



KEPABEANAN, IMIGRASI, KARANTINA DAN LOGISTIK INTERNASIONAL

Drs. H. Soedjono, MM.

Meyti Hanna Ester Kalangi, MM. M.Mar.

Juli Prastyorini, S.Sos.,MM

Dr. Indriana Kristiawati, MM.

KEPABEANAN, IMIGRASI, KARANTINA DAN LOGISTIK INTERNASIONAL

Author:

Drs. H. Soedjono, MM.

Meyti Hanna Ester Kalangi, MM. M.Mar.

Juli Prastyorini, S.Sos.,MM

Dr. Indriana Kristiawati, MM.

Editor:

Nur Widyawati

Design Cover:

Dimas

copyright © 2023

Penerbit



Scopindo Media Pustaka

Jl. Ketintang Baru XV No. 25A, Surabaya

Telp. (031) 82521916

scopindomedia@gmail.com

Cetakan Pertama : 07 Februari 2023

Ukuran : 15,5 cm x 23 cm

Jumlah Halaman : viii + 153 halaman

Tahun Terbit Cetak: 2023

Tahun Terbit Digital: 2023

ISBN: 978-623-365-435-7

E-ISBN: 978-623-365-436-4 (PDF)

Hak cipta dilindungi oleh Undang-undang Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku tanpa izin tertulis dari Penerbit

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta

Setiap orang yang dengan atau tanpa hak melakukan pelanggaran terhadap hak ekonomi yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000 (seratus juta rupiah)

Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).

Setiap orang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau Pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000 (satu miliar rupiah).

PRAKATA

Segala puji bagi Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga kami dapat menyelesaikan buku referensi bisnis logistik kepelabuhan.

Kami ucapkan juga rasa terima kasih kami kepada pihak-pihak yang mendukung lancarnya buku referensi bisnis logistik kepelabuhan ini mulai dari proses penulisan hingga proses cetak, antara lain rekan-rekan kami, penerbit, dan masih banyak lagi yang tidak bisa kami sebutkan satu per satu.

Adapun, buku kami yang berjudul “Pengetahuan Kepabeanaan, Imigrasi, Karantina dan logistik Internasional” ini telah selesai kami buat secara maksimal guna menjadi manfaat bagi pembaca yang membutuhkan informasi dan pengetahuan mengenai bagaimana bisnis logistik melalui pelabuhan laut utamanya bagi yang akan bekerja dan sudah bekerja di bidang bisnis kepelabuhanan.

Dalam buku ini, tertulis bagaimana pentingnya peranan kepabeanaan, imigrasi dan karantina pada bisnis logistik di pelabuhan laut. Buku ini juga menyajikan materi yang relevan dengan mata kuliah administrasi bisnis dengan konsentrasi logistik dan kepelabuhanan, sehingga dapat menjadi alternatif pegangan bagi mahasiswa dan dosen yang menempuh studi tersebut.

Kami sadar, masih banyak luput dan kekeliruan yang tentu saja jauh dari sempurna tentang buku ini. Oleh sebab itu, kami mohon agar pembaca memberi kritik dan juga saran terhadap

karya buku referensi bisnis logistik kepelabuhanan ini agar kami dapat terus meningkatkan kualitas buku.

Demikian buku referensi bisnis logistik kepelabuhanan ini kami buat, dengan harapan agar pembaca dapat memahami dan menambah wawasan tentang kepabeanan, imigrasi dan karantina, serta dapat bermanfaat bagi masyarakat dalam arti luas. Terima kasih

Surabaya, 01 Februari 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PRAKATA.....	iii
DAFTAR ISI.....	v

BAB I PENGERTIAN BEA CUKAI, IMIGRASI, DAN KARANTINA... 1

A. Sejarah Kepabeanan	2
B. Bea Dan Cukai.....	4
C. Pengertian Bea.....	5
D. Fungsi Bea	6
E. Pengertian Cukai.....	7
F. Fungsi Cukai.....	8
G. Wadah Kerjasama Kepabeanan.....	9
H. Hubungan Kepabeanan, Imigrasi Dan Karantina	10

BAB II PENGERTIAN TARIF, BEA MASUK DAN BEA KELUAR....13

A. Cara Pengenaan Tarif.....	15
B. Alasan Menggunakan Tarif.....	18
C. Ada Beberapa Efek Tarif Terhadap Barang Impor	18
D. Kebijakan Tarif.....	20

BAB III PENENTUAN PENGGUNAAN BEA DAN CUKAI..... 23

A. Pengaruh Impor Ekspor Terhadap Pemerintah.....	25
B. Cara Menghitung Bea Masuk	29
C. Jenis-Jenis Tarif.....	30

BAB IV KEIMIGRASIAN INDONESIA.....	35
A. Sejarah Imigrasi Indonesia.....	36
B. Keimigrasian Indonesia Menurut Undang-Undang No. 6 Tahun 2011.....	37
C. Tindakan Administratif Keimigrasian.....	40
D. Dokumen Perjalanan Republik Indonesia.....	42
E. Surat Perjanjian Diterbitkan Menteri Atau Pejabat Imigrasi Yang Ditunjuk.....	44
BAB V TUGAS DAN FUNGSI KEIMIGRASIAN INDONESIA	49
A. Tugas Pokok Pejabat Imigrasi.....	50
B. Fungsi Imigrasi.....	53
C. Intelijen Keimigrasian.....	54
D. Misi Operasi Intelijen Keimigrasian.....	55
E. Penyelidikan Intelijen Imigrasi.....	57
F. Petugas Terlibat Operasi Intelijen Keimigrasian.....	59
BAB VI TERJADINYA KARANTINA INDONESIA.....	61
A. Etimologi Dan Terminologi Karantina.....	62
B. Penerapan Karantina.....	64
C. Karantina Hewan Dan Tumbuhan.....	64
D. Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Yang Meresahkan Dunia.....	65
E. Pelabuhan Tempat Adanya Risiko Penyebaran Penyakit..	66
BAB VII LOGISTIK INTERNASIONAL	69
A. Komponen Penting Logistik.....	70
B. Beberapa Peran Logistik Pada Perusahaan.....	72
C. Syarat Sistem Logistik Yang Baik.....	73
D. Sistem Logistik Di Bursa.....	74
BAB VIII PENTINGNYA DOKUMEN WAJIB UNTUK SHIPPING .	77
A. Dokumen Shipping Intruction (SI).....	78
B. Dokumen Surat Perintah Muat.....	79

C.	Dokumen Surat Jalan Ekspedisi.....	79
D.	Dokumen Surat Jalan Pabrik	79
E.	EIR (<i>Equipment Interchang Reciept</i>).....	79
F.	Bill Of Lading (B/L).....	80
G.	Delivery Order (DO).....	81
H.	Berita Acara Serah Terima.....	82

BAB IX PROSEDUR PENGIRIMAN BARANG DARI DAN KELUAR NEGERI..... 85

A.	Prosedur Pengiriman Cargo Secara Umum	86
B.	Alur Pengiriman Barang Dari /Ke Luar Negeri	88
C.	Cara Kirim Barang Dari/Ke Luar Negeri	89
D.	Cara Peningkatan Efisiensi Logistik Bisnis.....	89

BAB X KEPABEANAN DAN MANAJEMEN LOGISTIK EKSPOR-IMPOR 95

A.	Pelatihan Di Bidang Kepabeanaan.....	96
B.	Pusat Logistik Berikat	97
C.	Persyaratan Penetapan Pusat Logistik Berikat.....	97
D.	Persyaratan Administrasi Logistik	97
E.	Barang Yang Dapat Ditimbun Di Pusat Logistik Berikat ...	99
F.	Barang Yang Mendapat Fasilitas Di Pusat Logistik Berikat	99

BAB XI SINGEL SUBMISSION QUARATINE CUSTOMS 103

A.	Pengembangan Layanan Single Submission	104
B.	Implementasi Ekosistem Logistik Nasional	106
C.	Sinergi Percepatan Pelayanan	106
D.	Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama	107
E.	Kolaborasi Digital Dalam Nasional Logistik Ecosystem (NLE).....	107

BAB XII ALUR LOGISTIK PETI KEMAS 113

A.	Supply Chain Indonesia (Rantai Pasok)	114
B.	Pengiriman Petikemas.....	115
C.	Spesifikasi Barang.....	116
D.	Proses Peti Kemas Keluar Pelabuhan (<i>Inbound Drayage Container</i>).....	118
E.	Proses Masuk Pelabuhan (<i>Outbound Drayage Container</i>).....	118
F.	Penerimaan Peti Kemas Ekspor (<i>Receiving</i>)	118
G.	Layanan Peti Kemas Muat	119
H.	Proses Pengeluaran Petikemas Impor (<i>Delivery</i>)	121

BAB XII ALUR LOGISTIK PETI KEMAS125

A.	Pengertian Ekspor.....	126
B.	Ekspor Dan Pertumbuhan Ekonomi.....	127
C.	Tujuan Dan Manfaat Ekspor Bagi Suatu Negara.....	127
D.	Dampak Positif Ekspor Bagi Tiap-Tiap Negara.....	129
E.	Pengertian Dan Tujuan Impor.....	130

BAB XIV TRANSPORTASI RANTAI PASOK DALAM LOGISTIK 135

A.	Fungsi Penting Transportasi Dalam Logistik	136
B.	Pihak-Pihak Dalam Transportasi	138
C.	Pengirim Dan Penerima (<i>Shipper/ Reciver</i>)	139
D.	Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi	139
E.	Pemerintah (<i>Government</i>).....	140
F.	Teknologi Informasi Dan Komunikasi (ICT).....	140
G.	Masyarakat (<i>Public</i>).....	141
H.	Moda Transportasi	141
I.	Jasa Kurir Dan Transportasi (<i>Package Carrier</i>).....	143
J.	Inter Modal	143

DAFTAR PUSTAKA 147

GLOSARIUM..... 204

INDEX 206

BAB 1

PENGERTIAN BEA CUKAI, IMIGRASI DAN KARANTINA



A. Sejarah Kepabeanan

Bea dan cukai dipraktekan dari masa ke masa sejak jaman dahulu oleh kerajaan-kerajaan di kepulauan Indonesia. Pada masa kesultanan-kesultanan islam di Mataram dikenal gerbang-gerbang cukai dipedalaman yang dapat melintasinya dipungut iuran tertentu.

Sejak penjajahan **Hindia Belanda melalui VOC** barulah ada pengawasan pada pemerintahan Hindia Belanda adapun petugas yang mengawasi dengan istilah **Douane** disebut juga Bea Cukai (Istilah ini melekat sampai saat ini). Sejak jaman dahulu indonesia merupakan pintu masuknya barang yang dibawa oleh berbagai pedagang yang berasal dari belahan bumi, dan keluarnya barang atau hasil;

- Pertanian
- Perkebunan
- Rempah-rempah dari Indonesia.

Keluar masuknya barang belum diawasi dan belum dikelola oleh bangsa Indonesia karena masih dalam penjajahan Hindia Belanda maupun Jepang.

Sejak penjajahan Belanda melalui **VOC: Vereenigde Oost-Indische Compagnial**, penetapannya tgl 1 Oktober 1620 perihal tarif, yang berisi Pungutan tarif yang pertama atas barang ekspor dan impor.

Inggris tidak tunduk dengan peraturan ini, karena Inggris melakukan kegiatan perdagangan lintas batas di daerah sekitar Batavia, tidak tunduk pada aturan yang dikeluarkan Belanda ini. Bea masuk untuk tembakau pada th. 1656 dinaikan menjadi 20% dari 10 % dan larangan memasukan (Candu dan arak) aturan ini selain untuk fiscal juga pencegahan barang larangan untuk di impor.

Pada 1795 VOC berakhir bahkan pada th. 1811 pulau Jawa diduduki oleh Inggris. Pada masa Kolonial Belanda Undang-undang tarif Hindia Belanda di undangkan tahun 1865, tahun 1872 diganti dengan Indische Tarief Wet 1910 nomor 79, dan perubahan terus sampai tahu. 1932. Pada masa pendudukan



Jepang diterbitkan Undang-Undang No. 13 Tanggal 29 April 1942 untuk sementara waktu bea masuk tidak dikelola, kecuali ada pengaturan ekspor.

Bea Cukai pada masa Hindia Belanda tersebut adalah: *De Dienst der Invoeren Uitvoerrechten en Accijnzen (I.U & A)* berarti: Dinas Bea Impor serta Cukai, bertugas untuk memungut :

- Invoerrechten (bea impor/masuk)
- Uitvoer Rechten (bea ekspor / keluar) dan
- Accijnzen (Excis atau cukai)
- Bea (berasal dari bahasa Sansekerta)
- Cukai (berasal dari bahasa India)

1) Maka munculah istilah Bea dan Cukai di Indonesia.

Peraturan yang melandasi saat itu: *Gouvernement Besluit Nomor 33 tanggal 22 Desember 1928* yang kemudian diubah dengan keputusan Pemerintah *tertanggal 22 juni 1934*.

Peralihan kekuasaan dari *Hindia Belanda ke masa pendudukan Jepang*, sedikit *perubahan pengawasan berdasarkan Undang-undang Nomor 13 tentang Pembukaan Kantor-Kantor Pemerintahan di Jawa dan Sumatra* tgl. *29 April 1942*. Tugas pengurusan bea impor dan ekspor sementara *di tiadakan*, Bea dan Cukai hanya mengurus *Cukai saja*

2) Setelah Indonesia Merdeka maka lembaga Bea dan Cukai, dibentuk pada tgl. 01 Oktober 1946 dengan nama *Pejabat Bea dan Cukai*.

Saat itu pimpinan lembaga dipegang oleh R.A Kartadjoemena sebagai Kepala Pejabat Bea dan Cukai yang pertama. Secara resmi Pejabat Bea dan Cukai Indonesia berdiri pada tgl. 1 Oktober 1946.

3) Dilanjutkan perubahan berdasarkan *PP Nomor 51 tahun 1948*, istilah *Pejabat Bea dan Cukai* berubah menjadi *Jawatan Bea dan Cukai*, yang bertahan sampai tahun 1965

4) Setelah tahun 1965 hingga sekarang namanya menjadi Direktorat Bea dan Cukai (DJBC).



Dalam hal pengawasan dan pencegahan terhadap barang masuk atau impor, kepabeanan menjalankan peran terhadap barang yang akan menambah devisa negara, dari sisi pungutan barang-barang impor dan dari cukai dan pengawasan batas-batas negara Indonesia (Batas teritorial) dengan negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia, karena lalu lintas barang masuk dari laut, darat, dan udara.

Daerah teritorial Kepabean meliputi:

- 1) Daratan
- 2) Lautan
- 3) Udara

B. Bea Dan Cukai

Istilah bea cukai sepertinya sudah menjadi istilah yang cukup sering didengar oleh banyak orang. **Bea cukai** mungkin terdengar lebih akrab bagi yang kerap bepergian ke luar negeri atau bagi yang terlibat dalam perdagangan luar negeri atau ekspor impor. Khalayak umum pun tak asing dengan istilah bea cukai yang kerap disebut-sebut dalam media masa. Akan tetapi, banyak orang yang hanya pernah mendengar tanpa memahami lebih dalam mengenai perbedaan antara bea dan cukai. Beberapa orang tidak tahu sama sekali mengenai kedua istilah ini. Beberapa beranggapan bahwa bea dan cukai sama saja. Tidak ada salahnya untuk belajar lebih jauh mengenai pengertian kedua istilah ini sehingga bisa memahami perbedaan di antara keduanya.

Bea dan cukai merupakan dua istilah yang berbeda dan digunakan dengan tujuan yang berbeda pula.



Tabel 1.1. Perbedaan Bea dan Cukai

	BEA	CUKAI
Pengertian	Bea Masuk: pungutan terhadap barang impor Bea Keluar: pungutan terhadap barang ekspor	Pungutan terhadap barang dengan kriteria tertentu
Fungsi	a) Mengurangi tingkat impor. b) Menjamin ketersediaan bahan baku industri dalam negeri dan melindungi sumber daya alam. c) Pemasukan Negara.	a. Menekan konsumsi. b. Pemasukan negara
Objek	Bea Masuk: barang impor. Bea Keluar: beberapa barang ekspor	Rokok, minuman beralkohol, etil alcohol

C. Pengertian Bea

Pertama-tama, kita bisa mempelajari lebih dalam mengenai pengertian bea. **Istilah Bea Cukai**, Terdiri dari 2 kata: **bea** dan **cukai**. Bea dipakai sebagai istilah ongkos barang yang keluar atau masuk suatu negara, yakni bea masuk dan bea keluar. *Instansi pemungutnya*, disebut pabean.

Sedangkan pengertian cukai menurut Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 adalah sebagai berikut “Cukai”, adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang-undang tersebut.

Bea sendiri dibedakan menjadi dua jenis, yaitu bea masuk dan bea keluar. Masing-masing mempunyai pengertian yang berbeda. Pada dasarnya bea masuk dan bea keluar merupakan pungutan yang dilakukan negara berdasarkan undang-undang pabean.

Bea Masuk

Bea masuk merupakan pungutan yang dilakukan oleh negara berdasarkan undang-undang pabean dan dikenakan pada barang-barang impor. Dengan kata lain, jika mengimpor barang dari negara lain, tidak hanya berkewajiban untuk membayar harga barang tersebut beserta ongkos kirimnya melainkan juga harus membayar pungutan pada negara yang berupa bea masuk tersebut. Besaran bea masuk yang dikenakan berbeda tergantung jenis barang yang diimpor.

Bea Keluar

Bea keluar merupakan pungutan yang dilakukan oleh negara berdasarkan undang-undang pabean dan dikenakan pada barang-barang ekspor. Bea keluar ini hanya dikenakan pada beberapa jenis barang ekspor. Barang-barang tersebut biasanya merupakan barang-barang yang menjadi kebutuhan di dalam negeri seperti minyak kelapa sawit/*Curde Palm Oil* (CPO), pasir besi, beberapa jenis kayu, rotan, dan lain sebagainya. Barang yang kena bea keluar biasanya merupakan produk mentah atau setengah jadi.

D. Fungsi Bea

Negara melakukan pungutan baik untuk barang ekspor maupun impor bukan tanpa tujuan sama sekali. Pungutan negara tersebut dilakukan karena ada tujuan khusus yang menaunginya.

Salah satu tujuan pengenaan bea pada barang-barang tersebut adalah untuk mengurangi tingkat impor. Impor sudah menjadi transaksi antar negara yang penting, tetapi bukan berarti bahwa impor tidak membawa dampak buruk.

Impor perlu diatur dan salah satu cara untuk mengatur impor ini adalah dengan mengenakan bea masuk. Setelah dikenakan bea masuk, barang yang dibeli dari luar negeri tersebut akan mempunyai harga beli yang lebih mahal. Harga yang lebih mahal akan memaksa orang untuk mengurangi daya



beli terhadap barang tersebut terlebih jika padanan barang tersebut bisa ditemukan di dalam negeri. Impor tetap dilakukan apabila dalam negeri tidak menyediakan barang kebutuhan yang tersedia di luar negeri tersebut. Bea masuk dikenakan untuk melindungi produksi dalam negeri dari gempuran produk impor.

Bea keluar dikenakan untuk melindungi sumber daya alam dalam negeri sekaligus menjamin ketersediaan bahan baku berupa barang mentah untuk industri di dalam negeri. Tujuan lain pengenaan bea pada barang-barang tersebut tak lain dan tak bukan adalah untuk pemasukan negara.

Bea masuk yang dikenakan pada barang impor secara tidak langsung merupakan pajak tidak langsung yang akan masuk ke kas negara. Dengan kata lain, pungutan yang masuk ke kas negara tersebut nantinya akan digunakan untuk mendanai pembangunan yang dilakukan di Indonesia.

E. Pengertian Cukai

Selanjutnya, kita akan belajar lebih jauh mengenai cukai. Sebagaimana bea, cukai juga merupakan pungutan yang dilakukan oleh negara. Akan tetapi, ada sedikit perbedaan yang ditemukan dalam cukai jika dibandingkan dengan bea.

Pungutan tersebut dikenakan pada barang-barang tertentu yang mempunyai karakteristik khusus sesuai dengan undang-undang cukai.

Ada beberapa karakteristik yang menyebabkan barang tertentu terkena cukai. Cukai akan dikenakan pada barang yang perlu dikendalikan tingkat konsumsinya. Selain itu, cukai juga perlu dikenakan pada barang dengan peredaran yang perlu pengawasan. Barang tersebut juga perlu dikenai cukai jika pemakaian barang tersebut akan menyebabkan dampak negatif bagi lingkungan hidup maupun masyarakat. Cukai akan dikenakan pada barang yang pemakaiannya memerlukan pembebanan pungutan negara demi mewujudkan keseimbangan dan keadilan.



Kriteria tersebut menjadi dasar penentuan cukai. Negara tertentu bisa saja menentukan beberapa barang sesuai dengan kriteria tersebut untuk dikenakan cukai. Akan tetapi, barang yang sama bisa saja tidak dikenakan cukai di negara lain karena tidak memenuhi kriteria tersebut.

Ada beberapa barang yang dikenakan cukai di Indonesia. Barang yang pertama adalah rokok. Jika membeli rokok, berarti membayar cukai yang ditalangi terlebih dahulu oleh produsen rokok. Pita cukai yang ditemukan pada kemasan rokok merupakan bukti pelunasan cukai pada produk rokok tersebut.

Barang lain yang dikenakan cukai di Indonesia adalah minuman beralkohol dan etil alkohol. Jika melihat kriteria barang yang dikenakan cukai, Anda mungkin cukup maklum mengapa rokok, minuman beralkohol, dan etil alkohol perlu dikenakan cukai oleh negara.

F. Fungsi Cukai

Dengan demikian, sudah bisa menyimpulkan fungsi cukai itu sendiri. Fungsi yang dimiliki oleh cukai hampir sama dengan fungsi yang dimiliki oleh bea.

Pertama-tama, cukai dikenakan dengan tujuan untuk mengurangi tingkat konsumsi. Ada wacana yang mengatakan bahwa pungutan cukai akan terus naik dari tahun ke tahun. Anda bisa membayangkan harga rokok di masa mendatang yang jauh lebih mahal dari harga yang tertera saat ini akibat cukai yang semakin lama semakin tinggi. Dengan harga yang tinggi, diharapkan bahwa konsumsi rokok bisa ditekan karena orang biasanya akan enggan membeli produk dengan harga yang sangat mahal. Pengurangan konsumsi barang-barang tersebut dilakukan tidak hanya dengan nilai cukai yang semakin meningkat dari tahun ke tahun melainkan juga dengan pengetatan aturan untuk produsen dan konsumen barang-barang tersebut.

Cukai tak berbeda dengan bea yang merupakan pungutan negara sehingga cukai tersebut nantinya juga akan disetorkan ke



kas negara. Pemasukan negara dari cukai dan sumber pemasukan lain akan digunakan untuk membiayai segala rencana pembangunan Negara.

G. Wadah Kerjasama Kepabeanan

RILOs (Regional Intelligence Liaison Offices) merupakan wadah kerjasama di bidang inteligen kepabeanan bagi negara-negara anggota pabean seluruh dunia pada satu regional tertentu. Tujuannya untuk saling bertukar informasi dan penyelidikan terhadap pelanggaran-pelanggaran di bidang pabean. Tugas dan fungsi RILOs sesuai dengan strategi inteligen dan rekomendasi yang terdapat pada WCO Global Information. Pemanfaatan digunakan sebagai jaringan kerjasama agar dapat memperkuat kerja sama inteligen bagi negara-negara anggota WCO dalam mengumpulkan, mengevaluasi serta peleburan informasi dan inteligen.

The Customs Enforcement Network (CEN)

Bentuk jaringan kerja sama international yang lain juga dituangkan dalam the *Customs Enforcement Network* yang disingkat CEN. Kerja sama administrasi pabean di bidang pencegahan ini memiliki tugas utama dalam mengumpulkan sistem informasi dan pertukaran data serta komunikasi antar administrasi pabean dalam upaya melakukan pencegahan terhadap pelanggaran di bidang kepabeanan.

CEN dan RILOs memiliki hubungan keterkaitan yang sangat erat terutama dialam sistem dan strategi penanganan pelanggaran di bidang pabeanan. Keduanya tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain mengingat segala informasi yang berkaitan dengan masalah enforcement yang terdapat pada CEN merupakan hasil upaya pengumpulan informasi serta penyelidikan inteligen RILOs. CEN akan menjadi alat untuk mengomunikasikan informasi yang ada pada jaringan kerja RILOs.



H. Hubungan Kepabeanaan, Imigrasi Dan Karantina

Dengan semakin pesatnya pembangunan dan perkembangan perekonomian Indonesia yang sedang tumbuh semakin baik, diiringi lalu lintas orang, barang, hewan dan tumbuhan dari dan ke luar negeri atau dengan kata lain keluar masuk daerah pabeaan juga semakin meningkat. Tersedianya fasilitas yang memberikan kemudahan bagi manusia untuk dapat berpindah dari satu negara ke negara lain untuk melakukan perjalanan, dari satu negara ke negara lain dalam hitungan jam atau hari, seperti pagi melakukan perjalanan ke Malaysia siang sudah berada di Singapura dan malam berada di Bali Indonesia. Transportasi yang didukung teknologi yang semakin maju dapat terlaksana perjalanan manusia dengan cepat, peredaran perdagangan juga semakin cepat seperti halnya dengan perkembangan petikemas, dimana-mana terdapat tumpukan petikemas dan kapal-kapal semakin besar daya angkutnya. Hal ini membuktikan bahwa tingkat perkembangan ekonomi dunia yang semakin meningkat dengan pesat maka dapat diikuti oleh Negara **Indonesia** yang tidak secara langsung mengikuti perkembangan dan kepadatan lalu lintas barang dan orang untuk saling keluar masuk suatu wilayah maupun Negara. Untuk itu dalam sistem pengawasan yang dilakukan juga memerlukan perhatian yang serius peraturan mengenai kepabeanaan, Imigrasi dan Karantina yang ada di Indonesia kurang lebih sama dengan peraturan di negara-negara lain, yang membedakan hanya sedikit, dikarenakan oleh kondisi negara tersebut.

Individu dalam melaksanakan perjalanan ke negara lain untuk suatu keperluan, urusan dalam hal lain harus mempunyai dokumen-dokumen yang mendukung secara sah. Apabila salah satu dari persyaratan tidak dilengkapi dokumen, individu tersebut akan dipulangkan kembali ke negara asalnya. Begitu juga dalam lalu lintas barang yang akan di impor atau di ekspor oleh perusahaan harus dilengkapi semua persyaratan sesuai dengan negara yang akan dikirim barang atau membeli barang tersebut. Hewan dan tumbuhan sama seperti manusia dan



barang, harus dipenuhi persyaratan dan dokumen pendukungnya termasuk bebas dari penyakit.

Dalam kondisi tertentu pihak petugas Bea cukai, Imigrasi dan petugas karantina melakukan pengawasan maupun patroli bersama untuk melakukan pencegahan bagi masuknya orang, barang dan hewan maupun alat angkut ke wilayah Negara ataupun wilayah pabean Republik Indonesia dalam rangka menjaga kedaulatan Negara Republik Indonesia. Hal ini juga dilakukan oleh Negara-negara di dunia di batas-batas suatu Negara yang dilewati masuknya orang dan barang dari luar negaranya pengawasan gabungan tersebut dilakukan oleh ***Customs, Immigration, Carantine (CIQ)***.

RANGKUMAN

Daerah Pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-undang Kepabeanan.

Kawasan pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu dipelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC).

Kantor Pabean adalah kantor dalam lingkungan DJBC tempat dipenuhinya kewajiban pabean. Tidak semua kantor dalam lingkungan DJBC berfungsi sebagai kantor pabean.

Tujuan pengenaan Bea masuk selain untuk perlindungan produk dalam negeri adalah untuk tujuan penerimaan keuangan negara. Bagi negara-negara berkembang, bea masuk masih menjadi salah satu tumpuan untuk mengisi pundi-pundi kas negara untuk menjalankan roda pemerintahan.

Sedangkan tujuan pengenaan Bea Keluar adalah Bea keluar dikenakan untuk melindungi sumber daya alam dalam negeri sekaligus menjamin ketersediaan bahan baku berupa barang



mentah untuk industri di dalam negeri.

Kewajiban Pabean adalah semua kegiatan di bidang Kepabeanan yang wajib dilakukan untuk memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan atas barang impor atau ekspor barang yang menjadi milik negara berdasarkan Undang-undang Kepabeanan.

LATIHAN

1. Jelaskan apa yang dimaksud dengan kepabeanan! Jelaskan ruang lingkup kepabeanan!
2. Jelaskan karakteristik kawasan pabean, kawasan berikat dan kawasan bebas!
3. Jelaskan apa yang dimaksud dengan kewajiban pabean!
4. Jelaskan mengapa perlu dilakukan pengenaan bea masuk!
5. Jelaskan kriteria penentuan cukai!



BAB 2

PENGERTIAN TARIF, BEA MASUK DAN BEA KELUAR



Tarif merupakan suatu pembebanan atas barang yang melintas daerah pabean. Sementara daerah Pabean itu adalah suatu daerah geografis yang mana barang-barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai.

Definisi tarif, Pajak atas impor atau ekspor, biasanya dikenakan untuk meningkatkan pendapatan atau untuk melindungi perusahaan domestik dan persaingan barang impor.

Secara sederhana dapat disimpulkan pengertian tarif sejumlah pungutan yang dibebankan atas suatu hal, kegiatan, atau apapun yang telah diatur dalam peraturan.

Dalam sekala pemerintahan, tarif dapat didefinisikan sebagai pungutan yang dibebankan untuk semua barang yang melewati Negara baik keluar ataupun masuk dan datur melalui perundang-undangan seperti tarif ekspor, tarif impor dan sejenisnya.

Pengertian tarif menurut para ahli

- **Hamdy Hady (2000: 65)**

Tarif adalah pungutan bea masuk yang dikenakan atas barang impor yang masuk untuk dipakai/dikonsumsi habis dalam negeri.

- **Tulus T.H. Tambunan (2004: 328)**

Tarif adalah salah satu instrument dari kebijakan perdagangan luar negeri yang membatasi arus perdagangan internasional.

- **Aliminsyah dkk dalam buku Kamus istilah Akutansi 2002: 290-291)**

Tarif adalah pungutan yang sistematis dari bea yang dipungut atas barang dan jasa yang melewati batas-batas Negara.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa tarif merupakan pungutan bea masuk dan bea keluar yang melewati batas-batas suatu Negara.

Tujuan Tarif

Dalam ekspor impor, tarif diberlakukan untuk biaya impor barang tertentu. Bagi konsumen domestik, cara tersebut



mengurangi permintaan barang impor karena harganya lebih mahal. Bagi pengeksport, tarif membuat produk mereka menjadi tidak kompetitif di pasar Negara tujuan. setelah itu pengenaan tarif juga bias melindungi produsen dalam negeri termasuk termasuk industry yang baru berkembang dan menyeimbangkan praktek ketidakadilan, pada praktek tidak adil produsen asing yang melakukan praktek dumping alias menjual harga lebih murah dari pada pasar mereka, tarif juga bisa menambah pendapatan pemerintah dari segi pajak.

A. Cara Pengenaan Tarif

Dalam pelaksanaannya, sistem atau cara pemungutan tarif bea masuk dapat dibedakan menjadi beberapa jenis antara lain :

1. Tarif atas dasar nilainya (ad valorem)

Yaitu pungutan yang didasarkan pada persentase tarif dikalikan nilai total barang yang di impor.

2. Tarif atas dasar jumlah barangnya (ad spesific duties)

Yaitu pungutan yang didasarkan pada jumlah barang yang di impor, di Indonesia system tarif ini digunakan sebelum tahun 1991.

3. Tarif Campuran

adalah gabungan kedua bentuk tarif diatas, misalnya suatu barang dikenakan 10 % tarif ad valorem ditambah tarif spesific sebesar Rp 1000 per unit barang.

Keuntungan dan kelemahan dari masing-masing sistem atau cara pemungutan tarif bea masuk tersebut, antara lain:

a. Dasar nilai (ad valorem) bersifat proporsional.

Keuntungan

- 1) Dapat mengikuti perkembangan tingkat harga atau inflasi
- 2) Terdapat diferensiasi harga produk sesuai kualitasnya.

Kerugian

- 1) Memberikan beban yang cukup berat bagi administrasi bagi pemerintah, khususnya bea cukai karena memerlukan data dan perincian harga yang lengkap.



- 2) Sering menimbulkan perselisihan dalam penetapan harga untuk perhitungan bea masuk antara importir dan bea cukai, sehingga dapat menimbulkan stagnasi atau kemacetan arus barang di pelabuhan.
- b. Dasar jumlah barang (ad specific) bersifat regresif.

Keuntungan

- 1) Mudah dilaksanakan karena tidak memerlukan perincian harga barang sesuai kualitasnya.
- 2) Dapat digunakan sebagai alat kontrol proteksi industri dalam negeri.

Kerugian

- 1) Pengenaan tarif dirasakan kurang atau tidak adil karena tidak membedakan harga dan kualitas barang.
- 2) hanya dapat digunakan sebagai alat kontrol proteksi yang bersifat statis.

Dalam pelaksanaan kegiatan ekspor impor pembebanan tarif dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis antara lain:

1. *Exports Duties* (bea ekspor)

Pajak atau bea yang dikenakan terhadap barang yang diangkut menuju ke customs area suatu Negara yang memungut pajak.

Custom area adalah daerah di mana barang-barang bebas bergerak dengan tidak dikenai bea pabean.

Batas custom area ini biasanya sama dengan batas wilayah suatu negara.

2. *Transit Duties* (bea transit)

Pajak atau bea yang dikenakan terhadap barang-barang yang melalui wilayah suatu negara dengan ketentuan bahwa barang tersebut sebagai tujuan akhirnya adalah negara lain.

3. *Import Duties* (bea impor)

Pajak atau bea yang dikenakan terhadap barang-barang yang masuk dalam *customs area* suatu negara dengan ketentuan bahwa negara tersebut sebagai tujuan akhir.

Jenis tarif apapun yang digunakan, tujuan pokoknya adalah untuk melindungi pasar dalam negeri dari serbuan barang-



barang impor. Karena akibat langsung dari Pengenaan tarif adalah turunnya volume impor. Pengenaan tarif akan menyebabkan naiknya harga barang-barang yang di impor. Sedangkan produksi dalam negeri akan meningkat karena dengan kenaikan harga akan mendorong produsen dalam negeri meningkatkan produksinya.

Menurut tujuannya, kebijakan tarif bea masuk suatu barang dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Tarif proteksi, yaitu pengenaan tarif bea masuk yang tinggi untuk mencegah dan atau membatasi impor barang-barang tertentu.
2. Tarif *revenue*, yaitu pengenaan tarif yang bertujuan untuk meningkatkan penerimaan negara.

Berdasarkan tujuan tersebut maka fungsi tarif bea masuk adalah sebagai berikut:

1. Fungsi mengatur (*regulerend*), yaitu untuk mengatur perlindungan kepentingan ekonomi/industri di dalam negeri.
2. Fungsi *budgeter*, yaitu sebagai salah satu sumber penerimaan negara.
3. Fungsi demokrasi, yaitu penetapan tarif bea masuk melalui persetujuan DPR.
4. Fungsi pemerataan, yaitu untuk pemerataan distribusi pendapatan nasional, misalnya dengan pengenaan tarif yang tinggi untuk barang-barang mewah:
 - a. Sistem Tarif

Dalam menentukan besarnya tarif yang berlaku bagi setiap barang atau komoditi yang diperdagangkan secara internasional, para pelaku perdagangan internasional (eksportir-importir) menggunakan pedoman berdasarkan sistem tarif yang berlaku. Sistem tarif yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- b. Tarif tunggal (*single column tariff*)

Pengenaan satu tarif untuk satu jenis barang atau komoditi yang besarnya (presentasinya) berlaku sama untuk impor komoditi tersebut dari negara mana saja, tanpa terkecuali.

- c. Tarif umum atau konvensional (General Conventional Tariff)
Dikenal juga dengan istilah tarif berganda (double coloum tariff) yaitu pengenaansatu tarif untuk satu komoditi yang besar prosentase tarifnya berbeda antara satu negara dengan negara lain.
- d. Tarif preferensi (Preferensi tariff)
Tarif yang ditentukan oleh lembaga tarif internasional GATT yang persentasenya diturunkan, bahkan untuk beberapa komoditi sampai menjadi 0% yang diberlakukan oleh negara terhadap komoditi yang diimpor dari negara-negara tertentu karena adanya hubungan khusus antara negara pengimpor dengan negara pengekspor.

B. Alasan Menggunakan Tarif

Alasan dalam penggunaan tarif antara dapat di uraikan lain:

- 1) Untuk mencegah Dumping
Dimana menjual barang yang dipasarkan keluar negeri dengan harga yang lebih rendah atau murah dari pada dipasar dalam negeri.
- 2) Melindungi produk dalam negeri
- 3) Alat untuk mencegah pelarian devisa negara
- 4) Dapat meningkatkan pendapatan nasional
- 5) Alat untuk membatasi impor
- 6) Efek Tarif

C. Ada Beberapa Efek Tarif Terhadap Barang Impor

- a. Efek tarif terhadap produsen
Pengenaan tarif akan memberikan manfaat bagi para produsen dalam negeri yang menghadapi persaingan impor karena tarif itu merupakan pajak terhadap barang-barang produksi luar negeri. Semakin besar tarif yang dibebankan bagi para konsumen untuk membeli barang luar negeri, akan semakin banyak yang beralih.



b. Efek tarif terhadap konsumen

Beban dari pengenaan tarif terhadap konsumen diukur dan jumlahnya mungkin bisa menjadi besar. Besarnya jumlah tersebut sebagian disebabkan karena tarif membuat para konsumen harus membayar lebih banyak, baik bagi barang-barang produksi dalam negeri maupun barang impor. Pada saat tarif pertama kali dikenakan, para konsumen secara perorangan akan mencoba untuk menghindari biaya tambahan dengan lebih banyak memproduksi barang dalam negeri, akan tetapi penawaran (*supply*) barang yang diproduksi dalam negeri tidak mungkin dapat ditingkatkan tanpa meningkatkan biaya marginal.

Contoh biaya marginal adalah merupakan biaya total yang berasal dari produksi satu unit output produksi. Jika perusahaan memproduksi 1000 unit, biaya tambahan peningkatan output menjadi 1001 unit adalah marginal.

c. Efek tarif terhadap pemerintah

Pertimbangan dalam penetapan tariff secara umum disamping bahan-bahan pengusulan besaran tarif, Pemerintah (Menteri), Gubernur, Bupati/Walikota juga mempertimbangkan beberapa hal:

- 1) Kemampuan pengguna jasa atau daya bayar masyarakat
- 2) Keberlangsungan hidup, pengembangan usaha angkutan penyeberangan
- 3) Kepentingan nasional, seperti: pembangunan ekonomi, kestabilan politik/keamanan nasional, kelancaran administrasi pemerintah, bencana alam, bencana nasional.

Setelah tarif ditetapkan oleh Pejabat Pemerintah terkait: Menteri, Gubernur, Bupati / Walikota, Direktur Jenderal, Kepala Dinas Propinsi, Kepala Dinas Kabupaten / Kota mengumumkan kepada masyarakat luas melalui media masa selambat-lambatnya 30 hari tarif diberlakukan. Dan pejabat-pejabat yang bersangkutan sekaligus mengevaluasi dan mengawasi pelaksanaan tarif baru tersebut. Untuk menghitung tarif, perlu ada ukuran-ukuran standar dan pengelompokan atau penggolongan



agar terhindar dari masalah keberagaman obyek. Misalnya penumpang, ada dewasa dan anak, kelas utama dan kelas ekonomi, kendaraan ada truk, bus, sedan, alat berat, kelas ekonomi, kelas bisnis dan lain-lainnya. Jarak lintas juga ada yang pendek, ada sedang dan jauh. Kapal ada berkapasitas dan beraneka ragam serta fasilitas yang bermacam-macam. Ada beraneka ragam fasilitas dan jasa yang dapat ditawarkan oleh penyedia jasa. Dan untuk masalah penafsiran, kita perlu pula memperoleh kesepakatan atau definisi dan atau terminologi.

D. Kebijakan Tarif

Beberapa faktor yang mempengaruhi dalam penetapan tarif angkutan sungai dan danau diantaranya:

1. Biaya untuk memberikan pelayanan, biaya sangat tergantung kepada skala ekonomi, semakin besar dimand semakin rendah biaya produksi, disamping itu masih bisa dilakukan estimasi ukuran kapal yang akan digunakan untuk memberikan pelayanan. Langkah yang biasanya dilakukan adalah dengan mengestimasi headway pelayanan yang ditoleransi, permintaan, dengan ukuran sarana angkutannya, waktu antara atau dikenal juga sebagai headway, adalah waktu antara dua sarana angkutan untuk melewati suatu titik/ tempat penghentian bus/kereta api, semakin kecil waktu antara, semakin tinggi kapasitas dari prasarana.
2. Tingkat pendapatan konsumen yang kaitannya erat dengan kemampuan membayar, masyarakat pemakai sistem transportasi yang disediakan yang disebut juga sebagai *ability to pay*.
Ability to pay merupakan salah satu prinsip pemungutan pajak harus secara adil dengan memastikan beban yang ditanggung harus mencerminkan kemampuan dari si penanggung.
3. Kesiediaan untuk membayar atau disebut juga sebagai *willingness to pay*, kesiediaan ini sangat tergantung kepada tingkat pendapatan, kualitas pelayanan. Bila Tarif yang



berlaku di atas kemampuan membayar, maka biasanya diambil langkah untuk memberikan subsidi.

Subsidi yang diberikan dapat berupa subsidi tidak langsung yang dapat berupa pembebasan berbagai jenis pajak dan bea terhadap sarana ataupun pelayanan angkutan, yaitu subsidi bahan bakar. Sedang subsidi langsung diberikan kepada pengusaha langsung untuk memberikan pelayanan yang disebut sebagai subsidi keberintisan ialah harga tertinggi seorang pelanggan mau membeli produk.

Willingness to pay atau kesediaan membayar, adalah kerelaan seseorang untuk membayar suatu kondisi lingkungan atau penilaian terhadap sumberdaya alam dan jasa alami, dalam rangka memperbaiki kualitas lingkungan.

Maksud dari barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau suatu karakteristik, adalah barang yang konsumsinya perlu dikendalikan diantaranya sebagai berikut;

- a. Peredarannya perlu diawasi;
- b. Pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi kalangan masyarakat atau lingkungan hidup; atau
- c. Pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan, dikenai cukai berdasarkan undang-undang.

Sedangkan Undang-Undang yang mengatur tentang cukai pada saat ini adalah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai dan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai.

RANGKUMAN

Tarif merupakan suatu pembebanan atas barang yang melintas daerah pabean. Sementara daerah Pabean itu adalah suatu daerah geografis yang mana barang-barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai.



Pengertian tarif menurut Hamdy Hady dalam bukunya Ekonomi Internasional adalah pungutan bea masuk yang dikenakan atas barang impor yang masuk untuk dipakai/dikonsumsi habis di dalam negeri.

Fungsi Tarif Bea masuk berdasarkan tujuannya antara lain adalah sebagai berikut: Fungsi mengatur (*regulerend*), Fungsi *budgeter* , Fungsi demokrasi, yaitu penetapan tarif bea masuk melalui persetujuan DPR,Fungsi pemerataan, yaitu untuk pemerataan distribusi pen-dapatan nasional, misalnya dengan pengenaan tarif yang tinggi untuk barang-barang mewah Faktor- faktor yang mempengaruhi dalam penetapan tarip angkutan sungai dan danau diantaranya: Biaya untuk memberikan pelayanan, Tingkat pendapatan konsumen yang kaitannya erat dengan kemampuan membayar, Kesiediaan untuk membayar atau disebut juga sebagai *willingness to pay*.

Beberapa efek tarif terhadap barang impor adalah : efek tarif terhadap produsen, efek tarif terhadap konsumen dan efek tarif terhadap pemerintah

LATIHAN

1. Jelaskan pengertian tarif dalam konsep kepabeanan!
2. Jelaskan apa yang dimaksud dengan fungsi tarif bea masuk berdasarkan tujuannya!
3. Jelaskan faktor yang mempengaruhi penetapan tarif!
4. Jelaskan dasar perhitungan tarif bea masuk dan pajak dalam rangka Impor!
5. Jelaskan efek tarif terhadap barang impor terutama terhadap Pemerintah!



BAB 3

PENENTUAN PENGGUNAAN BEA DAN CUKAI



Penerapan tarif bea impor terhadap suatu produk di Negara pengimpor akan menyebabkan kenaikan harga produk, penurunan konsumen, peningkatan produksi domestik, penurunan voume impor, dan adanya penerimaan pemerintah dari tarif, sementara di Negara pengekspor menyebabkan penurunan harga sehingga volume ekspor berkurang.

Pemerintah Indonesia sedang berupaya meningkatkan nilai tambah, suatu contoh dari kakao dengan mendorong berkembangnya industri pengelolaan kakao.

Dua kebijakan kunci, ialah pajak ekspor dan tarif produsen dan tarif impor yang diperkirakan berdampak nyata kebijakan tarif bagi petani, eksportir, maupun industri. Tujuan dari kebijakan tersebut untuk kesejahteraan konsumen kakao serta merumuskan kebijakan untuk perbaikan kesejahteraan produsen dan konsumen kakao di Indonesia.

Kebijakan tarif impor dan pajak ekspor dapat memberikan dampak terhadap kinerja sektor perekonomian, sektor pertanian dan distribusi pendapatan di Indonesia atau dapat dikatakan suatu keseimbangan umum. Hal tetrsebut dapat disampaikan kaitannya antara lain:

- 1) Harga pokok, yaitu harga yang diperoleh dari jumlah biaya pengorbanan terhadap barang itu sendiri. Sedangkan harga jual yaitu harga yang dipengaruhi oleh pangsa pasar.
- 2) Kebijakan perdagangan internasional, dimana kebijakan tersebut meliputi kebijakan proteksi, kebijakan perdagangan bebas, larangan impor, subsidi bagi produk dalam negeri, pengendalian devisa negara dan tentang neraca pembayaran suatu negara.
- 3) Kebijakan pemerintah, yaitu kebijakan pemerintah untuk Melindungi kepentingan ekonomi nasional dari pengaruh buruk atau negatif dari situasi perdagangan internasional yang tidak baik, diantaranya ada beberapa hal:
 - 1) Melindungi kepentingan industri di dalam negeri,
 - 2) Melindungi lapangan kerja,



- 3) Menjaga keseimbangan BOP/ Biaya Overhead Pabrik (biaya produksi selain bahan baku dan biaya tenaga kerja lansung),
- 4) Menjaga tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi,
- 5) Menjaga stabilitas nilai tukar.

A. Pengaruh Impor Ekspor Terhadap Pemerintah

Dalam perdagangan internasional yaitu impor ekspor perlu diperhatikan oleh pemerintah agar tidak mempegaruhi suatu produk dalam negeri atau harga jual produk yang sama di dalam negeri diantaranya ada beberapa hal:

- a) Mendorong kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam negeri, terutama dalam bidang sektor industri dengan munculnya teknologi baru dapat membantu dalam memproduksi barang lebih banyak dengan waktu yang singkat.
- b) Melalui impor, kebutuhan dalam negeri dapat terpenuhi.
- c) Memperluas lapangan kerja dan kesempatan masyarakat untuk berkeja di dalam negeri.
- d) Mendorong peningkatan sumber daya dalam negeri.
- e) Mempererat hubungan persaudaraan dan kerjasama antar negara.
- f) Kegiatan produksi dalam negeri menjadi meningkat secara kuantitas dan kualitas.
- g) Mendorong pertumbuhan ekonomi negara, pemerataan pendapatan masyarakat, dan stabilitas ekonomi nasional.
- h) Menambahkan atau meningkatkan devisa negara melalui bea masuk dan biaya lain atas ekspor dan impor.

Dalam menentukan bea masuk menggunakan metode hierarki untuk menyesuaikan urutan sebagai berikut ;

- a. Nilai transaksi
- b. Nilai transaksi barang identik
- c. Nilai transaksi barang serupa
- d. Metode deduksi



- e. Metode komputasi (dapat dilakukan mendahului metode deduksi atas permintaan importir)
- f. Metode pengulangan

Penjabarannya kurang lebih sebagai berikut:

Untuk dapat menghitung bea masuk, petugas bea cukai terlebih dahulu harus bisa menentukan nilai pabean barang impor. Pertama kali hal yang harus dilakukan petugas adalah mengidentifikasi apakah barang yang diimpor adalah objek jual beli atau bukan.

Apabila barang impor tersebut adalah hasil transaksi jual beli, maka langkah selanjutnya adalah menentukan apakah persyaratan nilai transaksi dipenuhi atau tidak dan adakah dokumen yang objektif dan terukur yang dapat menunjukkan nilai transaksi tersebut.

Persyaratan tentang nilai transaksi diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan nomor 160/PMK.04/2010. Apabila nilai transaksi tidak dapat ditentukan atau persyaratan nilai transaksi tidak terpenuhi, maka petugas bea cukai akan mencari data barang yang identik dengan barang impor bersangkutan yang nilai pabeannya ditentukan berdasarkan nilai transaksi. Begitu seterusnya hingga nilai pabean dapat ditentukan.

Contoh kasus sederhana:

Pak Hary bepergian ke luar negeri dan membeli oleh-oleh dari luar negeri berupa 10 pieces baju.

Sepulangnya ke Indonesia, koper Pak Hary yang berisi oleh-oleh diperiksa oleh petugas bea cukai. Dari hasil pemeriksaan diketemukan 10 pieces baju yang nilainya diperkirakan melebihi USD 250.

Namun pada saat dikonfirmasi, Pak Hary menyerahkan invoice pembelian yang menunjukkan bahwa nilai 6 pieces baju adalah USD 200 dan 4 buah baju ia peroleh dari bonus pembelian.

Untuk kasus seperti yang dialami Pak Hary, apabila nilai transaksi 6 pieces kaos telah teridentifikasi, maka bea cukai harus menghitung nilai 4 pieces kaos. 4 pieces kaos diperoleh Pak Hary



secara cuma-cuma sebagai hadiah/bonus pembelian sehingga nilai pabean tidak dapat dihitung dengan nilai transaksi.

Bila keempat baju yang diimpor teridentifikasi identik atau serupa maka nilainya dapat diolah dari nilai transaksi keenam baju lainnya. Misalnya harga keenam baju identik adalah USD 200, maka harga satu pieces-nya adalah USD 33,33. Nilai tersebut kemudian digunakan untuk menghitung keempat baju lainnya sehingga menghasilkan nilai USD 133,33.

Total nilai pabean 10 pieces baju adalah USD 333,33. Kasus ini hanya sekedar contoh, diasumsikan 10 pieces baju yang dibawa Pak Hary adalah barang yang identik/serupa dan Pak Hary membawa invoice pembelian 10 pieces baju yang menyatakan bahwa 4 pieces di antaranya adalah bonus pembelian yang diberikan penjual secara cuma-cuma.

Adalah bahwa nilai pabean untuk menghitung bea masuk harus dalam international commercial terms: *Cost, Insurance, and Freight* (CIF).

Sehingga nilai pabean yang digunakan untuk menghitung bea masuk adalah nilai barang impor pada saat barang tersebut tiba di pelabuhan impor (telah ditambahkan dengan biaya-biaya lain di antaranya *insurance*/asuransi pengapalan barang, *freight*/biaya pengapalan, royalti dan biaya lisensi, komisi penjualan, biaya pengepakan, *proceeds*, d.l.l. sepanjang biaya tersebut belum termasuk dalam nilai transaksi barang impor).

Membahas nilai pabean tidak mungkin cukup dengan satu judul, setidaknya butuh satu modul dan mata diklat khusus untuk membahasnya karena materinya yang kompleks. Semoga cukup menggambarkan bahwa tindakan sewenang-wenang tidak ada dalam prosedur kepabeanan. Mudah-mudahan penulis bisa menguraikannya lebih jelas di tulisan yang lain.

Pembebanan bea masuk mengacu pada klasifikasi barang. Bahwa pembebanan bea masuk setiap jenis barang itu bisa saja berbeda, diilustrasikan dengan contoh sebagai berikut;

Misalnya handphone 1 unit seharga USD 20 akan diberikan pembebanan yang berbeda dengan 1 unit headphone seharga

USD 20. Handphone tersebut akan dipungut bea masuk sebesar Rp 0, sedangkan headphone akan dipungut bea masuk sebesar Rp 10.000 saat diimpor (diasumsikan kurs yang berlaku saat itu adalah USD 1 = Rp 10.000).

Yang dimaksud dengan klasifikasi pada barang. Handphone diklasifikasikan ke dalam kelompok pos 8517.12.00.00 dengan pembebanan bea masuk 0% (bukan tidak dipungut, 0% itu adalah tarifnya), sedangkan headphone diklasifikasikan ke dalam kelompok pos harga dengan pembebanan bea masuk 5%.

Ada kode 10 digit dan ada ada 0% dan 5% dapat diuraikan sebagai berikut;

Di situ memang letak kesulitannya, masyarakat yang masih awam dengan kepabeanaan pasti akan mengalami kesulitan, jika diminta untuk menghitung sendiri bea masuk atas barang impornya. Akan tetapi hal yang sulit bukan mustahil untuk menjadi mudah.

Untuk mengetahui pembebanan bea masuk, barang impor terlebih dahulu harus diidentifikasi ke dalam 10 digit pos tarif nasional (Indonesia) dalam Sistem Klasifikasi Barang. Untuk dapat mengidentifikasi barang impor, kita harus mengikuti suatu langkah-langkah, Ketentuan Umum untuk Menginterpretasi *Harmonized System*, system klasifikasi tarif yang berstandar internasional.

Setelah klasifikasi barang diketahui, maka tarif pembebanan bea masuk juga akan diketahui. Misalnya bila kita dapat mengidentifikasi handphone ke dalam kelompok pos tarif, kita akan mengetahui bahwa pembebanan bea masuknya adalah 5%. Pembebanan tarif bea masuk tersedia dalam tabel sebagaimana tersebut dalam Peraturan Menteri Keuangan nomor 213/PMK.011/2011 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor yang kemudian diciptakan referensi praktisnya berupa Buku Tarif Kepabeanaan Indonesia (BTKI).

Kode klasifikasi barang sering disebut sebagai nomor/kode HS, karena penyusunan kode klasifikasi barang mengacu pada



sistem klasifikasi barang internasional (*The Harmonized Commodity Description and Coding System*, biasa disingkat HS) yang disusun oleh *World Customs Organization* (WCO) antara lain untuk keperluan perdagangan internasional.

B. Cara Menghitung Bea Masuk

Bea masuk dihitung dengan cara mengalikan nilai pabean dengan persentase pembebanan bea masuk yang diketahui setelah 10 digit klasifikasi barang diketahui.

Contoh sederhana:

3 ekor sapi betina hidup diimpor dari Australia masing-masing seharga USD 1000 (*Free On Board-Shipping Point*). Biaya pengapalan dan asuransi pengiriman ditanggung pembeli masing-masing sebesar USD 400 dan USD 20. Nilai kurs pada saat itu adalah USD 1 = Rp 10.000. dapat hitung bea masuknya:

Sapi betina hidup diklasifikasikan ke dalam pos tarif sesuai sistem klasifikasi barang, dengan pembebanan bea masuk sebesar 5%.

Nilai pabean adalah nilai transaksi *FOB (Cost)* ditambah biaya asuransi (*Insurance*) dan biaya pengapalan (*Freight*), sehingga nilai pabean adalah USD 3420.

Maka bea masuknya adalah $5\% * USD 3420 * Rp 10.000 = Rp 1.710.000$

Cara Menghitung Bea Keluar:

Cara menghitung bea keluar ada kemiripan dengan cara menghitung bea masuk. Perbedaannya adalah nilai dasar untuk menghitung bea keluar menggunakan harga patokan/harga ekspor yang ditetapkan pemerintah melalui Menteri Keuangan setiap bulannya serta tarif bea keluar yang besaran pembebanannya ditetapkan pemerintah. Untuk bisa menghitung bea keluar, kita memang dituntut untuk selalu mengikuti perkembangan peraturan-peraturan mengenai penetapan harga ekspor yang umumnya diterbitkan satu kali dalam satu bulan dan tarif bea keluar.



Contoh:

Berencana mengekspor 40 ton kepingan kayu Merbau ke Singapura. Hitung bea keluar yang harus diselesaikan sebelum melakukan ekspor.

Harga ekspor yang berlaku 01 Januari 2015 s/d. 31 Januari 2015 adalah sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan nomor 3173/KM.4/2014 tentang Penetapan Harga Ekspor untuk Penghitungan Bea Keluar. Harga ekspor atas kepingan kayu (*chipwood*) kode HS adalah USD 70/ton.

Adapun tarif bea keluar atas kepingan kayu dengan kode HS, diatur dalam 128/PMK.03/2013 yakni sebesar 5%.

Sehingga besaran bea keluar adalah $5\% * USD 70 * 40 \text{ ton} = USD 140$.

Undang-undang dan peraturan yang mengatur tentang tarif kepabeanan

1. UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan UU No. 17 Tahun 2006;
2. Peraturan Menteri Keuangan nomor 160/PMK.04/2010 tentang Nilai Pabean untuk Penghitungan Bea Masuk
3. Peraturan Menteri Keuangan nomor 213/PMK.011/2011 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor.

C. Jenis-Jenis Tarif

Telah disinggung pada bab terdahulu namun secara umum dapat diuraikan berdasarkan persepektif muai penentuan dan cara penarikannya, ada beberapa jenis tariff atau istilah lainya beserta art dan definisinya:

- 1) Tarif normal

Adalah besarnya prosesntase tarif suatu barang tertentu yang tercantum dalam Buku tarif Bea Masuk Indonesia (BTBMI)

- 2) Tarif proteksi efektif

Tarif proteksi efektif (*Effective Rate Protection/ERP*) adalah kenaikan *value Added Manufacturing (VAM)* yang terjadi



karena perbedaan antara tarif nominal untuk barang jadi atau *CBU (Completely Buil-Up)* dengan tarif nominal untuk bahan baku/komponen input atau *CKD (Completely Knock Down)*.

- 3) Tarif berdasarkan harga (*burden rate*)
Adalah tarif yang digunakan dalam pembebanan *overhead* pra produksi
- 4) Tarif berdasarkan bunga efektif (*effective rate of interest*)
Adalah tarif bunga pada saat pengeluaran obligasi/ surat utang perjanjian untuk membayar kembali pokok utang beserta bunganya.
- 5) Tarif dasar dasar (*basing rete*)
Tarif untuk menentukan tarif-tarif lainnya.
- 6) Tarif diskonto (*discount rate*)
Tarif yang digunakan untuk menghitung bunga yang harus dipotong dari nilai jatuh tempo dari wesel.
- 7) Tarif pajak (*tax rate*)
Adalah tarif yang diterapkan atas penghasilan kena pajak untuk menghitung pajak penghasilan yang terhutang.
- 8) Tarif pajak marjinal (*marginal tax rate*)
Adalah tarif pengangkutan yang dikembalikan untuk pengapalan transito
- 9) Tarif transito (*cut back rate*)
- 10) Tarif varian upah langsung (*direct labor rate variance*)
Adalah perbedaan biaya antara tarif sebenarnya yang dibayar untuk upah langsung dengan transfer untuk memproduksi barang
- 11) Tarif ditentukan lebih dulu (*predetermined transfer price*)
Adalah beban biaya tidak langsung yang ditentukan terlebih dahulu untuk tiap departemen yang menggunakan.
- 12) Tarif Ad Valorem
Adalah tarif impor yang perhitungannya berdasarkan persentase tetap dari harga produk yang diimpor. Oleh karena itu, nominal tarif yang dibayarkan akan bervariasi mengikuti tren harga produk di pasar internasional.



13) Tarif spesifik

Adalah tarif yang dikenakan berdasarkan harga satuan barang, disebutkan besaran tarif bea masuk yang harus dibayar per satuan barang, mengalikan jumlah satuan barang dengan tarif pembebanan bea masuk.

RANGKUMAN

Penerapan tarif bea impor terhadap suatu produk di Negara pengimpor akan menyebabkan kenaikan harga produk, penurunan konsumen, peningkatan produksi domestik, penurunan volume impor, dan adanya penerimaan pemerintah dari tarif, sementara di Negara pengekspor menyebabkan penurunan harga sehingga volume ekspor berkurang.

Kebijakan tarif impor dan pajak ekspor dapat memberikan dampak terhadap kinerja sektor perekonomian, sektor pertanian dan distribusi pendapantan di Indonesia.

Untuk dapat menghitung bea masuk, petugas bea cukai terlebih dahulu harus bisa menentukan nilai pabean barang impor. Untuk dapat menghitung bea masuk, petugas bea cukai terlebih dahulu harus bisa menentukan nilai pabean barang impor yang kemudian disesuaikan dengan nilai transaksi jual beli impor

Persyaratan tentang nilai transaksi jual beli barang impor diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan nomor 160/PMK.04/2010.

Sedangkan Bea masuk dihitung dengan cara mengalikan nilai pabean dengan persentase pembebanan bea masuk yang diketahui setelah 10 digit klasifikasi barang diketahui.



LATIHAN

1. Jelaskan yang dimaksud dengan bea masuk dan tata cara penghitungan bea masuk
2. Jelaskan tarif spesifik dalam Bea Masuk dan berikan contohnya !
3. Importir happyland mengimpor 5.000 ton beras jenis Thai Hom Mali dari Thailand dengan harga cost, insurance, and freight (CIF) THB 12.000/ton. Hitunglah tarif Bea Masuk untuk beras tersebut!
4. Jelaskan yang dimaksud dengan tarif Ad Valorem dalam Bea Masuk!
5. Importir happyland mengimpor 125 unit kamera produksi dari Jepang dengan harga masing-masing sebesar JPY 40.000/unit. Kemudian, ongkos kirim dan asuransi masing-masing sebesar JPY 300.000 dan asuransi JPY 100.000. Tarif Bea Masuk kamera impor dipatok sebesar 10 persen. Sementara, Nilai Dasar Perhitungan Bea Masuk (NDPBM) itu adalah JPY 1= Rp 110,98, Hitunglah tarif Bea Masuknya!



BAB 4

KEIMIGRASIAN INDONESIA



A. Sejarah Imigrasi Indonesia

Imigrasi di Indonesia adalah masuknya orang asing di Indonesia sudah semenjak masa penjajahan Hindia Belanda, Keimigrasian di Indonesia sudah ada sejak zaman kolonial Belanda, karena orang-orang yang masuk ke Indonesia pada waktu itu untuk melakukan perdagangan dengan membeli rempah-rempah, hasil pertanian, hasil tambang dan lain sebagainya. Hal ini menggambarkan bahwa sejak jaman penjajahan tersebut sudah ada lalulintas orang dan barang keluar dan masuk ke wilayah Indonesia.

1. Pada tgl. 26 Januari 1950 untuk pertama kali dibentuk oleh pemerintah Republik Indonesia dengan nama Jawatan Imigrasi berdasarkan Surat Penetapan Menteri Kehakiman Republik Indonesia Serikat No. JZ/30/16 tanggal 28 Januari 1950 yang berlaku surat sejak tgl 26 Januari 1950.

Tugas dan fungsi keimigrasian di Indonesia dijalankan oleh Jawatan Imigrasi atau yang sekarang Direktorat Jenderal Imigrasi dan berada di bawah Kementerian Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

2. Pada tahun 2011 dikeluarkan Undang-undang No. 9 Tahun 2011, mengenai Keimigrasian.

Perkembangan dunia yang semakin pesat diiringi dengan jumlah manusia di dunia semakin meningkat menyebabkan pergerakan manusia dari negeri lain ke negara Republik Indonesia bertambah banyak.

Mobilitas warga dunia ke Indonesia memberikan dampak yang baik dan ada juga dampak yang buruk bagi negara.

Perlu adanya pengawasan, perlindungan, dan hak-hak asasi manusia bagi warga negara asing yang berkunjung ke negara Indonesia.

Masuknya orang asing atau warga negara selain menuju negara Indonesia harus dilengkapi dengan dokumen yang dipersyaratkan, apabila warga negara asing masuk tanpa dokumen sesuai undang-undang maka pihak imigrasi negara Indonesia akan menindak tegas terhadap pelanggaran yang



semestinya sudah diatur dalam undang-undang.

Hal-hal tersebut tertuang dalam UU No. 6 Tahun 2011 mengenai Imigrasi, menggantikan Undang-Undang Imigrasi NO. 9 Tahun 1992 yang banyak perubahan.

B. Keimigrasian Indonesia Menurut Undang-Undang No. 6 Tahun 2011

Hal-hal yang perlu diketahui mengenai Imigrasian yang tercantum dalam Undang-undang NO. 6 Tahun 2011 diantaranya:

a) Keimigrasian menurut Undang-undang Imigrasi adalah tercantum dalam undang-undang Imigrasi adalah hal ihwal lalu lintas orang yang masuk atau keluar Wilayah Indonesia serta pengawasannya dalam rangka menjaga tegaknya kedudukan negara.

Wilayah Negara Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Wilayah Indonesia adalah seluruh Wilayah Indonesia serta zona tertentu yang ditetapkan berdasarkan undang-undang.

- b) Fungsi Keimigrasian adalah bagian dari urusan pemerintahan negara, penegakan hukum, keamanan negara, dan fasilitator pembangunan kesejahteraan masyarakat.
- c) Pejabat Imigrasi adalah pegawai yang telah melalui pendidikan khusus Keimigrasian dan memiliki keahlian teknis Keimigrasian serta memiliki wewenang untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab berdasarkan Undang-Undang.
- d) Penyidik Pegawai Negeri Sipil Keimigrasian yang selanjutnya disebut dengan PPNS Keimigrasian adalah Pejabat Imigrasi yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan tindak pidana Keimigrasian. Sedang pemasukan orang asing bisa melalui jalur darat, udara, laut.
- e) Sistem Informasi Manajemen Keimigrasian adalah sistem teknologi informasi dan komunikasi yang digunakan untuk mengumpulkan, mengolah dan menyajikan informasi guna mendukung operasional, manajemen, dan pengambilan keputusan dalam melaksanakan Fungsi Keimigrasian.



- f) Tempat Pemeriksaan Imigrasi adalah tempat pemeriksaan di pelabuhan laut, bandar udara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai masuk dan keluar Wilayah Indonesia. Tempat pemeriksaan dilaksanakan oleh kantor imigrasi wilayah yang ditunjuk oleh Direktorat Jenderal Keimigrasian Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- g) Dokumen perjalanan adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dari suatu negara, perserikatan bangsa-bangsa, atau organisasi internasional lain untuk melakukan perjalanan antarnegara yang memuat identitas pemegangnya.
- h) Di Republik Indonesia tanggung jawab pemeriksaan dokumen penyerta ada di Direktorat Jenderal Imigrasi dimana setiap wilayah darat, laut dan udara seperti daerah perbatasan dengan negara tetangga di darat ada kantor wilayah imigrasi, di pelabuhan untuk pengawasan orang asing juga ada kantor wilayah yang mengawasi dan juga bandara ada juga kantor wilayah imigrasi untuk mengawasi lalu lintas orang asing ke Indonesia.
- i) Dokumen keimigrasian adalah dokumen Perjalanan Republik Indonesia, dan izin Tinggal yang dikeluarkan oleh Pejabat Imigrasi atau pejabat dinas luar negeri.
- j) Dokumen perjalanan Republik Indonesia adalah Paspor Republik Indonesia dan Surat Perjalanan Laksana Paspor Republik Indonesia.
- k) Paspor Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Paspor adalah dokumen yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada warga Negara Indonesia untuk melakukan perjalanan antar negara yang berlaku selama jangka waktu.
- l) Visa Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Visa adalah keterangan tertulis yang diberikan oleh pejabat yang berwenang di Perwakilan Republik Indonesia atau ditempat lain yang ditetapkan oleh pemerintah Republik Indonesia yang memuat persetujuan bagi orang Asing untuk



melakukan perjalanan ke Wilayah Indonesia dan menjadi dasar untuk pemberian Izin Tinggal.

- m) Tanda Masuk adalah tanda tertentu berupa cap yang dibubuhkan pada Dokumen perjalanan warga Negara Indonesia dan Orang asing, baik manual maupun elektronik, yang diberikan oleh Pejabat Imigrasi sebagai tanda bahwa yang bersangkutan masuk wilayah Indonesia.
- n) Tanda keluar adalah tanda tertentu berupa cap yang dibubuhkan pada Dokumen Perjalanan warga Negara Indonesia dan Orang Asing, baik manual maupun elektronik, yang diberikan oleh Pejabat Imigrasi sebagai tanda bahwa yang bersangkutan keluar Wilayah Indonesia.
- o) Izin Tinggal adalah izin yang diberikan kepada Orang Asing oleh Pejabat Imigrasi atau pejabat dinas luar negeri untuk berada di wilayah Indonesia.
- p) Pernyataan Imigrasi adalah pernyataan Orang Asing kepada Pemerintah Republik Indonesia sebagai salah satu syarat memperoleh Izin Tinggal Tetap.
- q) Izin Tinggal Tetap adalah izin yang diberikan kepada Orang Asing tertentu untuk bertempat tinggal dan menetap di Wilayah Indonesia sebagai penduduk Indonesia.
- r) Izin Masuk Kembali adalah izin tertulis yang diberikan oleh pejabat Imigrasi kepada Orang Asing pemegang Izin Tinggal terbatas dan Izin Tinggal Tetap untuk masuk kembali ke Wilayah Indonesia.
- s) Korporasi adalah kumpulan orang dan/atau kekayaan terorganisasi, baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.
- t) Penjamin adalah orang atau korporasi yang bertanggung jawab atas keberadaan dan kegiatan Orang Asing selama berada di Wilayah Indonesia.
- u) Alat Angkut adalah kapal laut, pesawat udara, atau sarana transportasi lain lazim digunakan, baik untuk mengangkut orang maupun barang.



- v) Pencegahan adalah larangan sementara terhadap orang untuk keluar dari Wilayah Indonesia berdasarkan alasan keimigrasian atau alasan lain yang ditentukan oleh undang-undang.
- w) Penangkalan adalah larangan terhadap Orang Asing untuk masuk Wilayah Indonesia berdasarkan alasan keimigrasian.
- x) Intelijen Keimigrasian adalah kegiatan penyelidikan Keimigrasian dan pengamanan Keimigrasian dalam rangka proses penyajian informasi melalui analisis guna menetapkan perkiraan keadaan Keimigrasian yang dihadapi atau yang akan dihadapi.

C. Tindakan Administratif Keimigrasian

Tindakan administratif keimigrasian, adalah sanksi administratif yang ditetapkan Pejabat Imigrasi terhadap Orang Asing di luar proses peradilan.

- 1) Penyelundupan Manusia adalah perbuatan yang bertujuan mencari keuntungan, baik secara langsung maupun tidak langsung, untuk diri sendiri atau orang lain yang membawa seseorang atau kelompok orang, baik secara terorganisasi maupun tidak terorganisasi, yang tidak memiliki hak secara sah untuk memasuki Wilayah Indonesia atau keluar Wilayah Indonesia dan/atau masuk wilayah negara lain yang orang tersebut tidak memiliki hak memasuki wilayah tersebut secara sah, baik dengan menggunakan dokumen sah maupun dokumen palsu, atau tanpa menggunakan Dokumen Perjalanan, baik melalui pemeriksaan imigrasi maupun tidak.
- 2) Rumah Detensi Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang menjalankan fungsi Keimigrasian sebagai tempat penampungan sementara bagi orang asing yang Dikenai Tindakan Administratif Keimigrasian.
- 3) Ruang Detensi Imigrasi adalah tempat penampungan sementara bagi orang asing yang dikenai Tindakan Administratif Keimigrasian yang berada di Direktorat Jenderal Imigrasi dan kantor Imigrasi.



- 4) Deteni adalah orang asing penghuni Rumah Detensi Imigrasi atau ruang Detensi Imigrasi yang telah mendapatkan keputusan pendetensian dari Pejabat Imigrasi.
- 5) Deportasi adalah tindakan paksa mengeluarkan Orang Asing dari Wilayah Indonesia.
- 6) Penanggung jawab alat angkut adalah pemilik, pengurus, agen, nakhoda, kapten kapal, kapten pilot, atau pengemudi alat angkut yang bersangkutan.
- 7) Penumpang adalah setiap orang yang berada di atas alat angkut, kecuali awak alat angkut.
- 8) Perwakilan Republik Indonesia adalah kedutaan Besar Republik Indonesia, konsulat jenderal Republik Indonesia dan konsulat Republik Indonesia.

Di setiap daerah masuk orang yang berbatasan langsung dengan negara lain secara langsung, jalur masuk orang seperti di bandara, pelabuhan laut akan dibangun tempat pemeriksaan imigrasi. Tempat imigrasi tersebut fungsinya adalah untuk mengawasi lalu lintas orang yang akan masuk ke wilayah negara Indonesia.

Menurut Undang-undang Imigrasi Pejabat Imigrasi berhak menolak orang asing masuk Wilayah Indonesia dikarenakan hal-hal seperti dibawah ini;

- a) Namanya tercantum dalam daftar penangkalan.
- b) Tidak memiliki Dokumen perjalanan yang sah dan berlaku
- c) Memiliki dokumen Keimigrasian yang palsu.
- d) Tidak memiliki visa, kecuali yang dibebaskan dari kewajiban memiliki visa.
- e) Telah memberi keterangan yang tidak benar dalam memperoleh visa.
- f) Menderita penyakit menular yang membahayakan kesehatan umum.
- g) Terlibat kejahatan internasional dan tindak pidana trans-nasional yang terorganisir.



h) Termasuk dalam daftar pencarian orang untuk ditangkap dari suatu negara asing.

i) Terlibat dalam kegiatan makar terhadap Pemerintah Republik Indonesia

Termasuk dalam jaringan praktik atau kegiatan prostitusi, perdagangan orang, dan penyelundupan manusia.

Penolakan yang diberikan petugas imigrasi adalah langsung menangkap orang yang disebutkan di atas dan akan dikembalikan atau diserahkan kepada pihak yang berwajib, apabila orang yang dinyatakan dalam pernyataan di atas terlibat atau masuk daftar pencarian orang oleh Interpol (*International Police*). Petugas imigrasi dapat menolak orang untuk keluar Indonesia menurut Undang-undang Imigrasi dalam hal;

- 1) Tidak memiliki Dokumen Perjalanan yang sah dan masih berlaku.
- 2) Diperlukan untuk kepentingan penyelidikan dan penyidikan atas permintaan pejabat yang berwenang.
- 3) Namanya tercantum dalam daftar Pencegahan.

Orang yang disebut di atas akan ditindak oleh petugas Imigrasi dan dilanjutkan kepada penindakan dan penahanan apabila sudah diselidiki dan dinyatakan bersalah.

D. Dokumen Perjalanan Republik Indonesia

Dokumen perjalanan Republik Indonesia yang sah menurut Undang-undang keimigrasian sebagai berikut;

- 1) Paspor
Paspor terdiri atas:
 - a. Paspor Deplomatik
 - b. Paspor Dinas
 - c. Paspor biasa.
- 2) Surat Perjalanan Laksana Paspor
 - a) Surat Perjalanan Laksana Paspor untuk warga negara Indonesia.
 - b) Surat Perjalanan Laksana Paspor untuk Orang asing



- c) Surat Perjalanan Laksana Paspor untuk warga negara Indonesia
- d) Surat Perjalanan Lintas Batas atau Pas Lintas Batas.

Paspor adalah ijin atau identitas yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri untuk warga negara Indonesia yang akan bepergian ke luar Wilayah Negara Indonesia.

Ada tiga jenis paspor antara lain;

- a) *Paspor Deplomatik*

Paspor deplomatik, adalah paspor diterbitkan bagi warga Negara Indonesia yang akan melakukan perjalanan keluar Wilayah Negara Republik Indonesia dalam rangka penempatan atau perjalanan tugas yang bersifat diplomatik, warna hitam.

- b) *Paspor Dinas*

Paspor dinas, adalah paspor diterbitkan bagi warga Negara Indonesia yang akan melakukan perjalanan keluar Wilayah Indonesia dalam rangka penempatan atau perjalanan dinas yang tidak bersifat diplomatik, warna paspor dinas adalah biru.

- c) Paspor Biasa adalah paspor untuk warga negara Indonesia warna Hijau.

Selain paspor ada juga Surat Perjalanan Laksana Paspor terdiri:

- 1) Surat Perjalanan Laksana Paspor untuk warga negara Indonesia dikeluarkan bagi warga negara Indonesia dalam keadaan tertentu jika paspor biasa tidak dapat diberikan.
- 2) Surat Perjalanan Laksana Paspor untuk Orang Asing, yaitu tidak mempunyai Dokumen Perjalanan yang sah dari negaranya tidak mempunyai perwakilan di Indonesia.
- 3) Surat Perjalanan Lintas Batas atau Pas Lintas Batas dapat dikeluarkan bagi warga negara Indonesia yang berdomisili di wilayah perbatasan negara Republik Indonesia dengan negara lain sesuai dengan perjanjian lintas batas.

E. Surat Perjanjian Diterbitkan Menteri Atau Pejabat Imigrasi Yang Ditunjuk

Selain surat perjalanan dan paspor yang disebut diatas ada juga paspor yang dikeluarkan untuk calon tenaga kerja Indonesia (TKI), adalah paspor khusus untuk tenaga kerja Indonesia yang akan bekerja ke luar negeri, pejabat imigrasi yang ditunjuk. Perbedaan antara paspor biasa dan untuk tenaga kerja Indonesia adalah terletak pada persyaratan pengajuan untuk pembuatan paspor. Ada juga paspor biasa untuk jemaah haji adalah paspor yang diperuntukan jemaah haji yang akan menunaikan haji dan masa berlakunya hanya enam bulan (6 bulan). Selain surat perjalanan, ada juga visa yang wajib harus dimiliki setiap orang Asing yang ingin memasuki Wilayah Indonesia atau orang Indonesia yang ingin berpergian ke luar negeri.

Menurut R. Felix Hadi Mulyanto, dan Ir Endar Sugiarto mengenai visa yaitu sebuah keterangan yang ditulis didalam paspor atau dokumen perjalanan lainnya, yang menerangkan bahwa pembawa atau pemilik paspor atau visa tersebut diperbolehkan masuk atau memasuki kembali negara yang memberikan visa tersebut. Ada beberapa jenis visa menurut keimigrasian:

- a) Visa diplomatik diberikan kepada Orang Asing pemegang Paspor diplomatik dan paspor lain untuk masuk Wilayah Indonesia guna melaksanakan tugas yang bersifat diplomatik.
- b) Visa dinas diberikan kepada Orang Asing pemegang Paspor dinas dan Paspor lain yang akan melakukan perjalanan ke Wilayah Indonesia dalam rangka melaksanakan tugas resmi yang tidak bersifat diplomatic dari pemerintah asing yang bersangkutan atau organisasi internasional.
- c) Visa kunjungan diberikan kepada Orang Asing yang akan melakukan perjalanan ke Wilayah Indonesia dalam rangka:
 - 1) *kunjungan tugas pemerintah,*
 - 2) *pendidikan,*



- 3) *sosial budaya,*
- 4) *pariwisata,*
- 5) *jurnalistik,*
- 6) *atau singgah meneruskan perjalanan ke negara lain.*

Visa kunjungan untuk 1 (satu) kali perjalanan diberikan kepada Orang Asing yang akan melakukan kegiatan;

- a) Wisata
- b) Keluarga
- c) Sosial
- d) Seni dan budaya
- e) Tugas pemerintahan
- f) Olahraga yang tidak bersifat komersial
- g) studi banding, kursus singkat, dan pelatihan pelatihan singkat
- h) memberi bimbingan penyuluhan dan pelatihan dalam penerapan dan inovasi teknologi industri untuk meningkatkan mutu dan desain produk industri serta kerja sama pemasaran luar negeri bagi Indonesia.
- i) Melakukan pekerjaan darurat dan mendesak.
- j) Jurnalistik yang telah mendapat izin dari instansi yang berwenang
- k) Pembuatan film yang tidak bersifat komersial dan telah mendapat izin dari instansi yang berwenang
- l) Melakukan pembicaraan bisnis:
 - a. Melakukan pembelian barang
 - b. Memberikan ceramah atau mengikuti seminar
 - c. Mengikuti rapat yang diadakan dengan kantor pusat atau perwakilan di Indonesia
 - d. Melakukan audit, kendali mutu produksi, atau inspeksi pada cabang perusahaan di Indonesia
 - e. Calon tenaga kerja asing dalam ujicoba kemampuan dalam bekerja.

Profesionalitas petugas imigrasi diharapkan dalam bekerja, sebab banyak kejadian yang terjadi di bandara yang merugikan penumpang asing atau orang asing yang datang ke Indonesia.



Pengawasan lalu lintas orang asing ke Indonesia saat ini sudah semakin tinggi sehingga dituntut profesionalitas dan fokus bekerja yang baik dan ditunjang dengan teknologi yang ada sekarang akan *meminimalisir* orang asing yang masuk atau penumpang yang menyalahi aturan imigrasi di Indonesia.

RANGKUMAN

Keimigrasian di Indonesia sudah ada sejak zaman kolonial Belanda, karena orang-orang yang masuk ke Indonesia pada waktu itu untuk melakukan perdagangan dengan membeli rempah-rempah, hasil pertanian, hasil tambang dan lain sebagainya.

Di setiap daerah masuk orang yang berbatasan langsung dengan negara lain secara langsung, jalur masuk orang seperti di bandara, pelabuhan laut akan dibangun tempat pemeriksaan imigrasi. Tempat imigrasi tersebut fungsinya adalah untuk mengawasi lalu lintas orang yang akan masuk ke wilayah negara Indonesia.

Tindakan administratif keimigrasian, adalah sanksi administratif yang ditetapkan Pejabat Imigrasi terhadap Orang Asing di luar proses peradilan. Untuk itu profesionalitas petugas imigrasi diharapkan dalam bekerja, sebab banyak kejadian yang terjadi di bandara yang merugikan penumpang asing atau orang asing yang datang ke Indonesia

Dokumen perjalanan Republik Indonesia yang sah menurut Undang-undang keimigrasian terdiri dari: Paspor, dan Surat Perjalanan Laksana Paspor. Selain surat perjalanan, ada juga visa yang wajib harus dimiliki setiap orang Asing yang ingin memasuki Wilayah Indonesia atau orang Indonesia yang ingin berpergian ke luar negeri.



LATIHAN

- 1) Jelaskan pengertian imigrasi!
- 2) Mengapa diperlukan adanya pengawasan, perlindungan, dan hak-hak asasi manusia bagi warga negara asing yang berkunjung ke negara Indonesia!
- 3) Jelaskan beberapa jenis visa menurut keimigrasian
- 4) Mengapa diperlukan Profesionalitas petugas imigrasi dalam bekerja!
- 5) Jelaskan perbedaan paspor biasa dan paspor untuk Tenaga kerja Indonesia!





BAB 5

TUGAS DAN FUNGSI KEIMIGRASIAN INDONESIA



Dalam melaksanakan kegiatannya Imigrasi mempunyai tugas pokok dan fungsi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dibidang Keimigrasian khususnya diwilayah kerja kantor imigrasi, adapun tugas dari imigrasi secara umum dapat disampaikan sebagai berikut:

- a. Melaksanakan tugas Keimigrasian dibidang informasi dan sarana Komunikasi Keimigrasian.
Seksi teknologi informasi dan komunikasi keimigrasian bertugas menyelenggarakan fungsi; penyusunan rencana dan pelaporan di bidang pemanfaatan, pemeliharaan, dan penyajian data keimigrasian.
- b. Direktorat Keimigrasian mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang pelayanan dokumen perjalanan, visa dan tempat pemeriksaan imigrasi sesuai dengan kebijakan teknis yang telah ditetapkan. yang akan bepergian ke luar negeri serta mengadakan kerja sama antar instansi yang ada kaitannya dalam bidang pengawasan orang asing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- c. Tugas pokok, melakukan pengawasan terhadap Warga Negara Asing yang masuk ke wilayah Republik Indonesia maupun Warga Negara Indonesia yang akan bepergian ke luar negeri serta mengadakan kerja sama antar instansi yang ada kaitannya dalam bidang pengawasan orang asing di bidang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- d. Penyiapan penyusunan standarisasi di bidang pengawasan, penyidikan, dan pemberian Tindakan Administrasi Keimigrasian, serta kepatuhan internal.

A. Tugas Pokok Pejabat Imigrasi

Dari tugas pokok diatas dapat diuraikan atau dijabarkan ke masing-masing pejabat Imigrasi sebagai berikut:

- 1) Mengkoordinasikan pelaksanaan dibidang keimigrasian meliputi informasi dan sarana komunikasi, lintas antar



Negara dan perizinan, pengendalian status serta melakukan pengawasan dan penindakan terhadap mereka yang melanggar ketentuan keimigrasian berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam rangka tertibnya pelaksanaan tugas di bidang keimigrasian.

- 2) Mengkoordinasikan penyelenggaraan Tata Usaha dan Rumah Tangga Kantor Imigrasi yang antara lain meliputi urusan surat menurat, kepegawaian, keuangan, perlengkapan dan rumah tangga serta memberikan pelayanan administrasi di lingkungan Kantor Imigrasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 3) Melaksanakan urusan umum yang meliputi surat menyurat, perlengkapan dan rumah tangga di lingkungan kantor sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 4) Melakukan kegiatan keimigrasian meliputi pemberian perlintasan, pemberian permohonan dokumen perjalanan izin berangkat/kembali dalam hal perjalanan, pendaratan, urusan haji, pengurusan anak kapal dan izin masuk darurat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam rangka menunjang kelancaran pelayanan keimigrasian.
- 5) Melakukan pemberian dokumen perjalanan, izin kembali bagi Warga Negara Asing (WNA) maupun Warga Negara Indonesia (WNI) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku guna tertibnya WNA/WNI yang keluar masuk Negara Indonesia.
- 6) Memberikan perizinan Lintas Batas bagi warga Negara asing yang hendak masuk ke Indonesia maupun warga Negara Indonesia yang hendak pergi ke luar Indonesia sesuai perjanjian Lintas Batas yang telah ditetapkan dalam rangka tertibnya keluar masuk melalui pos perbatasan.
- 7) Melakukan pengawasan dan penindakan serta penanggulangan terhadap WNA dan pemukiman gelap yang melanggar ketentuan Keimigrasian di lingkungan kantor sesuai



dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam rangka menertibkan WNA yang masuk ke wilayah Republik Indonesia.

- 8) Melakukan penyidikan dan penindakan, pencegahan dan penangkalan, penampungan sementara orang asing yang melakukan pelanggaran Keimigrasian berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang masuk ke wilayah Republik Indonesia ma
- 9) Melakukan pengawasan terhadap WNA yang masuk ke wilayah Republik Indonesia maupun WNI yang mau bepergian ke luar Indonesia serta mengadakan kerja sama antar instansi yang ada kaitannya dalam bidang pengawasan orang asing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 10) Mengkoordinasikan pelaksanaan pemantauan status keimigrasian, pendayagunaan earga Negara asing pendatang maupun pemukim dan alih status izin tinggal, serta melaksanakan penelaahan dan penelitian tentang status keimigrasian oaring asing, pemukim berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam rangka tertibnya pelaksanaan tugas.
- 11) Melakukan penyaringan, penelitian, penyelesaian permohonan alih status dan izin tinggal keimigrasian sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 12) Melakukan penelitian atas kebenaran bukti kewarganegaraan seseorang dan memberikan surat keterangan orang asing untuk kelengkapan permohonan kewarganegaraan.
- 13) Melakukan pengumpulan, pengolahan serta penyajian data informasi dan penyebarannya untuk penyidikan keimigrasian serta melakukan pemeliharaan dokumen keimigrasian sesuai dengan ketentuan yang berlaku guna kelancaran pelaksanaan tugas Seksi Informasi dan sarana komunikasi Keimigrasian.
- 14) Melakukan penyebaran dan pemantauan informasi mengenai WNI yang berangkat ke luar negeri dan orang asing yang



masuk ke Indonesia dalam rangka pengamanan teknis keimigrasian.

- 15) Melakukan pemeliharaan dan pengamanan dokumentasi keimigrasian serta menggunakan sarana komunikasi keimigrasian dalam rangka pelaksanaan tugas.

B. Fungsi Imigrasi

Dalam operasional peran keimigrasian dapat diterjemahkan ke dalam konsep *Tri Fungsi Imigrasi*, yaitu Fungsi Pelayanan Masyarakat, Fungsi Penegak Hukum, dan Fungsi Keamanan.

- 1) Fungsi Pelayanan Masyarakat.

Fungsi pelayanan masyarakat berlaku bagi warga Negara Indonesia (WNI) atau warga Negara asing (WNA), sebagai berikut:

- a. Pelayanan bagi WNI adalah:

- 1) Pemberian paspor atau surat perjalanan laksana paspor
- 2) Pas lintas batas
- 3) Pemberian tanda bertolak atau masuk

- b. Pelayanan bagi WNA:

Pemberian dokumen keimigrasian:

- 1) Kartu izin tinggal terbatas
- 2) Kartu izin tinggal tetap
- 3) Kemudahan khusus keimigrasian.

Perpanjangan izin tinggal meliputi:

- 1) Visa kunjungan social budaya.
- 2) Visa kunjungan usaha.

Perpanjangan dokumen keimigrasian meliputi:

- 1) Kartu izin tinggal terbatas.
- 2) Kartu izin tinggal tetap.
- 3) Kemudahan izin masuk.
- 4) Pemberian izin bertolak.

- 2) Fungsi Penegakan Hukum

Dalam pelaksanaan tugas keimigrasian keseluruhan aturan hokum harus ditegakkan kepada setiap orang yang berada di wilayah Indonesia, baik WNI maupun WNA. Penegakan



hukum keimigrasian terhadap WNI ditujukan pada permasalahan tertentu:

- a. Identitas palsu.
 - b. Pertanggungjawaban sponsor.
 - c. Kepemilikan sponsor ganda.
 - d. Ketertiban dalam pelanggaran aturan keimigrasian
- Fungsi penegakan hukum yang dilaksanakan oleh institusi imigrasi Indonesia juga mencakup penolakan pemberian izin masuk, izin bertolak, izin keimigrasian, dan tindakan keimigrasian.

3) Fungsi Keamanan

Imigrasi merupakan institusi pertama dan terakhir yang menyaring kedatangan dan keberangkatan orang asing dari dan ke wilayah Indonesia.

Pelaksanaan fungsi keamanan yang ditujukan kepada WNA adalah:

- a. Melakukan seleksi terhadap setiap maksud kedatangan orang asing melalui pemeriksaan permohonan.
- b. Melakukan kerjasama dengan aparat keamanan Negara lainnya khususnya dalam memberikan supervise perihal penegakan hukum keimigrasian.
- c. Melakukan operasi intelijen keimigrasian bagi kepentingan keamanan Negara.
- d. Melaksanakan pencegahan dan penangkalan yaitu melarang bagi seseorang untuk meninggalkan wilayah Indonesia dalam jangka waktu tertentu atau larangan untuk memasuki wilayah Indonesia dalam waktu tertentu.

C. Intelijen Keimigrasian

Adapun arti intelijen (bahasa Inggris *Intelligence*) adalah merupakan informasi yang dihargai atas ketepatan waktu dan relevansinya, bukan detail dan keakuratannya. Merupakan tingkat kecerdasan yang tinggi, berfikir yang tajam, cerdas & berakal inteligensi.



Didalam bidang keimigrasian yang bernaung di bidang Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia juga memiliki beberapa Direktorat diantaranya Direktorat Intelijen Keimigrasian yang memiliki tugas pokok dalam penyajian produk intelijen, serta Kerjasama dalam pelaksanaan kegiatan pengamanan perizinan keimigrasian, produk keimigrasian lainya berupa paspor serta keberadaan orang asing di wilayah Republik Indonesia.

Dalam pelaksanaan tugasnya, Direktorat Jenderal Intelijen Keimigrasian memiliki fungsi dalam penyusunan rencana kegiatan serta misi operasi yang akan dilakukan diantaranya sebagai berikut:

- 1) Menyiapkan penyusunan rancangan kebijakan teknis, pengumpulan, pengolahan dan penyusunan serta penyajian informasi yang berkaitan dengan pengawasan terhadap pelanggaran keimigrasian.
- 2) Pelaksanaan kegiatan kerjasama intelijen dan operasi intelijen keimigrasian.
- 3) Penelaahan dan analisa informasi intelijen dalam rangka penyajian produk intelijen keimigrasian.
- 4) Pelaksanaan pengamanan terhadap perizinan keimigrasian.

D. Misi Operasi Intelijen Keimigrasian

Sebelum masuk pada misi operasi intelijen keimigrasian terlebih dahulu kita mengetahui visi dan misi itu sendiri secara umum.

Pengertian visi, adalah suatu rangkaian kata yang memuat impian, cita-cita, masa depan suatu organisasi, baik di dalam sebuah lembaga hingga perusahaan. Visi juga merupakan sebuah tujuan organisasi dalam bekerja, tercipta dari pendirinya terkait gambaran masa depan organisasi.

Misi dapat dijelaskan secara umum, yaitu bagaimana sebuah perusahaan atau organisasi dapt mewujudkan cita-citanya tersebut di masa depan, selain itu misi akan menjawab beberapa pertanyaan seperti bagaimana sikap perusahaan, bagaimana



upaya untuk menang, hingga bagaimana mengukur sebuah proses kemajuan.

Jadi dapat disimpulkan sebagai kumpulan rencana atau cara yang ditentukan untuk mewujudkan visi yang sudah ditetapkan, bahasa visi dan misi harus saling mendukung namun pernyataan misi lebih spesifik daripada visi.

Adapun misi dari operasi intelijen keimigrasian antara lain sebagai berikut:

- 1) Mendapatkan informasi yang akurat tentang suatu masalah yang menonjol untuk disampaikan kepada pimpinan guna dilakukan langkah-langkah lebih lanjut.
- 2) Memberikan masukan kepada fungsi terkait dalam mengungkap:
 - a. Jaringan pelaku.
 - b. Kejahatan terorganisir
 - c. Kejahatan berkadar ancaman tinggi
 - d. Latar belakang
 - e. Moodus operandi
 - f. Motivasi
- 3) Mencegah terjadinya gangguan terhadap kegiatan pelaksanaan tugas khususnya dibidang keimigrasian dan kejahatan yang bersifat Nasional maupun internasional. Sedang yang menjadi dasar operasi intelijen keimigrasian antara lain ada beberapa hal sebagai berikut;
 - a. Kondisi lingkungan strategis, yang cenderung dapat berkembang menjadi peluang gangguan atau ancaman.
 - b. Terkait pengawasan orang asing
 - c. Dilaksanakan terencana, terarah berdasarkan perintah pimpinan dan Sistem Standar Prosedur (SOP) tugas.

Dalam pelaksanaan operasi Intelijen yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Imigrasi melakukan analisa tentang hal-hal yang ada dibawah tanggung jawabnya, diantaranya dapat disampaikan sebagai berikut:



- a. Menjamin manfaat keberadaan orang asing di wilayah Republik Indonesia.
- b. Menunjang tetap terpeliharanya stabilitas dan kepentingan Nasional, kedaulatan Negara, keamanan dan ketertiban umum.
- c. Mewaspadaai dampak negatif yang timbul akibat perlintasan antar negara keberadaan dan kegiatan orang asing di wilayah Republik Indonesia.

E. Penyelidikan Intelijen Imigrasi

Dalam pelaksanaan operasi Penyelidikan Intelijen yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Imigrasi memiliki 2 (dua) cara Penyelidikan antara lain:

- 1) Intelijen bersifat terbuka dan operasi.
 - a. Intelijen keimigrasian yang bersifat terbuka dengan melakukan wawancara (*interview*).
 - b. Suatu cara untuk mendapatkan keterangan melalui pembicaraan Tanya jawab langsung.
 - c. Pemberian keterangan pada umumnya sadar bahwa ia sedang berhadapan dengan orang yang sedang mencari keterangan/ informasi.
 - d. Pemberi keterangan memberikan jawaban tanpa paksaan, kedudukan yang bertanya dan yang ditanya sejajar serta tidak mengetahui hubungan dan tujuan penanya.

Interogasi:

- a) Interogasi adalah suatu cara untuk memperoleh bahan keterangan melalui tanya jawab langsung yang dikendalikan oleh pewawancara.
 - b) Hasil interogasi dapat digunakan sebagai bahan keterangan pelengkap yang ada.
- 2) Penyelidikan intelijen keimigrasian yang bersifat tertutup.
 - a. Pengamatan dan penggambaran.
 - a) Pengamatan adalah cara untuk mendapatkan bahan keterangan dan gambaran obyek sasaran



- secara langsung dengan menggunakan peralatan atau panca indera.
- b) Penggambaran adalah usaha untuk menuangkan kembali hasil pengamatan berbentuk laporan dilengkapi dengan foto, data terperinci sehingga dapat Menggali Kembali apa yang diamati.
- b. Penjajakan (Surveillance).
- a) Suatu cara untuk mendapatkan keterangan dengan mengikuti, memperhatikan langsung sasaran termasuk apa-apa yang dilakukan sasaran.
 - b) Upaya pekerjaan dan kegiatan untuk mengadakan pengamatan secara sistimik terhadap orag, tempat tinggal, benda, bentuk sasaran lainnya bertujuan memperoleh bahan keterangan mengenai identitas dan kegiatan serta kepentingan lainnya sasaran.
- c. Pendengaran.
- Dapat dilakukan dengan cara-cara langsung atau tidak langsung pada sasaran (obyek).
- a) Pendengaran langsung, adalah cara untuk mendapatkan bahan keterangan dengan mendengarkan pembicaraan-pembicaraan secara langsung terhadap sumber.
 - b) Pendengaran tidak langsung, adalah suatu cara untuk mendapatkan bahan keterangan dengan mendapatkan secara tidak langsung terhadap sumber bahan keterangan yang melalui perantara baik melalui benda maupun manusia.
- d. Penyadapan.
- a) Cara mendapatakan bahan keterangan dengan menggunakan peralatan khusus Intelijen.
 - b) Upaya kegiatan dan Tindakan yang dilakukan secara rahasia untuk mengetahui atau mendapatkan bahan keterangan atau informasi dari sasaran penyadapan, serta penyadapan juga dapat dilaku-

kan terhadap surat, hasil pemotretan, pembicaraan tilpon atau komunikasi lainnya.

- c) Menyadap komunikasi atau pembicaraan untuk mengetahui berita dalam jaringan komunikasi tanpa mengganggu/menggagalkan komunikasi tanpa diketahui oleh pihak yang saling berhubungan.

F. Petugas Terlibat Operasi Intelijen Keimigrasian

Dalam rangka turut serta menjamin ketentraman nasional maka Direktorat Jenderal Imigrasi sebagai bagian yang tidak dapat dipisahkan didalam sekuriti Nasional untuk melaksanakan tugas operasi intelijen keimigrasian maka akan melibatkan beberapa unit-unit kerja diantaranya:

- a. Direktorat Jenderal Imigrasi, kegiatan yang dilakukan dengan jangkauan Nasional dan strategis.
- b. Tingkat Kantor Wilayah oleh divisi keimigrasian/ Kementerian Hukum dan HAM RI, kegiatan penyelidikan dilakukan oleh divisi keimigrasian /kepala bidang intelijen dengan jangkauan yang bertujuan taktis dan strategis serta berlingkut wilayah/derah.
- c. Pada tingkat Unit Pelaksana Teknis (UPT), kegiatan yang dilakukan oleh satuan Unit Pelaksana Teknis pada sasaran taktis maupun bantuan operasi pusat didaerah wewenang UPT pada setiap peristiwa pelanggaran kejahatan keimigrasian.

Dalam pelaksanaan tugas tugas operasi inteligen yang dilakukan memiliki sasaran kerja:

- a) Orang asing.
- b) Warga Negara Indonesia.
- c) Alat angkut.
- d) Sarana tempat tinggal/tempat usaha.

Kegiatan operasi intelijen, penyelidikan dilakukan guna mengumpulkan bahan keterangan berdasarkan asas kemungkinan terjadinya pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan keimigrasian.



RANGKUMAN

Dalam melaksanakan kegiatannya Imigrasi mempunyai tugas pokok dan fungsi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dibidang Keimigrasian khususnya diwilayah kerja kantor imigrasi. Sedangkan dalam operasinal peran keimigrasian dapat diterjemahkan ke dalam konsep *Tri Fungsi Imigrasi*, yaitu Fungsi Pelayanan Masyarakat, Fungsi Penegak Hukum, dan Fungsi Keamanan.

Adapun bidang keimigrasian yang bernaung di bidang Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia juga memiliki beberapa Direktorat diantaranya Direktorat Intelijen Keimigrasian yang memiliki tugas pokok dalam penyajian produk intelijen, serta Kerjasama dalam pelaksanaan kegiatan pengamanan perizinan keimigrasian, produk keimigrasian lainya berupa paspor serta keberadaan orang asing di wilayah Republik Indonesia.

LATIHAN

1. Jelaskan tugas dari imigrasi secara umum!
2. Jelaskan mengenai Fungsi Keimigrasian!
3. Jelaskan mengapa diperlukan intelijen dalam keimigrasian!
4. Jelaskan tugas dan tanggung Jawab penyelidik intelijen imigrasi!
5. Jelaskan siapa saja yang terlibat dalam tugas operasi intelijen keimigrasian!



BAB 6

TERJADINYA KARANTINA INDONESIA



Karantina adalah system yang mencegah perpindahan orang dan barang selama periode waktu tertentu untuk mencegah penularan penyakit. System karantina identik dengan pengasingan terhadap seseorang atau benda yang akan memasuki suatu Negara atau wilayah. Dalam masa pengasingan, biasanya di area atau disekitar pelabuhan atau bandara, dilakukan observasi dan pemeriksaan kesehatan.

Masa karantina berakhir apabila diagnosis yang pasti telah diperoleh. Istilah karantina sering kali disamakan dengan isolasi medis, yaitu pemisahan individu yang menderita penyakit menular dengan penyakit menular dengan populasi lain yang masih sehat.

Walaupun pada awalnya karantina dibuat untuk mencegah penyebaran penyakit pada manusia, tetapi pada perkembangan selanjutnya konsep karantina juga digunakan untuk mencegah penyebaran penyakit pada hewan dan tumbuhan.

A. Etimologi Dan Terminologi Karantina

Sedang etimologi itu sendiri adalah merupakan cabang ilmu yang mempelajari asal usul kata, terminology dapat diartikan peristilahan kata-kata dan pembatasan atau definisi suatu istilah, namun terkandung juga makna penggunaan dari istilah tersebut dalam satu konteks.

Karantina berasal dari kata **QUARANTENA** yang artinya “empat puluh hari” maksudnya angka 40 yang digunakan dalam bahasa **Venesia** pada abat ke 14 dan abat ke 15 yang merujuk pada periode yang dipersyaratkan bagi semua kapal untuk diisolasi sebelum penumpang dan kru dapat berlabuh di pantai selama epidemi Maut Hitam.

Istilah ini muncul setelah periode isolasi tiga puluh hari, yang pertama kali dikenakan pada tahun 1377 Ragusa, Dalmatia (sekarang Dubrovnik di Kroasia).

- a. Kamus Merriam-Webster memberikan berbagai makna terhadap karantina. Sebagai kata benda, termasuk “periode 40 har”, beberapa definisi yang berkaitan dengan kapal,



“pemberlakuan keadaan isolasi” dan sebagai “pembatasan pergerakan orang dan barang yang dimasukkan untuk mencegah penyebaran penyakit atau hama “. Kata karantina juga digunakan kata kerja.

- b. Isolasi medis, yaitu isolasi atau pemisahan terhadap Karantina berbeda dar mereka yang dikonfirmasi menderita penyakit menular dari populasi yang sehat. Disisi lain karantina dapat digunakan secara bergantian dengan *cordon sanitaire*, dan meskipun kedua istilah tersebut terkait, *cordon sanitaire* mengacu pada pembatasan perpindahan orang keluar atau dari area geografis yang ditentukan, seperti komunitas, untuk mencegah infeksi agar tidak menyebar.
- c. Setelah Perang Dunia ke II, Perserikatan Bangsa-Bangsa telah mengkoordinasikan semua organisasi internasional yang menangani kesehatan di bawah Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), termasuk Organisasi Kesehatan Liga Bangsa-bangsa, Kantor Internasional Higine Publik, dan Divisi Kesehatan Unite National Relief and Rehabilitation Administration, sementara itu Organisasi kesehatan Pan Amerika menjadi salah satu dari beberapa organisasi regional WHO.

Pada tahun 1946 menyatakan bahwa Majelis Kesehatan Dunia (WHA) memilih otorita untuk menghadapi peraturan mengenai sanitasi dan persyaratan karantina, serta procedure lainnya untuk mencegah penyebaran penyakit secara internasional.

Pada rapat WHA tahun 1951. Konvensi Sanitasi Internasional diubah menjadi Peraturan Sanitasi Internasional (ISR) yang mencakup enam penyakit.

Pada tahun 1969, WHA mengganti ISR menjadi Peraturan Kesehatan Internasional (IHR). Sejarah karantina dalam bentuk isolasi pertama kali dilakukan terhadap manusia terjadi tahun 1348 tepatnya setelah kejadian di pelabuhan Venesia, pihak otoritas pelabuhan menolak masuknya kapal yang teridentifikasi terjangkit penyelit PES (PLAGUE). Pada tahun 1383 tepatnya di



Marseille, Perancis ditetapkan untuk pertama kali Undang-undang Karantina dan stasiun karantina yang pertama.

Pada tahun 1911 masuknya penyakit Pes melalui pelabuhan Tanjung Perak, untuk mengantisipasi penyakit tersebut, pada masa itu Indonesia sedang dalam penjajahan kolonial Belanda, dikeluarkan suatu regulasi *QUARANTINE Ordonati (Staatsblad Nomor 277 tahun 1911*, tanggung jawab kesehatan pelabuhan dilaksanakan oleh Haven Harts (Dokter pelabuhan) dibawah pengawasan Haven Master (Syahbandar)

Peraturan Pemerintah No. 53 tahun 1959 tentang penyakit karantina, pada tahun 1960 dikeluarkan undang-undang tentang Pokok-pokok Kesehtsn (UU) Nomor 9 tahun 1960, Lembaran Negara 131.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 1962 tentang dan Karantina Laut dan Undang-undang nomor 2 Tahun 1962 tentang Karantina Udara yang masih berlaku sampai saat ini.

B. Penerapan Karantina

Untuk di dunia ada regulasi dibawah *World Health Organization (WHO)* yang *mengatur dan menaungi* mengenai masalah Karantina ialah *International Health Regulation (IHR)* yang dikeluarkan pada tahun 2005 oleh WHO, tujuannya untuk mencegah, melindungi, menanggulangi terhadap penyebaran penyakit antar negara tanpa pembatasan perjalanan dan perdagangan yang tidak perlu, penyakit yang sudah ada, baru dan yang muncul kembali serta penyakit yang tidak menular (contoh bahan radio-nuklir)

Penerapan karantina terhadap berbagai penyakit telah diatur dalam *International Health Regulation (IHR)*.

C. Karantina Hewan Dan Tumbuhan

Sama seperti pengaturan karantina terhadap penyakit terhadap manusia, penerapan karantina untuk hewan untuk hewan juga diinitasi oleh merebaknya penyakit hewan, terutama penyakit sampar sapi di Eropa.



Karantina dan pengendalian pergerakan sapi telah dilakukan di Eropa sejak tahun 1712. Sementara itu fasilitas karantina hewan telah didirikan di Quebec, Kanada, pada tahun 1876. Walaupun demikian, usaha untuk mencegah penyebaran penyakit sampar sapi antara Negara baru dilakukan setelah Organisasi Kesehatan Hewan Dunia (*Organisation for Animal Health/ OIE*) berdiri pada tahun 1924.

Konverensi pertama *OIE* diadakan di Jenewa pada tahun 1928 untuk menyepakati pengendalian sanitasi Internasional. Konverensi ini menyatakan bahwa “hanya dokumen sanitasi dari Negara-negara dengan layanan kedokteran hewan yang terorganisir dengan benar, yang dapat dianggap memberikan jaminan memadai bagi Negara pengimpor.

D. Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Yang Meresahkan Dunia

Kedaruratan Kesehatan Masyarakat yang Meresahkan Dunia (disingkat KKMMMD). PHEIC dalam bahasa Inggris). PHEIC *Public Health Emergency of International Concern*. Sebagai kejadian luar biasa yang berisiko mengancam kesehatan masyarakat Negara lain melalui penularan penyakit lintas batas Negara dan membutuhkan tanggapan internasional yang terkendali.

- a. Pengumuman ini dirancang ketika sebuah kejadian bersifat “serius, mendadak, tidak wajar, atau tidak terduga”, dapat mempengaruhi kesehatan masyarakat di luar batas Negara terdampak dan perlu ditanggapi segera oleh berbagai Negara.
- b. Pernyataan KKMD dipandang perlu dilakukan akibat wabah SARS 2002-2004 yang melanda berbagainegara,
- c. Sejak tahun 2009, telah ada enam pernyataan KKMD, yaitu pandemi flu 2009, diklarifikasi polio 2014, wabah virus Ebola di Afrika Barat, wabah virus zika 2015-2016 serta pamdemi koronavirus 2019-2020.

Munculnya ancaman penyakit infeksi *emerging* maupun *re-emerging* serta mobilitas penduduk dari satu Negara ke Negara



lain semakin cepat membuat penyakit mewabah dengan cepat masuk dan tidak mengenal batas wilayah. Ancaman tersebut dapat berupa agen biologi, kimia, dan nuklir yang berdampak tidak hanya pada sisi kesehatan namun ekonomi. Sehingga hal ini memerlukan pendekatan multisektor baik secara nasional dan internasional.

International Health Regulation (HIR) mengamatkan setiap Negara anggota untuk memiliki Kapasitas Inti (Core Capacity) antara lai:

- 1) Legalitas dan kebijakan
- 2) Koordinasi
- 3) Surveillance (pengawasan)
- 4) Kesiapsiagaan
- 5) Respons (tanggapan)
- 6) Komunikasi
- 7) Sumberdaya manusia
- 8) Laboratorium

Indonesia bisa bertbangga karena telah berhasil mengim plementasikan IHR 2005 secara penuh pada tahun 2014 meskipun masih banyak hal yang perlu ditingkatkan.

Majelis Kesehatan Dunia (World Health Assembly, WHA) adalah forum dimana Organisasi Kesehatan Dunia (World Health Organization, WHO) menaungi 194 negara anggotanya. Ini adalah badan berseting kebijakan kesehatan tertinggi dunia dan terdiri dari para menteri kesehatan dari Negara-negara anggotanya. Tugas utama WHA adalah menjawab pertanyaan-pertanyaan kebijakan besar, serta menyepakati program kerja dan biasanya dan memilih Direktur Jenderalnya.

E. Pelabuhan Tempat Adanya Risiko Penyebaran Penyakit

Pelabuhan biasanya sebagai tempat adanya risiko penyebaran penyakit yang berpotensi menimbulkan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Meresahkan Dunia (KKMD), maka kesiapsiagaan dalam perencanaan kegiatan pengawasan keberangkatan dan kedatangan terhadap lalu-lintas orang, barang, hewan



dan alat angkut darat dari daerah/wilayah episenter pandemik perlu ditingkatkan, episenter/pusat evakuasi pandemik sendiri sebagai kondisi dimana suatu Negara/wilayah memiliki penyebaran yang cukup diwaspadai.

Upaya penanggulangan episenter/penyebaran yang tinggi pandemik merupakan rangkaian kegiatan terpadu untuk pencegahan berkembangnya penularan virus penyakit membutuhkan rencana cermat dan seksama yang tentunya melibatkan pihak di lingkungan Pelabuhan serta memerlukan pelatihan-pelatihan teknis sehingga dapat menjadi panduan bagi pengelola dan pelaksana lapangan di Pelabuhan. Tugas pengawasan yang menjadi tugas pokok bagi aparat Bea cukai, imigrasi dan karantina juga dalam kondisi tertentu dapat dibantu oleh instansi terkait di pelabuhan maupun bandara baik pelabuhan/ bandara dalam negeri maupun pelabuhan/ bandara internasional.

RANGKUMAN

Karantina adalah system yang mencegah perpindahan orang dan barang selama periode waktu tertentu untuk mencegah penularan penyakit. Masa karantina berakhir apabila diagnosis yang pasti telah diperoleh. Karantina dibuat untuk mencegah penyebaran penyakit pada manusia, juga digunakan untuk mencegah penyebaran penyakit pada hewan dan tumbuhan.

International Health Regulation (IHR) adalah badan yang ditunjuk WHO untuk mengatur dan menaungi mengenai masalah Karantina tujuannya untuk mencegah, melindungi, menanggulangi terhadap penyebaran penyakit antar negara tanpa pembatasan perjalanan dan perdagangan yang tidak perlu, penyakit yang sudah ada, baru dan yang muncul kembali serta penyakit yang tidak menular (contoh bahan radio-nuklir).

Pelabuhan sebagai salah satu tempat adanya risiko penyebaran penyakit yang berpotensi menimbulkan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Meresahkan Dunia (KKMD), maka

kesiapsiagaan dalam perencanaan kegiatan pengawasan keberangkatan dan kedatangan terhadap lalu-lintas orang, barang, hewan dan alat angkut darat dari daerah/wilayah episenter pandemik perlu ditingkatkan, episenter/pusat evakuasi pandemik sendiri sebagai kondisi dimana suatu Negara/wilayah memiliki penyebaran yang cukup diwaspadai.

LATIHAN

1. Jelaskan pengertian Karantina dan Kenapa harus dikarantina!
2. Jelaskan Peraturan Pemerintah No. 53 tahun 1995 tentang penyakit karantina dan Apa saja komoditas yang wajib Laporan Karantina dan dimana harus lapor Karantina!
3. Apakah Tindakan Karantina yang dilakukan oleh Petugas Karantina terhadap Hewan dan Tumbuhan yang dilalulintaskan?
4. Bagaimanakah tata cara pelaporan karantina bila saya akan membawa komoditas ikan melalui Bandar Udara atau Pelabuhan Laut?
5. Apa saja dokumen yang diperlukan untuk pengurusan karantina impor/ekspor?



BAB 7

LOGISTIK INTERNASIONAL



Definisi logistik internasional, adalah sebuah proses perencanaan dan pengelolaan barang dan produk dari perusahaan ke customer, dimana satu atau beberapa bagian dari rutenya akan melintasi lebih dari satu perbatasan internasional.

Logistik itu sendiri adalah suatu rangkaian upaya yang mencakup efektivitas perencanaan, implementasi, sampai pengawasan atas suatu proses perpindahan produk barang atau jasa, energy atau sumber daya lain, dari mulai titik awal hingga titik akhir. Seluruh aktivitas logistik dilakukan untuk mencapai tujuan utama, yaitu memastikan ketersediaan barang dan pengiriman tepat waktu ke lokasi yang dituju. Terdapat rangkaian kegiatan logistik yang harus dilakukan perusahaan, yaitu pengadaan barang, kegiatan produk, dan distribusi. Dalam prosesnya, aktivitas logistik mempunyai standar performa tertentu yang harus diraih. Adapun tingkat kerja yang harus diraih dalam kegiatan logistik lahirnya keseimbangan antara kualitas pelayanan yang diinginkan oleh pelanggan dengan seluruh biaya yang dikeluarkan demi menyentuh tujuan akhir perusahaan.

A. Komponen Penting Logistik

Ada lima komponen penting yang harus ada pada system logistik untuk mendukung arus barang dan distribusi logistik. Kelima komponen tersebut adalah sebagai berikut;

1) Lokasi fasilitas logistik

Jaringan lokasi fasilitas adalah komponen yang harus dimiliki suatu perusahaan. Tujuannya antara lain untuk merencanakan dari mana dan kemana material atau produk barang akan diangkut. Sebagai bentuk pelayanan yang baik kepada pelanggan yang memiliki hubungan langsung dengan produk, maka perusahaan harus menyediakan fasilitas lain yang mencakup pabrik, gudang, dan toko pengecer. Jika rangkaian struktur lokasi bias diatur dengan baik dan strategis, maka perusahaan akan mendapatkan banyak keuntungan yang baik pula.

Pihak perusahaan pastinya juga mengharapkan tingkat efisiensi yang baik dalam system manajemen logistik. Dalam hal



ini tingkat efisiensi tersebut erat kaitannya dan juga dibatasi oleh struktur lokasi fasilitas.

2) Transportasi

Transportasi hal penting lainnya yang harus diperhatikan dalam system logistik. Biasanya suatu perusahaan memiliki tiga alternatif untuk mendukung berbagai kemampuan alat transportasinya, yaitu:

- a. Armada peralatan swasta yang bisa dibeli ataupun disewa.
- b. Melakukan suatu kontrak tertentu yang bisa diatur dengan dengan spesialis transportasi agar bisa memperoleh kontrak jasa pengangkutan.
- c. Mendapatkan berbagai jasa dari perusahaan transportasi yang sudah mengantongi izin yang menawarkan jasa pengangkutan dari suatu tempat ke tempat lain dengan yang sudah disepakati.
- d. Untuk merancang suatu system logistik, disarankan untuk memperhatikan beberapa faktor yang bisa mengaruhi kualitas pelayanan transportasi, yaitu biaya, kecepatan, dan konsistensi pengiriman

3) Manajemen Pengadaan Persediaan

Manajemen pengadaan persediaan dalam system logistik merupakan bagian dari struktur perusahaan yang berperan dalam mengatur tingkat persediaan barang. Pihak perusahaan harus mampu mengelola dan mengatur cara dalam mendapatkan persediaan, proses penyimpanan, hingga persediaan tersebut nantinya bias dikeluarkan atau dimanfaatkan.

4) Komunikasi

Komunikasi adalah aktiviitas saling berbagi informasi pada seluruh bagian logistik. Komunikasi yang buruk dalam system logistik bias menimbulkan masalah yang serius. Pertama, penilaian tren dari laju logistik akan menjadi keliru. Jika hal ini terjadi, maka urusan logistik akan melahirkan kekurangan persediaan barang, atau melahirkan komitmen yang berlebihan antara pihak perusahaan dengan pihak pemasok, pelanggan menengah, hingga pelanggan tahap akhir. Kedua, komunikasi yang buruk



bias melahirkan gangguan prestasi system yang berimbas pada ketidakstabilan karena proses evaluasi yang kurang atau berlebihan.

5) Penyimpanan

Dalam hal ini penyimpanan mencakup seluruh aspek operasional logistik, seperti pengepakan, pergerakan, dan pengeemasan. Seluruh aspek tersebut berkaitan dengan arus perseediaan yang berguna untuk memenuhi kebutuhan atas suatu produk atau materilan tertentu.

B. Beberapa Peran Logistik Pada Perusahaan

Logistik memainkan peran penting dalam perdagangan komoditas, sebab berhubungan erat dengan ppenyimpan dan pengiriman fisik komoditas.

1) Peran Logisti di Perusahaan

Tim logistik yang bisa secara efektif dapat meningkatkan kualitas pemasaran dengan memberikan proses perpindahan yang efisien pada suatu produk dari penjual kepada pelanggannya. Berikut ini adalah beberapa peran logistik dalam suatu perusahaan.

2) Berorientasi Pada Pemasaran

Logistik mempunyai peran penting dalam memuaskan pelanggan, untuk itu tim logistik memiliki peran yang penting dalam upaya pemasaran. Selain itu, logistik juga memiliki kunci yang penting untuk mencapai profit atau keuntungan untuk perusahaan.

3) Memberikan Nilai Tambah

Pihak perusahaan harus terus berusaha untuk meningkatkan kualitas produknya, sehingga bias mendapatkan konsumen yang sangat setia pada pada produknya. sistem logistik yang bagus ini akan mmampu memberikan nilai tambah kepada konsumen dalam hal utilitas tempat dan waktu.

Dalam hal ini arti dari utilitas suatu nilai yang ditambahkan atau dibentuk pada produk dengan membuat produk tersebut agar selalu tersedia untuk pembeli atau pelanggan. Sedangkan



utility waktu adalah suatu nilai yang diperoleh dengan membuat suatu produk yang bisa diterima pada waktu yang tepat.

4) Perpindahan Produk Secara Efisien

System logistik yang baik, terbukti mampu menciptakan proses suply produk yang tepat, ditempat yang tepat, pada waktu yang tepat, serta dalam kondisi yang tepat dan biaya yang lebih bersahabat agar pelanggan mendapatkan manfaat dari produk tersebut.

5) Ekonomis

System logistik yang efisien dan juga ekonomis merupakan aset yang wajib dipelihara dan dijaga oleh pihak perusahaan.

Bila perusahaan mampu menyediakan produk ke pelanggan secara cepat dan biaya yang rendah, maka perusahaan akan mampu meningkatkan pangsa pasar/*market share* yang lebih banyak dari pada competitor yang tidak mempunyai system logistik yang buruk.

Selain itu perusahaan juga bisa menjual produk dengan biaya yang lebih murah karena efisien logistik, atau mampu memberikan kepuasan layanan lebih baik kepada konsumen, sehingga bisa menciptakan efek yang baik pula.

Market share/pangsa pasar, yaitu bagian total permintaan terhadap sebuah produk oleh kelompok konsumen tertentu.

C. Syarat Sistem Logistik Yang Baik

1) Layanan pengguna

Penting bagi penyedia jasa logistik untuk memberikan update informasi sigap, sebab logistik sangat mengandalkan waktu dan kecepatan. Hal ini hanya bisa dicapai dengan komunikasi yang baik dan proaktif.

2) Detail

Proses perdagangan antar Negara atau perdagangan internasional sangat komplek. Penyedia jasa logistik harus memerhatikan detail dokumentasi dan berkomunikasi dengan pihak-pihak terkait, agar pengguna tidak dikenakan penalti, keterlambatan dan kerugian. Adapun pihak-pihak terkait dalam



perdagangan dimaksud antara lain: pihak pabean, perbankan, asuransi, pengangkut, pergudangan, ekspedisi, sarana pengangkut, tenaga operator dan sebagainya termasuk perlengkapan dokumen.

3) Legalitas

Penyedia jasa logistik harus memiliki izin resmi dan beroperasi sesuai dengan hukum yang berlaku. Hal ini akan mengurangi kekawatiran pengguna. Mengingat kegiatan logistik dimaksud adalah berkaitan dengan beberapa instansi atau pihak-pihak terkait dan berhubungan dengan Negara-negara lain maka aturan yang baku harus diperhatikan.

D. Sistem Logistik Di Bursa

Salah satu tantangan utama dalam logistik perdagangan komoditas ialah pencatatan. Ketika suatu pihak membeli dalam jumlah banyak dan lokasi antar Negara, sulit untuk memantau pengiriman barang tersebut. Kesulitan untuk tracking atau memantau untuk pengiriman ini memunculkan kerugian berbagai pihak, termasuk pembeli, jasa pengiriman dan penjual. Maka dari itu system logistik yang terorganisasi sangat berperan dalam meminimalisasi kerugian saat pengiriman barang. Faktanya 75% perusahaan logistik mengalami kesulitan operasional antara lain:

- 1) Kesulitan mengumpulkan dan memproses data
- 2) Kurangnya format data standard dan penggunaan *software* yang sama Informasi secara *real-time* untuk langsung bertindak atas gagal kirim.
- 3) Informasi gudang dan perusahaan tidak konsisten.

Tentang inilah yang menjadi salah satu landasan Indonesia Commodity Derivatives Exchange (ICDX) logistik Berikat, ialah perusahaan logistik terintegarsi yang menyediakan jasa pengadaan, penyimpanan dan pengiriman komoditas yang diperdagangkan di bursa ICDX dan perusahaan yang bergerak di bidang ekspor impor komoditas. Indonesia Commodity & Derivatives Exchange (ICDX) logistik (pertukaran komoditi Indonesia dengan



kontrak financial di bursa efek).

RANGKUMAN

Logistik internasional merupakan sebuah proses perencanaan dan pengelolaan barang dan produk dari perusahaan ke customer satu atau beberapa bagian, yang rutenya akan melintasi lebih dari satu perbatasan internasional dimana seluruh aktivitas logistik tersebut dilakukan untuk mencapai tujuan utama, yaitu memastikan ketersediaan barang dan pengiriman tepat waktu ke lokasi yang dituju

Pada system logistik ada lima komponen penting yang harus ada untuk mendukung arus barang dan distribusi logistik. Kelima komponen tersebut adalah: Lokasi fasilitas logistik, Transportasi, manajemen pengadaan persediaan, penyimpanan. Sedangkan peran logistik dalam perusahaan sangat berperan penting dalam perdagangan komoditas, sebab berhubungan erat dengan ppenyimpanan dan pengiriman fisik komoditas.

Syarat sistem logistik yang baik harus mempunyai sistem Layanan pengguna, detail dokumentasi dan komunikasi yang baik dengan pihak-pihak terkait, serta legalitas aturan yang baku dari negara-negara lain.

Salah satu tantangan utama dalam logistik perdagangan komoditas ialah pencatatan dengan maksud untuk meminimalisasi kerugian saat pengiriman barang.

LATIHAN

1. Jelaskan mengenai pengertian Logistik International!
2. Jelaskan Komponen apa saja yang di perlukan pada system logistik!
3. Jelaskan peran logistik pada perusahaan!
4. Jelaskan Syarat system logistik yang baik!
5. Jelaskan peran Indonesia Commodity Derivatives Exchange (ICDX) pada bursa efek!





BAB 8

PENTINGNYA DOKUMEN WAJIB UNTUK SHIPPING



Dalam pengiriman barang ke luar negeri atau impor ekspor ada beberapa hal yang harus diketahui terlebih dahulu, ada beberapa dokumen shipping yang harus disiapkan terlebih dahulu sebelum mengirim barang. Ada beberapa istilah-istilah yang sering muncul dalam shipping.

Dokmen Shipping ini sangat penting kegunaannya, mengingat penggunaan dokumen ini sudah menaungi kegiatan Shipping dunia maupun dalam negeri. Setelah mengenal dan mengetahui apa saja dokumen-dokumen yang harus disiapkan untuk pengiriman barang dengan container melalui kapal laut dapat disampaikan sebagai berikut:

A. Dokumen Shipping Intruction (SI)

Adalah dokumen oleh Pihak Pertama dan Pihak Kedua untuk proses proses pengiriman barang. Pihak Pertama adalah pihak penjual barang atau Shipper. Shipper juga berasal dari pembeli barang (buyer) dan pihak freight forwarder (Perusahaan Jasa Logistik) kepada vendor mereka. Sedangkan Pihak Kedua adalah perusahaan pelayaran, penerbangan, trucking, atau perusahaan logistik freight forwarder. Shipping Intruction diberikan kepada pelayaran.

Untuk menerima data dan muatan yang tertera dalam surat tersebut, Shipping Order berisi:

- 1) Nama Shipper
- 2) Nama Consignee (penerima)
- 3) Notify Address
- 4) Pelabuhan Muat
- 5) Pelabuhan Tujuan
- 6) Nama dan Jenis Barang
- 7) Jumlah Berat dan Volume
- 8) Commercial Invoice
- 9) Dated (waktu)
- 10) Notify Party

Dokumen Release Order (RO), adalah surat perintah pelepasan aset konteiner kepada pemilik atau pembeli.



B. Dokumen Surat Perintah Muat

Perusahaan jasa ekspedisi mengeluarkan surat kepada pihak pertama (penjual). Dalam surat perintah muat, berisi tentang jenis muatan, jumlah muatan, berat muatan, nama dan telepon pengeudi.

C. Dokumen Surat Jalan Ekspedisi

Sebelum container berjalan, perusahaan jasa ekspedisi harus memberikan surat jalan kepada perusahaan trucking sebagai bukti bahwa container memperoleh izin untuk berangkat menuju pelabuhan untuk proses loading ke kapal. Dalam Surat Jalan Ekspedisi berisikan jenis barang, jumlah barang dan tanda tangan dari penjual barang/pengirim barang, sopir, dan petugas gudang. Apabila perusahaan ekspedisi memiliki jasa trucking sendiri, maka Surat Jalan Ekspedisi tetap ada, tetapi bersifat internal perusahaan antar departemen.

D. Dokumen Surat Jalan Pabrik

Penjual sebagai perusahaan dan pengirim barang akan mengeluarkan surat jalan pabrik terhadap jasa ekspedisi/trucking. Isi surat jalan ini kurang lebih sama dengan surat jalan ekspedisi, perbedaannya terletak pada siapa yang mengeluarkan surat jalan pabrik ini. Jika melihat surat jalan ekspedisi, yang mengeluarkan surat jalan adalah perusahaan ekspedisi, sedang surat jalan pabrik yang mengeluarkan adalah penjual atau pengirim barang.

E. EIR (Equipment Interchang Reciept)

Depo pelayaran mengeluarkan dokumen ini kepada trucking atau jasa ekspedisi, dokumen ini berdasarkan pemeriksaan atau survey atas kondisi container, depo pelayaran memberikan dokumen EIR kepada pengangkut ketika memuat dan mengosongkan container. Dokumen ini juga mencakup informasi kerusakan pada container, untuk proses identifikasi kepada pihak yang bertanggung jawab.



EIR terdapat dua macam, yaitu EIR pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, EIR berisi:

- 1) Daftar Nomor Peti kemas
- 2) Kode Kapal dan Pelayaran
- 3) Posisi Susunan
- 4) Posisi Penyimpanan

F. Bill Of Lading (B/L)

Bill of Lading dalam bahasa Indonesia Konosement dalam penggunaan bahasa, *Bill of Lading* adalah istilah yang sering digunakan dalam poses *shipping*. Lebih singkatnya adalah surat perjanjian pengangkutan antara *shipper* (pengirim) /consignee (penerima) dengan carrier (pelayaran). B/L sendiri memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight, cara pembayarannya, jumlah B/L original dan tanggal tanda tangan.

B/L mempunyai fungsi sebagai:

- a) Tanda terima barang atau muatan yang menyatakan: bahwa barang telah naik ke kapal.
- b) Dokumen kepemilikan: untuk pengambilan barang di pelabuhan pembongkaran.
- c) Kontrak perjanjian: barang akan dimuat di atas kapal hingga sampai tujuan.

Ada beberapa jenis B/L yaitu:

- a) House B/L: B/L yang mengeluarkan adalah forwarding (jasa ekspedisi)
- b) Trough B/L: pihak pelayaran mengeluarkan B/L dari POL (Port of Loading) sampai ke POD (Port of Discharge)
- c) Combinet Transport B/L: B/L kali ini meliputi pengangkutan barang dengan menggunakan lebih dari satu jenis alat transportasi. Dokumen ini menyebutkan berbagai operator transportasi (pengangkut) yang akan mengambil barang ke tempat muatan pengapalan dan membawanya ke tempat tujuan.



Yang harus diisi dalam sebuah B/L:

- a) Data Pelanggan
 - Yang tercantum adalah Shipper: Nama Pengirim Barang.
 - Biasanya, yang tercantum adalah nama forwarding.
 - Pihak forwarding sendiri akan mengeluarkan house B/L, hal ini untuk menghindari pembajakan pemilik barang.
 - Consignee: nama penerima barang, sering kali nama consignee diisi "To Order" dimana B/L yang tercantum nama ini bisa untuk diperjual belikan.
 - Notify Party: Pihak yang harus dihubungi bila barang telah sampai di POD (Port of Discharging)
- b) Data Transport terdiri:
 - Vessel
 - Voyage
 - POL (Port of Loading)
 - POD (Port of Discharging)
 - Port of Receipt- pelabuhan masuk/muat
 - Data kontainer terdiri dari nama kontainer dan nama segel kontainer.
- c) Data Barang *terdiri dari*:
 - Marks & Number
 - Description of good (keterangan)
 - Gross Weight (berat kotor)
 - Measurement (ukuran volume)
 - Nomor B/L
 - Term of Shipment (nama tempat penyerahan), FOB/free on board, FCA/Free Carrier
 - Term of Payment (cara membayaran)
 - Onboard date, issued date, place of issued dan tanda tangan.
 - Tgl berangkat, tgl terbit.

G. Delivery Order (DO)

Sebuah dokumen yang berperan sebagai surat perintah penyerahan barang yang telah dipesan dengan kesepakatan



bersama antara penjual (pengirim) dan pembeli (Penerima) yang ditujukan kepada gudang perusahaan. Fungsinya adalah:

- a) Sebuah keterangan resmi terhadap pembelian barang dari pihak penjual kepada pihak pembeli.
- b) Memberikan rincian barang secara jelas.
- c) Sebagai tanda bukti bahwa pembeli telah menerima barang melalui tanda tangan yang tercantum pada Delivery Order.

H. Berita Acara Serah Terima

Ini adalah dokumen terakhir yang biasanya meliputi dokumentasi barang yang sudah sampai kepada pembeli. BAST ditandatangani oleh penjual sebagai pihak pertama & pembeli sebagai pihak kedua.

Setelah semua proses telah selesai ada beberapa dokumen yang harus dikirim kembali ke penjual seperti SI, Release Order (RO) pelepasan kontainer dari pabrik, surat jalan pabrik, B/L, Equipment Interchange Receipt/EIR (tanda terima container) dan lain-lain. Pada dasarnya, pengiriman dan pengembalian kontainer, adalah hal sama prosesnya.

Demikian informasi ini dapat membantu yang ingin membantu pengiriman barang melalui laut.

RANGKUMAN

Dalam pengiriman barang ke luar negeri atau impor ekspor diperlukan dokumen shipping yang harus disiapkan terlebih dahulu sebelum mengirim barang karena dokumen Shipping ini sangat penting kegunaannya, mengingat penggunaan dokumen ini sudah menaungi kegiatan Shipping dunia maupun dalam negeri.

Dokumen-dokumen yang harus disiapkan untuk pengiriman barang dengan container melalui kapal laut adalah sebagai berikut: dokumen shipping instruction (si), dokumen surat perintah muat, dokumen surat jalan ekspedisi, dokumen surat jalan pabrik eir (equipment interchang receipt), bill of lading (b/l),



dokumen delivery order (do) dan yang terakhir adalah dokumen berita acara serah terima.

LATIHAN

1. Jelaskan dokumen shipping yang harus disiapkan sebelum mengirim barang!
2. Jelaskan apa saja yang terdapat dalam Shipping Order!
3. Jelaskan mengapa diperlukan Dokumen Shipping ini sangat penting kegunaannya!
4. Jelaskan pengertian dan Fungsi *Bill of Lading (B/L)*!
5. Jelaskan mengapa diperlukan Berita Acara Serah terima!





BAB 9

PROSEDUR PENGIRIMAN BARANG DARI DAN KELUAR NEGERI



Dalam rangka pengiriman barang, sebenarnya ada prosedur yang harus dilakukan dan beberapa menggunakan layanan pengiriman barang oleh ekspedisi tersebut, biaya yang harus dikeluarkan ketika menggunakan layanan pengiriman barang ekspedisi tersebut dapat disampaikan agar dapat membantu kelancaran.

Prosedur pengiriman barang lewat ekspedisi sendiri tidak terlalu sulit, dan berbelit-belit. Asalkan barang yang akan dikirim dari dan ke luar negeri jelas, dan biaya yang harus dibayarkan pun siap.

A. Prosedur Pengiriman Cargo Secara Umum

Berikut adalah beberapa prosedur umum tentang pengiriman barang, baik pengiriman barang ke luar negeri atau juga pengiriman barang antar pulau, yang biasanya digunakan. Prosedur tersebut tentunya ditetapkan dengan tujuan memperlancar proses pengiriman barang itu sendiri. Serta mencegah terjadinya berbagai macam hal yang tidak diinginkan.

Adapun prosedur yang dilakukan antara lain:

1) Booking Shipment

Hal pertama yang tentunya dilakukan oleh pihak pengirim barang, dalam hal ini adalah mengisi berbagai macam data-data yang dibutuhkan, mulai dari foto copy KTP, SPPKP, NPWP, dan yang lainnya. Hal ini dilakukan, sebelum proses pengisian formulir perjanjian dilakukan. Tujuannya tidak lain adalah untuk mempermudah proses komunikasi, jika terjadi beberapa hal yang darurat tentang proses pengiriman barang, dan harus dilakukan secara segera. Sebagai pengirim harus menjelaskan secara rinci tentang barang dan berat muatan barang yang akan dikirim, tujuannya tidak lain untuk menentukan Space atau ruang dalam container, agar sesuai dengan barang yang akan dikirim.

2) Penerimaan dan Pemeriksaan Kontainer Kosong (Empty)

Berikut adalah memeriksa container yang akan digunakan. Besaran ruangan dalam container harus sesuai dengan jenis barang yang akan dikirim. Pastikan pihak penyedia jasa,



mempunyai container kosong atau ruangan container yang kosong/*Empty* secara tepat. Sebagai pihak pengirim barang, dapat memeriksa apakah container yang akan digunakan, layak untuk barang yang akan dikirim atau tidak.

3) Menentukan Berat Maksimum Isi Kontainer yang akan Digunakan

Setelah prosedur pengecekan container selesai, berikutnya adalah menentukan berat maksimum dari isi kontainer itu sendiri. Perlu diingat disini, semakin besar ukuran dan semakin berat barang yang akan dikirim, tentunya akan mempengaruhi harga pengiriman barang. Demikian sebaliknya, jika ingin memilih jasa ekspedisi pengiriman barang termurah sebaiknya di cek list harga layanan. Dalam hal ini, sebelum melakukan pengiriman, pihak penyedia jasa akan menjelaskan berat maksimum kontainer yang akan digunakan untuk pengiriman barang.

4) Berapa Ketentuan untuk Barang yang Mudah Rusak

Barang yang dapat dikirim menggunakan kontainer memang sangat beragam, termasuk beberapa barang yang mudah sekali rusak, seperti sayuran, buah-buahan, telur, dan lain sebagainya. Khusus untuk barang-barang jenis tersebut, sebaiknya diperhatikan dengan baik. Dengan cara menginformasikannya pada pihak penyedia jasa, dan pihak penyedia jasa nantinya akan memberikan informasi atau masukan tepat, untuk pengiriman barang dimaksud. Misalnya menggunakan general perpose kontainer yang telah diseting sebelumnya, dengan tidak mencapai atap kontainer, agar tetap ada ventilasi, ketika proses pengiriman dilakukan. Bisa juga menggunakan fridge kontainer/container seperti kolkas, atau bahkan yang lainnya.

5) Beberapa Ketentuan Pengiriman Benda Cair dalam Tangki

Jika mengirim benda cair dalam tangki, maka kontainer yang akan digunakan harus dilas terlebih dahulu. Hal ini dilakukan agar proses pengiriman barang lebih terjaga dengan baik dan aman selama perjalanan. Dengan melakukan prosedur yang tepat, dan sesuai dengan aturan yang ada. Sedikit banyak



akan mencegah terjadinya kerusakan barang pada saat proses pengiriman.

B. Alur Pengiriman Barang Dari /Ke Luar Negeri

Setelah membahas prosedur umum pengiriman barang dari dan ke luar Indonesia, maka berikutnya akan mempelajari bagaimana alur pengiriman barang dagangan ke luar negeri, demikian pula sebaliknya. Jika akan melakukan pengiriman barang ke Indonesia.

- 1) Pertama-tama, konsumen harus memberikan informasi tentang isi barang yang akan dikirim, baik dengan cara menilpon atau mendatangi kantor konsumen.
- 2) Pihak konsumen memberikan informasi secara langsung lamanya proses pengiriman, harga yang harus dibayar, dan hal-hal lainnya dalam hal ini sebagai pihak konsumen, dan pihak shipper atau penyedia jasa, akan berdiskusi masalah harga yang ditawarkan.
- 3) Jika sudah ada kesepakatan, maka pihak penyedia jasa akan menjemput barang yang akan dikirim, pada alamat yang diberikan sebelumnya oleh pihak konsumen. Layanan yang diberikan kali ini adalah door to door.
- 4) Selanjutnya ada langkah pengecekan dan penimbangan Barang, setelah barang tiba digudang, maka pihak penyedia jasa akan kembali menimbang dan pengecekan isi barang yang akan dikirim.
- 5) Adapun packing barang yang dilakukan oleh pihak operator sesuai dengan jenis barang yang akan dikirim.
- 6) Jika barang yang dikirim menggunakan pesawat, maka pihak operator akan melakukan booking maskapai penerbangan yang dituju. Demikian pula jika barang yang dikirim menggunakan kontainer, maka pihak operator akan melakukan booking kapal laut.
- 7) Ketika menggunakan pesawat, maka akan melakukan pengecekan ulang tentang dokumen kelengkapan pengiriman



barang, seperti SMU atau Surat Muatan Udara, dan yang lainnya.

- 8) Berikutnya barang dicek menggunakan X-ray/X-straal atau sinar -X, apakah sudah sesuai dengan list Surat Muatan Udara (SMU) atau tidak.
- 9) Jika sudah selesai, maka barang akan dikirim ke alamat tujuan.

C. Cara Kirim Barang Dari/Ke Luar Negeri

Yang perlu dicatat dalam pengiriman barang lewat cargo dalam hal ini menggunakan SMU, adalah barang atau paket yang akan dikirim oleh konsumen ke gudang ekspedisi kargo. Alasannya cukup jelas, agar biaya pengiriman barang lebih murah, karena memangkas biaya pengiriman barang. Ingin proses pengiriman barang cepat tidak sulit, disediakan pula layanan pengabihan barang langsung ke alamat tujuan, tetapi tentu saja ada biaya tambahan untuk hal tersebut.

Yang harus diketahui dalam hal ini cara pengiriman barang internasional dan pengiriman barang dari luar negeri ke Indonesia atau domestik tidak jauh berbeda. Yang membedakan hanya harga pengiriman saja. Untuk mencari pengiriman barang murah, maka harus mencari tahu list harga layanan yang diberikan terlebih dahulu. Adapun cara pembayaran sendiri, biasanya dilakukan dengan 2 cara, yaitu dengan pembayaran di muka atau *Down Payment* (DP) /uang muka, bisa juga langsung cash ketika barang sudah sampai ke alamat tujuan.

D. Cara Peningkatan Efisiensi Logistik Bisnis

Bisnis logistik Indonesia acap kali mengalami perkembangan seiring dengan peran perusahaan logistik di tanah air yang terus menerus meningkat. Terlebih kehadiran *e-commerce* (perdagangan elektronik) kini menjadi jasa logistik yang krusial di Indonesia yang mencapai istimewa pertumbuhan yang lebih baik. Maka wajar saja bisnis logistik menjadi bidang bisnis di Indonesia yang menarik perhatian investor namun demikian untuk



menciptakan bisnis logistik yang sesuai harapan tentu saja dibutuhkan peningkatan efisiensi logistik dengan strategi khusus.

Selain itu perlu pula adanya penyusunan rencana yang matang agar dihasilkan solusi yang sesuai dengan harapan. Dengan efisiensi logistik yang baik, tentunya dapat mengembangkan bisnis serta meningkatkan pendapatan. Dengan demikian, coba atur kembali efisiensi logistik sebagai berikut:

1) Atur Kembali Biaya Transportasi

Yang bisa diterapkan untuk meningkatkan efisiensi logistik dengan kembali mengatur biaya transportasi barang. Agar dana yang lain dapat digunakan kebutuhan yang lain pula. Dianalisa saat menggunakan transportasi atau rute tertentu untuk menentukan biaya yang lebih terjangkau.

2) Selalu Terhubung dengan Pemasok

Berusaha agar selalu terhubung dengan pemasok barang, perusahaan atau mitra bisnis. Hal ini dapat membantu perencanaan hingga prediksi yang akan terjadi ke depannya. Dengan demikian akan lebih terbiasa dan lebih menyesuaikan diri saat kondisi tiba-tiba berubah. Missal saat stok barang tiba-tiba kurang dari yang diharapkan.

3) Gunakan Strategi Lean Manufacturing

Lean manufacturing merupakan strategi yang dapat diterapkan dalam meningkatkan efisiensi logistik. Dengan strategi ini akan memudahkan mengefektifkan operasional produksi yang tentunya akan memberikan keuntungan tersendiri. Dan memastikan mudahnya penyimpanan barang pada gudang serta cepatnya pengiriman barang.

4) Terapkan Smart Manufacturing

Selain *lean manufacturing*, strategi lain yang juga bisa digunakan dalam meningkatkan efisiensi logistik adalah dengan menerapkan *smart manufacturing*. *Smart manufacturing* sendiri merupakan teknologi data dengan *real time* yang dapat digunakan kapanpun dan dimanapun. sistem ini dilengkapi dengan *Global Positioning System* (GPS), sensor cerdas, pelacak lokasi, alat yang dapat memprediksi kapan asset tiba hingga



peringatan bila asset telat.

5) Gunakan Aplikasi Manajemen Logistik.

Selanjutnya gunakan aplikasi manajemen logistik yang dapat memudahkan tata logistik. Aplikasi ini dapat mengecek stok barang secara online, sehingga dapat mengetahui jumlah barang yang masuk dan yang keluar dengan mudah.

Demikian 5 cara yang bisa diterapkan untuk meningkatkan efisiensi bisnis. Dan jangan lupa ciptakan gudang yang nyaman dengan tata letak yang rapi agar mempermudah proses masuk keluar barang, sehingga penggunaan waktu lebih efisien dan keamanan lebih baik juga

Contoh: gudang logistik Pusat Kawasan Berikat

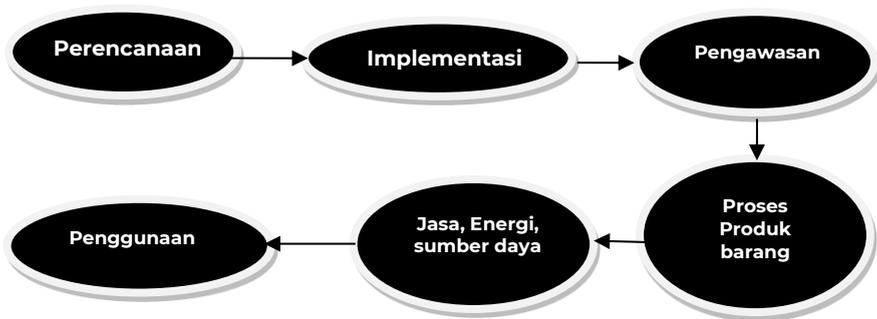


Gudang Kawasan Pusat Logistik Berikat. (KPLB)



Depo Container Pusat Logistik Berikat (PLB).

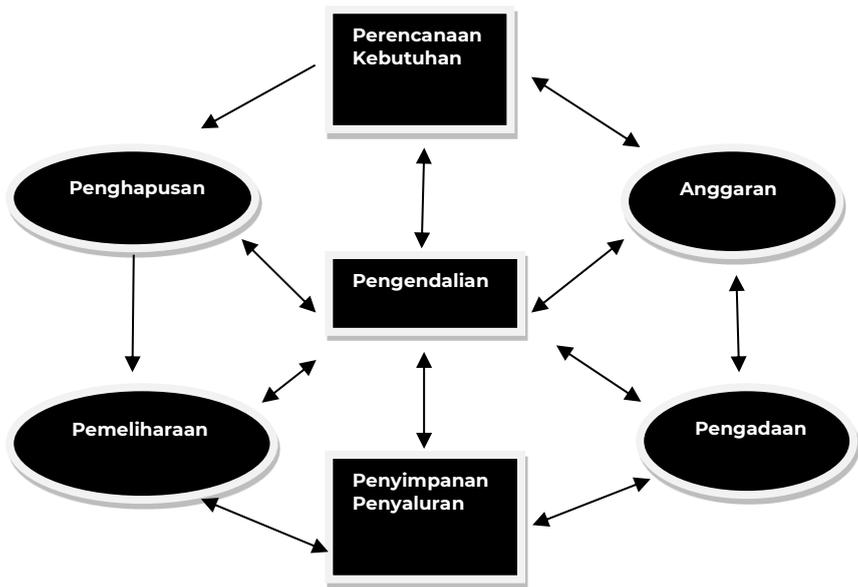
Gambar ilustrasi pengertian logistik



Perencanaan dan tindakan sampai pengawasan, atas proses produk barang, jasa, energy dan sumber daya lain dari awal sampai tujuan.



Siklus Manajemen Logistik



Logistik dan manajemen logistik

RANGKUMAN

Prosedur dan alur pengiriman barang lewat ekspedisi tidaklah sulit dan tidak berbelit, asalkan barang yang akan dikirim dari dan ke luar negeri jelas, dan kesiapan dalam biaya yang harus dibayarkan pada saat pengiriman. Prosedur tersebut tentunya ditetapkan dengan tujuan memperlancar proses pengiriman barang itu sendiri. Serta mencegah terjadinya berbagai macam hal yang tidak diinginkan. Adapun prosedur yang dilakukan antara lain: *Booking Shipment*, Penerimaan dan Pemeriksaan Kontainer Kosong (Empty), Menentukan Berat Maksimum Isi Kontainer yang akan Digunakan, Berapa Ketentuan untuk Barang yang Mudah Rusak, dan Beberapa Ketentuan Pengi-



riman Benda Cair dalam Tangki.

Dalam pengiriman barang lewat cargo agar biaya pengiriman barang lebih murah, maka perlu menggunakan cara SMU, yaitu barang atau paket yang akan dikirim oleh konsumen ke gudang ekspedisi kargo dengan maksud karena memangkas biaya pengiriman untuk itu efisiensi logistik.

LATIHAN

1. Mengapa diperlukan prosedur pengiriman barang dari luar maupun ke dalam negeri?
2. Jelaskan proses yang diperlukan dalam pengiriman barang, baik itu pengiriman barang ke luar negeri atau juga pengiriman barang antar pulau, yang biasanya digunakan!
3. Jelaskan Alur pengiriman barang dari dan ke luar negeri!
4. Jelaskan metode pembayaran pada pengiriman barang!
5. Jelaskan bagaimana meningkatkan efisiensi dalam logistik!



BAB 10

KEPABEANAN DAN MANAJEMEN LOGISTIK EKSPOR-IMPOR



Alam era diberlakukannya perdagangan bebas ini, arus barang masuk dan keluar begitu cepat dan persaingan semakin ketat. Kemajuan dalam bidang teknologi membuat jarak seolah-olah menjadi dekat dan tidak ada batas yang menghalangi. Ekspor impor, logistik dan kepabeanaan merupakan salah satu kegiatan yang mengiringi kemajuan dalam perdagangan tersebut, dimana semua transaksi mempergunakan dokumen, prosedur, pendistribusian, persyaratan serta perizinan yang berkaitan dengan dunia ke tiga tersebut. Disamping itu terdapat tuntutan perusahaan agar produk perusahaan tersebut sampai ketangan konsumen dengan cepat dan lebih efisiensi sesuai keinginan konsumen.

Untuk menghadapi kemajuan tersebut, perusahaan dituntut memiliki tenaga ahli dan pengetahuan yang cukup mengenai prosedur ekspor dan impor. Terlebih lagi mengingat bahwa cukup sering terjadi pembaharuan peraturan yang terutama berhubungan dengan perdagangan internasional, kepabeanaan, *shipping* maupun perbankan.

A. Pelatihan Di Bidang Kepabeanaan

Dalam meningkatkan pelayanan yang berhubungan di bidang perdagangan karena melibatkan kegiatan menyangkut berbagai aspek. Tujuan pelatihan Kepabeanaan dan Manajemen Logistik Ekspor Impor adalah agar peserta dapat memahami proses dan melakukan transaksi ekspor impor dengan benar, serta mencari solusi atas permasalahan-permasalahan yang selama ini sering dialami di lapangan. Adapun pelatihan yang dilaksanakan adalah mengenai kegiatan yang berkaitan:

- 1) Perdagangan internasional
- 2) Gambaran umum tentang kepabeanaan
- 3) Kepabeanaan di bidang ekspor impor
- 4) Pengeluaran barang impor
- 5) Masalah jalur dan pemeriksaan
- 6) Fasilitas kepabeanaan
- 7) Pembayaran ekspor impor



- 8) Shipment (pengapalan) dan jasa-jasa di Pelabuhan
- 9) Perbankan dan lain-lain.

B. Pusat Logistik Berikat

Pusat Logistik Berikat adalah Tempat Penimbunan Berikat (TPB) untuk menimbun barang asal dari luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai 1 (satu) lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali.

Jenis bentuk Pusat Logistik Berikat (PLB):

- 1) Penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB)
- 2) Penyelenggara sekaligus Pusat Logistik Berikat (PLB)
- 3) Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat

C. Persyaratan Penetapan Pusat Logistik Berikat

Persyaratan yang diberikan dalam penempatan lokasi Pusat Logistik berikat dapat disampaikan sebagai berikut:

- 1) Lokasi dapat dilalui sarana pengangkut peti kemas dan sarana pengangkut lainnya.
- 2) Batas-batas dan luas yang jelas.
- 3) Punya tempat pemeriksaan fisik atas barang impor/ekspor.
- 4) Punya tempat penimbunan, pemuatan, pembongkaran, pemasukan, dan pengeluaran.
- 5) Punya tempat/area transit untuk barang tertentu (cair/gas/dan sebagainya).
- 6) Punya tata letak dan batas yang jelas untuk melakukan kegiatan sederhana.

D. Persyaratan Administrasi Logistik

Setiap organisasi atau kantor/ perusahaan dipastikan mempunyai tempat atau kegiatan pengadministrasian yang merupakan kegiatan pencatatan, pelaporan dan informasi yang harus dapat disampaikan kepada yang membutuhkan, dapat disampaikan persyaratan yang dimaksud:

- 1) Bukti kepemilikan/penguasaan lokasi.



- 2) Peta denah lokasi.
- 3) Izin tempat usaha/izin lokasi.
- 4) SIUP atau dokumen sejenis (khusus Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat/PDPLB).
- 5) Surat pengukuhan (PKP).
- 6) SPT PPh WP Badan.
- 7) Dokumen Lingkungan Hidup (khusus Penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB)).
- 8) Akta pendirian perusahaan dan pengesahan.
- 9) Identitas penanggung jawab
- 10) Izin mendirikan bangunan (IMB).
- 11) Surat Keterangan dari Kantor Pajak (tidak punya tunggakan).
- 12) Profil perusahaan.
- 13) Rekomendasi dari Penyelenggara Pusat Logistik Berikat (khusus PDPLB).

Perusahaan harus memenuhi kriteria dan persyaratan:

- a. Memiliki Sistem Pengendalian Internet.
 - b. Telah ditetapkan peserta AEO (Authorized Economic Operator).
 - c. Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (Terbuka)
 - d. Badan Usaha Milik Negara.
 - e. Memiliki jenis barang yang ditimbun berupa barang tertentu (minyak, Gas, dan Barang lainnya yang ditetapkan Direktur Jenderal dan Cukai) atau untuk mendukung industri tertentu industry tertentu (Penerbangan, Perkapalan, Kereta Api, Infrastruktur, Hankam, Pertanian/ Perikanan/ Peternakan, IKM).
 - f. Memiliki luas lokasi tanah dan/atau bangunan paling kurang 10.000 m².
- 14) Telah mendayagunakan IT Inventory. (Sistem informasi persediaan secara internet).
 - 15) Tidak pernah melakukan tindak pidana kepabeanan, cukai, perpajakan.

IT Inventory adalah alat bantu yang dipergunakan untuk melakukan pencatatan:



1. Pemasukan barang.
2. Pengeluaran barang.
3. Penyesuaian (adjustment).
4. Hasil Pencatatan (stock opname), secara kontinu dan realtime di Pusat Logistik Berikat yang bersangkutan.

E. Barang Yang Dapat Ditimbun Di Pusat Logistik Berikat

Dalam penimbunan barang di Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah: barang yang memiliki karakteristik sejenis dan/atau untuk mendukung industri sejenis.

Jangka waktu izin penyelenggaraan Pusat Logistik Berikat (PLB) dan/ atau Pengusaha Dalam Pusat Logistik Berikat (PDPLB) berlaku untuk waktu yang tidak terbatas sampai dengan:

1. Izin usaha sudah tidak berlaku lagi.
2. Bukti kepemilikan atau penguasaan lokasi sudah tidak berlaku lagi.
3. Izin penyelenggara Pusat Logistik Berikat (PLB) atau PDPLB dicabut.

F. Barang Yang Mendapat Fasilitas Di Pusat Logistik Berikat

- 1) Barang untuk diolah atau digabungkan:
 - a. Bahan baku
 - b. Bahan penolong
 - c. Barang untuk digabungkan dengan hasil produksi tujuan ekspor
- 2) Barang modal (capital good)
- 3) Peralatan perkantoran dengan kriteria tertentu:
 - a. Menunjang administrasi barang
 - b. Tidak habis pakai
 - c. Jumlah yang wajar
 - d. Memperhatikan industry dalam negeri.

RANGKUMAN

Era perdagangan bebas pada saat ini , arus barang masuk dan keluar sangatlah cepat dan persaingan semakin ketat , dimana kegiatan ekspor impor, logistik dan kepabeanan merupakan salah satu kegiatan yang semua transaksinya menggunakan dokumen, prosedur, pendistribusian, persyaratan serta perizinan menggunakan IT Inventory. (Sistem informasi perseediaan secara internet). Disamping itu juga tuntutan perusahaan agar produk perusahaan tersebut sampai ketangan konsumen dengan cepat dan lebih efisiensi sesuai keinginan konsumen. Untuk itu perlu adanya pelatihan Kepabeanan dan Manajemen Logistik Ekspor Impor adalah agar para pegawai dapat memahami proses dan melakukan transaksi ekspor impor dengan benar, serta mencari solusi atas permasalahan-permasalahan yang selama ini sering dialami di lapangan.

Pusat Logistik Berikat merupakan Tempat Penimbunan Berikat (TPB) yaitu untuk menimbun barang asal dari luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean, dapat disertai 1 (satu) lebih kegiatan sederhana dalam jangka waktu tertentu untuk dikeluarkan kembali.

LATIHAN

1. Jelaskan mengenai syarat dalam pemasukan barang ke kawasan pabean untuk barang ekspor yang dikonsolidasi!
2. Jelaskan yang dimaksud:
 - a) Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
 - b) Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP)
 - c) Surat Penetapan Kembali Tarif dan Nilai Pabean (SKPTNP)
 - d) Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM)



3. Jelaskan proses Pada Kantor Bea Cukai yang menerapkan layanan PDE Kepabeanan, Intruksi Pemeriksaan (IP) atas PIB yang terkena jalur merah (respon SPJM)!
4. Jelaskan bagaimana perlakuannya jika terdapat Barang yang dilarang atau dibatasi untuk diimpor atau diekspor yang tidak diberitahukan atau diberitahukan secara tidak benar!
5. Jelaskan mengenai persyaratan penetapan pusat logistik berikut!





BAB 11

SINGLE SUBMISSION QUARATINE CUSTOMS



Layanan *Single Submission Quarantine Customs* (SSm Qc/SSm Pabean Karantina) telah diberlakukan di Indonesia. Hal tersebut telah disepakati dalam penandatanganan Pakta Integritas Penerapan *SSm Quarantine Customs* pada 14 (empat belas) pelabuhan di Kantor Pusat PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Adapun pelabuhan yang memberlakukan *SSm Quarantine Customs* secara mandatory atau diwajibkan adalah Pelabuhan Tanjung Priok, Belawan, Surabaya, Lampung, Pekanbaru, Palembang, Pontianak, Balikpapan, Batam, Cilegon, Samarinda, dan Kendari juga Makasar dan Tanjung Emas. Dalam acara tersebut dihadiri oleh Kepala Kantor *Single Window* Kementerian Keuangan, Koordinator Harian Strategi Nasional Pemberantasan Korupsi (Stranas PK), Kepala Badan Karantina Pertanian, dan Direktur Utama PT. Pelindo, serta perwakilan dari seluruh instansi terkait di 14 (empat belas) pelabuhan, baik dari unit Kantor vertical Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Badan Karantina Pertanian, Kementerian Kelautan dan Perikanan, maupun PT Pelabuhan Indonesia. Penandatanganan ini merupakan sebagai tanda komitmen pemerintah untuk melaksanakan percepatan perluasan layanan *SSm Quarantine Customs* dalam rangka pemangkasan birokrasi dan peningkatan layanan di kawasan pelabuhan sesuai Aksi Strategi Nasional Pencegahan Korupsi Tahun 2021-2022.

A. Pengembangan Layanan Single Submission

Salah satu cara pengajuan perizinan impor ekspor kepada Bea dan Cukai serta Karantina dilakukan dengan sistem elektronik terintegrasi, untuk sementara dapat dilakukan layanan tersebut pada 14 (empat belas) pelabuhan di Indonesia. Pengembangan layanan *SSm Quarantine Customs* merupakan bagian dari program penataan ekosistem logistik nasional (*National Logistik Ecosystem /NLE*) sebagaimana yang tertuang dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020, tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional.



Ekosistem logistik nasional (*National Logistik Ecosystem*)/ *NLE* adalah wujud nyata upaya pemerintah dalam menghilangkan hambatan, meningkatkan kecepatan arus barang serta mendorong pengurangan biaya logistik dalam perdagangan internasional maupun domestik. Hal ini untuk menciptakan ekosistem logistik yang efisien, standar, sederhana, murah, dan transparan. Melalui penerapan Single Submission Quarantine Customs yang dapat diakses melalui *System Indonesia Nasional Single Window (SINSW)* diintegrasikan dua pelayanan yang proses bisnisnya saling terkait, yakni layanan pabean dan layanan karantina. Pihak pelaku usaha tidak perlu mengimput data berkali-kali, melainkan cukup sekali melalui SINSW dan selanjutnya SINSW yang akan mendistribusikannya ke instansi terkait.

- 1) *SSm Quarantine Customs*, merupakan percepatan arus logistik melalui pemangkasan birokrasi layanan Karantina dan Bea Cukai.
- 2) *System Indonesia Nasional Single Window (SINSW)*, sistem elektronik yang mengintegrasikan sistem dari/atau informasi yang berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan, dokumen kekarantinaan, dokumen perizinan, dokumen pelabuhan/ kebandaraan, dan dokumen lainnya terkait perdagangan internasional.
- 3) *INSW* adalah menampung semua database perizinan berdasarkan peraturan dari instansi teknis, meliputi larangan dan pembatasan dibidang impor dan akan mendistribusikannya ke instansi terkait.
- 4) *National Logistic Ecosystem (NLE)*, suatu sistem yang mendukung mata rantai pasok aktivitas ekspor, impor serta domestic, yaitu menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen internasional sejak kedatangan alat angkut hingga barang tiba di gudang, berorientasi kerjasama antara instansi pemerintah dan swasta.

B. Implementasi Ekosistem Logistik Nasional

Bea Cukai menyatakan kesiapannya untuk mendukung kelancaran penataan ekosistem logistik nasional yang telah ditetapkan pemerintah melalui instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020. Dalam ekosistem Logistik nasional pemerintah akan memberikan kemudahan kepada para pelaku usaha berupa *single submission* dalam kerangka join inspection Karantina dan Bea Cukai (SSm QC) yang akan menjadi salah satu faktor pendukung keberhasilan program ekosistem logistik nasional.

SSm dan join inspection Karantina dan Bea Cukai merupakan program inisiatif untuk merubah proses bisnis dengan tujuan mengurangi repetisi dan duplikasi yang selama ini masih terjadi. Sebelum diimplementasikannya SSm dan join inspection Karantina dan Bea Cukai, barang impor yang mempunyai karakteristik tertentu yang diperiksa oleh karantina, antara lain tumbuhan, hewan dan ikan, juga berpotensi untuk diperiksa oleh Bea Cukai. Dengan menerapkan SSm yang didukung dengan kolaborasi, profil risiko dari instansi Karantina dan Bea Cukai, maka cargo owner hanya perlu melakukan satu kali submit/penyampaian data terkait pemeriksaan barang melalui sistem *Indonesia Nasional Single Window (INSW)* kemudian petugas Karantina dan Bea Cukai akan melakukan pemeriksaan barang secara bersama-sama.

C. Sinergi Percepatan Pelayanan

Sinergi percepatan pelayanan ini juga dituangkan dalam perjanjian kerja sama antara Direktur Jenderal Bea Cukai, Kepala Badan Karantina Pertanian dan Kepala Balai Besar Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM) tentang Pelayanan dan Pengawasan Impor dan Ekspor Komoditas Wajib Periksa Karantina. Terkait dengan perjanjian kerja sama tersebut, Direktur Jenderal Bea Cukai menegaskan bahwa, SSm dan Join inspection Karantina dan Bea Cukai diharapkan dapat memberikan manfaat kepada cargo owner terutama dalam hal memberikan kecepatan pelaksanaan



pemeriksaan barang di pelabuhan yang pada akhirnya dapat menurunkan biaya logistik.

D. Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama

Pelaksanaan perjanjian kerja sama ini menjadi wujud komitmen pemerintah, khususnya bagi Karantina dan Bea Cukai sebagai instansi yang berada di lapangan dalam upaya bersinergi untuk mempercepat kelancaran arus barang dipelabuhan atau *quarantine clearance* dengan tetap memegang teguh *precautionary principle* prinsip kehati-hatian sehingga komoditas pangan dan pertanian yang masuk ke Indonesia tetap aman dan sehat, memudahkan bagi pelaku usaha dalam menyampaikan permohonan melalui skema *single submission* dan *join Inspection* serta mendorong iklim logistik nasional yang lebih baik. Kedepan penerapan ini akan lebih luas untuk seluruh pintu pemasukan dan pada tahap berikutnya juga akan diberlakukan untuk keperluan ekspor, sehingga komoditi pertanian Indonesia lebih berdaya saing di pasar global dengan dukungan *National Logistik Ecosystem/ LNE* yang lebih kondusif.

Pelaksanaan SSM dan *join inspection* Pabean-karantina sebagai upaya meningkatkan pelayanan dan pengawasan ekspor impor produk perikanan dan mampu mempercepat layanan serta meningkatkan efektivitas pengawasannya untuk menjada sumber daya perikanan di Indonesia.

E. Kolaborasi Digital Dalam Nasional Logistik Ecosystem (NLE)

National logistik ecosystem (NLE) merupakan ekosistem logistik yang memadukan secara harmonis arus barang dokumen internasional mulai dari kedatangan sarana pengangkut hingga barang berada di gudang. Dalam program NLE, orientasinya adalah kerjasama antara instansi pemerintah dan swasta dengan 3 (tiga) strategi utama yaitu:



- 1) Menciptakan regulasi dan standar pelayanan prima yang efektif melalui implemetasi yang menyederhanakan dan menghilangkan pengulangan dan duplikasi proses bisnis.
- 2) Kolaborasi lintas instansi pemerintah melalui platform untuk bisnis yang melakukan bisnis di industri logistik.
- 3) Menciptakan strategi penataan ruang logistik yang tepat yang didukung sistem teknologi informasi yang mampu menciptakan digital terhadap semua proses logistik pada 1 (satu) platform.

Kolaborasi proses logistik pada platform ini diawali dengan tahap penyelesaian dokumen pengangkut laut atau udara, *customs clearance*, perizinan, penyelesaian dokumen pengeluaran dari pelabuhan (SP2), juga pencarian alat angkut, sampai dengan gudang.

Kinerja terhadap semua rangkaian pada proses itu bisa dipantau dan diukur dengan semua entitas yang terkait dengan rantai logistik. Tidak hanya itu NLE menjadi kemudahan setiap entitas terkait dalam melihat proses logistik berdasarkan kewenangannya. NLE telah meluncurkan konsep kolaborasi digital yang memungkinkan suatu yang nyata /entitas logistik terhubung dengan pemerintah dan platform logistik yang lainnya. NLE telah memperluas peran Indonseia *National Single Window (INSW)* yang dibangun sejak 2007. Dari sisi ekosistem untuk memfasilitasi transaksi bagi para ekonomi, belum ada keberhasilan. Sebagai INSW memfasilitasi koordinasi antar kementerian/lembaga di lingkungan pemerintahan (*government-to government G2G*).

Tidak hanya itu, NLE juga mampu membersihkan fasilitas *business-to-business (B2B)* dari unit logistik yang sedang berkembang saat ini. Pada dasarnya, NLE dapat menyediakan layanan logistik dari hulu hingga hilir.

NLE tidak hanya menyediakan fasilitas untuk pengangkutan barang dari luar daerah pabean ke dalam wilayah Indonesia. Mengadopsi NLE dapat membawa setidaknya beberapa manfaat sebagai berikut:



- 1) Jangan menghapus otoritas. Proses bisnis dan sistem layanan yang tersedia untuk setiap entitas yang memutuskan untuk berintegritas atau kolaborasi dengan NLE.
- 2) National Logistik Ecosystem (NLE) secara komprehensif menghubungkan langkah-langkah logistik dari hulu (kapal masuk) ke hilir (Gudang/ pabrik) dalam proses impor dan ekspor.
- 3) Dengan kerjasama NLE, dimungkinkan untuk membuat aplikasi tunggal dalam pelayanan perizinan, dokumen ekspor impor dan dokumen pengangkutan (manifest). Pengajuan satu kali ini memungkinkan pemangku kepentingan, seperti agen pengiriman, untuk memasukkan data hanya sekali dan kemudian data dikirim langsung ke setiap K/L (kementerian/ lembaga) yang terlibat.
- 4) Kolaborasi NLE berpotensi diberlakukannya *single billing/* penagihan tunggal pada penerimaan negara yang meliputi pembayaran pajak, bea masuk, dan Penerimaan Negara Bukan pajak (PNBP).
- 5) Berpotensi diberlakukan *single payment channel* pada pembayaran lainnya dengan mengkolaborasi bank.
- 6) Berpotensi diterapkannya *single risk* manajemen antar K/L alasannya profil yang dimiliki satu kementerian dan lembaga terhadap kliennya bisa dibagikan kepada kementerian dan lembaga yang lain.
- 7) *National Logistik Ecosystem (NLE)* dapat digunakan sebagai alat untuk memantau janji layanan yang ditentukan dalam setiap peraturan hukum, serta sebagai alat untuk memantau kepatuhan dalam pelaksanaannya.
- 8) NLE dapat mengoptimalkan standarisasi pelayanan dan standar teknis lainnya, misalnya standar biaya, standar kelayakan (truk, forklift), sertifikat profesional (pengemudi), pengoperasian forklift.
- 9) Ekosistem kolaboratif memberikan kemudahan dalam tahapan perdagangan bagi impor ekspor, dan peserta logistik lainnya.



Efisiensi National Logistik Ecosystem



RANGKUMAN

Pengembangan layanan *SSm Quarantine Customs* merupakan bagian dari program penataan ekosistem logistik nasional (*National Logistik Ecosystem /NLE*). Ekosistem logistik nasional (*National Logistik Ecosystem*)/ *NLE* adalah wujud nyata upaya pemerintah dalam menghilangkan hambatan, meningkatkan kecepatan arus barang serta mendorong pengurangan biaya logistik dalam perdagangan internasional maupun domestik. Hal ini untuk menciptakan ekosistem logistik yang efisien, standar, sederhana, murah, dan transparan. Melalui penerapan *Single Sumbmission Quarantine Customs* yang dapat diakses melalui *System Indonesia Nasional Single Window (SINSW)* diintegrasikan dua pelayanan yang proses bisnisnya saling terkait, yakni layanan pabean dan layanan karantina. Pihak pelaku usaha tidak perlu mengimput data berkali-kali, melainkan cukup sekali melalui *SINSW* dan selanjutnya *SINSW* yang akan mendistribusikannya ke instansi terkait.

LATIHAN

1. Pengembangan Layanan *Single Submission Quarantine Customs* (SSm Qc/SSm Pabean Karantina) adalah program pemerintah dengan beberapa tujuan. Sebutkan!
2. Apa yang dimaksud dengan *SINSW* (*System Indonesia Nasional Single Window*)!
3. Dalam program NLE, orientasinya adalah kerjasama antara instansi pemerintah dan swasta dengan 3 (tiga) strategi utama, jelaskan!
4. Jelaskan beberapa manfaat jika proses logistik berkolaborasi pada platform NLE!



BAB 12

ALUR LOGISTIK PETI KEMAS



A. Supply Chain Indonesia (Rantai Pasok)

Perhatian serius pemerintah untuk membangun sistem logistik yang efektif dan efisien dituangkan dalam Sistem Logistik Nasional (Sisognas) Tahun 2012 dan Paket Kebijakan Ekonomi Tahun 2017. Sistem logistik ini diharapkan mampu meningkatkan daya saing lokal di tingkat global, sehingga akan tercipta peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat.

Aktivitas logistik di setiap negara memiliki kesamaan namun berbeda pada proses yang dilewatinya, tergantung dari budaya masyarakat, regulasi dan teknologi. Pemahaman yang detail dan komprehensif dari setiap proses logistik perlu diketahui oleh para pemangku kepentingan, sehingga sistem logistik yang dibangun bisa terwujud menyesuaikan dengan keunikan yang ada.

Pelabuhan yang didalamnya terdapat terminal peti kemas, berusaha memberikan pelayanan logistik petikemas secara maksimal. Perdagangan antar negara dengan menggunakan peti kemas terus mengalami peningkatan yang luar biasa. Berbagai Negara berlomba dalam membangun terminal peti kemas modern yang dilengkapi dengan peralatan yang mutakhir, otomatisasi sistem, peralatan keamanan yang canggih, layanan operasional yang cepat dan sumber daya manusia yang ahli di bidangnya.

Kelancaran peti kemas di pelabuhan merupakan salah satu faktor pendukung perkembangan perekonomian daerah atau wilayah setempat.

Terminal peti kemas sebagai transit antar moda kapal dan truk peti kemas melakukan kegiatan operasional terminal peti kemas/container terminal operator yang terdiri dari: *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Berikut definisi dari masing-masing proses berdasarkan peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan:

1. *Stevedoring*, pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan



tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

2. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. *Receiving/delivery* adalah perkerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kedaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Logistik peti kemas selanjutnya melibatkan moda transportasi darat baik itu truk maupun kereta api yang disebut dengan *container drayage operation*, dalam operasi ini truk akan melewati beberapa titik pemberhentian diantaranya: terminal peti kemas (*container terminal*), pabrik (*factory*), depo peti kemas kosong (*empty container depot*), dan garasi truk petikemas (*pool*).

Operasi peti kemas drayage dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok berdasarkan arahnya:

1. Peti kemas yang telah dikirim dari daerah atau Negara lain ke terminal untuk selanjutnya dikirim ke pemilik barang atau pabrik disebut *inbound* (missal: impor)
2. Sebaliknya, peti kemas yang harus diambil di lokasi pemilik barang dan kemudian dikirim ke terminal peti kemas untuk transportasi lebih lanjut disebut ekspor.

B. Pengiriman Petikemas

Peti kemas atau container adalah sebuah media sarana penyimpanan yang digunakan dalam proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Keunggulan penggunaan angkutan dengan peti kemas adalah keamanan yang cukup tinggi serta dapat diangkut melalui berbagai jalur antara lain:



1. Darat: pengiriman melalui jalur darat dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi kereta api atau kendaraan truk.
2. Laut: melalui jalur laut, pengiriman dilakukan menggunakan kapal peti kemas.
3. Udara: menggunakan pesawat terbang.

Selain itu kecepatan bongkar muat dan biaya yang diperlukan dalam melakukan proses pengiriman dengan peti kemas juga cenderung lebih murah. Biaya yang lebih murah bisa didapatkan dengan memanfaatkan pelayanan peti kemas *Full Container Load (FCL)* dari pada menggunakan tipe *Less Than Full Container load (LCL)*. Jika volume muatan yang akan dikirim besar maka *Full Containe Load (FCL)* menjadi pilihan yang tepat karena efisien, jika dilihat dari segi biaya.

Faktor-faktor ini yang menyebabkan banyak pelabuhan baik ukuran dan dan skala kecil maupun besar telah beralih dengan mengakomodasi peti kemas. Suatu contoh, Anugerah Global Logistik dengan pelayanan pengiriman peti kemas memastikan dapat mengirim barang dengan jenis apapun ke destinasi/ tempat tujuan maupun diseluruh kepulauan yang mempunyai pelabuhan.

Untuk mendukung pelayanan yang optimal dan lancar tidak sulit selama persiapan yang dilakukan cukup baik dan terencana, berkat hal-hal yang perlu diperhatikan oleh pelanggan atau konsumen yang hendak mengirim barang saat mempersiapkan pesananan layanan pengiriman peti kemas.

C. Spesifikasi Barang

Keterangan mengenai barang yang hendak dikirim sangat penting dalam melakukan proses pengiriman dengan menggunakan peti kemas. Informasikan dengan jelas kepada ekspedisi maupun *forwarding* spesifikasi barang yang akan dikirim. Komunikasi yang terperinci sangat membantu pengguna jasa pengiriman atau *shipper* dalam mempersiapkan pelayanan terbaik bagi pengiriman barang tersebut.



Adapun informasi yang diperlukan antara lain:

1. Kuantitas dan berat barang

Pastikan dan laporkan dengan jelas kuantitas dan berat barang yang akan dikirim. Hal ini diperlukan terutama untuk memastikan kesesuaian kapasitas serta mengantisipasi proses pengecekan yang mungkin dilakukan dalam perjalanan barang tersebut menuju tempat tujuan pengiriman.

2. Klasifikasi barang

Klasifikasi barang didefinisikan sebagai suatu daftar kelompok barang yang dibuat secara terstruktur dan sistematis. Untuk dapat mengetahui klasifikasi barang yang rencananya akan dikirim dapat dilakukan dengan mengenali karakteristik utama dari barang yang akan diklasifikasikan.

Apakah barang termasuk dalam kelompok binatang hidup, produk mineral, barang dari tekstil, logam, barang dari logam, mesin, dan lain sebagainya agar diinformasikan secara terperinci kepada ekspedisi yang dipilih.

3. Alamat pengirim barang

Berikan alamat destinasi pengiriman barang yang terperinci untuk menghindari terjadinya kesalahan tujuan pengiriman. Hal ini sangat memudahkan proses pengiriman dan dapat memastikan kehadiran barang yang akan dikirim tepat waktu di tempat tujuan.

4. Lead Time (waktu antara)

Jumlah waktu yang diperlukan sejak konsumen menyerahkan barangnya kepada pengirim/ekspedisi sampai dengan saat diterimanya barang dialamat tujuan disebut *Lead Time*. Dengan memahami dan memperhatikan langkah-langkah di atas maka kelancaran persiapan pengiriman barang dengan pelayanan peti kemas dapat berlangsung dengan baik dan sesuai dengan jadwal yang direncanakan.



D. Proses Peti Kemas Keluar Pelabuhan (*Inbound Drayage Container*)

1. Menuju pabrik

Proses ini dimulai ketika truk mendapat order dari forwarder, kemudian truk dari garasi/pool bergerak menuju terminal untuk mengambil peti kemas yang akan di delivery dari terminal. Peti kemas diantar menuju pabrik atau gudang untuk dibongkar seluruh isi muatannya (*stripping*).

2. Menuju depo

Peti kemas kosong yang sudah dikeluarkan isinya di pabrik, akan disimpan di depo peti kemas kosong (*Empty*).

3. Menuju garasi

Truk peti kemas akan menuju garasi setelah mengantarkan peti kemas kosong ke depo.

E. Proses Masuk Pelabuhan (*Outbound Drayage Container*)

1. Menuju depo

Setelah dapat *order*, truk peti kemas dari garasi akan bergerak menuju depo untuk mengambil peti kemas kosong.

2. Menuju pabrik

Peti kemas kosong yang sesuai dengan *order*, dibawa menuju pabrik diisi muatannya (*Stuffing*).

3. Menuju pelabuhan

Peti kemas tujuan ekspor bergerak menuju gate terminal peti kemas, selanjutnya terminal petikemas menerima/ receiving peti kemas untuk diproses lebih lanjut.

F. Penerimaan Peti Kemas Ekspor (Receiving)

1. Petugas lapangan dan gate menerima dan mempelajari *layout* ekspor sebagai panduan penempatan peti kemas ekspor di lapangan.

2. Gate Operator (GO) menerima peti kemas ekspor, kartu ekspor (KE) yang sudah di fiat Bea Cukai dan *Equipment Interchang Receipt* (EIR), GO melakukan penimbangan peti kemas, mengecek segel dan kondisi Peti kemas, serta



memverifikasi Kartu Ekspor & EIR. Bila tidak sesuai dikembalikan ke sopir/*shipper*, dan bila sesuai dilakukan *gate in transaction*.

3. Go melakukan *gate in transaction*, dimonitor oleh pengendalian, *yard planer* untuk ketersediaan blok pada sistem.
4. Petugas dilapangan memastikan kesiapan personil dan alat, menginformasikan ke pengendalian. *Lift off* peti kemas oleh *Rubber Tyred Gantry operator*, dan dilakukan *update* posisi peti kemas.
5. Gate confirm dan cetak tanda terima peti kemas/pertukaran alat (EIR).

G. Layanan Peti Kemas Muat

1. Perusahaan Pelayaran mengirimkan dokumen-dokumen yang terkait dengan pemuatan petikemas sebagai berikut:
 - a. *Master Cable*
 - b. Pemberitahuan Identifikasi Kapal Petikemas
 - c. Pernyataan Fakta
 - d. Daftar Ringkasan Ekspor
 - e. Daftar Kargo Berbahaya
 - f. Daftar Urutan Crane
 - g. Rencana Umum Pemuatan
 - h. Bay Plan Pemuatan
 - i. *Manifest*
2. Personil Perencanaan Dermaga menerima dokumen dari Perusahaan Pelayaran dan memeriksa kelengkapannya serta mempersiapkan dokumen untuk Rapat Harian Operasional (RHPO).
3. Departemen Operasi bersama Departemen Teknik mengadakan Rapat Harian Operasional untuk merencanakan kegiatan bongkar muat, termasuk pembuatan Rencana Kerja Bongkar Muat (RKBM)
4. Personil Perencana Kapal merencanakan pemuatan peti kemas berdasarkan Instruksi Penyimpanan yang diterima dari Perusahaan Pelayaran.



5. Personil Perencana Kapal meminta persetujuan rencana pemuatan petikemas kepada *Chief Officer*. Apabila *Chief Officer* telah menyetujui rencana pemuatan petikemas, Petugas Perencana Kapal memproses Rencana Pemuatan Akhir menjadi file PDF dan menyimpannya di folder grup agar bisa diakses oleh pihak lain yang berkepentingan terhadap file tersebut.
6. Supervisor Dermaga mencetak Rencana Pemuatan Akhir dan membagikan dokumen tersebut kepada Petugas Tally Dermaga.
7. Apabila petikemas yang akan dimuat adalah bertipe *Flatrack*, *Over dimension*, atau *Uncontainerized*, maka Supervisor Dermaga memerintahkan Personil Gudang Alat Bantu untuk menyiapkan alat bantu pengangkatan petikemas tersebut.
8. *Vessel Dispatcher* menjalankan fungsi perencanaan pemuatan ke kapal, mengirimkan perintah kerja di masing-masing alat dan HHT.
9. Operator rubber *Tyred Gantry/ Reach Stacker* (RTG/ RS) memindahkan petikemas dari lapangan penumpukan ke Head Truck sesuai dengan instruksi
10. Pengemudi Head Truck membawa petikemas menuju dermaga sesuai dengan instruksi.
11. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) memasang *twistlock* pada masing-masing petikemas yang akan dipindahkan dari Head Truck ke atas kapal. Apabila petikemas bertipe *Flatrack*, *Over Dimension* atau *Uncontainerized*, maka TKBM wajib memasang alat bantu pengangkatan yang telah disediakan sebelum peti kemas diangkat ke atas kapal.
12. Petugas Tally Dermaga menginformasikan kepada Operator CC untuk memindahkan petikemas dari Head Turck ke atas kapal sesuai dengan Rencana Pemuatan.
13. Setelah petikemas diletakkan di lokasi di atas kapal sesuai dengan Rencana Pemuatan, Petugas Tally Dermaga mengkonfirmasi pemuatan telah dilakukan melalui *Hand Held Terminal (HHT)*.



14. Apabila petikemas bertipe *reefer*, maka Personil Pemantau *Reefer* akan memasang *plug* pada petikemas tersebut dan memeriksa pengaturan temperatur.
15. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) memasang *lashing* pada petikemas yang telah dimuat ke atas kapal.
16. Apabila seluruh petikemas telah dimuat ke atas kapal dan kapal siap untuk diberangkatkan, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) melepaskan tali temali pada kapal.
17. Supervisor Dermaga mengkonfirmasi keberangkatan kapal ke dalam sistem laporan dan membuat laporan Realisasi Bongkar Muat (RBM)

Selanjutnya *Chief officer/ chief mate* (Mualim /perwira deck senior) melakukan verifikasi (ACC) terhadap Bay plan, perencanaan kapal melakukan revisi terhadap bay plan dengan Realisasi bongkar muat (RBM) dan membuat *Centos Web Panel (CWP)* untuk kegiatan muat, kemudian terminal mengarsip copy *bay plan* muat tersebut, pengendalian operasi menerima copy *bay plan* untuk didistribusikan ke bagian terkait.

H. Proses Pengeluaran Petikemas Impor (Delivery)

1. Pengeluaran peti kemas impor
 - a. Petugas *gate* menerima Surat Pengeluaran Peti kemas (SP-2) dan melakukan verifikasi. Bila tidak sesuai SP-2 dikembalikan ke *consignee*. Bila sesuai dilakukan *gate in transaction*, di monitor pengendalian;
 - b. Petugas lapangan memastikan kesiapan personil dan alat menginformasikan ke pengendalian. *Lift on* peti kemas oleh Ruber Tyred Gantry Crane (RTG) operator, *update* ke sistem, dan di monitor pengendalian;
 - c. *Gate* melakukan pengecekan segel dan kondisi fisik peti kemas serta bagian atas peti kemas melalui monitor CCTV;
 - d. Truk peti kemas dapat keluar membawa peti kemas untuk dibawa ke pabrik (tempat tujuan *cargo owner*).



2. Pengeluaran peti kemas impor karena *dwelling time*
 - a. Peti kemas yang menumpuk di lapangan Lini 1 melewati batas lebih dari 3 (tiga) hari, maka harus dipindahkan ke TPS lini 2;
 - b. Kegiatan ini biasa disebut, Pindah Lapangan Penumpukan (PLP) atau *overbrenge*,
 - c. Peti kemas dapat dibawa ke TPS lini 2 setelah keluar dokumen Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB);
 - d. Prosedur pengeluaran sama dengan pengeluaran peti kemas impor;
 - e. Setelah selesai pembayaran dengan TPS lini 2, maka peti kemas dapat langsung dibawa ke pabrik (tempat tujuan *cargo owner*).

Dari proses kegiatan operasi logistik yang telah diuraikan tersebut maka ketepatan waktu pengiriman/pengambilan barang serta biaya yang terjadi dalam suatu siklus logistik pengiriman barang merupakan aspek yang menjadi perhatian bagi semua pihak, termasuk pemerintah. Ketepatan pengiriman barang serta biaya yang terjadi tidak hanya dari sisi *port operator* (operator pelabuhan), *customs* (bea cukai) dan *other government agency* (OGA) tetapi juga melibatkan banyak pihak dari pelaku usaha sebagai penyedia jasa logistik.

Alur logistik peti kemas yang relative efektif dan efisien akan berpengaruh terhadap kelancaran arus barang dan biaya yang sangat kompetitif. Untuk itu, diperlukan sistem logistik berbasis IT dan perlunya kolaborasi antar *stakeholder* untuk membangun sistem yang terintegrasi.

RANGKUMAN

Kelancaran peti kemas di pelabuhan merupakan salah satu faktor pendukung perkembangan perekonomian daerah atau wilayah setempat.

Terminal peti kemas sebagai transit antar moda kapal dan truk peti kemas melakukan kegiatan operasional terminal peti



kemas/container terminal operator yang terdiri dari *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

1. *Stevedoring*, pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
2. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. *Receiving/delivery* adalah perkerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Peti kemas atau container adalah sebuah media sarana penyimpanan yang digunakan dalam proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainya. Keunggulan penggunaan angkutan dengan peti kemas adalah keamanan yang cukup tinggi serta dapat diangkut melalui berbagai jalur antara lain:

- a. Darat: pengiriman melalui jalur darat dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi kereta api atau kendaraan truk.
- b. Laut: melalui jalur laut, pengiriman dilakukan menggunakan kapal peti kemas.
- c. Udara: menggunakan pesawat terbang.

Ketepatan waktu pengiriman/pengambilan barang serta biaya yang terjadi dalam suatu siklus logistik pengiriman barang merupakan aspek yang menjadi perhatian bagi semua pihak, termasuk pemerintah. Ketepatan pengiriman barang serta biaya yang terjadi tidak hanya dari sisi *port operator* (operator pelabuhan), *customs* (bea cukai) dan *other government agency* (OGA) tetapi juga melibatkan banyak pihak dari pelaku usaha sebagai penyedia jasa logistik.



Alur logistik peti kemas yang relative efektif dan efisien akan berpengaruh terhadap kelancaran arus barang dan biaya yang sangat kompetitif.

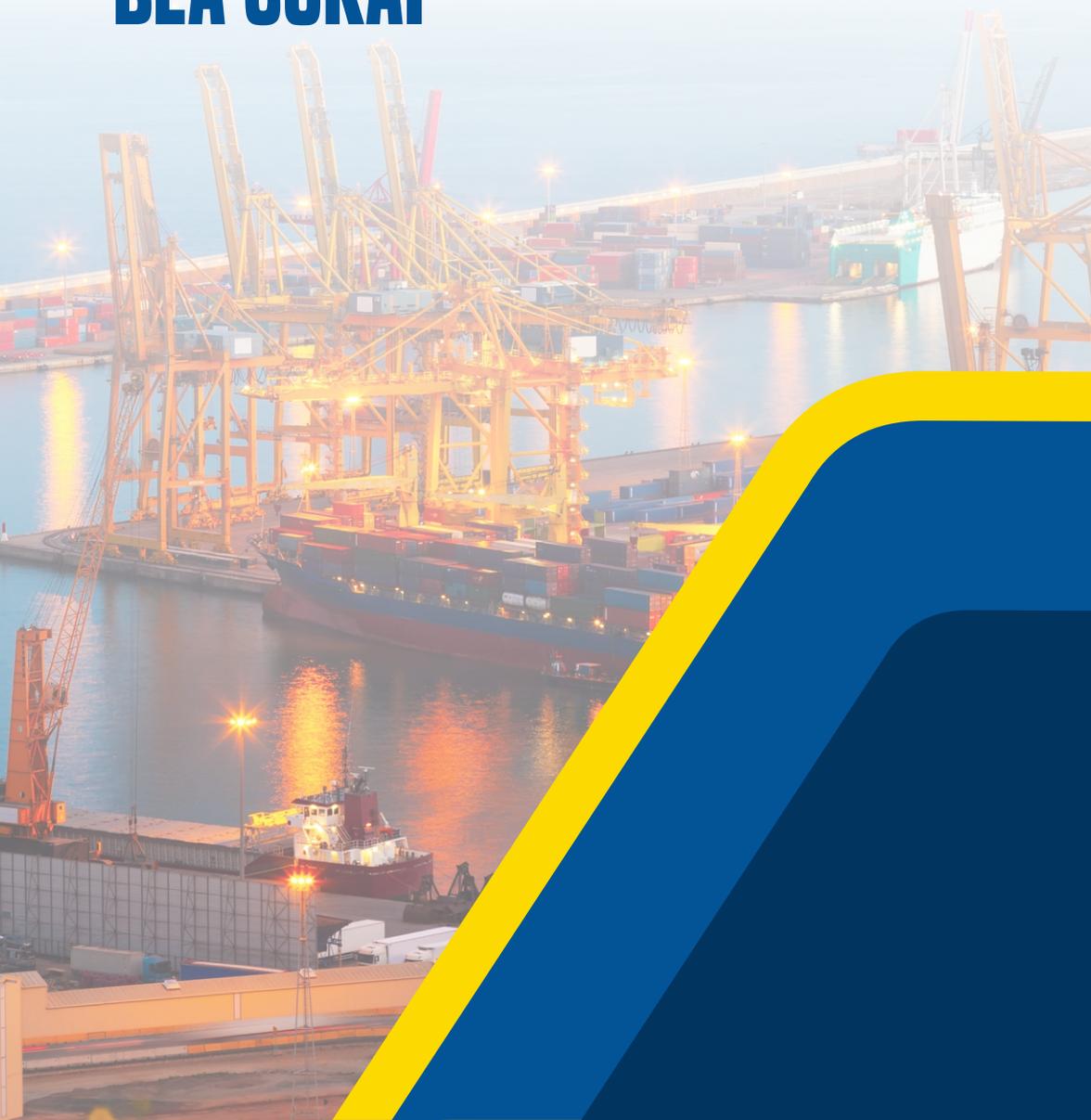
LATIHAN

1. Sebutkan pengertian dari Peti kemas!
2. Apa keuntungan pengiriman barang menggunakan peti kemas!
3. Jelaskan pengertian dari:
 - a. *Stevedoring*
 - b. *Cargodoring*
 - c. *Receiving*
 - d. *Delivery*
4. Berdasarkan arah atau tujuan, Operasi peti kemas drayage dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok, jelaskan!
5. Salah satu alur logistik peti kemas yaitu proses Peti kemas Keluar Pelabuhan. Jelaskan proses tersebut!
6. Apa yang dimaksud dengan dwelling time!
7. Jika terjadi dwelling time barang impor, tindakan apa saja yang harus dilakukan pihak lapangan dalam upaya pembongkaran/ pengeluaran barang tersebut!



BAB 13

EKSPOR DAN PENGAWASAN BEA CUKAI



A. Pengertian Ekspor

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, ekspor adalah pengiriman barang atau komoditas yang diperdagangkan ke luar negeri, atau barang dikirimkan ke luar negeri.

Ekspor adalah mengeluarkan barang dari daerah pabean, barang yang telah dimuat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan dari Indonesia dianggap telah di ekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor.

Merujuk pada Undang-undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, pengertian mengenai ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Daerah pabean adalah suatu bagian wilayah dari Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dan ruang udara di atasnya, juga meliputi tempat-tempat tertentu yang ada dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) serta landasan kontinen.

Ekspor adalah kegiatan atau aktivitas mengeluarkan barang dari dalam negeri ke luar negeri dengan mengikuti ketentuan dan peraturan yang berlaku. Kegiatan ekspor biasanya dilakukan suatu Negara apabila Negara menghasilkan produk barang dalam jumlah besar dan kebutuhan akan barang tersebut sudah terpenuhi di dalam negerinya. Sehingga kelebihan barang tersebut dikirim ke negara lain untuk di jual.

Kegiatan ekspor yang dilakukan dalam skala besar akan melibatkan Bea cukai sebagai pengawasan lalu lintas suatu negara dan karantina tumbuhan dan karantina hewan akan melakukan pengawasan agar tidak terjadinya penyebaran penyakit yang menular.

Setiap barang yang akan di ekspor mempunyai ketentuannya sendiri tergantung dari jenis barang tersebut. Tidak semua individu atau masyarakat mampu melakukan kegiatan ekspor karena ada beberapa prosedur yang harus diikuti. Ekspor barang dilakukan oleh pelaku usaha yang telah terdaftar sebagai eksportir, kecuali ditentukan lain oleh menteri.



B. Ekspor Dan Pertumbuhan Ekonomi

Ekspor dan kegiatan ekonomi merupakan kegiatan ekspor suatu negara sangat erat hubungannya dengan tingkat pertumbuhan ekonomi di negara tersebut.

Semakin tinggi aktivitas ekspor suatu negara maka iklim investasi dan pertumbuhan ekonominya juga semakin baik. Salah satu sektor perekonomian, peran kegiatan ekspor adalah cukup penting melalui perluasan pasar di beberapa negara. Jika dibanding dengan kegiatan impor, kegiatan ekspor adalah jauh lebih mudah untuk dilakukan.

Dalam kegiatan ekspor, hanya ada beberapa produk yang dikenakan pajak ekspor, yakni ekspor rotan, dan crud palm oil. Disisi lain, kegiatan ekspor adalah dianggap mampu menciptakan permintaan efektif baru yang membuat barang-barang di pasar dalam negeri mencari inovasi untuk menaikkan produktivitas. Selain itu, kegiatan ekspor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan memperluas pasar di seberang lautan bagi barang-barang tertentu.

C. Tujuan Dan Manfaat Ekspor Bagi Suatu Negara

Kegiatan ekspor merupakan aktivitas penjualan yang dilakukan dari dalam negeri ke luar negeri. Sedangkan kembalinya, kegiatan impor merupakan suatu aktivitas pembelian yang dilakukan di dalam negeri dari aktivitas penjualan di luar negeri.

1. Pemberitahuan Pabean Ekspor

Pemberitahuan Pabean Ekspor adalah pernyataan yang dibuat oleh orang dalam rangka melaksanakan kewajiban pabean di bidang ekspor dalam bentuk tulisan di atas formulir atau data elektronik.

Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) adalah dokumen yang digunakan untuk transaksi ekspor, ada beberapa prosedur yang perlu diketahui oleh pelaku ekspor, diantaranya:

- a. Eksportir wajib memberitahukan barang yang akan diekspor ke kantor pabean pemuatan dengan menggunakan



Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) disertai Dokumen Pelengkap Pabean.

- b. PEB disampaikan paling cepat 7 (tujuh) hari sebelum tanggal perkiraan ekspor dan paling lambat sebelum barang ekspor masuk kawasan pabean.
- c. Dokumen pelengkap pabean:
 - 1) Invoice dan packing list
 - 2) Bukti Bayar Bea Keluar (dalam hal barang ekspor dikenai Bea Keluar)
 - 3) Dokumen dari instansi teknik terkait (dalam hal barang ekspor terkena ketentuan larangan dan/atau pembatasan)
- d. Penyampaian PEB dapat dilakukan oleh eksportir atau yang dikuasakan kepada Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanaan (PPJK).
- e. Penyampaian PEB melalui PDE Internet dapat di unduh pada laman ini.

2. Kegiatan Ekspor mempunyai beberapa tujuan sebagai berikut:

- a. Mengendalikan harga produk sebuah negara yang melakukan kegiatan ekspor mampu memanfaatkan over kapasitas pada suatu produk. Dengan begitu, negara tersebut dinilai mampu mengendalikan harga produk ekspor yang terjadi di negaranya.
- b. Menumbuhkan industri dalam negeri, kegiatan ekspor suatu negara akan melahirkan industri- ndustri lain yang jauh lebih besar.
- c. Permintaan ekspor yang meningkat pada suatu produk akan berdampak langsung pada perkembangan industri dalam suatu negara.
- d. Menambah devisa negara. Nilai kekayaan yang dimiliki oleh suatu negara dalam bentuk mata uang asing disebut devisa. Untuk perkembangan ekonomi suatu negara.



- e. Memperbanyak lapangan kerja secara tidak langsung, kegiatan ekspor yang dilakukan akan membuat adanya lapangan pekerjaan baru. Dengan begitu kegiatan ekspor juga turut menekan angka pengangguran.

D. Dampak Positif Ekspor Bagi Tiap-Tiap Negara

Berikut ini, ada 5 (lima) manfaat yang didapatkan oleh suatu negara dari pengadaan kegiatan ekspor, yaitu:

1. Meningkatkan Devisa Negara

Manfaat yang pertama dari kegiatan ekspor bagi suatu negara adalah untuk meningkatkan devisa negara. Devisa adalah sekumpulan valuta asing yang digunakan oleh negara untuk membiayai perdagangan internasional.

2. Memperbaiki Ekonomi Negara

Kegiatan ekspor tentu saja dapat membantu negara dalam memperbaiki ekonominya. Hal ini dapat membuka peluang bagi para pengusaha golongan manapun untuk mengembangkan bisnis mereka ke manca negara yang secara tidak langsung akan berdampak peningkatan ekonomi negara.

Semakin banyak pelaku ekspor di suatu negara, maka semakin banyak pajak yang akan diterima oleh negara.

3. Memperkenalkan produk local ke manca negara

Kegiatan ekspor juga menjadi sebuah cara untuk memperkenalkan produk local ke manca negara. Seperti di Indonesia sendiri, warisan budaya kita paling terkenal di dunia adalah batik sehingga banyak pesanan produk batik langsung dari luar negeri ke Indonesia.

4. Menekan inflasi mata uang

Inflasi merupakan sebuah kejadian dimana harga-harga produk atau jasa tertentu mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Ketika suatu negara mengalami inflasi, maka salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengatasinya adalah dengan melakukan kegiatan ekspor.

5. Mempererat hubungan kerjasama bilateral antar negara

Manfaat yang terakhir dari kegiatan ekspor bagi suatu negara adalah untuk mempererat hubungan kerjasama bilateral antar negara. Kegiatan ekspor dapat menjadi salah satu cara untuk membangun tali silaturahmi dengan suatu negara tertentu dan yang akhirnya dapat bermanfaat bagi kedua belah pihak.

E. Pengertian Dan Tujuan Impor

Impor adalah kegiatan membeli barang dari negara lain. Orang atau badan usaha yang melakukan kegiatan impor disebut pengimpor atau importir. Pada umumnya pembeli barang impor merupakan barang-barang yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri. Kegiatan impor barang dilakukan guna mendapatkan keuntungan.

Keuntungan yang diperoleh yaitu harga barang impor yang dijual bisa lebih murah dari pada barang atau jasa yang sama dengan barang yang diproduksi dalam negeri.

1. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Terdapat 3 (tiga) jenis Pemberitahuan Impor Barang, yaitu Pemberitahuan Impor Barang Biasa, Pemberitahuan Impor Barang Berkala, dan Pemberitahuan Barang Penyelesaian.

- a. Pemberitahuan Impor Biasa adalah PIB yang diajukan untuk satu pengimporan sekali impor, baik untuk barang impor yang sudah tiba dan yang diajukan sebelum barang impor tiba.
- b. Pemberitahuan impor Barang berkala ialah PIB yang diajukan untuk lebih dari satu kali impor dalam satu periode. Pada periode ini, barang impor biasanya dikeluarkan terlebih dahulu dari kawasan pabean.
- c. Selanjutnya Pemberitahuan Impor Barang Penyelesaian ialah PIB yang diajukan untuk sekali pengimporan setelah barang impor dikeluarkan lebih dulu dari Kawasan pabean.



2. Tujuan impor memenuhi kebutuhan dalam negeri menjadi tujuan utama kegiatan impor yang dilakukan.

Adapun tujuan impor atau membeli produk dari luar negeri yaitu:

- a. Memenuhi kebutuhan perusahaan dalam negeri atas bahan baku atau produk yang diimpor. Hal ini sesuai dengan pengertian impor yang sudah dijelaskan.
- b. Meningkatkan devisa Negara melalui biaya bea cukai atas barang yang diimpor.
- c. Memperoleh teknologi terbaru yang dapat meningkatkan efektifitas produk dalam negeri. Hal ini bisa terjadi jika diimpor merupakan alat produksi yang lebih canggih dan hanya bisa didapat dari Negara eksportir.

RANGKUMAN

Ekspor adalah kegiatan atau aktivitas mengeluarkan barang dari dalam negeri ke luar negeri dengan mengikuti ketentuan dan peraturan yang berlaku. Kegiatan ekspor biasanya dilakukan suatu Negara apabila Negara menghasilkan produk barang dalam jumlah besar dan kebutuhan akan barang tersebut sudah terpenuhi di dalam negerinya, sehingga kelebihan barang tersebut dikirim ke negara lain untuk di jual.

Kegiatan ekspor yang dilakukan dalam skala besar akan melibatkan Bea cukai sebagai pengawasan lalu lintas suatu negara dan karantina tumbuhan dan karantina hewan akan melakukan pengawasan agar tidak terjadinya penyebaran penyakit yang menular.

Setiap barang yang akan di ekspor mempunyai ketentuannya sendiri tergantung dari jenis barang tersebut. Tidak semua individu atau masyarakat mampu melakukan kegiatan ekspor karena ada beberapa prosedur yang harus diikuti.

Ekspor barang dilakukan oleh pelaku usaha yang telah terdaftar sebagai eksportir, kecuali ditentukan lain oleh menteri.



Beberapa manfaat yang didapatkan oleh suatu negara dari pengadaan kegiatan ekspor, yaitu:

1. Meningkatkan Devisa Negara

Manfaat yang pertama dari kegiatan ekspor bagi suatu negara adalah untuk meningkatkan devisa negara. Devisa adalah sekumpulan valuta asing yang digunakan oleh negara untuk membiayai perdagangan internasional.

2. Memperbaiki Ekonomi Negara

Kegiatan ekspor tentu saja dapat membantu negara dalam memperbaiki ekonominya. Hal ini dapat membuka peluang bagi para pengusaha golongan manapun untuk mengembangkan bisnis mereka ke manca negara yang secara tidak langsung akan berdampak peningkatan ekonomi negara.

Semakin banyak pelaku ekspor di suatu negara, maka semakin banyak pajak yang akan diterima oleh negara.

3. Memperkenalkan produk local ke manca negara

Kegiatan ekspor juga menjadi sebuah cara untuk memperkenalkan produk local ke manca negara. Seperti di Indonesia sendiri, warisan budaya kita paling terkenal di dunia adalah batik sehingga banyak pesanan produk batik langsung dari luar negeri ke Indonesia.

4. Menekan inflasi mata uang

Inflasi merupakan sebuah kejadian dimana harga-harga produk atau jasa tertentu mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Ketika suatu negara mengalami inflasi, maka salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengatasinya adalah dengan melakukan kegiatan ekspor.

5. Mempererat hubungan kerjasama bilateral antar negara

Manfaat yang terakhir dari kegiatan ekspor bagi suatu negara adalah untuk mempererat hubungan kerjasama bilateral antar negara. Kegiatan ekspor dapat menjadi salah satu cara untuk membangun tali silaturahmi dengan suatu negara tertentu dan yang akhirnya dapat bermanfaat bagi kedua belah pihak.



LATIHAN

1. Kegiatan Ekspor mempunyai beberapa tujuan, jelaskan!
2. Ada 5 (lima) manfaat yang didapatkan oleh suatu negara dari pengadaan kegiatan ekspor, sebutkan!
3. Dalam Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ada beberapa prosedur yang perlu diketahui oleh pelaku ekspor, jelaskan!
4. Sebutkan dokumen-dokumen pelengkap pabean!
5. Terdapat 3 (tiga) jenis Pemberitahuan Impor Barang, jelaskan!





BAB 14

TRANSPORTASI RANTAI PASOK DALAM LOGISTIK



Transportasi berperan penting dalam manajemen rantai pasok. Strategi rantai pasok yang diimplementasikan dengan sukses memerlukan pengelolaan transportasi yang tepat. Manajer transportasi pada suatu perusahaan bertanggung jawab terhadap pergerakan persediaan barang dari perusahaan ke pelanggannya. Pengelolaan kegiatan transportasi yang efektif dan efisien akan memastikan pengiriman barang dari perusahaan ke pelanggan dengan tepat waktu, tepat jumlah, tepat kualitas, dan tepat penerima. Selain itu, biaya transportasi merupakan komponen biaya yang terbesar dalam struktur biaya logistik. Tidak kurang dari 60% dari total biaya logistik perusahaan merupakan biaya transportasi.

Dalam 50 tahun terakhir, di sektor logistik telah tersedia banyak pilihan jenis atau moda transportasi untuk mendukung aktivitas, kunci dalam manajemen rantai pasok perusahaan. Manajer transportasi memiliki banyak pilihan dalam keputusan manajemen transportasi, baik dari pilihan jenis moda transportasi, penyedia jasa transportasi, maupun pilihan tingkat pelayanan yang diberikan. Pertimbangan pilihan keputusan manajemen transportasi tidak hanya semata didasarkan pada pertimbangan biaya transportasi yang murah, melainkan juga harus mempertimbangkan dari aspek kualitas kinerja pelayanan. Ketepatan pengiriman barang akan membantu perusahaan untuk mengurangi sediaan barang, biaya penyimpanan, dan *material handling*. Jadi, nilai proposisi transportasi yang diberikan oleh aktivitas transportasi tidak sesederhana pemindahan barang dari satu lokasi ke lokasi lain.

A. Fungsi Penting Transportasi Dalam Logistik

Aktivitas transportasi mengacu pada pergerakan produk dari satu lokasi ke lokasi lain dalam rantai pasokan. Kebutuhan akan pentingnya transportasi telah berkembang dengan meningkatnya globalisasi dalam rantai pasokan serta pertumbuhan *e-commerce*.

Transportasi merupakan aktivitas yang paling mudah dilihat sebagai kegiatan utama logistik. Pelanggan akan dengan



mudah melihat pergerakan barang dari suatu lokasi ke lokasi lain baik menggunakan truck, kereta api, kapal laut, atau pesawat udara.

Dalam konteks manajemen rantai pasok, fungsi penting transportasi memberikan solusi layanan logistik: pergerakan produk (*product movement*) dan penyimpanan barang (*product storage*). Fungsi transportasi dalam pergerakan produk, transportasi memainkan peran melakukan pergerakan barang-barang, baik barang-barang dalam bentuk bahan baku, komponen, barang dalam proses, maupun barang-barang jadi. Nilai ekonomis transportasi dalam menjalankan peran ini adalah melakukan pergerakan sediaan barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan tertentu dalam sistem manajemen rantai pasokan perusahaan.

Kinerja transportasi akan menentukan kinerja pengadaan (*procurement*), produksi (*manufacturing*), dan *customer relationship management*. Tanpa kinerja transportasi yang andal, dapat dipastikan bahwa hampir semua aktivitas-aktivitas utama rantai pasok tersebut tidak akan berjalan secara efektif dan efisien. Aktivitas transportasi akan mengkonsumsi sumber daya keuangan, waktu, dan sumber daya lingkungan. Selain itu, dalam konteks manajemen berbasis aktivitas (*value-based management*), aktivitas transportasi termasuk aktivitas yang tidak memberikan nilai tambah. Mengapa? Aktivitas transportasi berakibat pada peningkatan sediaan barang dalam transit (*in-transit inventory*).

Sistem logistik yang efektif dan efisien harus dapat mengurangi *in-transit inventory* ini seminimal mungkin. Penggunaan teknologi informasi dan komunikasi akan dapat dilakukan perbaikan secara signifikan dalam akses *in-transit inventory* dan status kedatangan kiriman barang secara akurat baik lokasi maupun waktu pengirimannya (*delivery time*).

Aktivitas transportasi juga akan mengkonsumsi sumber daya keuangan. Biaya transportasi terjadi karena penggunaan tenaga sopir (*driver labor*), konsumsi bahan bakar minyak (*fuel*),

pemeliharaan kendaraan, modal yang diinvestasikan dalam kendaraan dan peralatan, dan kegiatan administrasi. Selain konsumsi sumber daya keuangan, risiko kehilangan dan kerusakan produk selama aktivitas transportasi juga dapat menimbulkan biaya atau kerugian yang signifikan.

Dampak transportasi terhadap lingkungan dapat secara langsung maupun tidak langsung. Transportasi mengkonsumsi *fuel* dan oli yang cukup besar. Meskipun perkembangan teknologi mesin-mesin kendaraan memungkinkan efisiensi konsumsi *fuel* dan oli, namun secara total konsumsi *fuel* dan oli masih besar seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan yang digunakan untuk mendukung aktivitas transportasi. Secara tidak langsung, pengaruh transportasi terhadap lingkungan mengakibatkan kemacetan, polusi udara, polusi suara, dan tingkat kecelakaan.

Selain fungsi transportasi dalam pergerakan produk, aspek lain yang jarang dilihat dari fungsi transportasi adalah penyimpanan produk. Transportasi berperan dalam penyimpanan produk, terutama penyimpanan sementara dari lokasi asal pengiriman ke lokasi tujuan. Fungsi penyimpanan sementara ini lebih ekonomis dilakukan dalam kegiatan transportasi, terutama untuk pemenuhan sediaan barang-barang yang terjual dengan waktu pengiriman dalam beberapa hari. Biaya-biaya yang mungkin terjadi seperti biaya muat barang (*loading*), pergudangan, dan bongkar barang (*unloading*) dari penyimpanan sementara produk mungkin lebih besar bila dibandingkan dengan biaya penggunaan kendaraan yang difungsikan untuk penyimpanan sementara.

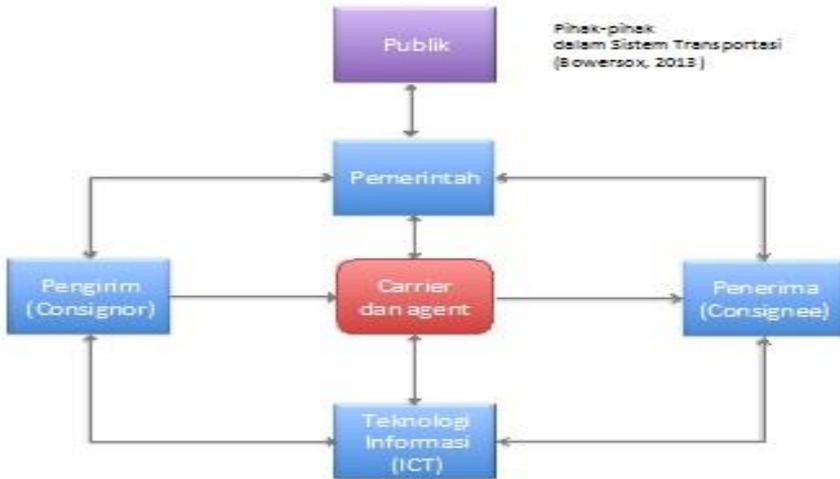
B. Pihak-Pihak Dalam Transportasi

Manajemen transportasi melibatkan pihak-pihak yang secara langsung menentukan kinerja transportasi. Setidaknya ada enam pihak dalam manajemen transportasi yaitu:

- a. pengirim (*shipper*), seringkali disebut sebagai *consigner*;
- b. Penerima (*receiver*), dikenal sebagai *consignee*;
- c. Perusahaan penyedia jasa transportasi (*carrier* dan *agent*);



- d. Pemerintah (*government*);
- e. Teknologi informasi dan komunikasi (ICT); dan Masyarakat (*public*).



C. Pengirim Dan Penerima (Shipper/ Reciver)

Pengirim dan penerima adalah pihak-pihak yang memerlukan pergerakan produk antara dua lokasi dalam rantai pasok. Umumnya, pengirim berkepentingan terhadap penyelesaian transaksi penjualan atau pembelian produk. Keberhasilan transaksi tersebut membutuhkan pergerakan barang-barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan biaya transportasi yang paling rendah. Bagi pengirim dan penerima, isu-isu penting yang harus disolusikan adalah waktu pengambilan dan pengantaran barang, waktu singgah, kehilangan dan kerusakan barang, penagihan, dan keakuratan informasi.

D. Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi

Carrier merupakan pihak yang menyelenggarakan transportasi barang. Sebagai perusahaan penyedia jasa transportasi, carrier akan membebankan tarif angkutan semaksimal mungkin



dan meminimalkan biaya tenaga kerja, fuel, dan biaya operasional kendaraan. Untuk mencapai tujuan ini, carrier melakukan koordinasi waktu pengambilan dan pengantaran barang untuk beberapa pengirim dengan cara konsolidasi agar dapat mencapai operasional yang efisien. *Broker* dan *freight forwarder* merupakan agen *transport* yang memfasilitasi *carrier* dengan kebutuhan pengirim.

Carrier membuat keputusan investasi yang terkait dengan kebutuhan bisnis dan operasional transportasi, seperti *truck*, pesawat udara, kapal, lokomotif, dan lain-lain, dan menyelenggarakan bisnis transportasi dengan biaya operasional yang efisien untuk memaksimalkan tingkat pengembalian atas aset yang telah diinvestasikan.

E. Pemerintah (Government)

Pemerintah berperan dalam transportasi melalui penyediaan infrastruktur yang dibutuhkan, seperti pembangunan jalan raya, pelabuhan, bandar udara, jaringan kereta api, kebijakan regulasi transportasi, dan pelayanan pemerintah untuk menyelenggarakan transportasi dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat, dan peningkatan kinerja logistik nasional.

Hampir semua infrastruktur transportasi dimiliki dan dikelola sebagai barang atau layanan publik. Untuk itu, kebijakan transportasi diarahkan untuk menciptakan lingkungan usaha yang fair dan kompetitif, mencegah monopoli, keseimbangan lingkungan dan hemat energi.

F. Teknologi Informasi Dan Komunikasi (ICT)

ICT diperlukan untuk menyediakan informasi yang akurat dan real-time antara pelanggan dan pemasok atau antara pengirim dan penerima. Perkembangan ICT transportasi mencakup aplikasi *Transportation Management System* (TMS) dan *Fleet Management System* (FMS) yang berbasis *web* atau *cloud*.



G. Masyarakat (*Public*)

Pihak terakhir dalam sistem transportasi adalah publik. Publik berkepentingan terhadap kebutuhan transportasi yang dapat dijangkau dengan mudah, biaya yang murah, aman, selamat, dan memperhatikan keberlanjutan lingkungan. Secara tidak langsung, publik menciptakan permintaan jasa transportasi dengan cara pembelian produk-produk.

H. Moda Transportasi

Berbagai moda transportasi dapat digunakan, mulai dari transportasi darat (*in-land transportation*) yang menggunakan transportasi jalan raya (*rail road*) dan kereta api (*railway*), transportasi laut (*sea freight*), transportasi udara (*air freight*), dan penggunaan pipa (*pipeline*).

1. Kereta Api

Moda kereta api tepat untuk transportasi barang-barang yang memerlukan kapasitas besar, berat, densitas tinggi, dan jarak jauh. Kelemahan moda kereta api terletak pada kekakuan dalam pengaturan lokasi asal dan tujuan, waktu muat dan bongkar barang, dan waktu singgah.

2. Truck

Bisnis transportasi truk terdiri dari dua segmen utama, yaitu TL (*truckload*) dan LTL (*less-than-truckload*). Untuk jarak jauh, trucking lebih mahal dari kereta api, tapi menawarkan keuntungan fleksibilitas pengiriman *door-to-door* dan waktu pengiriman yang lebih pendek. Selain itu, *trucking* tidak memerlukan transfer antar *pickup* dan pengiriman.

Umumnya TL untuk pengangkutan barang-barang dengan total lebih dari 6 (enam) ton yang tidak memerlukan pemberhentian antara dari lokasi asal ke lokasi tujuan. Sementara LTL umumnya digunakan untuk segmen angkutan barang yang kurang dari 6 (enam) ton yang mengharuskan konsolidasi agar dicapai kapasitas maksimal dari truk yang digunakan. Isu-isu kunci untuk industri LTL mencakup lokasi pusat konsolidasi, tingkat beban truk, dan penjadwalan dan penentuan rute *pickup*



dan pengiriman. Tujuannya adalah untuk meminimalkan biaya operasional melalui konsolidasi tanpa mengorbankan waktu pengiriman dan keandalan.

3. Pipeline

Pipeline digunakan terutama untuk pengangkutan minyak mentah, produk minyak olahan, dan gas alam. Transportasi dengan moda pipeline memerlukan infrastruktur dengan investasi biaya tetap yang besar. Operasional pipeline umumnya dioptimalkan sekitar 80% sampai 90% dari kapasitas pipa. Pipeline menjadi cara yang efektif untuk angkutan minyak mentah ke *port* atau kilang yang memerlukan arus yang besar dan stabil.

4. Sea Freight

Perkembangan perdagangan antarnegara dengan menggunakan jalur maritim telah mendorong pertumbuhan kontainerisasi. Hal ini telah menyebabkan permintaan *sea freight* yang lebih besar, lebih cepat, dan kapal yang lebih khusus untuk meningkatkan ekonomi transportasi kontainer. Penundaan di pelabuhan (*dwelling time*), bea cukai, keamanan, dan pengelolaan kontainer yang digunakan merupakan isu utama dalam pengiriman global. Selain itu, kemacetan akses ke pelabuhan telah menjadi masalah besar.

5. Air Freight

Operator transportasi udara (*air freight*) menawarkan layanan transportasi yang sangat cepat, namun dengan biaya transportasi yang mahal. Penggunaan *air freight* lebih tepat untuk barang-barang ukuran relatif kecil dan bernilai tinggi atau pengiriman barang yang memerlukan waktu cepat dan jarak yang jauh. Isu-isu penting dalam pengelolaan air freight ini antara lain: lokasi dan jumlah hub, rute pesawat, pengaturan jadwal pemeliharaan pesawat, penjadwalan kru, dan strategi penetapan harga.

Peringkat moda transportasi berdasarkan karakteristik operasional dapat diringkas sebagai berikut:



I. Jasa Kurir Dan Transportasi (Package Carrier)

Selain moda transportasi seperti yang telah dibahas di atas, pilihan lain transportasi barang menggunakan jasa pos dan kurir (*package carriers*). Perusahaan jasa pos dan kurir seperti Pos Indonesia, JNE, TIKI, FedEx, UPS, dan USPS, yang mengantarkan paket dengan berat kurang dari 30 kilogram. Perusahaan jasa pos dan kurir menggunakan transportasi udara, truk, dan kereta api untuk mengangkut paket.

Layanan utama yang mereka tawarkan ke pengirim adalah pengiriman cepat dan dapat diandalkan. Pengirim menggunakan operator paket untuk pengiriman barang dengan volume kecil dan waktu yang sensitif. *Package carrier* juga menyediakan layanan bernilai tambah lainnya yang memungkinkan pengirim untuk mempercepat aliran persediaan dan melacak status pesanan. Dengan melacak status pesanan, pengirim dapat secara proaktif menginformasikan kepada pelanggan tentang status paket mereka.

Dengan peningkatan kebutuhan pengiriman *just-in-time* (JIT) dan fokus pada pengurangan persediaan, permintaan untuk perusahaan pos dan kurir telah tumbuh. Perusahaan pos dan kurir menjadi moda pilihan transportasi yang tepat untuk transaksi model bisnis *e-commerce* seperti Amazon.com, Lazada, dan lain-lain, yang mengirimkan paket kecil untuk pelanggan.

Isu-isu kunci dalam industri ini termasuk lokasi dan kapasitas titik transfer serta kemampuan informasi untuk memudahkan dan aliran jejak lacak paket. Untuk pengiriman akhir ke pelanggan, pertimbangan penting adalah penjadwalan dan *routing* truk pengiriman.

J. Inter Modal

Transportasi intermoda adalah penggunaan lebih dari satu moda transportasi untuk memindahkan kiriman ke tujuan. Masalah-masalah utama dalam industri intermodal melibatkan pertukaran informasi untuk memfasilitasi transfer pengiriman



antara moda transportasi yang berbeda karena transfer ini sering melibatkan penundaan yang cukup, dan mengorbankan kinerja waktu pengiriman.

RANGKUMAN

Aktivitas transportasi mengacu pada pergerakan produk dari satu lokasi ke lokasi lain dalam rantai pasokan. Kebutuhan akan pentingnya transportasi telah berkembang dengan meningkatnya globalisasi dalam rantai pasokan serta pertumbuhan *e-commerce*.

Transportasi merupakan aktivitas yang paling mudah dilihat sebagai kegiatan utama logistik. Dalam konteks manajemen rantai pasok, fungsi penting transportasi memberikan solusi layanan logistik: pergerakan produk (*product movement*) dan penyimpanan barang (*product storage*). Fungsi transportasi dalam pergerakan produk, transportasi memainkan peran melakukan pergerakan barang-barang, baik barang-barang dalam bentuk bahan baku, komponen, barang dalam proses, maupun barang-barang jadi. Nilai ekonomis transportasi dalam menjalankan peran ini adalah melakukan pergerakan sediaan barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan tertentu dalam sistem manajemen rantai pasokan perusahaan.

Manajemen transportasi melibatkan pihak-pihak yang secara langsung menentukan kinerja transportasi. Setidaknya ada 5 (lima) pihak dalam manajemen transportasi yaitu:

1. Pengirim (*shipper*), seringkali disebut sebagai *consigner*;
2. Penerima (*receiver*), dikenal sebagai *consignee*;
3. Perusahaan penyedia jasa transportasi (*carrier* dan *agent*);
4. Pemerintah (*government*);
5. Teknologi informasi dan komunikasi (ICT); dan Masyarakat (*public*).



LATIHAN

1. Dalam konteks manajemen rantai pasok, sebutkan 2 (dua) fungsi penting transportasi dalam layanan logistik!
2. Sebutkan macam-macam moda transportasi yang digunakan dalam aktivitas logistik!
3. Jelaskan beberapa kelebihan menggunakan transportasi kereta api!
4. Manajemen transportasi melibatkan pihak-pihak yang secara langsung menentukan kinerja transportasi. Sebutkan!



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salam 1993. *Manajemen Transportasi*
- Nugroho dan Soedjono. 2017. *Kepabeanan*
- Nugroho dan soedjono. 2021. *Pengetahuan Kepelabuhan*
- Nugroho dan Soedjono. 2020. *Manajemen Operasional Pelabuhan*
- Prastyorini, J dan Soedjono. 2019. *Pengetahuan Bisnis Cargo*
- Satpto Sardjono. 1985. *Hokum dagang laut bagi Indonesia*
- Soedjono. 2017. *Freighr Forwarding*
- Soedjono. 2017. *Adminitrasi Manajemen Operasi Peti kemas*
- Soedjono dan Widyawati, Nur. 2019. *Administrasi Bisnis Pergudangan di Pelabuhan*
- Suryawan. 2013. *Pengantar Kepabeanan, Imigrasi dan Karantina*
- Suyono. 2003. *Shipping Pengangkutan Intermoda ekspor Melalui Laut oleh, edisi ke 2*
- Undang-unadang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran
- Undang-undang No. 10 Tahun 1995 Jo. No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan
- Undang-undang Republik Indonesia No. 9 Tahun 1992, tentang Keimigrasian.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 16 Tahun 1992, tentang Karantina, Hewan, Ikan, Tumbuhan.
- Warman. 1997. *Mahajemen Pergudangan*

GLOSARIUM

Alat Angkut adalah kapal laut, pesawat udara, atau sarana transportasi lain lazim digunakan, baik untuk mengangkut orang maupun barang.

Bea Keluar adalah pungutan terhadap barang ekspor.

Bea Masuk adalah pungutan terhadap barang impor.

Cukai adalah Pungutan negara terhadap barang dengan kriteria tertentu.

Daerah Pabean adalah suatu daerah geografis yang mana barang-barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai.

Deportasi adalah tindakan paksa mengeluarkan Orang Asing dari Wilayah Indonesia.

Deteni adalah orang asing penghuni Rumah Detensi Imigrasi atau ruang Detensi Imigrasi yang telah mendapatkan keputusan pendetensian dari Pejabat Imigrasi.

Dokumen keimigrasian adalah dokumen Perjalanan Republik Indonesia, dan izin Tinggal yang dikeluarkan oleh Pejabat Imigrasi atau pejabat dinas luar negeri.

Dokumen perjalanan adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dari suatu negara, perserikatan bangsa-bangsa, atau organisasi internasional lain untuk melakukan perjalanan antarnegara yang memuat identitas pemegangnya.

Dokumen perjalanan Republik Indonesia adalah Paspor Republik Indonesia dan Surat Perjalanan Laksana Paspor Republik Indonesia.

Fungsi Keimigrasian adalah bagian dari urusan pemerintahan negara, penegakan hukum, keamanan negara, dan fasilitator pembangunan kesejahteraan masyarakat.



Intelijen Keimigrasian adalah kegiatan penyelidikan Keimigrasian dan pengamanan Keimigrasian dalam rangka proses penyajian informasi melalui analisis guna menetapkan perkiraan keadaan Keimigrasian yang dihadapi atau yang akan dihadapi.

Izin Masuk Kembali adalah izin tertulis yang diberikan oleh pejabat Imigrasi kepada Orang Asing pemegang Izin Tinggal terbatas dan Izin Tinggal Tetap untuk masuk kembali ke Wilayah Indonesia.

Izin Tinggal adalah izin yang diberikan kepada Orang Asing oleh Pejabat Imigrasi atau pejabat dinas luar negeri untuk berada di wilayah Indonesia.

Izin Tinggal Tetap adalah izin yang diberikan kepada Orang Asing tertentu untuk bertempat tinggal dan menetap di Wilayah Indonesia sebagai penduduk Indonesia.

Keimigrasian adalah hal ihwal lalu lintas orang yang masuk atau keluar Wilayah Indonesia serta pengawasannya dalam rangka menjaga tegaknya kedudukan negara.

Korporasi adalah kumpulan orang dan/atau kekayaan terorganisasi, baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.

Paspor adalah dokumen yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada warga Negara Indonesia untuk melakukan perjalanan antar negara yang berlaku selama jangka waktu.

Pejabat Imigrasi adalah pegawai yang telah melalui pendidikan khusus Keimigrasian dan memiliki keahlian teknis Keimigrasian serta memiliki wewenang untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab berdasarkan Undang-Undang.

Penanggung jawab alat angkut adalah pemilik, pengurus, agen, nakhoda, kapten kapal, kapten pilot, atau pengemudi alat angkut yang bersangkutan.

Penangkalan adalah larangan terhadap Orang Asing untuk masuk Wilayah Indonesia berdasarkan alasan keimigrasian.

Pencegahan adalah larangan sementara terhadap orang untuk keluar dari Wilayah Indonesia berdasarkan alasan keimigrasian



atau alasan lain yang ditentukan oleh undang-undang.

Penjamin adalah orang atau korporasi yang bertanggung jawab atas keberadaan dan kegiatan Orang Asing selama berada di Wilayah Indonesia.

Penumpang adalah setiap orang yang berada di atas alat angkut, kecuali awak alat angkut.

Penyelundupan Manusia adalah perbuatan yang bertujuan mencari keuntungan, baik secara langsung maupun tidak langsung, untuk diri sendiri atau orang lain yang membawa seseorang atau kelompok orang, baik secara terorganisasi maupun tidak terorganisasi, yang tidak memiliki hak secara sah untuk memasuki Wilayah Indonesia atau keluar Wilayah Indonesia dan/atau masuk wilayah negara lain yang orang tersebut tidak memiliki hak memasuki wilayah tersebut secara sah, baik dengan menggunakan dokumen sah maupun dokumen palsu, atau tanpa menggunakan Dokumen Perjalanan, baik melalui pemeriksaan imigrasi maupun tidak.

Penyidik Pegawai Negeri Sipil Keimigrasian (PPNS) Keimigrasian adalah Pejabat Imigrasi yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan tindak pidana Keimigrasian.

Pernyataan Imigrasi adalah pernyataan Orang Asing kepada Pemerintah Republik Indonesia sebagai salah satu syarat memperoleh Izin Tinggal Tetap.

Perwakilan Republik Indonesia adalah kedutaan Besar Republik Indonesia, konsulat jenderal Republik Indonesia dan konsulat Republik Indonesia.

RILOs (*Regional Intelligence Liaison Offices*) merupakan wadah kerjasama di bidang intelijen kepabeanan bagi negara-negara anggota pabean seluruh dunia pada satu regional tertentu.

Ruang Detensi Imigrasi adalah tempat penampungan sementara bagi orang asing yang dikenai Tindakan Administratif Keimigrasian yang berada di Direktorat Jenderal Imigrasi dan kantor Imigrasi.



Rumah Detensi Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang menjalankan fungsi Keimigrasian sebagai tempat penampungan sementara bagi orang asing yang Dikenai Tindakan Administratif Keimigrasian.

Sistem Informasi Manajemen Keimigrasian adalah sistem teknologi informasi dan komunikasi yang digunakan untuk mengumpulkan, mengolah dan menyajikan informasi guna mendukung operasional, manajemen, dan pengambilan keputusan dalam melaksanakan Fungsi Keimigrasian.

Tanda keluar adalah tanda tertentu berupa cap yang dibubuhkan pada Dokumen Perjalanan warga Negara Indonesia dan Orang Asing, baik manual maupun elektronik, yang diberikan oleh Pejabat Imigrasi sebagai tanda bahwa yang bersangkutan keluar Wilayah Indonesia.

Tanda Masuk adalah tanda tertentu berupa cap yang dibubuhkan pada Dokumen perjalanan warga Negara Indonesia dan Orang asing, baik manual maupun elektronik, yang diberikan oleh Pejabat Imigrasi sebagai tanda bahwa yang bersangkutan masuk wilayah Indonesia.

Tempat Pemeriksaan Imigrasi adalah tempat pemeriksaan di pelabuhan laut, bandar udara, pos lintas batas, atau tempat lain sebagai masuk dan keluar Wilayah Indonesia.

Visa adalah keterangan tertulis yang diberikan oleh pejabat yang berwenang di Perwakilan Republik Indonesia atau ditempat lain yang ditetapkan oleh pemerintah Republik Indonesia yang memuat persetujuan bagi orang Asing untuk melakukan perjalanan ke Wilayah Indonesia dan menjadi dasar untuk pemberian Izin Tinggal.

Wilayah Negara Republik Indonesia adalah seluruh Wilayah Indonesia serta zona tertentu yang ditetapkan berdasarkan undang-undang.

INDEKS

A

Alat Angkut, 11, 39, 41, 59, 67, 68, 105, 108

B

Bea Keluar, 5, 6, 7, 11, 14, 29, 30, 128

Bea Masuk, 2, 3, 5, 6, 7, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 109

C

Cukai, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 21, 25, 26, 32, 67, 98, 101, 104, 105, 106, 107, 118, 122, 123, 126, 131, 133, 142

D

Daerah Pabean, 10, 11, 14, 21, 97, 100, 108, 126

Deportasi, 41

Deteni, 41

Dokumen keimigrasian, 38, 41, 53

Dokumen perjalanan, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 50, 51

Dokumen perjalanan

Republik Indonesia, 38, 42, 46

F

Fungsi Keimigrasian, 36, 37, 40, 60

I

Intelijen Keimigrasian, 40, 54, 55, 56, 57, 59, 60

Izin Masuk Kembali, 39

Izin Tinggal, 38, 39, 52, 53

Izin Tinggal Tetap, 39, 53

K

Keimigrasian, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60

Korporasi, 39

P

Paspor, 38, 42, 43, 44, 46, 47, 53, 55, 60

Pejabat Imigrasi, 37, 38, 40, 41, 44, 46, 50



Penanggung jawab alat angkut, 41

Penangkalan, 40, 41, 52, 54

Pencegahan, 2, 4, 9, 11, 42, 52, 54, 104

Penjamin, 39

Penumpang, 20, 41, 45, 46, 62

Penyelundupan Manusia, 40, 42

Penyidik Pegawai Negeri Sipil Keimigrasian (PPNS) Keimigrasian, 37

Pernyataan Imigrasi, 39

Perwakilan Republik Indonesia, 38, 41

R

RILOs (*Regional Intelligence Liaison Offices*), 9

Ruang Detensi Imigrasi, 40, 41

Rumah Detensi Imigrasi, 40, 41

S

Sistem Informasi Manajemen Keimigrasian, 37

T

Tanda keluar, 39

Tanda Masuk, 39

Tempat Pemeriksaan Imigrasi, 38, 41, 46, 50

V

Visa, 4, 18, 24, 25, 38, 41, 44, 45, 46, 47, 50, 53, 128, 129, 130, 132

W

Wilayah Negara Republik Indonesia, 37, 42

