

Analisis Penjaluran Barang Impor pada Pelabuhan Peti Kemas Makassar

Sitti Syamsiah^{*,1}, Firnayanti¹, dan Roy Tato¹

¹Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jl. Tentara Pelajar No.173, Malimongan Tua, Kec. Wajo, Sulawesi Selatan, Makassar, 90172, Indonesia

*E-mail: sittisyamsiah@pim Makassar.ac.id

Diterima: 12 Februari 2024, direvisi: 5 Maret 2024, direvisi 2: 10 April 2024, disetujui: 31 Mei 2024,
tersedia daring: 25 Juni 2024, diterbitkan: 28 Juni 2024

Abstrak

Peran Bea dan Cukai dalam kegiatan importasi meliputi pelayanan dan pengawasan. Pelayanan berfungsi untuk mempermudah proses importasi yakni dengan adanya penjaluran hijau dan merah dalam kegiatan impor. Pengawasan berfungsi untuk menyelamatkan pendapatan negara, dan memastikan tidak adanya barang ilegal masuk ke wilayah Pabean. Terminal Peti Kemas Makassar merupakan salah satu Kawasan Pabean. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis akurasi penetapan jalur impor yang dilakukan oleh kantor pelayanan Bea dan Cukai mengetahui kendala yang dialami KPPBC dalam melakukan pemeriksaan terhadap barang-barang impor pada jalur merah dan hijau di Pelabuhan Peti Kemas Makassar. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data wawancara dan observasi. Janji layanan secepat mungkin menyebabkan pengawasan yang dilakukan kurang optimal, terlebih pemeriksaan terhadap barang impor dilakukan secara manual hanya membuka sampel sebanyak 30% untuk barang impor *high risk* dan 10% untuk barang impor *low risk*. Dengan demikian, masih memberi peluang adanya tindak penyelundupan ataupun tindak kecurangan lainnya. Oleh karena itu, penggunaan teknologi canggih atau *gamma x-ray* dinilai lebih efektif untuk digunakan dalam pemeriksaan.

Kata kunci: jalur hijau, jalur merah, pabean, pelabuhan.

Abstract

Analysis of Import Goods Distribution at Container Ports Makassar: The role of customs and excise in importation activities includes services and supervision. Services serve to facilitate the importation process, particularly with the green and red channels in import activities. Supervision serves to save state revenue, and ensure that no illegal goods enter the customs area. Makassar Container Port is one of the customs areas. The purpose of this study is to analyze the accuracy of import routing set by the Customs and Excise Service Office and to identify the challenges faced by the Customs Office in inspecting imported goods in the red and green lanes at Makassar Container Port. This study uses a qualitative descriptive method, employing interview and observation data collection techniques. The commitment to provide prompt service results in less-than-optimal supervision, especially since the inspection of imported goods is carried out manually, only opening a sample of 30% for high risk imported goods and 10% for low risk imported goods. Thus, it still provides an opportunity for smuggling or other fraudulent acts, therefore the use of advanced technology or gamma x-ray is considered more effective to be used in inspection.

Keywords: customs, green line, port, red line.

1. Pendahuluan

Pelabuhan merupakan titik konektivitas yang penting dalam kegiatan perdagangan internasional. Pelabuhan memainkan peran penting dalam menyumbang devisa negara dan mendukung pertumbuhan ekonomi [1], [2], [3]. Meningkatnya frekuensi kegiatan ekspor dan impor di Indonesia membuat volume barang yang masuk maupun yang keluar pelabuhan semakin tinggi [4]. Efisiensi dan efektivitas kegiatan di pelabuhan dibutuhkan untuk memperlancar kegiatan perdagangan internasional. Pengoperasian pelabuhan yang lebih efisien meningkatkan kelancaran dan keselamatan logistik, efisiensi, interoperabilitas, dan interkoneksi jaringan transportasi [5]. Hal ini dapat terwujud melalui penerapan manajemen kepelabuhanan yang baik, tersistem, dan terintegrasi dengan berbagai instansi terkait pada kegiatan perdagangan internasional.

Dalam kegiatan perdagangan internasional, dilakukan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan pemungutan bea masuk [6]. Dalam kondisi perkembangan ekonomi pasar, peraturan kepabeanan merupakan instrumen negara dalam menyelenggarakan kegiatan perekonomian

luar negeri [7]. Peran penting kepabeanan dalam rangka pengawasan arus lalu lintas barang dan pemberian fasilitas terhadap industri dalam negeri agar dapat bersaing di kancah internasional [8].

Pelabuhan menangani ribuan bahkan jutaan peti kemas pertahunnya, baik ekspor maupun impor. Bea dan Cukai memainkan peran penting dalam memfasilitasi dan mempercepat arus barang internasional, terutama di pusat logistik seperti pelabuhan. Prosedur logistik dan Bea dan Cukai yang nyaman dan komprehensif merupakan salah satu kunci keberhasilan pelabuhan [9], [10].

Selain untuk mempercepat arus barang, institusi ini berperan dalam melindungi negara dari masuknya barang-barang yang terkena larangan dan pembatasan (lartas) yang dapat berdampak negatif dan berbahaya terhadap masyarakat, serta melindungi pendapatan pajak, sebagaimana pajak merupakan sumber pendapatan bagi negara maju dan berkembang [11], [12]. Arus yang sangat besar memberikan peluang besar bagi pihak-pihak yang berlawanan (termasuk penyelundup, pedagang manusia, teroris, dan penipu) untuk menyusup ke saluran ini. Bea dan Cukai memainkan peran penting dalam menghentikan aliran produk terlarang [13].

Kepabeanan sebagai pemegang fungsi pengawasan lalu lintas barang dan pemungutan bea masuk, serta bea keluar [14]. Kepabeanan merupakan instansi yang melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dari berbagai instansi, seperti Kementerian: pertahanan, pendidikan, dan kebudayaan, perindustrian, kesehatan, dan lainnya, termasuk pajak [6].

Kantor Pelayanan Bea dan Cukai (KPBC) yang berlokasi di Terminal Peti Kemas Makassar merupakan institusi yang bertugas untuk mengawasi kegiatan ekspor dan impor, dan peredaran barang kena cukai yang melewati wilayah Pabean Terminal Peti Kemas Makassar. KPBC dalam hal ini memfasilitasi perdagangan internasional untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan memberikan fasilitas kepabeanan dan cukai.

Dalam kegiatan importasi, ditetapkan tiga jalur pengawasan oleh kepabeanan, yakni jalur hijau, jalur merah, dan jalur mita (mitra utama). Dalam penetapan penjaluran importir tersebut, ditetapkan dengan sistem komputerisasi Bea dan Cukai di Terminal Peti Kemas Makassar, yang dapat diakses oleh pihak importir. Penetapan jalur merah dan jalur hijau oleh sistem bea cukai ditentukan oleh profil importir dan barang impor. Untuk profil importir, semua importasi baru pada awal masuk ke dalam jalur merah, pihak Bea dan Cukai melakukan audit terkait importir tersebut, dan apabila tidak ditemukan adanya pelanggaran atau barang impor yang tidak berubah selama 1 tahun, maka profil importir secara otomatis melalui sistem akan berubah menjadi jalur hijau.

Penelitian ini bermaksud untuk menganalisis peranan pihak Bea dan Cukai dalam melakukan pelayanan terhadap kegiatan impor melalui penetapan jalur hijau dan jalur merah di Terminal Peti Kemas Makassar, serta kendala yang ditemukan dalam proses pengawasan terhadap jalur hijau dan jalur merah.

2. Metodologi

2.1. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi terkait proses pemeriksaan fisik barang impor, jenis-jenis pelayanan yang diberikan pihak Bea dan Cukai, dan Standar Operasional Prosedur (SOP) proses pemeriksaan fisik atas barang impor. Wawancara terhadap para petugas di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar. Adapun menjadi pembahasan dalam wawancara yakni berbagai bentuk pelanggaran yang dilakukan importir, proses penjaluran importir, dan kendala yang dihadapi dalam melakukan pelayanan dan pengawasan terhadap jalur merah dan jalur hijau importir.

2.2. Pengolahan Data

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik analisis deskriptif. Unit analisisnya adalah petugas di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di Makassar yang terlibat langsung dalam kegiatan pengawasan dan pemeriksaan barang impor, serta penerbitan dokumen impor. Selain itu, juga melibatkan petugas di pelabuhan yang melayani kegiatan impor barang. Metode kualitatif cenderung mendalami

makna, persepsi, dan pengalaman subjek penelitian. Sementara teknik analisis deskriptif berfokus pada penyajian data secara terperinci.

Pada dasarnya, penelitian ini akan mencoba memahami proses, tantangan, kebijakan yang berlaku, persepsi, dan pengalaman para petugas terkait dengan kegiatan impor barang di Makassar. Teknik analisis deskriptif akan membantu dalam merangkum data yang diperoleh dari wawancara, observasi, atau sumber lainnya menjadi deskripsi yang padu dan jelas.

2.3. Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan mengumpulkan informasi yang diperoleh dari persepsi lapangan secara metodis, dan mengarsipkannya dengan mengkoordinasikan informasi ke dalam klasifikasi, menggambarkan ke dalam unit-unit, menyusunnya, mengorganisasikannya ke dalam desain, memilih mana yang lebih penting untuk dipertimbangkan, dan memenuhi kebutuhan sehingga mudah dirasakan tanpa orang lain. Prosedur penyelidikan informasi yang digunakan adalah strategi penjelasan subjektif, yaitu penanganan informasi subjektif yang diperoleh melalui penggambaran kebenaran atau kualitas yang sudah ada.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif menggunakan teknik analisis deskriptif. Adapun yang menjadi fokus untuk dideskripsikan adalah peranan kantor pelayanan Bea dan Cukai dalam penetapan jalur hijau dan jalur merah terkait keakurasian dalam melakukan pemeriksaan terhadap fisik barang impor untuk mengawasi berbagai kemungkinan kecurangan, dalam hal ini ketidaksesuaian antara dokumen dengan barang diperiksa oleh Kantor Pelayanan Bea dan Cukai. Selain itu, kendala yang dihadapi dalam proses pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan oleh Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Peran KPBC dalam Kegiatan Importasi

KPBC memberikan pelayanan dan pengawasan lalu lintas perdagangan internasional. Dalam kegiatan importasi, dilakukan penjaluran dalam rangka percepatan proses pemeriksaan barang impor di Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar.

3.1.1. Menetapkan dan Mengawasi Penjaluran Importir

Dalam kegiatan importasi, ditetapkan tiga jalur pengawasan oleh kepabeanan yakni jalur hijau, jalur merah, dan jalur mita (mitra utama). Untuk jalur hijau dan jalur mita, maka hanya diadakan pemeriksaan dokumen tanpa adanya pemeriksaan fisik barang. Penetapan penjaluran importir tersebut ditetapkan dengan sistem komputerisasi Bea dan Cukai di Terminal Peti Kemas Makassar yang dapat diakses oleh pihak importir. Sebelum adanya sistem komputerisasi, pihak bea cukailah yang banyak melakukan intervensi dalam menetapkan jalur merah dan jalur hijau terhadap importasi barang. Dengan adanya sistem komputerisasi ini, dapat mempermudah pelayanan administrasi kepabeanan serta menghitung dan menentukan sendiri jumlah pungutan yang harus dibayar oleh importir sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Total barang yang masuk merah dan hijau melalui KPPBC Pelabuhan Peti Kemas Makassar tahun 2022 dapat dilihat pada Tabel 1.

Penetapan jalur merah dan jalur hijau oleh sistem komputerisasi bea cukai ditentukan oleh profil importir dan barang impor. Untuk profil importir, semua importasi baru masuk ke dalam jalur merah.

Tabel 1. Total barang yang masuk merah dan hijau melalui KPPBC Pelabuhan Peti kemas Makassar, tahun 2022 [10]

Jalur Bulan	Triwulan I	%	Triwulan II	%	Triwulan III	%	Triwulan IV	%
Merah	30	76.7	33	8.42	74	16.02	87	20.28
Hijau	361	92.33	359	91.58	388	83.98	342	79.72
Total	391	100	392	100	462	100	429	100

Rata-rata importir baru dianggap *high risk*, kemudian selama importasi berlangsung, pihak bea cukai melakukan audit terkait importir tersebut. Apabila tidak ditemukan adanya pelanggaran selama 1 tahun maka profil importir secara otomatis melalui sistem, maka akan berubah menjadi jalur hijau.

Penjaluran ditetapkan pula oleh jenis barang yang diimpor, meskipun awalnya importir sudah jalur hijau, namun apabila jenis barang impor berubah dari yang diimpor sebelum-sebelumnya, maka oleh sistem komputer KPPBC akan otomatis memasukkan importir tersebut ke jalur merah. Apabila importir tersebut ingin berada di jalur hijau, maka harus memenuhi ketentuan yang berlaku, dan apabila melakukan pelanggaran, maka akan kembali ke jalur merah.

Penetapan penjaluran bermaksud mempermudah dalam kegiatan impor, terutama dalam percepatan proses pemeriksaan barang impor di Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar. Dengan adanya jalur hijau dan jalur merah yang tidak diadakan pemeriksaan fisik, maka fokus pemeriksaan fisik barang hanya terhadap jalur merah. Dengan demikian, berdampak pada percepatan pemeriksaan terhadap jalur merah, terutama waktu bongkar muat. Hal tersebut menyebabkan tidak adanya penimbunan dalam waktu lama yang pada akhirnya akan menekan besaran biaya logistik.

Untuk jalur merah, pihak Bea dan Cukai melakukan pengawasan dengan melakukan pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik barang yang dilakukan di wilayah pabean. Hal ini untuk memastikan kesesuaian barang impor dengan pemberitahuan yang dilaporkan importir di komputer pelayanan Bea dan Cukai. Tujuannya adalah untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa guna keperluan pengklasifikasian dan penetapan nilai pabean. Hal ini juga untuk berkaitan dengan tugas Bea dan Cukai melindungi pendapatan negara.

Kegiatan pemeriksaan fisik barang dilakukan oleh Pejabat Pemeriksa Fisik (PPF) Bea dan Cukai yang bertugas dan disaksikan oleh importir. PPF ditentukan oleh sistem komputer pelayanan yang akan diketahui pada saat pemeriksaan akan dilakukan. Dengan demikian baik pihak Bea dan Cukai maupun pihak importir tidak mengetahui sebelumnya personil yang akan melakukan pemeriksaan terhadap barang impor.

Terhadap importir yang masuk ke jalur merah, akan muncul surat pemberitahuan jalur merah (SPJ). Importir berkordinasi dengan pihak Bea dan Cukai untuk segera menyiapkan dokumen jalur merah dalam jangka waktu tiga hari, dan apabila melebihi tiga hari, maka akan dilakukan pemeriksaan barang yang dilakukan oleh Bea dan Cukai dan dalam pemeriksaan tersebut petugas Bea dan Cukai tanpa disaksikan importir yang bersangkutan.

Pemeriksaan dilakukan dengan pembukaan kemasan dan harus sesuai dengan yang diberitahukan. Dalam melakukan pemeriksaan fisik, barang impor dibutuhkan waktu yang disesuaikan dengan jumlah dan jenis barang yang diperiksa. Apabila importir mengimpor satu jenis barang maka diberikan waktu tiga jam untuk peti kemas pertama dan masing-masing 15 menit untuk peti kemas berikutnya. Apabila importir mengimpor 2 - 5 jenis barang, maka diberikan waktu empat jam untuk pemeriksaan peti kemas pertama dan masing-masing 15 menit untuk peti kemas berikutnya. Apabila importir mengimpor lima jenis barang atau lebih, maka diberikan waktu lima jam untuk peti kemas pertama dan masing-masing 15 menit untuk peti kemas berikutnya. Untuk peti kemas pertama, waktu yang diberikan tiga jam. Waktu pembuatan laporan hasil pemeriksaan barang dan berita acara pemeriksaan fisik sampai dengan penyerahan berkas kepada Pelaksana Seksi Pelayanan Kepabeanaan dan Cukai adalah 60 menit (jenis barang tidak melebihi 100 item) atau 120 menit (waktu paling lama).

Importir yang masuk jalur hijau hanya diadakan pemeriksaan dokumen tanpa adanya pemeriksaan fisik barang. Meskipun demikian importir yang masuk jalur hijau tidak menutup kemungkinan tidak diadakan pemeriksaan fisik barang. Pemeriksaan fisik terhadap jalur hijau oleh adanya pemeriksaan *random* (acak) dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dan adanya pemberitahuan pihak intelijen bea cukai. Kemajuan teknologi artifisial intelijen dapat mendeteksi jika ada barang impor tidak biasa atau dianggap berbahaya/ilegal sehingga oleh importir harus dilakukan pemeriksaan fisik barang meskipun perusahaan tersebut sebelumnya termasuk jalur hijau.

Jika dalam pemeriksaan secara acak importir jalur hijau terbukti melakukan pelanggaran, maka akan diberikan sanksi yang ditentukan oleh pihak Bea dan Cukai. Adapun bentuk pelanggaran yang ditemukan pada importir jalur hijau yakni kekurangan dokumen.

3.1.2. Memastikan Tidak Adanya Kekurangan

Tugas pihak Bea dan Cukai dalam kegiatan importir adalah meminimalisir kemungkinan terjadinya berbagai bentuk pelanggaran, dengan cara menyesuaikan jumlah dan jenis barang yang dilaporkan. Bentuk pelanggaran yang sering dijumpai di wilayah Pabean Terminal Peti Kemas Makassar adalah terkait post tarif, misal tarif 10% dimasukkan 5%, sehingga mempengaruhi biaya masuk. Misalnya untuk kesalahan pembayaran, maka dikeluarkan nota pembetulan dan akan diberi kembali kode *billing*, agar dibayar sesuai jumlah yang tertera. Selain itu, kesalahan memasukkan barang yang tidak ada di pemberitahuan. Berdasarkan penuturan dari pihak bea cukai, pelanggaran tersebut terjadi satu sampai dua kali dalam setahun.

Selain mengawasi lalu lintas barang, pihak Bea dan Cukai juga melakukan pungutan bea masuk terhadap barang impor dengan jumlah yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Oleh karena itu, apabila ada jumlah dan jenis barang tidak sesuai dengan dokumen yang dilaporkan, maka akan diberikan tagihan sesuai dengan jumlah dan jenis barang yang diperiksa, selain pemberian sanksi terhadap pihak importir. Namun, pihak Bea dan Cukai mengakui bahwa bentuk pelanggaran seperti itu tidak masuk kategori tindak pidana dan dianggap sebagai kelalaian oleh pihak importir. Diakui pula, bahwa pelanggaran tersebut tidak banyak ditemukan, hanya berkisar satu atau dua pelanggaran dalam dua tahun terakhir. Jika hal tersebut terjadi, maka pihak Bea dan Cukai memberi kesempatan kepada importir untuk memperbaiki laporan sesuai jenis dan jumlah yang sebenarnya.

Dalam memastikan kesesuaian jenis barang impor, maka dilakukan pemeriksaan fisik dengan membuka sampel kemasan. Hal ini untuk memastikan kesesuaian antara barang dengan dokumen yang diimpor dan untuk menghindari adanya barang lain yang tidak dilaporkan. Sementara pemeriksaan mengenai jumlah kemasan/ kontainer, hanya berdasarkan dokumen yang dilaporkan oleh importir.

Adapun persentase ketentuan mengenai pemeriksaan fisik barang dilakukan berdasarkan tingkat resiko barang impor, yaitu 10%. Sebagai contoh yang diungkapkan oleh pihak Bea dan Cukai, apabila seorang importir mengimpor barang dengan menggunakan beberapa kontainer misalnya 10 kontainer, namun jenis barangnya sama, maka hanya satu kontainer yang akan diperiksa. Namun jika dalam satu kontainer terdapat dua jenis barang, baik bentuk maupun ukurannya, maka masing-masing barang diperiksa sampelnya. Ketentuan lain adalah untuk barang yang diimpor oleh importir diukur dengan tingkat risiko rendah dan 30% untuk barang yang diimpor oleh importir dengan tingkat risiko menengah dan tinggi (*high risk*).

Untuk importir dengan tingkat resiko tinggi, jumlah yang diperiksa adalah 30%, namun jika ditemukan ketidaksesuaian, maka dilakukan pemeriksaan lebih lanjut yakni 100%. Pejabat Pemeriksa Fisik (PPF) dapat meningkatkan tingkat pemeriksaan tersebut apabila ditemukan jumlah dan/atau jenis barang tidak sesuai dengan dokumen yang digunakan sebagai dasar pemeriksaan fisik. Selain itu terdapat indikasi ketidaksesuaian jumlah dan/atau jenis barang dengan dokumen yang digunakan sebagai dasar pemeriksaan berdasarkan pada keahlian (*profesional judgement*) pejabat Bea dan Cukai yang menangani analisis pemindaian peti kemas. Pemeriksaan fisik barang juga memerhatikan jabatan, adanya informasi dari pihak intelijen, dan barang impor dalam bentuk curah. Barang impor yang mengandung radioaktif dan berbahaya maka tidak dilakukan pemeriksaan dengan membuka kemasan di wilayah Terminal Peti Kemas Makassar. Pihak Bea dan Cukai meminta bantuan kepada Bapetan atau mengirim sampel ke Balai Laboratorium Bea Cukai (BLBC) atau memeriksakan ke Balai Karantina.

3.1.3. Memastikan Tidak Adanya Penyelundupan

Dalam pengawasan terhadap lalu lintas barang di wilayah pabean, dalam hal ini di Pelabuhan Peti Kemas Makassar, KPBC juga memiliki fungsi untuk memastikan tidak adanya barang selundupan terhadap barang-barang impor. Tugas ini dibantu oleh unit intelijen. Fungsi intelijen ini adalah pengelolaan informasi berupa pengumpulan, penilaian, analisis, distribusi, dan evaluasi data atau informasi berdasarkan *database* dan/atau informasi lainnya yang menunjukkan adanya indikator risiko

pelanggaran kepabeanan dan cukai. Tugas pihak intelijen ini untuk mendukung pemberantasan perdagangan ilegal yang melewati pelabuhan laut khususnya di Terminal Peti Kemas Makassar.

Pihak intelijen Bea dan Cukai dapat mendeteksi adanya anomali data importasi tidak biasa yang dilakukan oleh pihak importir. Jika hasil dari penyelidikan tersebut mengarah pada dugaan pelanggaran di wilayah pabean PT Pelabuhan Makassar, maka pejabat Bea dan Cukai dapat melakukan penyelidikan lebih lanjut. Apabila pihak intelijen menyampaikan adanya indikasi kecurangan atau kemungkinan pelanggaran kepabeanan, maka semua barang impor harus dilakukan pengecekan secara keseluruhan di wilayah pabean Pelabuhan Peti Kemas Makassar.

3.2. Kendala dalam Pelayanan dan Pengawasan

Kepabeanan berhubungan dengan pelayanan dan pengawasan terhadap lalu lintas perdagangan internasional. Tuntutan perkembangan perdagangan internasional membuat proses pelayanan oleh pihak Bea dan Cukai terhadap kegiatan impor dilakukan dengan cepat. Namun dalam pelaksanaannya pihak Bea dan Cukai mengalami kendala sebagai berikut:

3.2.1. Pemeriksaan Fisik Barang Dilakukan secara Manual

Tuntutan perkembangan perdagangan internasional membuat proses pelayanan oleh pihak Bea dan Cukai terhadap kegiatan impor dilakukan dengan cepat. Hal ini dapat menyebabkan proses penelitian dokumen dan pemeriksaan barang impor kurang optimal. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari hasil wawancara dengan pihak Bea dan Cukai, berbagai kendala dalam melakukan pelayanan dan pengawasan dalam kegiatan impor menyebabkan pelayanan dan pengawasan KPBC menjadi kurang efektif.

Pemeriksaan fisik barang dilakukan secara manual kurang efektif baik dalam melakukan pelayanan maupun pengawasan. Pemeriksaan secara manual akan membutuhkan waktu yang cukup lama mengingat banyaknya jumlah kontainer impor. Sementara janji pelayanan yang diberikan oleh pihak Bea dan Cukai, mengharuskan pemeriksaan sesingkat mungkin, sehingga tidak semua kontainer dilakukan pemeriksaan. Dengan demikian masih memberikan peluang kepada pihak importir untuk melakukan bentuk kecurangan seperti penyelundupan barang ilegal atau jenis barang yang tidak sesuai dengan yang dilaporkan terhadap kontainer yang tidak dilakukan pemeriksaan.

Penggunaan X-Ray dan Gamma dinilai efektif karena dapat dilakukan dengan cepat serta dapat mendeteksi apabila ada jenis barang yang berbeda dalam satu peti kemas. Namun, pihak bea cukai di wilayah pabean Terminal Peti Kemas Makassar belum memiliki alat tersebut. Dengan penggunaan X-ray dan Gamma maka pemeriksaan dapat dilakukan secara keseluruhan dan dalam waktu yang singkat [15], sehingga tidak ada kontainer terlewatkan.

3.2.2. Kurangnya Peralatan Bongkar Muat di Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar

Pemeriksaan dilakukan di Lapangan penumpukan di Terminal Peti Kemas Makassar dengan menggunakan sarana dan prasarana di Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) merupakan tanggung jawab importir dan TPM. Namun terkadang, ada barang impor yang memerlukan peralatan yang tidak tersedia di TPM. Dalam kasus seperti ini, maka pemeriksaan boleh dilakukan di gudang importir dengan mengajukan permohonan pemeriksaan di gudang tersebut. Pihak Bea dan Cukai melakukan penyegelan, dan akan dibuka kembali di gudang importir, di mana peralatan bongkar muat tersedia. Apabila importir tidak dapat menyediakan peralatan, maka pemeriksaan boleh dilakukan di gudang importir. Sebagai contoh kasus, PLTU Jeneponto mengimpor barang yang besar, namun tidak ada *forklift* yang besar yang tersedia TPM, sementara di PLTU Jeneponto alatnya lengkap, maka diajukan permohonan pemeriksaan di lokasi, dan pihak Bea dan Cukai melakukan penyegelan terhadap barang impor tersebut dan baru dibuka kembali oleh pihak Bea dan Cukai Kawasan Pabean Terminal Peti Kemas Makassar pada saat akan dilakukan pemeriksaan di Gudang PLTU Jeneponto.

4. Kesimpulan

Adanya Janji layanan menyebabkan pengawasan yang dilakukan kurang optimal karena dibatasi oleh Janji layanan yang dilakukan secepat mungkin. Pemeriksaan fisik barang yang hanya dilakukan terhadap sampel (30% untuk importir *highrisk* dan 10% untuk importir *lowrisk*), menyebabkan adanya

kemungkinan penyelundupan barang ilegal atau jenis barang tidak sesuai terhadap kontainer yang melewati pemeriksaan. Adapun kendala yang dihadapi pihak Bea dan Cukai dalam melakukan pengawasan pelayanan kepada importir adalah sarana dan prasarana yang tidak memadai, baik alat pemeriksaan fisik barang maupun alat untuk membongkar kontainer, sehingga menjadi kendala dalam pemeriksaan.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar atas dukungan penuh yang diberikan, juga kepada Kepala serta tim manajemen dan staf Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yang telah membantu hingga selesai penelitian ini, serta rekan-rekan dosen di PIP Makassar yang selalu saling mendukung. Dukungan dan kerja sama dari semua pihak sangat berarti bagi kelancaran dan kesuksesan penelitian ini.

Daftar Pustaka

- [1] Adam, L., & Dwiatuti, I. (2015). Membangun poros maritim melalui pelabuhan. *Masyarakat Indonesia*, 41(2), 163-176.
- [2] Dirhamsyah, Yusnida and Y. R. Gukguk, "Penerapan Inaportnet dalam Proses Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) di Pelabuhan pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Belawan," *Journal of Maritime and Education (JME)*, vol. 6, no. 1, 2024.
- [3] E. Gultom, "Pelabuhan Indonesia sebagai Penyumbang Devisa Negara dalam Perspektif Hukum Bisnis," *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, vol. 19, no. 3, pp. 419-444, 2017
- [4] A. Gatra, M. Marsetio and K. Buntoro, "Kapabilitas Pengawak Container Scanner Security System Dalam Mendeteksi Barang-Barang Impor Di Pelabuhan Tanjung Priok," *Jurnal Keamanan Maritim*, vol. 6, no. 1, 2020.
- [5] P.-. M. Fusco, S. Sauri, A. M. Lekka and I. Karousos, "Assessing customs performance in the Mediterranean ports. KPI selection and Best practices identification as part of the MEDNET project," *Transportation Research Procedia*, vol. 18, pp. 374-383, 2016.
- [6] M. A. Sitanggang, A. Silaen and R. Naibaho, "Peran dan Upaya Direktorat Jenderal Bea dan Cukai," *PATIK : Jurnal Hukum*, vol. 7, no. 1, pp. 32-43, 2018.
- [7] O. Dmitrieva, E. Rudakova, J. Alexandrova and P. Majerčák, "Customs Procedure of Customs Transit for the Carriage of Goods by Roads in Russia," *Transportation Research Procedia*, vol. 53, pp. 204-211, 2021.
- [8] S. Adhitama, "Tinjauan Terhadap Pengawasan Pelaksanaan Subkontrak Barang Impor Dari Kawasan Berikat Ke Tempat Lain Dalam Daerah Pabean Dengan Jaminan Pada Wilayah Kerja KPPBC TMP A Bandung," *Jurnal Perspektif Bea dan Cukai*, vol. 3, no. 2, 2019.
- [9] C. Caballini and M. Benzi, "Fast Corridors: Innovative customs processes and technology to increase supply chain competitiveness. The case of IKEA Italy," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 21, September 2023.
- [10] Y.-. C. Yang and S.-. L. Chen, "Determinants of global logistics hub ports: Comparison of the port development policies of Taiwan, Korea, and Japan," *Transport Policy*, vol. 45, pp. 179-189, 2016.
- [11] P. Sinnasamy, Z. Bidin and S. S. . I. Syed, "Perabavathi Sinnasamy," *Procedia - Social and Behavioural Sciences*, vol. 211, pp. 299-305, 2015.
- [12] M. Miskam, M. R. Noor and R. A. Aziz, "Determinants of Tax Evasion on Imported Vehicles," *Procedia Economics and Finance*, vol. 7, pp. 205-212, 2013
- [13] M. Pourakbar and R. A. Zuidwijk, "The role of customs in securing containerized global supply chains," *European Journal of Operational Research*, vol. 271, pp. 331-340, 2018.
- [14] R. . A. T. Milala and T. Ismail, *Jurnal Yuridis, Analisa Fenomena Hukum Sebagai Aktualisasi Tradisi Ilmiah*, vol. 9, no. 2, pp. 181-191, 2022
- [15] V. Valkovic, D. Sudac, K. Nad and J. Obhodas, "Container Inspection Utilizing 14 MeV Neutrons," in *Transactions on Nuclear Science*, 2016.