

**Analisa Proses Impor Barang Mewah di Daerah Pabean  
Oleh Penyedia Jasa Barang dan Logistik  
(Studi Kasus Pada PT. XN Semarang, Indonesia)**

**Vivid Dekanawati<sup>1\*</sup>, Sundarti<sup>1</sup>, Juan Fajar Kurniawan Saputra<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284,  
Indonesia

\* Corresponding Author. E-mail : vividdek@gmail.com

**Abstrak**

Studi ini mengkaji tentang proses impor barang mewah saat masuk daerah pabean oleh penyedia jasa barang dan logistik di Kota Semarang. Barang mewah yang menjadi objek penelitian disini adalah sepeda yang harganya fantastis. Penggunaan sepeda mewah yang tinggi di Indonesia juga menguntungkan bagi pada pelaku industri salah satunya adalah importir, walaupun hal tersebut membuat khawatir dari sisi produsen sepeda lokal. Saat ini pelaku industri berlomba-lomba meningkatkan pelayanannya atau produksi sepeda untuk memenuhi *demand* pasar yang kian besar. Kegiatan impor sepeda mewahpun tak terhenti oleh pandemic Covid-19 ini. Proses impor yang secara teori disediakan oleh berbagai sumber mengalami banyak perbedaan di lapangan mulai dari prosedur impor, dokumen utama impor, dokumen tambahan impor, penjaluran, dan status peti kemas. Bahkan kejelasan untuk dokumen asli dan dokumen copy yang diurus ke berbagai instansi pengurusan imporpun belum secara jelas tertera pada teori para ahli. Pada akhirnya tidak semua landasan teori dapat diterapkan/diselenggarakan pada pekerjaan impor di lapangan. Banyak faktor yang mempengaruhi diantaranya proses pada kegiatan impor, sistem pengangkutan yang berpengaruh pada dokumen, status pengirim (*shipper*) dan *consignee* (penerima) berpengaruh pada status container bahkan penetapan jalur yang ditentukan oleh Bea Cukai juga bisa berbeda respon yang diterima oleh importir dan eksportir.

**Kata Kunci:** Proses Impor, Barang Mewah, Daerah Pabean, Penyedia Jasa Barang dan Logistik

**Abstract**

*This study examines the process of importing luxury goods when entering customs areas by a service provider of goods and logistics in Semarang. Luxury goods that are the object of research here are fantastic cost of bicycles. The high use of luxury bicycles in Indonesia also beneficial for industry players, one of which is an importer, even though it makes worry from local bicycles manufactures. Currently, industry players are competing to improve their services or bicycle production the increasingly large market demands. Even the luxury bicycle import activity was not stopped by this Covid-19 pandemic. The import process which is theoretically provided by various sources experiences many*

*differences in the filed starting from import procedures, man import documents, additional import documents, tracking and container status. Even the clarity of the original documents and copy documents that were taken care by various importing agencies had not been clearly stated in the expert theories. In the end not all theoretical basis can be applied/ held on import work in the field. Many factors influence including the process of import activities, the transportation system that influences documensts, the status of shipper and consignee affect the status of the container even the determination of the path determined by the Custom.*

**Keyword:** *Proccess Import, Luxury Goods, Custom Area, Freight Forwarder*

## **PENDAHULUAN**

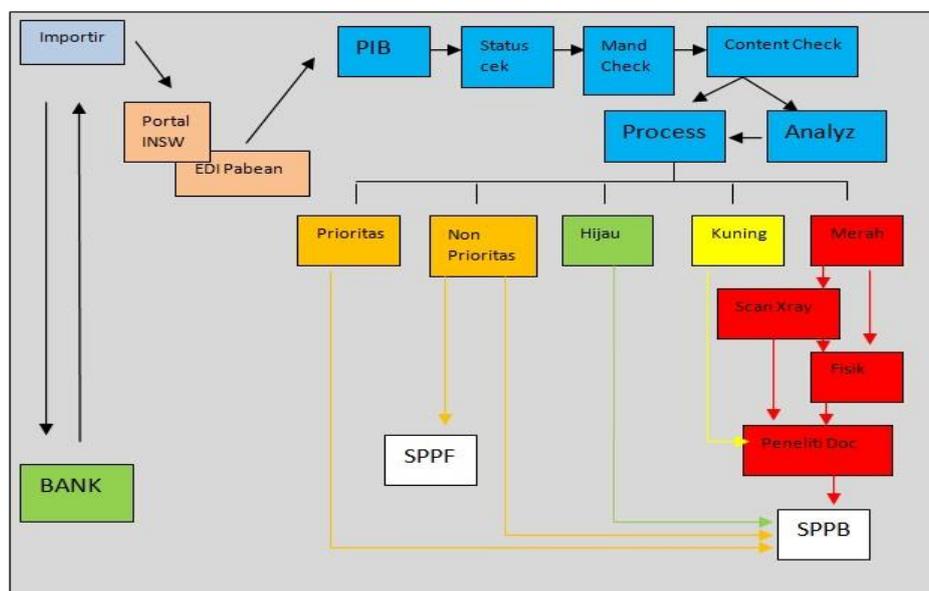
Negara maritim di Asia Tenggara mencakup Negara Malaysia, Brunei, Filipina, Singapura, Timor Leste dan Indonesia. Negara-negara tersebut mempunyai bidang usaha pelabuhan masing-masing. Indonesia misalnya, memiliki peluang sangat besar untuk mengembangkan usaha di bidang pelayaran, terutama dalam konteks pelaksanaan pembangunan di bidang ekonomi yang menjadi prioritas utama. Perekonomian yang dihubungkan dengan angkutan laut sangat membantu dalam manajemen dan dukungan fasilitas yang ada di pelabuhan.. Bisnis barang mewah saat ini menjamur di Indonesia, diikuti dengan gaya hidup yang konsumtif membuat produsen lokal khawatir akan harga barangnya sendiri. Barang mewah impor yang ramai masuk ke Indonesia mulai dari mobil, sepeda, hingga gadget yang cepat berkembang. Semua barang yang masuk ke daerah pabean Indonesia dikenakan Bea Masuk atau pungutan negara berdasarkan undang-undang yang dikenakan terhadap barang yang memasuki daerah pabean. Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen yang didalamnya berlaku Undang-Undang Kepabeanan.

Untuk memajukan perekonomian Indonesia di bidang pelayaran, sangat diperlukan adanya perusahaan yang mampu menempatkan diri sebagai perusahaan penyalur jasa kepengurusan barang-barang impor yang berasal dari luar Indonesia, agar barang-barang dari luar Indonesia dapat masuk ke Indonesia dengan baik, sehingga dapat membantu meningkatkan perekonomian Indonesia di bidang jasa kepengurusan barang impor. Salah satu perusahaan di bidang pelayaran yang lebih spesifik dalam kepengurusan barang impor di Indonesia adalah PT. XN, Semarang Indonesia. PT. XN Semarang berperan dan bertanggung jawab dalam penanganan barang yang diminta oleh perusahaan Importir untuk mengurus barang impor masuk ke Indonesia. Peran dan tanggung jawab yang dilakukan PT. XN Semarang dengan melakukan kegiatan yang berhubungan dengan barang ekspor atau impor dimulai dari pengecekan dokumen, pembuatan dokumen pendukung, peminjaman container, pembayaran finansial, penyewaan jasa pelabuhan, pengecekan barang, dan sampai mengeluarkan barang dari tempat penimbunan berikat. Dalam kegiatan tersebut PT. XN Semarang menggunakan

sistem Daring/Online, contohnya menggunakan WA, Email, dan beberapa web yang digunakan untuk mempermudah kegiatan yang dilakukan berupa pengiriman dokumen, pemesanan jasa, penyewaan truk, dan lain-lain. Kegiatan yang tidak bisa dilakukan secara online yaitu biasanya berhubungan dengan kegiatan lapangan, contohnya: Pengajuan Dokumen ke Bea Cukai, melakukan Be Handle (pengecekan barang impor) yang ada di pelabuhan, dan mengantar barang sampai keluar dari daerah pabean.

## KAJIAN LITERATUR

1. UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 17 Tahun 2006.
2. Kep. Menkeu No. 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor, sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Kep. Menkeu No. 112/KMK.04/2003.
3. Kep. DJBC No. KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata laksana Kepabeanan di Bidang Impor yang telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan DJBC No. P-42/BC/2008.
4. Berlian Badarusman, 2018: 110, Pengeluaran Barang Impor dapat dilihat pada bagan berikut ini:



Gb. 1. Prosedur Impor  
Sumber: Berlian Badarusman (2018)

5. Menurut UU RI Nomor 10 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, pasal 1
  - a. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.
  - b. Bea masuk adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang ini yang dikenakan terhadap barang yang diimpor.

6. Menurut UU RI No. 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas UU No. 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah, tariff pajak penjualan atas barang mewah ditetapkan paling rendah 10% (sepuluh persen) dan paling tinggi sebesar 200% (dua ratus persen). Jika pengusaha melakukan ekspor Barang Kena Pajak yang tergolong mewah maka akan dikenakan pajak dengan tariff sebesar 0% (nol Persen).
7. Pengelompokan Barang Impor  
Menurut Amir, M.S, 2009: 140, barang impor ke Indonesia dalam garis besarnya dapat dimasukkan menjadi 4 (empat) kelompok barang yaitu sebagai berikut:
  - a. Barang-Impor Bebas adalah barang impor yang semua jenis barangnya tidak dilarang impornya, tidak diatur tata niaga impornya dan tidak termasuk barang impor khusus.
  - b. Yang dimaksud dengan barang impor khusus adalah barang yang diimpornya dapat dilakukan oleh badan hukum/lembaga/ perorangan diluar yang tercantum sebagai pelaksanaan impor diatas.
  - c. Barang yang Diatur Tata Niaga Impornya. Barang-barang yang impornya hanya dapat dilaksanakan oleh importir tertentu.
  - d. Barang yang dilarang untuk diimpor. Seperti barang berbahaya untuk diimpor.
8. Dokumen-Dokumen dalam Kegiatan Ekspor Impor  
Menurut Adrian Sutedi, 2014 26-27. Dokumen-dokumen tersebut berupa :
  - a. Dokumen Penting, Dokumen-dokumen pengangkutan: *Bill of Lading, Air Waybill, Railway Consignment Note*
  - b. Invoice (Faktur): *Proforma Invoice, Commercial Invoice, Consuler Invoice*
  - c. Dokumen Asuransi: *Insurance Police, Insurance Certificate, Cover Note*
  - d. Dokumen Tambahan: *Packing List, Certificate of Origin, Certificate of Inspection, Certificate of Quality, Manufacturer's Quality Certificate, Certificate of Analysis, Weight Certificate (Weight Note/List), Mesurement List, Sanitary, Health dan Veterinary Certificate, Draft/Bill of Exchange (Wesel)*, Dokumen lain-lain.
9. Penjaluran Impor  
Menurut Direktorat Jenderal Bea Cukai 2007, telah memperkenalkan Jalur MITA, yaitu sebuah jalur fasilitas yang khusus berada pada kantor Pelayanan Utama (KPU). Jalur tersebut adalah:
  - a. Jalur prioritas, yang khusus untuk importir yang memiliki track record sangat baik, untuk importir jenis ini pengeluaran barangnya dilakukan secara otomatis (sistem otomasi) yang merupakan prioritas dari segi pelayanan, dari segi pengawasan maka importir jenis ini akan dikenakan sistem Post Clearance Audit (PCA) dan sesekali secara random oleh sistem komputer akan ditetapkan untuk dikenakan pemeriksaan fisik.

- b. Jalur hijau, jalur ini diperuntukkan untuk importir dengan *track record* yang baik dan dari segi komoditi impor bersifat risiko rendah (*low risk*) untuk kedua jalur tadi pemeriksaan fisik barang tetap akan dilaksanakan dengan dasar-dasar tertentu misalnya terkena *random sampling* oleh sistem, adanya nota hasil intelejen (NHI) yang mensinyalir adanya hal-hal yang memerlukan pemeriksaan lebih lanjut terhadap barang.
  - c. Jalur Kuning, jalur ini diperuntukkan untuk importir dengan *track record* yang baik dan dari segi komoditi impor bersifat risiko rendah (*low risk*) untuk jalur tersebut pemeriksaan dokumen barang tetap akan dilaksanakan dengan dasar-dasar tertentu misalnya terkena *random sampling* oleh sistem, adanya nota hasil intelejen (NHI) yang mensinyalir adanya hal-hal yang memerlukan pemeriksaan lebih lanjut terhadap barang.
  - d. Jalur merah (*red channel*), ini adalah jalur umum yang dikenakan kepada importir baru, importir lama yang memiliki catatan-catatan khusus, importir dengan risiko tinggi karena track record yang tidak baik, jenis komoditi tertentu yang diawasi pemerintah, pengurusannya menggunakan jasa customs broker atau PPJK perusahaan pengurusan jasa kepabeanan dengan track record yang tidak baik ("biro Jasa" atau "calo"), dlsb. Jalur ini perlu pengawasan yang lebih intensif oleh karenanya diadakan pemeriksaan fisik barang, pemeriksaan fisik tersebut bisa 10%, 30% dan 100%.
10. Perusahaan Jasa Pengurusan Muatan  
Menurut R.P. Suyono, 2007: 251, Perusahaan jasa pengurusan muatan sebagai berikut :
- a. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)  
Adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal.
  - b. *Freight Forwarder*  
Adalah badan usaha yang bertujuan untuk memberikan jasa pelayanan/pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang dengan menggunakan multimoda transport baik melalui darat, laut, dan/atau udara.
11. Aktivitas *Freight Forwarder*  
Menurut R.P. Suyono, 2007: 252-253, aktivitas *Freight Forwarder* secara menyeluruh dapat berupa :
- a. Memilih rute perjalanan barang, moda transportasi dan pengangkutan yang sesuai, kemudian memesan ruang muat.
  - b. Melaksanakan penerimaan barang, menyortir, mengepak, menimbang berat, mengukur dimensi, kemudian menyimpan barang ke dalam gudang.

- c. Mempelajari *letter of credit* barang, peraturan Negara tujuan ekspor, Negara transit, Negara impor kemudian menyiapkan dokumen-dokumen lain yang diperlukan.
- d. Melaksanakan transportasi barang kepelabuhan, mengurus izin Bea Cukai, kemudian menyerahkan barang kepada pihak pengangkut.
- e. Membayar biaya-biaya *handling* serta membayar *freight*.
- f. Mendapatkan *bill of lading* atau *waybill* dari pihak pengangkut.
- g. Mengurus asuransi transportasi barang dan membantu mengajukan klaim kepada pihak asuransi bila terjadi kehilangan atau kerusakan atas barang.
- h. Memonitor perjalanan barang sampai ke pihak penerima, berdasarkan info dari pihak pengangkutan dan agen EMKL di Negara transit atau tujuan.
- i. Melaksanakan penerimaan barang dari pihak pengangkut.
- j. Mengurus izin masuk pada Bea Cukai serta menyelesaikan bea masuk dan biaya-biaya yang timbul di pelabuhan pemuatan.
- k. Melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee* dan melaksanakan pendistribusian barang bila diminta.

12. Hubungan *Freight Forwarder* dengan Pihak Ketiga dalam Multimoda Transport

Menurut Suyono, 2007: 254, dalam dunia transportasi angkutan barang dikenal istilah multimoda transport. Multimoda transport adalah transportasi yang melibatkan lebih dari satu macam moda angkutan. Dengan demikian freight forwarder pada umumnya menggunakan pihak ketiga antara lain

- a. Pihak Pengangkut: Operator angkutan darat, Jasa Kereta Api, Pemilik kapal, Angkutan Udara
- b. Non-Pengangkut: Terminal Petikemas, Pergudangan, Container Freight Station (CFS) atau depot konsolidasi muatan, Pemilik Petikemas, Organisasi yang usahanya khusus untuk mengepak penyelesaian dokumen bea cukai, dokumen ekspor/impor, transaksi penukaran valuta asing, dan pengurusan dokumen terkait.
- c. Pihak Lain: Bank, Pihak Asuransi, Pelabuhan laut/pelabuhan udara, Bea-cukai.

13. Status Petikemas

Menurut Suyono, 2007: 284-285, Status petikemas adalah:

Dalam pengangkutan petikemas dari suatu negara ke negara lainnya petikemas mempunyai 2 status, yaitu :

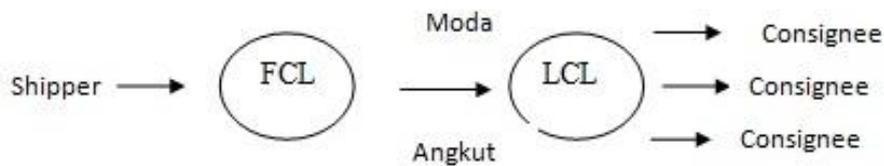
- a. *Full Container Load* (FCL)  
Ciri-Cirinya adalah:
  - 1) Berisi muatan dari satu shipper dan dikirim untuk satu *consignee*.
  - 2) Petikemas diisi (*Stuffing*) oleh shipper (*shipper load and count*) dan petikemas yang sudah diisi diserahkan di *Container Yard* (CY) pelabuhan muat.

- 3) Di pelabuhan bongkar, petikemas diambil oleh *consignee* di CY dan di-*unstuffing* oleh *consignee*.
  - 4) Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas.
- b. *Less Than Container Load (LCL)*

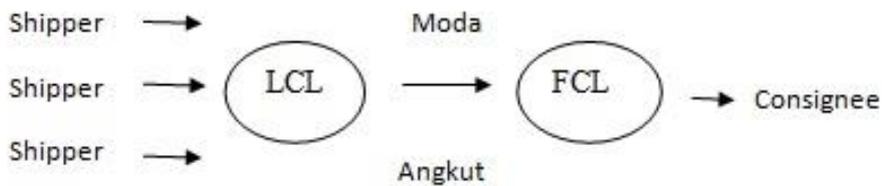
Ciri-cirinya adalah:

- 1) Petikemas berisi muatan dari beberapa *shipper* dan ditujukan untuk beberapa *consignee*.
- 2) Muatan diterima dalam keadaan *breakbulk* dan diisi (*stuffing*) di *container freight station (CFS)* oleh perusahaan pelayaran.
- 3) Di pelabuhan bongkar, petikemas di-*unstuffing* di CFS oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.
- 4) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.

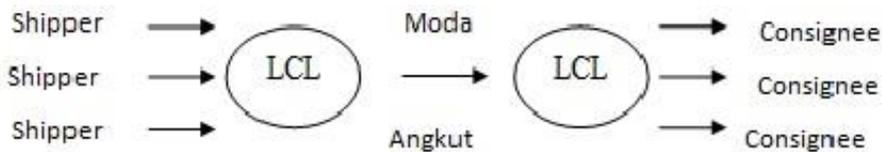
Dalam moda angkutan petikemas, terdapat beberapa kombinasi, yakni:



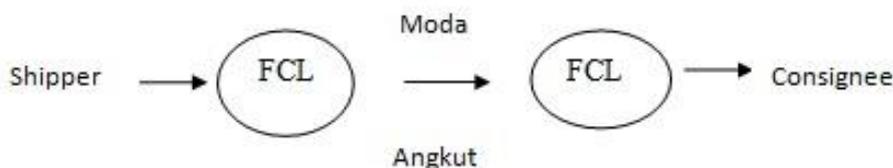
Gambar 2 : Sistem FCL/LCL



Gambar 3 : Sistem LCL/FCL



Gambar 4 : Sistem LCL/LCL



Gambar 5 : Sistem FCL/FCL

Sumber : Suyono, 2007: 284-285, Status petikemas

14. Pajak penjualan atas Barang Mewah atau disingkat dengan PPnBM. PPnBM menurut UU RI nomor 42 tahun 2009 pasal 5 adalah pajak yang dikenakan pada barang yang tergolong mewah yang dilakukan oleh produsen (pengusaha) untuk menghasilkan atau mengimpor dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya. Dasar hukum PPnBM adalah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) yang sudah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009. PPnBM dan PPN diatur dalam undang-undang yang sama, karena PPnBM tidak dapat dikenakan tersendiri tanpa pengenaan PPN. PPN merupakan pajak yang dikenakan atas setiap pertambahan nilai dari Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak dalam peredarannya dari produsen ke konsumen. Hampir semua barang konsumsi dikenakan PPN, maka PPN ditetapkan bertarif tunggal, 10% dari harga jual. Sedangkan PPnBM lebih spesifik lagi, dikenakan hanya pada saat penyerahan Barang Kena Pajak yang berkategori mewah, dengan tarif beragam, sesuai jenis barang
15. Objek Pengenaan PPnBM  
Menurut Penjelasan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang nomor 42 Tahun 2009, Barang Kena Pajak yang tergolong mewah, meliputi: Barang yang bukan kebutuhan pokok, Barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status, Barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu, Barang yang pada umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi.
16. Ketentuan Tarif PPnBM  
Menurut Penjelasan Pasal 8 ayat (1) sampai ayat (5) Undang-Undang nomor 42 Tahun 2009, tarif untuk Barang Kena Pajak yang tergolong mewah, diatur sebagai berikut:
  - a. Ayat (1) Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah ditetapkan paling rendah 10% (sepuluh persen) dan paling tinggi 200% (dua ratus persen).
  - b. Ayat (2) Ekspor Barang Kena Pajak yang tergolong mewah dikenai pajak dengan tarif 0% (nol persen).
  - c. Ayat (3) Ketentuan mengenai kelompok Barang Kena Pajak yang tergolong mewah yang dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

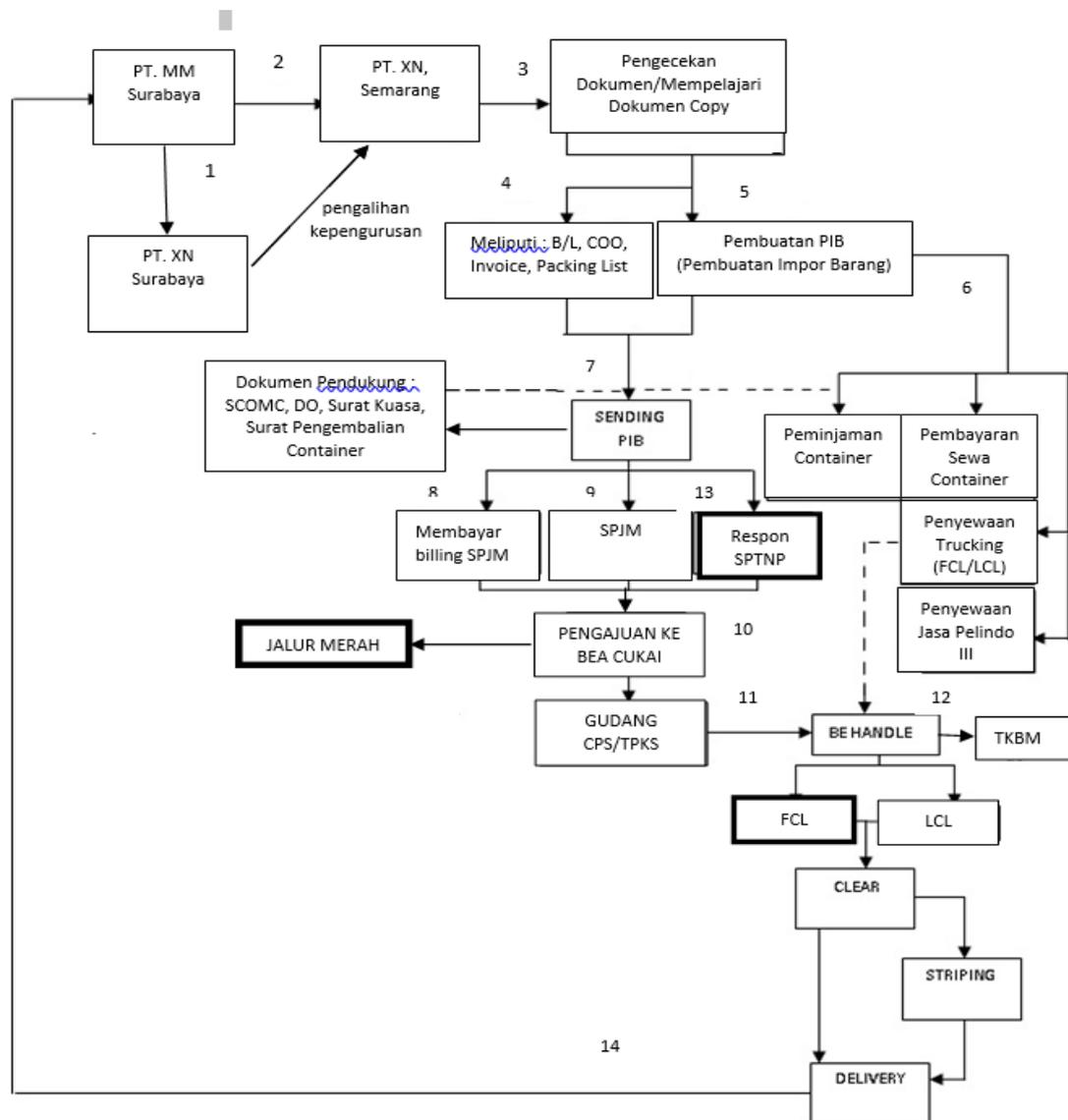
- d. Ayat (4) Ketentuan mengenai jenis Barang yang dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode pendekatan deskriptif –analisis dengan kajian studi kepustakaan termasuk penelusuran praktik kerja lapangan, website internet dan analisis data sekunder yakni dengan mengkaji beberapa referensi tentang pergerakan container yang ada dilengkapi dengan data sekunder dari hasil penelusuran berbagai sumber. Selain dari itu, uraian deskripsi dilengkapi juga dari hasil observasi dan wawancara dilakukan dengan berbagai pihak yang berkaitan dengan barang mewah impor. Penelitian ini dilakukan di sebuah perusahaan freight forwarder PT. XN Semarang untuk melihat sejauh mana perkembangan dan perbedaan antara teori dan praktik di lapangan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penjualan barang mewah meningkat di Indonesia sesuai pelanggaran PSBB yang dikeluarkan oleh pemerintah disaat pandemik Covid 19 ini masih terjadi. Pengusaha industri yang tadinya lesu, sekarang perlahan bangkit oleh antusiasme konsumen terhadap peralihan kebutuhan mereka. Skala prioritas untuk menjaga kesehatan dengan berbagai cara dilakukan oleh masyarakat Indonesia salah satunya adalah dengan bersepeda. Sepeda tidak lagi menjadi kebutuhan tersier lagi sekarang tapi sebagian dari kita merasakan bahwa sepeda merupakan kebutuhan prioritas utama saat ini karena tuntutan untuk selalu menjaga kesehatan. Penggunaan sepeda mewah yang tinggi di Indonesia juga menguntungkan bagi pada pelaku industri baik importir, perusahaan pengurusan jasa impor, sampai Negara ini pun menikmati pajak atas penjualan barang mewah yang ditetapkan. Saat ini pelaku industri berlomba-lomba meningkatkan pelayanannya atau produksi sepeda untuk memenuhi *demand* pasar yang kian besar. Salah satunya adalah PT. XN Semarang yang merupakan perusahaan *Freight Forwarder* bidang ekspedisi muatan kapal laut baik itu ekspor maupun impor yang mengurus dokumen impor atas sepeda mewah dengan HS Code 8712.00 dari China. Tetapi PT. XN Semarang tidak mempunyai PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk melakukan kegiatan impor, jadi PT. XN Semarang meminjam No PPJK dari PT lain untuk melakukan kegiatan impor tersebut. Proses masuknya barang impor menurut PT. XN Semarang adalah sebagai berikut:



Sumber : Penyusun

Gambar 6. Skema Pengurusan Barang masuk oleh PT. XN, Semarang

Dalam bagan tersebut menjelaskan bahwa PT. MM meminta PT. XN Semarang melalui PT. XN Surabaya untuk mengurus impor sepeda mewah masuk ke daerah pabean di Indonesia dari China dengan melampirkan dokumen asli berupa Bill of Lading (B/L), Certificate of Origin (COO), Packing List. Dengan status container FCL (Full Container Load), maka setiap proses di instansi Bea Cukai, PT. Pelindo III Semarang dan Pelabuhan Tg. Emas menjadi tanggung jawab pekerjaan pihak PT. XN Semarang. Selain itu, PT. XN Semarang juga membuat dokumen berupa:

- a. Schedule Certificate Of Marine Cargo, dokumen yang digunakan untuk mengasuransikan atau menanggung segala kejadian yang merugikan baik disengaja maupun tidak disengaja. Schedule Certificate Of Marine Cargo berfungsi untuk menanggung barang impor PT. MM yang berupa sepeda

mewah agar bisa diterima dengan baik dan tidak ada kerusakan atau kehilangan pada sepeda mewah tersebut mulai dari perjalanan dari China ke Indonesia.

- b. Surat Permohonan Pengantar DO (Delivery Order), berfungsi sebagai pengantar pengambilan dokumen delivery order yang digunakan untuk mengurus Kontainer yang akan dikeluarkan dari tempat penimbunan. Peminjaman Container dikhususkan untuk FCL dan dilakukan di depo petikemas dengan membawa dokumen berupa: BL asli, Invoice asli, Packing List asli, Surat Kuasa asli, Surat Pengantar DO asli, dan Surat Bukti Pembayaran asli.
- c. Surat Kuasa, digunakan untuk menunjuk orang yang akan mengurus kontainer atau petikemas yang dilakukan oleh PT. XN Semarang dimana surat kuasa yang dibuat oleh PT. XN Semarang menggunakan kop surat milik PT. MM selaku importir.
- d. Surat Pengembalian Container, yang dibuat oleh PT. XN Semarang digunakan untuk pengembalian container ke Depo.

Respon Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP) yang berisikan tarif dan/ nilai pabean yang mengakibatkan kekurangan/kelebihan pembayaran ke bank dibayarkan langsung oleh PT. MM kepada Bank yang ditunjuk oleh Bea Cukai. Disini terlihat bahwa tidak semua transaksi keuangan dibayarkan oleh PT XN Semarang selaku PPJK-nya PT. MM. Namun, PT. MM selaku importir bisa saja melakukan pembayaran langsung ke bank yang telah ditunjuk agar proses impor dapat segera dilanjutkan. Respon SPTNP didapatkan setelah pengiriman Pemberitahuan Ekspor Barang (PIB) secara online. Dimana PIB dikirim ke Bea Cukai setelah kapal tiba di Pelabuhan Semarang. Kemudian respon setelahnya adalah respon SPJM atau Surat Pemberitahuan Jalur Merah yang dikeluarkan terhadap sepeda mewah oleh Bea Cukai diurus oleh PT. XN Semarang untuk kemudian dilakukan Behandle atau pemeriksaan fisik barang di Gudang CFS TPKS PT. Pelindo III Semarang. Pemeriksaan fisik barang oleh Bea Cukai ada yang 20%, 50% bahkan 100% tergantung dari pemeriksaan dokumen oleh Bea Cukai atau barang tersebut diimpor oleh importir kategori importir baru, importir lama yang memiliki catatan-catatan khusus, importir dengan risiko tinggi karena track record yang tidak baik, jenis komoditi tertentu yang diawasi pemerintah, pengurusannya menggunakan jasa customs broker atau PPJK perusahaan pengurusan jasa kepabeanan dengan track record yang tidak baik.

Setelah selesai dilakukan pemeriksaan fisik, container kemudian disegel kembali oleh Bea Cukai kemudian container tersebut keluar dan menuju *Consignee* atau penerima taitu PT. MM.

Berikut peneliti menganalisa dokumen-dokumen impor yang ada di dalam teori Berlian Badarusman dan Adrian Sutedi. Namun sebelum menuju ke dokumen impor, peneliti menganalisa terlebih dahulu proses impor menurut Berlian Badarusman.

Tabel 1. Perbandingan Metode Prosedur Impor menurut Berlian Badarusman

No	Metode Prosedur Impor menurut Berlian Badarusman (2008 : 110)	Metode Prosedur Impor pada PT. XN Semarang
1	Supplier mengirim faks ke importir	Diselenggarakan

	document B/L, Invoice, Packing List dan beberapa dokumen lain jika disyaratkan (Sertifikat karantina, Fom E, Fom D, dsb)	
2	Pembuatan/Pengisian dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang).	Diselenggarakan
3	Dari PIB yang telah dibuat, akan diketahui berapa Bea Masuk, PPH dan pajak yang lain yang akan dibayar. Selain itu Importir juga harus mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB.	Diselenggarakan
4	Importir membayar ke bank devisa sebesar pajak yang akan dibayarkan ditambah biaya PNBP.	Diselenggarakan
5	Jika ada kesalahan maka PIB akan direject dan importer harus melakukan pembetulan PIB dan mengirimkan ulang kembali data PIB.	Diselenggarakan

Berdasarkan teori menurut Berlian Badarusman (2008 : 110) dapat dilihat pada tabel 1, semua teori yang prosedur impor dilakukan oleh PT. XN Semarang. Dalam hal ini PT. XN Semarang mengurus barang impor milik PT. MM Indonesia berupa sepeda mewah dari Cina ke Indonesia. Dalam proses impor tersebut, setelah mengirimkan PIB secara online dengan PDE Kepabeanan ke Direktorat Jendral Bea Cukai, maka akan keluar Billing Pembayaran atau yang dulu dikenal dengan PDRI (Pajak Dalam Rangka Impor) untuk bea masuk yang harus dibayarkan oleh PT. XN, sesaat setelah pembayaran Billing tersebut oleh PT. MM kemudian muncul respon SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) dari Bea Cukai untuk dilakukan pengecekan secara fisik 50%. Setelah pengecekan fisik tersebut, maka PT. XN Semarang kemudian mendapatkan respon Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP) yang merupakan surat penetapan Pejabat Bea dan Cukai atas tarif dan/atau nilai pabean yang bentuk, isi dan tata cara pengisiannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk kemudian dibayarkan di bank persepsi oleh PT. XN Semarang.

Tabel 2. Perbandingan Dokumen-dokumen Menurut Adrian Sutedi

No	Dokumen-dokumen menurut Adrian Sutedi	Menurut PT. XN Semarang
1	Dokumen-dokumen pengangkutan	
	a) <i>Bill of Lading</i>	Diterapkan
	b) <i>Air Waybill</i>	Tidak Diterapkan
	c) <i>Railway Consignment Note</i>	Tidak Diterapkan
	Invoice (Faktur)	
	a) <i>Proforma Invoice</i>	Diterapkan
	b) <i>Commercial Invoice</i>	Diterapkan
	c) <i>Consuler Invoice</i>	Diterapkan
	Dokumen Asuransi	

	a) <i>Insurance Police</i>	Diterapkan
	b) <i>Insurance Certificate</i>	Diterapkan
	c) <i>Cover Note</i>	Tidak Diterapkan
2	Dokumen Tambahan	
	1) <i>Packing List</i>	Diterapkan
	2) <i>Certificate of Origin</i>	Diterapkan
	3) <i>Certificate of Inspection</i>	Diterapkan
	4) <i>Certificate of Quality</i>	Tidak Diterapkan
	5) <i>Manufacturer's Quality Certificate</i>	Tidak Diterapkan
	6) <i>Certificate of Analysis</i>	Tidak Diterapkan
	7) <i>Weight Certificate (Weight Note/List)</i>	Tidak Diterapkan
	8) <i>Mesurement List</i>	Tidak Diterapkan
	9) <i>Sanitary, Health dan Veterinary Certificate</i>	Tidak Diterapkan
	10) <i>Draft/Bill of Exchange (Wesel)</i>	Tidak Diterapkan

Berdasarkan teori menurut Adrian Sutedi tentang dokumen- dokumen impor, tidak semua yang diterapkan di dalam kegiatan impor di PT. XN Semarang. Pada Dokumen pengangkutan, yang dipakai hanya *Bill Of Lading* dikarenakan dokumen tersebut digunakan untuk pengangkutan menggunakan kapal laut, sedangkan *Air Way Bill* hanya digunakan apabila pengangkutan menggunakan maskapai penerbangan udara. Sedangkan *Railway Consignment Note* dokumen untuk pengangkutan menggunakan kereta api. Semua invoice/faktur pada teori Badarusman dipakai oleh PT. XN Semarang karena itu semua merupakan dokumen tagihan pembayaran dari penjual kepada pembeli. Pada dokumen asuransi, hanya *Cover Note* yang tidak diterapkan oleh PT. XN Semarang, karena dokumen tersebut merupakan dokumen asuransi yang bersifat sementara (sampai batas waktu tertentu) sampai polis diterbitkan. Namun pada impor sepeda mewah ini asuransi sudah jelas tertulis pada *Insurance Police* dan *Insurance Certificate* dimana perjanjian kedua belah pihak hak dan kewajiban penanggung dan bertanggung.

Tabel 3. Perbandingan Penjaluran menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

No	Penjaluran menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	Penjaluran di PT. XN Semarang
1	Jalur merah ( <i>red channel</i> ), ini adalah jalur umum yang dikenakan kepada importir baru, importir lama yang memiliki catatan-catatan khusus, importir dengan risiko tinggi karena track record yang tidak baik, jenis komoditi tertentu yang diawasi pemerintah,	Diselenggarakan
	Jalur Kuning, jalur ini diperuntukkan untuk importir dengan <i>track record</i> yang baik dan dari segi komoditi impor bersifat risiko rendah ( <i>low risk</i> ) untuk jalur tersebut pemeriksaan dokumen barang tetap akan	Tidak Diselenggarakan

dilaksanakan dengan dasar-dasar tertentu misalnya terkena *random sampling* oleh sistem

Jalur hijau, jalur ini diperuntukkan untuk importir dengan *track record* yang baik dan dari segi komoditi impor bersifat risiko rendah (*low risk*) untuk kedua jalur tadi pemeriksaan fisik barang tetap akan dilaksanakan dengan dasar-dasar tertentu misalnya terkena *random sampling* oleh sistem, Tidak Diselenggarakan

Jalur prioritas, yang khusus untuk importir yang memiliki track record sangat baik, untuk importir jenis ini pengeluaran barangnya dilakukan secara otomatis (sistem otomasi) yang merupakan prioritas dari segi pelayanan. Tidak Diselenggarakan

Berdasarkan teori menurut Direktorat Jendral Bea dan Cukai tentang penjaluran bahwa ada jalur merah, jalur kuning, dan jalur hijau untuk barang mewah impor. Namun yang terjadi saat ini untuk barang mewah berupa sepeda mewah yang diimpor oleh PT. MM Indonesia mendapatkan jalur merah dengan respon PIB (Pemberitahuan Impor Barang) adalah penolakan atau SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) sebelum SPTNP atau Surat Penetapan Tarif dan/ nilai pabean yang berisikan tarif dan/ nilai pabean yang mengakibatkan kekurangan/kelebihan pembayaran bea masuk, pajak dalam rangka impor dan/ sanksi administrasi. Dalam hal ini PT. XN Semarang mengalami kurang bayar PPnBM (Pajak Penjualan Atas Barang Mewah). Setelah kurang bayar tersebut dibayarkan ke bank Mandiri, maka pemeriksaan fisik barang 50% bisa dilakukan di Gudang CFS TPKS Pelindo III Semarang dan selanjutnya setelah pembayaran SPTNP dibayarkan oleh PT. MM, maka barang mewah tersebut bisa keluar dari kawasan pabean atau SPPB (Surat Perintah Pengeluaran Barang).

Pada teori Badarusman hanya menyebutkan tentang alur PIB yang terkena jalur merah mulai dari keluarnya SPPB, respon yang didapat oleh importir serta pencetakan PIB sehingga barang bisa dikeluarkan dari Pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPBB, dan tidak disebutkan dokumen-dokumen asli apa saja yang dikeluarkan oleh Bea Cukai dan proses serta alur detail yang dilakukan selama proses PIB di dalam Bea Cukai. Di dalam skema kepengurusan impor di PT. XN Semarang memberikan rincian secara detail tentang kepengurusan impor yang dimulai dari pengumpulan dokumen untuk behandle (Copy B/L, Copy COO, Original Packing List, Original Invoice dan PIB asli) oleh PT. XN Semarang, dengan menuliskan beberapa detail pada nama, nama perusahaan, jabatan untuk dikumpulkan ke Bea Cukai, hingga menunggu panggilan dari Bea Cukai bahwa barang siap untuk dilakukan be handle oleh Bea Cukai, dan PT. XN meminta bantuan kepada TKBM dalam be handle yang dapat dilakukan di dalam atau di luar ruangan dan dilakukan di TPKS atau Gudang L,

dengan melakukan pemeriksaan menggunakan dokumen Packing List, setelah pemeriksaan selesai, PT. Dinamika Expressindo Semarang dan Bea Cukai melakukan penyegelan terhadap petikemas tersebut. Barcode dan satu set dokumen diberikan ke supir truk dan barang keluar dari Pelabuhan. Selanjutnya peneliti menganalisa pihak-pihak lain dalam pengurusan jasa kepabeanan antara teori Suyono dengan penerapan dilapangan oleh PT. XN Semarang.

Tabel 4. Pihak ketiga dalam Multimoda Transport menurut Suyono

No	Pihak Ketiga dalam Multimoda Transport menurut Suyono	Pihak Ketiga menurut PT. XN Semarang
1	>Pihak Pengangkut Operator angkutan darat Jasa Kereta Api Pemilik kapal Angkutan Udara	Diselenggarakan Tidak Diselenggarakan Tidak Diselenggarakan Tidak Diselenggarakan
2	>Non-Pengangkut a. Terminal Petikemas b. Pergudangan c. Container Freight Station (CFS) atau depot konsolidasi muatan d. Pemilik Petikemas e. Organisasi yang usahanya khusus untuk mengepak penyelesaian dokumen bea cukai, dokumen ekspor/impor, transaksi penukaran valuta asing, dan pengurusan dokumen terkait. >Pihak Lain: Bank	Diselenggarakan Diselenggarakan Diselenggarakan Diselenggarakan Diselenggarakan Diselenggarakan
3	Pihak Asuransi Pelabuhan laut/pelabuhan udara Bea-cukai	Diselenggarakan

Untuk Non Pengangkut pada teori tersebut, diselenggarakan semua oleh PT. XN, Semarang dikarenakan sepeda mewah tersebut diangkut menggunakan peti kemas / container. Setelah dibongkar dari kapal, container yang berisi sepeda mewah tersebut ditaruh di gudang CFS (*Container Freight Station*) TPKS milik PT. Pelindo III Semarang untuk dilakukan kegiatan *Behandle* atau pemeriksaan barang impor oleh petugas dari Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas. Teori perbankan juga diterapkan oleh PT. XN Semarang dikarenakan semua transaksi *non cash* dengan menggunakan bank Mandiri sebagai pihak ketiga. Begitupun dengan asuransi, seperti pada tabel sebelum sudah peneliti jelaskan bahwa sepeda mewah ini ter-cover dengan asuransi Bumida dari PT. Asuransi Umum Bumiputra Muda.

Dibawah ini adalah Tabel analisa status peti kemas menurut Suyono dengan PT. Dinamika Ekspresindo Semarang.

Tabel 5. Perbandingan Status Peti Kemas menurut Suyono

No	Status Peti Kemas menurut Suyono	Status Peti Kemas di PT. XN, Semarang
1	FCL (Full Container Load)	Diterapkan
2	LCL (Less than Container Load)	Tidak Diterapkan

Berdasarkan teori menurut Suyono tentang status peti kemas, ada teori tentang FCL (*Full Container Load*) dimana satu container diisi penuh oleh satu pengirim atau *shipper* saja. Dalam hal ini sepeda mewah tersebut diimpor dari China dengan *shipper* PT. MM, Indonesia dengan *container full* disewa dari perusahaan container lain di Semarang.

Pada tabel 6 dibawah. Ruang lingkup pelaksanaan pembongkaran receiving/delivery menurut Suyono, diselenggarakan oleh PT. XN, Semarang kepada satu-satunya penerima PT. MM Indonesia.

Tabel 6. Perbandingan Ruang Lingkup Pelaksanaan Pembongkaran menurut Suyono

No	Ruang Lingkup Pelaksanaan Pembongkaran menurut Suyono	Ruang Lingkup Pelaksanaan Pembongkaran di PT. XN, Semarang
1	Receiving/Delivery	Diselenggarakan

Setelah barang selesai disegel kembali oleh Bea Cukai, maka barang bisa keluar dari kawasan pabean untuk langsung diserahkan kepada *consignee*/penerima. Disini proses *receiving/delivery* terjadi.

Tabel 7. Perbedaan Bagan Alur Impor antara Badarusman dan PT. Dinamika Ekspresindo Semarang secara FCL, LCL

No	Alur/Skema Impor secara FCL, LCL menurut Badarusman	Alur/Skema Impor secara FCL, LCL di PT. XN, Semarang
1	Terdapat penjaluran non prioritas	Tidak terdapat penjaluran non prioritas

PT. XN, Semarang bukan sebagai importir dengan MITA Prioritas yaitu jalur mudah untuk importir dengan kriteria khusus sesuai yang tersebut pada Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 229/PMK.04/2015 tentang Mitra Utama Kepabeanan jadi terkadang terkena pengecekan random oleh Bea Cukai.

## SIMPULAN

Berdasarkan analisa di atas, tidak semua landasan teori dapat dilakukan pada pekerjaan impor di lapangan. Banyak faktor yang mempengaruhi diantaranya proses kegiatan impor, sistem pengangkutan yang berpengaruh pada dokumen, status pengirim (*shipper*) dan *consignee* (penerima) berpengaruh pada status container bahkan penetapan jalur yang ditentukan oleh Bea Cukai juga bisa berbeda respon yang diterima oleh importir dan eksportir.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Badarusman Berlian, 2018, *Kontainerisasi, Jakarta*
- Mardalis, Drs. 2010. *Metode Penelitian (Suatu Pendekatan Proposal)*. Edisi 1, Cetakan 12. Bumi Aksara. Jakarta.
- Kep. Menkeu No. 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor, sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Kep. Menkeu No. 112/KMK.04/2003.
- Kep. DJBC No. KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata laksana Kepabeanan di Bidang Impor yang telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan DJBC No. P-42/BC/2008
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 229/PMK.04/2015 tentang Mitra Utama Kepabeanan
- Suyono, R.P, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta.
- Sutedi, Adrian, 2014, *Hukum Ekspor Impor*, Raih Asa Sukses, Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, *Tentang Pelayaran*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 17 Tahun 2006.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan