan, misalnya begini, kalau importir itu, dia mau impor barang, dia pasti mengajukannya berdasarkan HS. HS itu dia ada pos tarif, jadi barang-barang yang akan dia impor itu masuk di pos tarif tersebut. Nanti dikategorikannya pos tarif berapa. Misalnya itu nanti jenis barangnya apa, misalnya nanti jenis barangnya kosmetik, atau jenis barangnya alat kesehatan, atau apa, itu nanti ada kategorinya. Barangnya itu masuk kategori berapa, itu nanti jelas bea masuknya berapa, PPN-nya berapa, segala macam. Dari situ diklasifikasikan, diajukan ke bea cukai dan melakukan pembayaran. Dengan klasifikasi itulah dia membayar. Membayar dengan hitung-hitungan sendiri, kita tidak menghitung. Setelah dia bayar ke bank, dia melakukan aju impor ke kantor bea cukai, di kantor bea cukai itu nanti diverifikasi. Nanti ada pejabat yang meneliti, apakah terkait dengan larangan pembatasan. Kalau misalkan dia ternyata, pejabat pemeriksa dokumennya dia ternyata bea masuknya kurang, atau salah penetapan tarifnya, dia akan dinotul. Kalau dia pernah salah melakukan itu, itu masuk kategori hi-risk juga, karena terlalu sering melakukan pelanggaran. Jadi kalau salah menetapkan pun, dia akan terbit nota pembetulan, nanti akan dikenakan pembetulan bea masuk berapa. Dan kalau ternyata ada kesalahan yang berdasarkan aturan dikenai sanksi, dikenai sanksi juga. Kadang-kadang tidak semata pembetulan aja. Kalau yang pembetulan, kalau dia kesalahan pos tarif, dia dibetulkan pos tarifnya aja bea masuk berapa. Kalau misalnya ada unsur-unsur pelanggaran administratif lainnya, bisa terkena sanksi administrasi. Variasi itu, ada yang 100%, ada yang 50%, ada yang besarnya sudah ditentukan, 50 juta, 100

juta. Berdasarkan itu lah maka terbit hi-risk, low risk, sama very hi-risk. Dari klasifikasi untu profil perusahaan itu disitu.

**P : Lalu kalau perusahaan tergolong low risk, dan dia sekali melakukan pelanggaran apa dia akan turun ke hi-risk atau tetap di low risk ?**

I : Tidak. Akan turun menjadi hi-risk. Nanti ada tenggat waktunya. Kalau perusahaan melanggar, pasti akan menjadi hi-risk. Itu akan jadi atensi kita. Tapi setelah track record-nya bagus, nanti termin waktu berapa lama itu akan menjadi low risk lagi. Karena dia artinya sudah comply. Itu sistemnya yang mengatur. Jadi entry data, lalu diolah sistem, nanti sistemnya yang menentukan ini hi-risk, low risk, very hi-risk. Jadi campur tangan kita hanya buat diini aja, bagaimana membuat sistemnya kalau dia melanggar sekali segini ini ini. Pelanggaran ada 2 macam, bisa pidana bisa administrasi. Administrasi pun bisa macam-macam, bisa berupa denda, bisa pencabutan izin, bisa pembekuan, atau barangnya itu bisa ditegah. Ditegah itu barangnya di-hold dulu, tidak dikeluarkan sampai dengan proses kepabeannya selesai. Jadi kalau dikenai pidana, itu biasanya karena ada kerugian negara, atau ada unsur-unsur pidana terpenuhi. Misalnya di nyelundup, disembunyikan. Misalnya dia bawa berlian, diselundupkan dengan tujuan menghindari bea masuk, atau dia bawa narkotika. Kalau narkotik di sini kita limpahkan ya, karena ada UU Narkotika. Kemudian misalkan, kalau disini ya jewellery, kemarin juga ada kasus pita cukai, ada kasus barang-barang larangan pembatasan, pokoknya unsur pidananya terpenuhi. Misalkan ada unsur disembunyikan, atau ada dokumen-dokumen yang dipalsukan, itu pidana. Tapi misalkan kalau administrasi biasanya dia terkait dengan kesalahan-kesalahan si importirnya, tapi tidak ada unsur-unsur yang merugikan negara. Jadi kecenderungan tidak menimbulkan kerugian negara, atau pun tidak terpenuhi unsur-unsur pidananya. Jadi walaupun dia tidak ada kerugian negara, tetapi unsur pidananya terpenuhi, dia akan dipidana. Contohnya di bea cukai itu ada segel bea cukai, segel itu disobek, barang dikeluarkan. Itu belom ada kerugian negara, tapi barang segel udah disobek, dirusak, itu bisa dipidana, walaupun tidak ada kerugian negara.

**P : Komoditi itu kan banyak, dasar menetapkan risiko atas komoditi itu apa ya pak?**

I : Kalau di bea cukai kita lebih ke barang lartas. Yang menjadi atensi kita adalah barang larangan pembatasan. Sebenarnya kalau komoditi ini, kebanyakan peraturan-peraturannya berasal dari instansi-instansi luar. Dari perdagangan paling banyak ya. Dari POM, dari Polri, dari Angkatan Darat, dari Kejaksaan, banyak sekali instansi-instansi. Yang terkait dengan karantina, banyak sekali. Itu peraturan-peraturan itu, jadi polanya begini, kalau mereka ingin menitipkan peraturan di bea cukai, mereka kirim surat ke Menteri Keuangan, Menteri Keuangan nanti menurunkan ke bea cukai, dilaksanakanlah peraturan itu. Jadi misalkan begini, contoh barang larangan. Contohnya adalah baju bekas. Baju bekas itu larangan, tapi bukan kita yang melarang, yang melarang dari Kementerian Perdagangan. Perdagangan itu melarang karena akan merusak pasar Indonesia. Dulu pernah denger balpress, balpress itu pakaian-pakaian bekas yang diimpor dari Malaysia, dari Singapura, dari China. Itu tidak boleh masuk ke Indonesia. Jadi pakaian-pakaian bekas yang sudah dipres, diikat, dan bentuknya bulat. Makanya namanya ballpress. Bentuknya kotak. Namanya ballpress. Pakaian-pakaian bekas itu banyak itu, biasanya larinya ke Indonesia bagian timur. Itu pakaian bekas, atau alat-alat elektronik bekas, itu tidak boleh diimpor ke Indonesia. Atau ada barang-barang lain seperti narkoba, psikotropika, atau alat-alat kesehatan, itu harus ada ijin-ijinnya dari instansi terkait. Alat kesehatan, kalau misalnya alat kesehatan itu diimpor begitu saja, tidak ada standarnya, tidak ada pemeriksaan dari departemen kesehatan. Nanti kalau misalnya terjadi masalah di Indonesia siapa yang tanggung jawab. Misalnya obat-obatan, obat-obatan itu harus ada ijin dari BP-POM. Kalau misalnya diimpor begitu saja, kita setuju, dan BPPOM tidak mengawasi. Ya orang bisa minum obat-obat aja kan, tidak ada standarnya, apa bagaimana. Jadi obat-obatan pun harus ada ijin. Jadi untuk komoditi, kita concern-nya di barang larangan pembatasan. Nah itulah yang menjadi atensi kita. Tapi kalau untuk komoditi-komoditi, itu biasanya kepentingannya instansi-instansi luar. Kementerian Perdagangan, Kementerian Pertanian, Kementerian kelautan. Kita disini hanya data-data aja. Tapi kalau untuk mengontrol, misalkan yang terbaru saat ini adalah raw material pertambangan.

Misalkan barang tambang yang raw material rencananya akan dikenakan bea keluar. Itu yang menerbitkan peraturan adalah Kementerian ESDM. Nah komoditi-komoditi itu yang berkepentingan adalah instansi-instansi luar, bukan bea cukai. Tapi mereka, karena customs-lah yang melakukan tugas ini, menitipkan peraturan ke kita. Tapi data tentang barang-barang itu ada di kita.

**P : Berarti kalau saya hubungkan dengan tingkat risikonya tadi, berarti dasarnya adalah permintaan dari instansi-instansi luar tadi.**

I : Iya. Di INSW tadi, jadi impor itu masuk semua. Impor masuk, disaring di INSW. Jadi untuk barang yang masuk kategori larangan pembatasan, itu langsung tersaring di INSW. Jadi kalau misalkan barangnya barang obat, langsung dimasukan import, nanti di INSW tadi akan di-hold sendiri, tidak akan bisa diproses oleh pejabat pemeriksa dokumennya. Ada tim yang namanya tim Analyzing Point. Nah ini yang nanti akan mengecek perijinannya di INSW itu. Kalau misalnya yang mengimpor punya izin, nanti akan muncul di INSW itu, baru kita clear, bisa lanjut ke pemeriksaan dokumen yang mengenai tarif bea masuk sama pembayaran bea masuknya. Cuma ada komoditi-komoditi resiko yang biasanya terkait dengan larangan dan pembatasan. Atau barang-barang risiko yang terkena PPN, PPh, bea masuk tinggi. Atau yang lagi tren. Misalkan dulu pernah ada tren impor gula. Pernah terjadi tren impor beras. Atau misalnya handphone, tiba-tiba beredar banyak. Komoditas-komoditas itulah yang menjadi atensi kita.

**P : Lalu bagaimana dengan tindak lanjut dari profil importir dan profil komoditi ini pak ?**

I : Tindak lanjutnya nanti masuk ke penjaluran. Kalau penjaluran larinya ke profil perusahaannya. Kalau dia hi-risk dia merah, kalau low risk dia hijau. Dan ada jalur prioritas. Jalur prioritas dia memang sudah diverifikasi dan diaudit oleh kantor pusat. Jadi dia impor berapa kali pun, dia pasti hijau terus. Jadi dia itu, barang datang, masukin dokumen, bayar bea masuk, langsung keluar, cepat gitu, itu jalur prioritas. Itu kategorinya biasanya importir produsen, yang memang kepentingannya untuk kawasan berikat yang barang-barang impor untuk kegiatan produksi, diekspor kembali atau konsumsi dalam negeri. Atau bukan importir

produsen, tapi dia sudah comply dan dia sudah mengajukan ke Dirjen. Jadi tidak semua importir importir prioritas yang mendapat fasilitas itu. Jadi penjaluran itu ada yang merah, ada yang kuning, ada yang hijau, ada yang prioritas. Nah yang prioritas ini diaudit. Ada audit yang rutin, dia juga harus jelas perusahaannya, comply, patuh lah ya, tidak pernah melakukan pelanggaran.

**P : Lalu di Soekarno-hatta sendiri lebih banyak jalur mana yang melakukan pelanggaran? jalur merah atau jalur hijau ?**

I : Kalau pelanggaran biasanya di jalur merah, karena memang sistem kita sudah membuat ini memang risikonya tinggi. Jadi otomatis pelanggaran di jalur merah. Untuk jalur hijau biasanya kita ada sistem namanya NHI (Nota Hasil Intelijen), itu berdasarkan tim analisis kita disini. Jadi kita itu ada tim analis yang memeriksa manifest, dan dokumen-dokumen yang masuk ke kita. Impor-impor barang apa itu ada analisisnya di kita. Ini hi-risk ini, terbitkan NHI, walaupun dia jalur hijau, terbitkan NHI. Jalur hijau kan langsung. Kalau (jalur) merah diperiksa, kalau hijau tidak diperiksa. Kalau yang jalur hijau itu biasanya berdasarkan NHI. Jadi kita ada tim analis yang memeriksa data-data kepabeanan, setiap perusahaan itu kita atensi. Kita atensi, ada NHI, biasanya ada pelanggaran disitu. Dan memang tim analis kita solid lah, yang terkait dengan narkotik itu, kamu liat ke belakang situ. Itu banyak foto-foto itu. Itu daftar narkotik yang kiriman barang, kiriman-kiriman itu temuan dari tim analis semua. Yang anaknya Rano Karno, itu temuan kita juga. Temuan dari sini, diberitahukan dokumen. Tapi kita curiga, berdasarkan analis ini termasuk harus diperiksa lah. Jadi kita turunkan tim, diperiksa, ternyata ada.

**P : Kalau disini penangkapan yang paling banyak itu narkoba ya pak, itu modusnya bagaimana pak? lewat barang pos kah? atau lewat jalur hijau yang tergabung dengan barang-barang lain? itu bagaimana pak modusnya.**

I : Itu tergantung trend ya. Jadi untuk importir, termasuk kategori jarang untuk importir yang rutin yah, yang dia sudah ada profilnya di perusahaan di data kita. Itu termasuk kategori jarang sekali dia melakukan pelanggaran impor. Biasanya kalau mereka PT-PT yang sudah jelas, yang semacam itu, bisa dikatakan jarang

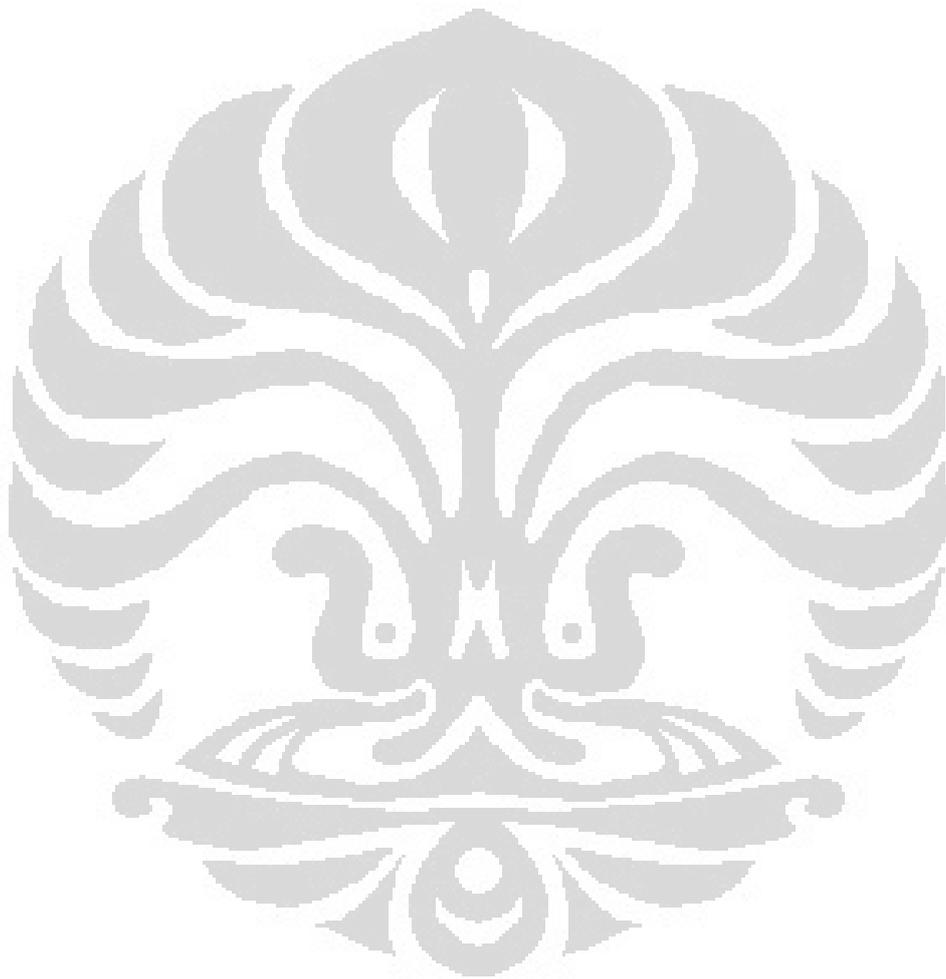
sekali melakukan pelanggaran. Melakukan impor yang isinya narkotika. Kalau untuk perusahaan-perusahaan yang legal, mereka bisa dikatakan satu dari seribu yang melakukan impor seperti itu. Kalau pun melakukan itu biasanya karena ada oknum-oknum. Bukan membuat berarti perusahaan itu bekerja di bidang narkotik, tapi oknumnya ada. Tapi walaupun biasanya melakukan impor, itu adalah yang oknum didalamnya. Dan itu pun biasanya gak seperti itu. Biasanya gak gitu. Biasanya memang impor-impor yang memang barang kiriman itu barang dari india, dari afrika. Tapi kalau untuk penumpang juga ada.

**P : Kalau yang untuk penumpang itu seperti apa pak ?**

I : Kalau yang untuk penumpang itu ada yang swallow, yang telan, ada yang di badan, ada yang dibawa di bagasinya, dibawa di dalam concealment, ada yang dimasukkin ke pantatnya dia, berarti dari bottom, kalau perempuan maaf, dari rongganya, dari depan, dari vagina.

**P : Informasi seperti itu dapat darimana pak ? dari negara asal atau bagaimana ?**

I : Kalau penumpang kita ada analisisnya juga. Kita punya analisa penumpang ini beresiko atau tidak, kita punya. Dan itu per nama. Kan penumpang itu, kalau dia pembawa narkotik, dia tidak sekali. Pasti berulang-ulang. Dia pernah ke Pakistan. Kita punya rute-rutenya, Pakistan, india, lalu ke Indonesia. Ke Malaysia, ke hongkong, ke Pakistan, terus ke iran, balik lagi ke Bangladesh atau gimana. Itu kan negara-negara produsen narkotik, kita periksa. Ada analisisnya. Ataupun ada dari pemeriksaan langsung temen-temen di lapangan. Tapi biasanya berdasarkan permintaan analisis untuk melakukan pemeriksaan. Atau misalnya dari kecurigaan gerak gerak badannya juga bisa.



Informan : Moersito

Jabatan : Praktisi

Tempat Wawancara : Kediaman Bapak Moersito

Tanggal dan Waktu Wawancara : Kamis, 7 Juni 2012 Pukul 17.20-18.20 WIB

**P : Penanya**

I : Informan

**P : Bagaimana sih pak manajemen risiko di bidang impor itu :**

Jadi manajemen risiko itu ada tiga, ada profil importir, profil komoditi dan profil pemasok. Profil pemasok itu jadi gini. Alurnya gini aja gampang, impor itu kan dari luar negeri, siapa yang di luar negeri itu. Tapi biasanya profil pemasok di Bea Cukai itu tidak dibuat file, cuma dia dipetakan saja. Maksudnya dipetakan gini, pemasok itu dari mana, dari asia, dari eropa, dari australi, atau dari cina. Biasanya kalau dari eropa sama dari amerika itu positif gitu. Tidak diragukan, maksudnya tidak dicurigai. Karena mereka kan sudah transparan. Perdagangan bebasnya sudah lebih maju dari yang di daerah sini ya. Australi juga begitu, benua australi termasuk australi, new Zealand, itu termasuk yang tidak, kalau misalnya diponten, itu nilainya memang tidak 10, tapi nilainya 7 atau 8. Asia itu nilainya bisa 5 atau dibawahnya. Sehingga dia bisa dicurigai. Makanya dia sekarang, menteri perdagangan atau menteri perindustrian, akan memperketat barang-barang yang diimpor dari cina. Itu sebetulnya karena profil pemasoknya dia meragukan. Apakah dia SNI-nya. Dia memang pake cara SNI, memang tidak bisa dilarang kan, karena kita ikut perdagangan bebas. Tapi itu termasuk yang dicurigai atau pontennya itu rendah. sehingga profil yang banyak diteliti lebih lanjut, apakah dengan jalur merah atau dengan jalur kuning. Tapi mungkin tidak dengan jalur hijau. Misalkan profil pemasoknya benar dari negara yang pontennya rendah, nilainya rendah, tapi dia profil importirnya bagus karena dia importir produsen. Nah itu mungkin pontennya akan jadi naik. Karena dia bukan importir umum. Kalau importir umum kan dia core business-nya ga jelas, itu bisa menyebabkan dia tidak sepenuhnya mengimpor itu. Bisa juga dia lari sana lari sini. Tapi kalau

dia IP (importir produsen), perdagangan sudah menentukan bahwa dia importir produsen, atau importir terbatas, nah dia pontennya jadi naik. Meskipun dia pemasoknya dari cina, karena memang bahan bakunya dari cina. Karena yang dia impor bahan baku, komoditinya, nah akhirnya lari ke profil komoditi toh. Nah itu dari 3 tadi diponten, nanti misalnya 8 ya berarti tidak perlu dicurigai. Karena misalkan impornya itu wheat flour, bahan baku untuk membuat roti. Apa yang dicurigai dari bahan baku untuk membuat roti, ga perlu dicurigai. Gitu ya. Tapi kalo yang diimpor itu misalnya tekstil, atau garmen, itu pontennya jadi rendah. Jadi tiga-tiganya itu, pemasok, profil importir, sama profil komoditi. Cuma ini memang si intelijen itu harus benar-benar jeli, dan dia memang harus dibekali dengan pengalaman yang tinggi. Karena dia maen asal tok, itu bisa jadi subjetif. Nah ini sebetulnya di pusat itu musti harus meng-update terus informasi-informasi mengenai 3 profil itu. Jadi kalau dia misalkan dalam satu periode tertentu, misalkan dalam satu tahun, ini kok impor dari sana itu, selalu rawan. Maksudnya gini, banyak sekali, disini misalkan, impor dari cina, profil komoditi dari cina banyak sekali untuk komoditi ini, misalnya komoditi itu mainan anak-anak, terus kemudian barang konsumsi yang lain, apa sparepart, atau alat-alat tulis, sehingga produksi kita sendiri, alat tulis itu, jadi tidak laku. Misalnya lagi buah-buahan, kan banyak disini buah-buahan, buah-buahan itu begitu murah dari sana. Nah itu jadinya profil komoditinya dicurigai, terus itu memang impor dari sana itu banyak sekali terjadi. Misalnya hasil dari P2 bea cukai itu dalam menagun banyak dari sana. Itu kan jadinya pontennya jadi rendah. jadi profil pemasoknya rendah, profil komoditinya juga rendah. sekarang importirnya, dilalah importirnya itu core business-nya bukan itu, dan dia juga tidak jelas. Importir umum yang tidak jelas, istilah saya importir kaki lima, importir bawah payung atau bawah tenda di priok sana, importir hit n run. Nah itu jadinya tiga-tiganya jelek ya akhirnya dia. Nah itu yang tidak selalu diupdate, tidak selalu dibuat informasi yang bagus untuk di lapangan. Nah kalo bahasanya saya, atau temen-temen kita yang sudah pengalaman, nah ini jelek profilnya, dari segi profil importir, komoditi, maupun ini, sehingga perlu dicurigai. Kadang-kadang intelijen kita itu tidak dibekali dengan hal-hal yang demikian. Atau dia tidak selalu mengupdate pengalaman atau ilmunya ke hal-hal demikian. Jadinya dia maen nebak aja. Nah itu yang menjadi

subjektifitas tinggi tadi. Profil itu memang bagus, tapi akan jadi bahaya kalau dia subjektifitas. Maksudnya like and dislike. Ada yang sebetulnya profilnya jelek, tiga-tiganya nilainya jelek, tapi di jalur hijau. Ya ga boleh. Di satu pihak dia bahan baku pabrik, importir produsen, importirnya gak akan lari. Dia impor sendiri, tidak melalui pihak ketiga. Nah itu kan sebenarnya profilnya bagus, tapi dia subjektifitas jadi dia jalurnya merah terus. Biasanya dia itu protes. Saya juga sarankan kepada importir, kalau dia kayak gitu, protes saja. Itu sebenarnya gak bener. Seharusnya mereka begitu, katakanlah setiap kali impor kena tambah bayar terus, jalur merah terus, tapi begitu jalur merah bener terus. Ini seharusnya berubah. Dia harus berubah jadi positif, ga jadi negatif gitu. Itu kan jadi manajemen risikonya di situ. Jadi manajemen risikonya terletak pada subjek orang bea cukainya dalam mengambil risiko, apakah impor ini menjadi jalur merah atau jalur hijau, atau jalur kuning. Nah itu hubungannya antara manajemen risikonya dan penjaluran tadi, atau dengan profilnya itu. Kalau menurut saya disitu. Jadi tidak hanya dua, komoditi sama importir tok. Pemasoknya juga penting. Tapi kalau misalkan dia impor wheat flour yang dari Belanda. Apa yang perlu dicurigai. Apalagi importirnya, importir produsen. Itu harusnya risikonya rendah. termasuk risiko rendah, ga perlu masuk di jalur merah. Bikin bikin kerjaan aja. Mungkin boleh aja sekali-sekali pada waktu diadakan audit. Audit juga termasuk manajemen risiko. Sekali-sekali perlu diadakan audit untuk pengecekan. Tapi kalau sudah bener, ya gak perlu diperiksa lagi. Kita harus fokus pada target operasi yang mana. Target operasinya itu dari manajemen risiko yang berkaitan dengan profilnya itu pontennya yang rendah. jadi menurut saya hubungannya kesitu. Misalnya pabrik batu bata yang mengimpor bahan-bahan kimia. Untuk itu ya gak perlu lagi dicurigai. Pabriknya gak akan lari. Kecuali misalnya pabrik rokok tiba-tiba mengimpor sepeda motor. Nah itu kan udah beda dengan core business-nya dia. Penjaluran adalah tindak lanjut dari profil tersebut.

**P : Sebenarnya profil pemasok itu ada, tapi tidak ada pembakuannya?atau seperti apa pak?**

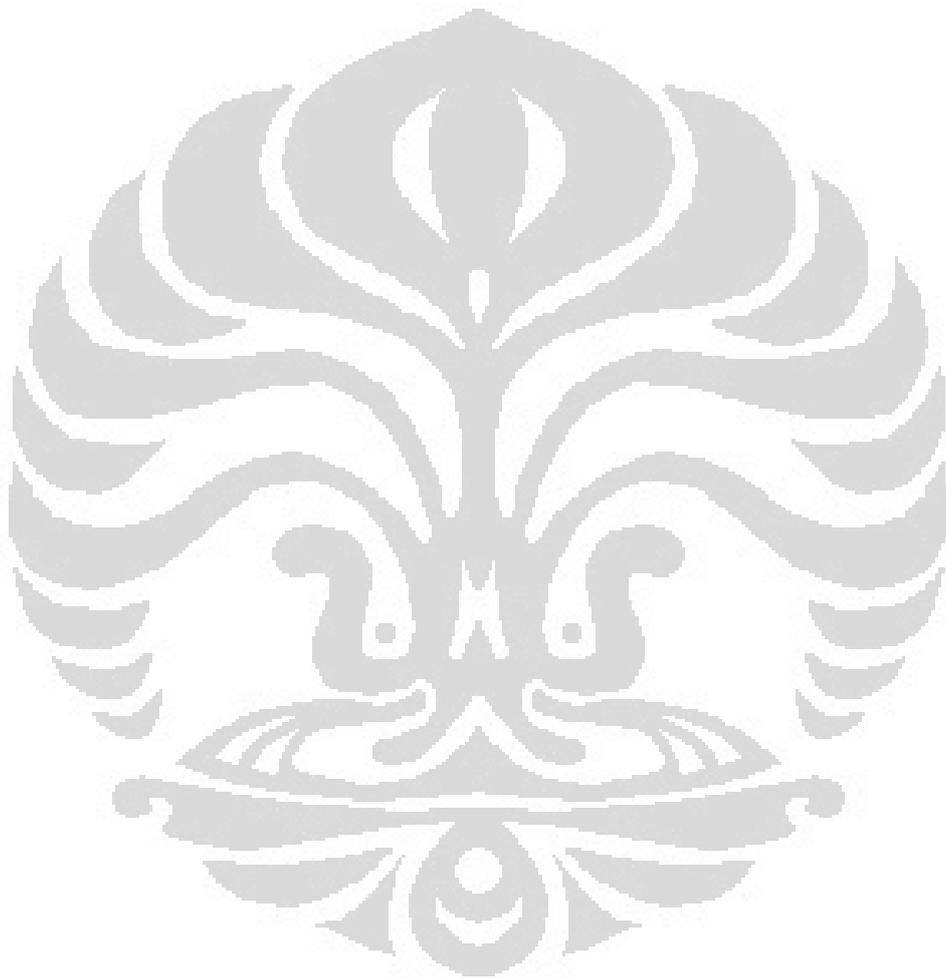
I : Memang tidak ada. Tapi itu dipetakan. Kita untuk memfokuskan. Kalau kita mau mencurigai sesuatu kan harus ada fokusnya. Sebenarnya kalau impor dari

eropa itu tidak perlu kita curigai. Itu juga jadinya image kita jadi jelek. Image kita untuk GATT, atau untuk WTO jadi jelek. Justru yang dari negara cina itu dilepasin semua, gak ditarget operasi. Tapi bisa juga yang dari eropa itu importirnya gak bagus. Bisa juga. Jadi importirnya itu importir umum. Jadi dia merubah, atau memalsu dokumen, atau seperti apa. Tapi kalau kita lihat, the first carrier, pertama impornya. Misalnya dia impor dari amerika, transit di singapur, biasanya yang nakal singapur. First carrier-nya gak. Jadi kalau kita mendapatkan dokumen yang dari aslinya sana, biasanya ga salah. Jadi dia juga ketat kan disana. Jadi gak salah, tapi begitu sampe singapur diadakan, mungkin diadakan suatu perubahan karena dia mau nakal disini. Tapi menurut saya itu profil komoditinya tidak pure dari amerika. Karena sudah ada singapurnya. Transit to, transit itu juga dicurigai karena dia importirnya dari sana tapi kenapa transit di singapur. Tapi tidak semua, nanti dilihat lagi profil importirnya, lalu profil komoditinya. Kenapa hanya menyebutkan profil importir dan profil komoditi, karena itu yang ada. Datanya yang jelas, yang ada. Padahal kalau profil pemasok itu kalau mau dibuat juga bisa. Tapi mereka di kantor pusat hanya mau membuat profil importir dan profil komoditi. Profil pemasok itu penting untuk mendeteksi dini itu dia dari mana. Katakanlah shabu-shabu, narkotik, itu memang sudah banyak di asia. Dulu pertamanya kan dari belanda. Dari profil komoditi, shabu-shabu, profil pemasoknya negatif, karena dari belanda. Tapi kalau dari belanda, katakanlah bahan baku roti, sebetulnya profil komoditi pemasoknya sudah positif ya, mungkin nilainya tinggi. Karena kita bisa liat di internet, di internet itu kita bisa liat semacam market diary. Kan ada market diary. Itu jelas dikatakan, wheat flour. Wheat flour itu jelas harganya sekian, pemasoknya, pabriknya ini, jelas kok. Kenapa bisa dicurigai. Saya pernah menangani ini, dia banding. Itu pemasok dari belanda itu selalu menang, karena dia komplit. Dia bisa dibuka di internet. Terbuka berarti. Akhirnya si KPU ya nyerah, karena KPU ya mengada-ngada menurut saya. Karena bisa juga dia bandingkan dengan importir lain, yang importir lain itu core business-nya ga jelas. Dia importir umum, bukan importir pabrikan atau importir produsen. Tidak jelas, terus kemudian dia harganya mungkin tinggi, karena dia mungkin impornya Cuma sedikit. Dan dia mungkin mengimpor sedikit itu hanya untuk bersaing, konkurensi perdagangan bisa. Dia

masukin 5 kilo, harganya ditinggikan. Dia hanya untuk menjatuhkan importir yang memang core business-nya itu. Nah itu dia diinformasikan ke bea cukai, PIB ini harganya tinggi, 10x lipat. Ini gak masuk akal, kok di internet aja harganya sudah terbuka, dia itu memang begitu. Ya artinya ga ada masalah. Ya kadang-kadang yang kayak gitu itu terjadi, konkurensi. Kita harus jeli, misalkan sebagai P2 intelijen di bea cukai itu harus jeli. Jangan terpengaruh dengan kata-kata importir yang palsu. Importir yang hanya menjatuhkan tok. Itu terjadi. Mulai dari priok sudah terjadi lho konkurensi perdagangan. Dia bisa menyebutkan, misalnya dia menyebutkan importirnya itu suprem, suprem itali. Dia ditulisnya supreme. Ini supaya kita sekilas sama, padahal beda. padahal supreme itu tidak ada. Kalau kita lihat di internet, supplier dari barang ini itu apa saja, siapa saja. Itu bisa dibuka. Ga ada, itu namanya importir gawe-gawe. Kan bisa dia bikin aja untuk menjatuhkan importir, yang notabene importir juga. Sudah importir produsen, pabriknya ga bakalan lari. Yang ini kan logic-nya dia ga perlu dicurigai. Manajemen risikonya, sebenarnya dia tidak termasuk risiko yang tinggi. Risiko yang rendah sebenarnya yang seperti itu. Mending dia harusnya curigai yang membuat informasi itu, bener gak. Karena dia mungkin sebagai konkurensi, atau dia malah barangnya beda yang dia impor. Dia berani ninggikan karena mungkin barangnya beda. ketidakjelian P2 yang mengawasi pemeriksaan fisik. Itu mungkin dia spare part isinya, diberitakan wheat flour. Kan bisa. Memang di dokumen wheat flour, tapi kalau dilihat, kalau orang yang berpengalaman bisa dilihat, berapa koli. Biasanya kalau kolinya itu di internet itu kan ada. Satu karung itu kira-kira 25kilo atau 50 kilo yang agak besar. Tiba-tiba dia dibilang 1 bag itu 100 kilo. Kan ga mungkin. Beras misalkan. Beras itu kan ada kemasan yang 5 kilo, 10 kilo. Tiba-tiba ada kemasan 200 kilo, kan ga mungkin. Tabung gas, tabung gas itu biasanya 26 kilo. Standar-standar kayak gitu sebenarnya gunanya gitu. Kalau dia tidak wajar, barangnya bisa lain. Ya biasanya mereka tidak mau mengatakan berapa jumlah fisiknya, fisik impor barangnya per kemasan berapa kilo. Dalam perdagangan wajar ga itu. Jaman sekarang kan bisa dilihat di internet, barang ini, kemasan ini, biasanya berapa. Kan sebenarnya bea cukai punya hak untuk melakukan pemeriksaan fisik. Jadi disitu manajemen risikonya yang berat yang seperti ini. Dia misalkan diberitahukan barang yang diimpor Cuma sedikit. Itu

juga harus dicurigai. Kalau beratnya kecil tapi harganya tinggi itu apa, barang mahal kan. Emas, intan. Tapi kalau itu yang diberitahukan wheat flour, tapi harganya mahal, gak mungkin toh. Itu harusnya malah curiga yang kaya gitu. Bukan karena dia harganya tinggi, bea masuknya tinggi. Belum tentu barangnya itu, mungkin aja barangnya beda. Malah tidak jadi jalur merah, dia jalur hijau karena harganya tinggi, itu salah. Berdasarkan pengalaman saya, yang seperti itu harusnya malah diperiksa full 100% barangnya apa. Jangan-jangan barangnya ular. Barangnya kecil, narkotik. Kenapa banyak yang lolos dari priok, ya karena itu. Dia manajemen risikonya rendah. dia profilnya gak dilihat. Memang kalau dia dicampur dengan plastic soda kalau gak salah. Itu kan harganya murah, plastic soda kan harganya murah, begitu diberitahukan harganya tinggi. Begitu harganya tinggi, lepas dia jalur hijau. Salah, harusnya dia dicurigai yang kayak gitu. Nyatanya dari sekian plastic soda bener, separonya bukan plastic soda, tapi shabu-shabu. Shabu-shabu 1 gram saja udah berapa. Jadi harusnya hati-hati, begitu ada plastic soda, diberitakan diimpor dari belanda. Ada plastic soda dari belanda, rupanya itu shabu-shabu, karena belanda pemasok shabu-shabu pertamanya. Sebagai pejabat bea cukai harusnya curiga disitu. Biasanya baca dokumen itu tidak Cuma membaca tok. Dia harus membandingkan antara profil komoditi, profil importir, sama pemasoknya juga dilihat juga. Jadi kalau saya, saya tambahkan satu, profil pemasok. Profil pemasok itu memang lebih banyak kejelian, insting, berdasarkan insting. Tapi sebenarnya bisa untuk diterapkan. Kalau mau bisa diterapkan, diberikan profil tersendiri. Harusnya dipetakan jadi kita bisa lebih fokus. Impor sendiri kan alurnya dari pemasok, baru diterima importir. kalau komoditi juga bukan terletak pada HS-nya tok, tidak. Juga ada kaitannya dengan beratnya berapa, itu kan juga harus dilihat. Biasanya kemasan barang itu berapa kilo, dengan ini berapa kilo. Jadi itu sebenarnya ada barang kenis, bahasa belanda, artinya pengetahuan barang. Jadi kalau barang ini, biasanya dikemas dengan kemasan ini, beratnya sekian, pokoknya ciri-ciri barang itu ada semua. Biasanya impornya dalam kemasan apa, dicurah, atau di ini. Jadi kalau biasanya dia dalam kemasan yang sudah biasa, tiba-tiba diimpor dalam kemasan curah, itu juga harus dicurigai. Dibalik aja, yang curah kok dikemas dalam kemasan yang mahal, padahal barangnya bukan itu. Barangnya bukan itu, bisa toh. Tiba-tiba barangnya,

misalnya tepung, dikemas dalam kemasan dicurah atau dikarung-karung. Tiba-tiba dikemas dalam kemasan peti yang. Maksudnya ini, buat petinya aja berapa, barangnya mesti bukan itu, mesti lain. Jadi tiga hal itu berkaitan dengan manajemen risiko. Manajemen risiko itu penting. Tidak semua importir itu salah kan. Jadi harus dipilih-pilih, mana risiko yang paling rendah, mana risiko yang paling tinggi. Ada kesalahan persepsi di bea cukai, kalau dia bayarnya tinggi, itu dilepas. Itu mungkin salah. Mungkin aja sebenarnya dia harusnya bayar lebih tinggi lagi. Biasanya narkotik. Udah terbukti. Itu kayaknya jalur hijau yang narkotik. Diperiksa semua petugas bea cukainya, 4 petugas bea cukai diperiksa. Ternyata tidak diperiksa, kok bisa jalur hijau. Jadi kelemahannya disitu. Petugas itu seharusnya mengurangi penyelundupan, bukan menambah penyelundupan. Kalau yang dilakukan sekarang malah menambah penyelundupan menurut saya, karena subjektifitasnya masih tinggi. Harusnya dikurangi. Dengan menambah misalkan profil pemasok, menambah juga pengalaman, terus dia hubungan antara profil komoditi sama pemasok dijadikan satu, dibuat nilai yang lebih objektif. Itu mengurangi. Bukan karena dia udah membayar bea masuk tinggi, itu bukan jadi patokan. Plastik soda, plastic soda kan biasanya di dalam karung, dalam karung sekian kilo dalam satu karung. Kalau dia ternyata dalam satu karung melebihi berat karungnya itu, terus dia bayarnya mahal supaya terkena jalur hijau. Itu harusnya malah dicurigai, bukan malah dilepas, karena memang isinya lain. Bener juga, ternyata isinya narkotik. Udah terlanjur dikasih hijau, salah bener kan itu. Harusnya malah tidak hijau, harusnya merah kan itu. Plastik soda juga biasanya diimpor oleh importir produsen untuk membuat ini, nah ini malah diimpor oleh importir umum. Ini juga harus dicurigai. Biasanya plastic soda itu diimpor dari mana, supliernya siapa. Misalnya dia supliernya dari inggris, tapi transitnya di Malaysia atau singapur, hati-hati karena kemasannya bisa diganti. Karena di Malaysia menganut bonded area. Di bonded area itu tidak diperiksa oleh customs Malaysia, jadi Cuma transit disitu, dia bayar biaya transit, keluar lagi. Tapi disitu bisa dikemas, bisa di ini. Itu harus hati-hati. Manajemen risiko seperti saat ini itu tidak mempelancar arus barang. Karena itu bisa like dan dislike.



Warta Bea Cukai Edisi 450 Mei 2012, Halaman 44-45

## DJBC DITUNTUT MAMPU MENJAGA PILAR WCO SAFE FRAMEWORK

**WCO Safe Framework dan visi WCO Customs 2020 telah menjadi isu sentral yang akan didorong oleh WCO (World Customs Organization) untuk mendasari setiap tahapan dalam proses bisnis kepabeanan yang berstandar internasional. Tahapan tersebut mulai dari penerapan *risk assessment* yang didukung kegiatan intelijen yang kuat dan penerapan sistem Teknologi Informasi (IT) pengawasan yang terintegrasi, serta peralatan dengan teknologi modern dalam pemeriksaan kepabeanan. Muaranya bertujuan mewujudkan fungsi institusi kepabeanan yang efektif dan efisien dan mampu menjaga pilar WCO Safe Framework yaitu terjaminnya penerimaan negara, terjaganya keamanan nasional, serta tetap dapat memastikan kelancaran arus barang (*supply chain*) dalam rangka fasilitasi perdagangan.**

Hal tersebut tertuang dalam kesimpulan acara workshop *Non-Intrusive Inspection Image Analysis* (NII) atau pemeriksaan tanpa menghambat arus barang dan *Technology and Innovation (T&I) Forum* yang diadakan di Kuala Lumpur Malaysia, 5-9 Maret 2012. Acara yang dihadiri 33 peserta dari 26 kepabeanan regional Asia Pasifik ini terselenggara berkat prakarsa Regional Office for Capacity Building (ROCB) WCO dan disponsori oleh Japan Customs. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan RI di forum itu diwakili Kepala Seksi Prekursor selaku Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Direktorat Penindakan dan Penyidikan (P2) **Agung Krisdianto** dan Atase DJBC di Singapura **Iskandar Tarigan**.

Latar belakang acara ini bertujuan untuk memodernisasi fungsi dan kinerja administrasi kepabeanan DJBC yang menjadi anggota WCO. WCO punya misi untuk meningkatkan kinerja anggotanya. Kinerja didasarkan pada tantangan yang dihadapi anggota WCO saat ini. Tantangannya diantaranya pengawasan *Transnational Organized Crime* serta perlindungan terhadap kepentingan ekonomi nasional. Forum ini digelar agar negara anggota WCO memiliki visi atau

*policy* ke arah keseimbangan antara pengawasan dan fasilitasi perdagangan tanpa ada aspek yang dikorbankan.

Dalam forum itu, Sekjen WCO Kunio Mikuria menyampaikan materi mengenai sejarah institusi kepabeanan mulai secara tradisional sebagai pengumpul pajak dan bea masuk serta cukai menjadi institusi pengawas perbatasan dalam *Border Management*. Menurut Mikuria, solusi inovatif dalam bentuk teknologi pemeriksaan yang modern di tangan petugas yang cakap dan handal akan menghasilkan mekanisme pengawasan kepabeanan yang efektif dan efisien. Hal akan menjawab sekaligus tiga tantangan strategis yaitu menjamin terpenuhinya penerimaan negara, menjamin keamanan masyarakat dari lalu-lintas barang antarnegara dan fasilitasi perdagangan yang menuntut kelancaran arus barang.

Secara khusus kepada WBC, Agung Krisdiyanto mengatakan bahwa tantangan customs secara umum adalah bagaimana menyeimbangkan aspek fungsi pengawasan dan fasilitasi perdagangan. Menurutnya antara pengawasan dan fasilitasi perdagangan sebenarnya sesuatu yang tidak berbanding lurus, boleh dikatakan berbanding terbalik. Tetapi kedua hal tersebut musti didorong secara bersamaan tanpa mengorbankan salah satunya.

“Kalau kita mau fokus ke pengawasan, timbangannya akan berat ke pengawasan. Kalau kita mau memprioritaskan fasilitasi perdagangan maka pengawasan akan kendor. Tantangan customs itu sama bagaimana dua hal tersebut *balance*. Kita tidak bisa memilih salah satu, harus dua-duanya. Di forum inilah kita diberikan masukan-masukan bagaimana memecahkan hal itu dengan cara antara lain manajemen risiko dan modernisasi peralatan,” ujar Agung.

Agung menambahkan, di pelabuhan misalnya, tidak perlu lagi ada pemeriksaan yang sifatnya rutinitas belaka. Pemeriksaan harus terukur yang didasarkan pada *risk management* yang andal secara transaksional. Sehingga barang-barang yang diperiksa fisik baik manual maupun yang menggunakan alat adalah yang memang berpotensi terjadi pelanggaran. Dan, pemeriksaan itu sendiri harus cepat dan akurat. Dengan demikian diharapkan proses pemeriksaan tidak lagi menjadi beban fasilitasi perdagangan. Sehingga ketika bea cukai melakukan proses pengawasan

intensif, namun tetap dapat menjamin kelancaran arus barang dari pelaku usaha yang legal.

### TEKNOLOGI DAN INOVASI

Terkait IT di manajemen risiko pengawasan DJBC sudah mengimplementasikan *intelligent data analysis*. “Sebenarnya data-data perusahaan sudah masuk ke kita untuk kita analisa. Dianalisa sesuai profil risiko yang kita kehendaki. Profil risiko inilah yang dijadikan dasar untuk menjaring perusahaan yang akan kita lakukan pemeriksaan fisik. Sekarang *kan* tidak, berdasarkan profil dari database, sementara database itu statis. Karena tidak memungkinkan semua barang yang masuk kita periksa, maka kita harus pandai-pandai memilih barang yang akan kita periksa, dan itu harus kita manfaatkan dengan sebaik-baiknya. Kalau tidak, maka yang akan terjadi adalah kebocoran,” ujar Agung.

WCO Safe Framework adalah konsep dari WCO untuk customs ke depan. Inilah semangat dan harapan-harapan WCO dalam tugas dan fungsi customs walaupun di setiap negara masing-masing customs memiliki kedaulatan sendiri. WCO Safe Framework terdiri dari pilar-pilar yakni penerapan standar yang dapat menjamin keamanan rantai distribusi dan fasilitasi perdagangan untuk mewujudkan kepastian dalam dunia usaha. Mewujudkan sistem manajemen yang terintegrasi dengan semua moda transportasi. Penguatan fungsi dan peran customs yang sesuai dengan tatanan dan peluang di Abad 21. Penguatan kerjasama antar customs untuk meningkatkan kemampuan dalam mendeteksi *high risk concealment*. Penguatan customs *business corporation*. Serta, menjamin kelancaran arus barang melalui jalur distribusi perdagangan internasional yang aman.

Menurut Agung untuk dapat mewujudkan WCO Safe Framework maka proses pengawasan harus cepat dan akurat. Pengawasan cepat dan akurat harus dibantu dengan peralatan berteknologi modern. Pemeriksaan tanpa menghambat arus barang antara lain menggunakan peralatan berteknologi modern seperti *X-Ray Scanner, trace and vapour detection* dan peralatan pendeteksi lainnya.

## Lampiran 5 Lanjutan

Namun terhadap alat berteknologi tinggi yang nilai investasinya tinggi maka harus memperhatikan aspek utilisasi yaitu kegunaan, efisiensi, optimalisasi, dan anggaran yang wajar. “Karena alat pengawasan ini investasinya tinggi maka kita tidak bisa mengandalkan pegawai yang tidak mengetahui secara pasti standar pengoperasian dan perawatan alat. Maka itu perlu unit khusus untuk pengoperasian dan perawatan peralatan”.

“Karena *core* bisnis-nya bea cukai itu adalah pengawasan maka unit manajemen risiko itu idealnya ada di bawah naungan unit intelijen. Bagi saya yang mutlak itu adalah manajemen risiko terkait dengan pengawasan. Hal ini akan memperkuat pilar WCO Safe Framework dari sisi deteksi *high risk concealment*. Manajemen risiko tidak akan bertaring kalau tidak ditopang oleh informasi intelijen yang *reliable* atau yang dapat diandalkan,” ujar Agung.

Agung pun memandang perlu penguatan peran unit *Risk Management* dan Intelijen DJBC. Bahkan bila perlu kedua unit tersebut digabung dalam satu unit dan bertingkat mulai dari *National Risk Analysis* dan *Targeting Center* di kantor pusat, *Regional Risk Analysis* dan *Targeting Center* di kantor wilayah dan *Local Risk Analysis* dan *Targeting Center* di setiap kantor pelayanan, yang semuanya terintegrasi sampai ke level pusat. Hal tersebut untuk mewujudkan peran pengawasan kepabeanan yang efektif dan efisien yang dapat mendeteksi semua ancaman dan pelanggaran tanpa banyak upaya yang tidak perlu yang justru akan membebani birokrasi dan menghambat arus barang, dengan kata lain menggunakan *less effort hits the right target*.

“Kegiatan *Non-Intrusive Inspection Workshop* dan *Technology & Information Forum* ini sangat bermanfaat bagi para *project and procurement manager* atau Pejabat Pembuat Komitmen institusi kepabeanan untuk memberikan wawasan dan acuan dalam perumusan konsep strategi dan perencanaan pengembangan infrastruktur dan teknologi peralatan pendukung kegiatan kepabeanan yang sejalan dengan tantangan global baik dari sektor ekonomi maupun keamanan sejalan dengan pilar WCO Safe Framework. Selain itu kegiatan ini juga dapat memperluas jaringan komunikasi diantara *project manager customs* antarnegera dan juga dengan vendor atau penyedia langsung dari *principal*-nya sehingga dapat

membandingkan kemampuan masing-masing alat, pengelolaan peralatan yang lebih baik, dan perkembangan teknologi terkini sehingga memberi solusi terbaik dalam penerapan teknologi di DJBC,” pungkas Agung.**Pomo**

