

Penanganan Impor Suku Cadang pada Perusahaan Perdagangan Alat Berat di Indonesia

Handling Imported Spare Parts in Heavy Equipment Trading Companies in Indonesia

Muh Kadarisman^{a,1}, Viqy Esha Bestari^{b,2}, Edhie Budi Setiawan^{c,3},
Sri Rahardjo^{d,4}, Sri Handayani^{e,5*}

^aUniversitas Muhammadiyah Jakarta, Ciputat, Kota Tangerang Selatan, Banten, Indonesia

^{bcd}Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Cipinang Besar Selatan, Jakarta, Indonesia

¹kadarisman.bkn@gmail.com, ²*Viqyesha@gmail.com, ³edhie.budi@gmail.com, ⁴sriahardjosuwito@gmail.com,

⁵srihandayaniaddress@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The main issue of the research is the import customs clearance process, which still requires the submission of results from government-certified surveyor companies at Pusat Logistik Berikat warehouse outside the port, which will inevitably increase waiting times. The objective of this research is to analyze the import handling process, government policies, and customs compliance in handling the spare parts of heavy machinery. This research used a Qualitative analysis approach with purposive sampling, involving 10 informants from various companies. The research findings indicate that there is still a lack of government involvement in improving the effectiveness of the import handling process for heavy machinery spare parts in its trading companies, due to weaknesses in the imposition of import restrictions. The steel spare parts are not valid because they are produced in their own country, which is difficult to transfer the technology to domestic production due to high-cost machines and need technical specifications. As the result, the company also incurs losses in transportation costs.

Keywords: *heavy machinery, government policy, customs compliance, import handling, spare parts*

ABSTRAK

Permasalahan utama penelitian ini adalah adanya proses penyelesaian kepabeanan impor yang masih harus melampirkan hasil perusahaan surveyor yang disertifikasi oleh pemerintah di gudang Pusat Logistik Berikat diluar Pelabuhan yang tentunya akan menambah waktu tunggu. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis proses penanganan impor, kebijakan pemerintah dan kepatuhan kepabeanan dalam penanganan suku cadang alat berat. Penelitian ini menggunakan pendekatan teknik analisis kualitatif dengan penentuan sampling yaitu purposive sampling dengan 10 informan dari berbagai Perusahaan. Temuan penelitian adalah masih kurangnya peran pemerintah dalam meningkatkan efektivitas proses penanganan impor suku cadang alat berat pada perusahaan perdagangan alat berat, karena adanya kelemahan dalam penetapan pembatasan impor. Suku cadang alat berat baja tidak valid karena suku cadang alat berat dibuat di pabrik negara asal pembuat yang sulit untuk di alih teknologi menjadi produksi

dalam negeri karena harga mesin fabrikasi yang memerlukan investasi cukup tinggi dan membutuhkan spesifikasi teknik tinggi, sehingga perusahaan juga mengalami kerugian dari sisi biaya pengangkutan.

Kata kunci: alat berat, kebijakan pemerintah, kepatuhan kepabeanan, penanganan impor, suku cadang

A. Pendahuluan

Kebijakan pemerintah dalam perdagangan internasional di bidang impor dapat dikelompokkan menjadi dua macam, yaitu kebijakan hambatan tarif dan kebijakan hambatan non-tarif. Kebijakan hambatan tarif adalah suatu kebijakan proteksionis terhadap barang-barang produksi dalam negeri dari ancaman membanjirnya barang-barang sejenis yang diimpor dari luar negeri. Sedangkan kebijakan hambatan non-tarif adalah berbagai kebijakan perdagangan selain bea masuk yang dapat menimbulkan distorsi, sehingga mengurangi potensi manfaat perdagangan internasional menurut (Mankiw, 2016) (Candemir & Çelebi, 2017) Rugman et al., (2006) mengelompokkan hambatan non-tarif (non-tariff barrier), pembatasan spesifik dan larangan impor secara mutlak, terlihat pada pembatasan impor, peraturan atau ketentuan teknis untuk impor produk tertentu, peraturan bea cukai, partisipasi pemerintah dan *Import charges*.

Berdasarkan hasil observasi awal di lapangan beberapa jenis suku cadang alat berat seperti, *generator*, *cylinder block*, *water temperature gauge*, yang termasuk kategori barang LARTAS (Larangan dan Pembatasan) dari Kementrian Perdagangan untuk proses penyelesaian kepabeanan impor harus melampirkan hasil survei independen dari perusahaan survei yang disertifikasi oleh pemerintah, proses survei yang dilakukan di gudang PLB (Pusat Logistik Berikat) pihak ketiga di luar pelabuhan, akan menambah waktu tunggu dari proses kepabeanan impor dari barang LARTAS dalam hal ini pemerintah mungkin bisa mencermati bagaimana menciptakan mekanisme pengawasan barang

impor yang lebih efisien karena berhubungan langsung dengan biaya impor yang cukup tinggi seperti biaya penumpukan di dua sektor, yaitu biaya penumpukan di TPS (Tempat Penimbunan Sementara) di Pelabuhan dan biaya penumpukan di PLB. Kebijakan tarif dan non tarif dalam proses pemasukan suku cadang alat berat impor ke wilayah Indonesia oleh perusahaan perdagangan alat berat, yang dalam hal ini adalah PT Intraco Penta Prima Servis (IPTS), membutuhkan identifikasi yang valid untuk Kode Klasifikasi Tarif Barang (*Harmonized Systems*) dari tim logistik IPTS sebelum barang dibeli dari supplier di luar negeri sehingga bisa diketahui persyaratan apa saja yang dibutuhkan dalam proses kepabeanan *spare part* impor tersebut di Indonesia, dan besaran tarif bea masuk serta pajak dalam rangka impor untuk persiapan bujet keuangan yang tidak sedikit jumlahnya. Sebagai referensi, pada tahun 2018, IPTS menghabiskan biaya logistik sebesar 127 milyar rupiah. Hal ini sesuai dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang – undang Nomor 10 tahun 1995 tentang kepabeanan (UU RI, 2006).

Pre-clearance post, yang dalam proses impor suku cadang alat berat dapat menekan *dwelling time* impor, mempunyai pengaruh secara langsung kepada *lead time* pengiriman barang ke pelanggan suku cadang alat berat IPTS. Berdasarkan uraian fokus penelitian tersebut, maka tujuan dalam penelitian ini adalah, untuk mengetahui dan menganalisis proses *penanganan*, kebijakan pemerintah serta kepatuhan kepabeanan dalam penanganan kepabeanan impor suku cadang alat berat IPTS Jakarta. Dalam kebijakan impor, terdapat dua instrumen kebijakan yang diterapkan

yakni kebijakan tarif dan kebijakan non tarif. Hambatan perdagangan non-tarif adalah berbagai kebijakan hambatan perdagangan selain tarif yang berpotensi memiliki dampak terhadap arus perdagangan (PPPLN RI, 2015).

Kebijakan perdagangan internasional sebagai pedoman dan peraturan, dirumuskan pemerintah untuk mempengaruhi dan mengatur kondisi perindustrian dan perekonomian dalam negeri, dimana pengembangan industri dalam negeri sangat dipengaruhi oleh keterkaitan sektor-sektor baik keterkaitan industri ke hulu (*backward linkage*) maupun keterkaitan ke hilir (*forward linkage*) (Firmansyah et al., 2023). Hambatan (*barrier*) dalam bidang impor dimaksudkan untuk melindungi usaha dalam negeri dari kompetisi yang timbul akibat perdagangan internasional, khususnya kompetisi dari barang-barang impor dan juga serangkaian aturan pengiriman yang tercantum dalam *International Commercial Terminology* atau Incoterm 2020 (S. Handayani et al., 2023).

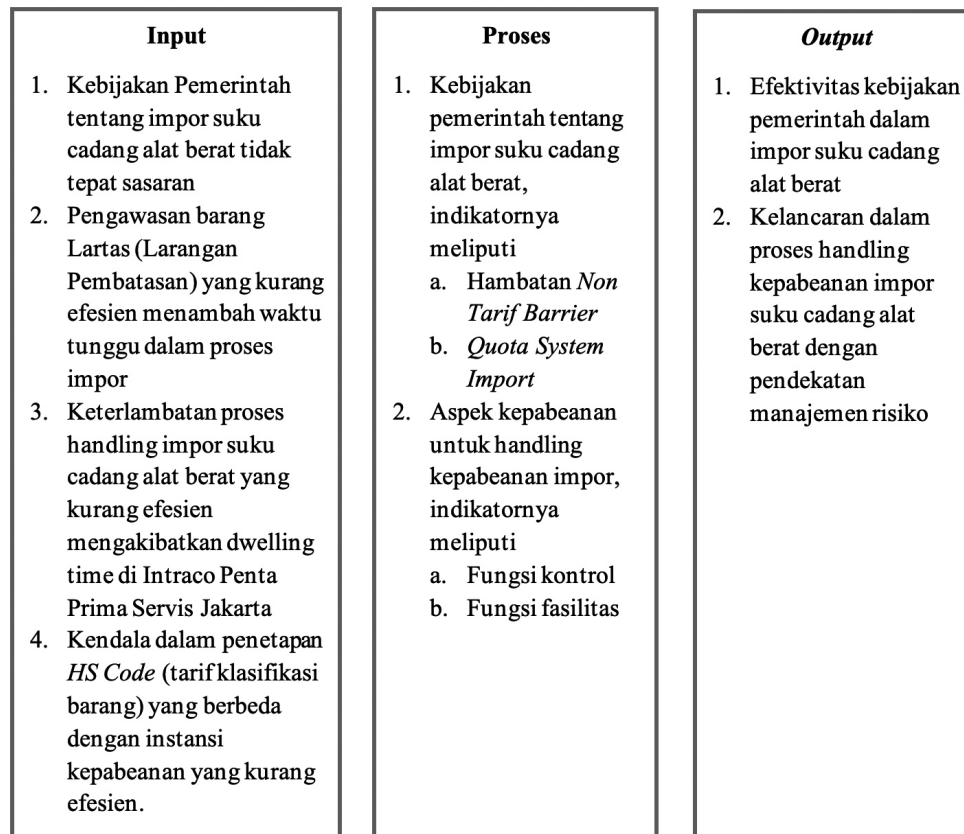
Dalam SNI ISO 31000, Manajemen Risiko merupakan aktivitas terkoordinasi untuk mengarahkan dan mengendalikan organisasi terkait risiko (ISO, 2018) (Sugiyanto & Rahayu, 2019). Manajemen risiko menurut Suryani, (2016), digunakan untuk memberikan informasi yang mendasar mengenai konsep manajemen risiko serta perlunya penerapan manajemen risiko dalam suatu Perusahaan. Manajemen risiko meningkatkan kemungkinan sukses, mengurangi kemungkinan kegagalan dan ketidakpastian dalam memimpin keseluruhan sasaran organisasi (Suryani, 2016). Dalam SNI ISO 31000, Manajemen Risiko, merupakan aktivitas terkoordinasi untuk mengarahkan dan mengendalikan organisasi terkait risiko (LSP MKS, 2020).

Kepabeaan hadir sebagai pendukung perdagangan untuk tetap menjaga kepatuhan kepabeaan pada setiap *stakeholder*. Fungsi utama kepabeaan ada dua, yakni fungsi kontrol dan fungsi fasilitas, dan kedua fungsi ini harus mampu dijalankan secara bersamaan (Widdowson, 2005). Kepabeaan di seluruh

dunia, termasuk Indonesia, menghadapi tantangan yang semakin meningkat. Tantangan nyata yang dihadapi kepabeaan dunia adalah meningkatnya frekuensi kegiatan penyelundupan di seluruh dunia dan meningkatnya permintaan dari pemangku kepentingan kepabeaan sehingga pelayanan kepabeaan dapat mendorong kelancaran arus barang dengan memberikan pelayanan yang lebih baik dan lebih cepat (Gani, 2017). Instansi Bea Cukai (customs) dituntut untuk memperhatikan kepentingan pelayanan kepabeaan yang efektif dan efisien tanpa kehilangan kendali atas kemungkinan risiko penyelundupan. Banyaknya pihak terkait dalam arus barang, membuat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) merupakan salah satu lembaga dari rantai arus barang global.

Hasil dari penelitian kualitatif oleh Handayani (2019), pada pembahasan *flowchart* proses bisnis procurement suku cadang di Perusahaan Bima Surabaya menjelaskan bahwa proses *procurement* suku cadang pada Perusahaan Bima hanya untuk pembelian lokal/dari distributor di mana ada tambahan biaya logistik dari *principal* sampai ke agen/distributor. Penelitian lainnya, Rahmawati (2016) menyatakan bahwa secara bauran pemasaran berpengaruh secara simultan yang signifikan terhadap kepuasan pembelian *sparepart undercarriage* Komatsu, dengan harga pasar yang sangat terjangkau dan belum bersaing dengan harga yang dijual oleh tipe lokal.

Dalam proses impor suku cadang alat berat, terdapat rantai proses *penanganan* barang impor, kebijakan pemerintah, proses impor suku cadang alat berat mencakup Pemberitahuan Impor Barang (PIB), Kebijakan hambatan tarif berupa tarif impor barang (HS) dalam kendala penentuan HS Code yang berbeda dengan instansi kepabeaan maupun kebijakan hambatan non-tarif mencakup kebijakan pemerintah terkait suku cadang alat berat. Untuk mempertegas pemahaman dalam penelitian ini maka perlu dikemukakan kembali dengan yang dimaksud



Gambar 1 Kerangka Pikir

dengan analisis penanganan impor suku cadang alat berat dalam rangka efisiensi, seperti digambarkan pada Gambar 1.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan teknik analisis kualitatif dengan penentuan sampling menggunakan *purposive sampling* dengan sepuluh informan dari berbagai Perusahaan. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan forum *Focus Group Discussion* (FGD) yang diikuti sepuluh informan dengan tujuh jenis bidang terkait yaitu staf bidang impor Intraco Penta Prima Servis (dimana informan nomor 7 merupakan *key informan*) sebagai importir suku cadang alat berat dan staff impor BGP Indonesia. Bidang yang kedua adalah staf logistik IPTS sebagai rantai pasok logistik, yang ketiga adalah Direktorat Jenderal Bea

dan Cukai, yang keempat adalah pihak pengusaha pelayaran Vinici, yang kelima adalah Ahli kepabeanan, yang keenam dari pihak pengusaha depo peti kemas impor Royal GG Logistik, dan yang terakhir dari *freight forwarder* sebagai praktisi ekspor impor Pelayaran Lintas Harmoni.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Temuan Penelitian
 - a. Hambatan *Non-Tariff Barrier*
Pemerintah telah membuat Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 110 tahun 2018 tentang Ketentuan Impor Besi atau Baja, Baja Paduan, dan Produk Turunannya (PM RI, 2018), namun dinilai belum efektif untuk menahan masuknya baja, besi dan turunannya (seperti suku cadang alat berat) ke dalam negeri. Dalam Permendag ini terdapat persyaratan teknis yang wajib dipatuhi pelaku bisnis untuk

melakukan impor bagi setiap persetujuan impor besi, baja, dan baja paduan, serta turunannya dari Kementerian Perindustrian. Salah satu perusahaan importir alat berat dan suku cadang alat berat yang memiliki Angka Pengenal Impor Umum (API-U) adalah IPTS yang dalam kegiatan impornya mencakup unit alat berat dan suku cadang alat berat.

b. *Import Quota System*

Permendag Nomor 110 tahun 2018 yang dilakukan oleh perusahaan pemilik Nomor Induk Berusaha (NIB) yang berlaku sebagai API-U hanya dapat dilakukan melalui PLB. Pusat Logistik Berikat (PM RI, 2018). IPTS dalam melakukan impor suku cadang alat berat mengalami kenaikan biaya impor yang disebabkan karena barang suku cadang alat berat harus melakukan proses penyelesaian barang impor di PLB (Gudang Pusat Logistik Berikat). Proses ini mengakibatkan IPTS harus mengeluarkan biaya tambahan untuk sewa gudang. Permendag Nomor 3 tahun 2020 Pasal 26 nomor 1, berdasarkan peraturan ini memiliki pengecualian persetujuan impor produk besi baja dan turunannya dengan memakai jasa pengangkutan barang melalui kurir dengan maksimal nilai barang *Free on Board* (FOB) USD 1,500 (PM RI, 2020). Berdasarkan peraturan ini, IPTS dirugikan dalam ongkos pengangkutan yang tinggi jika memakai fasilitas dari peraturan ini, karena apabila dalam order pembelian contoh senilai USD 15,000 berarti mesti dilakukan pengangkutan melalui jasa kurir sebanyak 10 kali.

c. Aspek Manajemen Risiko Untuk Proses Penanganan Kepabeanaan

Dalam mengatasi *dwelling time*, Pemerintah atau Bea Cukai terutama bagian kepabeanaan harus menerapkan pendekatan yang lebih efektif dalam menjalankan perannya. Salah satu cara adalah dengan menerapkan manajemen risiko. Dalam pelaksanaannya, fungsi kontrol manajemen risiko mengidentifikasi adanya hambatan tarif klasifikasi barang impor yang disebabkan oleh

ketidaksesuaian pos klasifikasi barang, hal ini menimbulkan kerugian bagi IPTS berupa kenaikan persentase pembayaran kepada pendapatan negara dalam rangka impor (PDRI) atau kenaikan bea masuk PPN dan PPH.

2. Pembahasan

a. Hasil Wawancara Mendalam

Berdasarkan wawancara dengan informan, terkait pertanyaan tentang proses penanganan impor suku cadang alat berat, kebijakan pemerintah impor suku cadang alat berat, kepatuhan kepabeanaan impor dengan pendapat menyatakan keseluruhannya baik. Hasil wawancara mendalam antara lain adalah sebagai berikut: Pertama, pembenahan penanganan impor suku cadang alat berat masih harus ditingkatkan terutama dalam hal proses pengajuan izin untuk barang LARTAS. Kedua, pera pemerintah dalam kebijakan tentang impor suku cadang alat berat juga masih harus ditingkatkan terutama dalam melakukan generalisasi peraturan proses penanganan impor. Ketiga, dalam hal kepatuhan kepabeanaan impor, perlu diterapkan fungsi kontrol *HS Code* barang di awal proses pada saat barang belum berangkat dari negara asal. Hal ini dilakukan untuk meminimalkan risiko kongesti di lapangan penumpukan. Kesimpulan dari hasil wawancara mendalam adalah penerapan manajemen risiko dengan menggunakan *HS Code* barang sebagai kontrol *manifest* pada proses awal, dapat menekan *dwelling time*.

b. Hasil *Focus Group Discussion* (FGD)

Hasil FGD dapat disusun sebagai berikut: Pertama, proses penanganan impor suku cadang alat berat masih harus ditingkatkan, terutama dalam proses pengurusan izin LARTAS yang memakan waktu lama, dan proses kepabeanaan yang memerlukan waktu tambahan waktu terkait tahap pengecekan INSW LARTAS akibat proses untuk mendapatkan izin LARTAS cukup sulit. Kedua, kebijakan pemerintah impor suku cadang alat berat belum optimal

karena proses penanganan tidak efisien akibat adanya hambatan pada infrastruktur logistik. Kontra produktif kebijakan pemerintah dalam melindungi industri dalam negeri dianggap kurang tepat sasaran karena ada beberapa produk yang tidak bisa diproduksi didalam negeri, tetapi karena ada peraturan (contoh Persetujuan Impor (PI) Besi Baja) ada tambahan beban biaya untuk survei barang yang berdampak *cost* impor menjadi lebih besar.

IPTS sebagai perusahaan yang mengimpor alat berat, mempergunakan fasilitas pengecualian sehingga ada biaya tambahan untuk biaya *freight*, namun *lead time* barang menjadi lebih lama karena pengapalan barang harus mengacu pada nilai *Free on Board*. Selain itu, masih ada larangan pembatasan barang impor dari kementerian perdagangan yang juga belum tepat sasaran. Misalnya, PI Besi Baja, yang mengakibatkan proses pengeluaran barang lebih lama. Ketiga, kepatuhan kepabeanan impor juga belum optimal. Kontrol *HS Code* implementasinya masih belum optimal, hal ini juga diindikasikan dengan aplikasi penginputan *HS Code* di sistem PDE PIB masih manual.

Hal lain yang juga ditemukan dalam FGD yaitu tentang *Pre-Custom-Clearance*. Sebagai ilustrasi, sesuai regulasi, *HS Code* barang sudah siap sebelum kapal tiba. Praktik di lapangan, walaupun *HS Code* sudah disiapkan, namun importir mendapatkan kendala dalam pembayaran pungutan impor sesuai *HS Code* barang tersebut. Informasi lain yang didapatkan saat FGD, sistem CIESA Bea Cukai pernah mengalami gangguan (*error*) lebih dari satu minggu sehingga walaupun sudah ditetapkan *HS Code* barang pada saat sebelum keberangkatan negara asal, tetap tidak bisa diproses impor pada saat kapal tiba di pelabuhan. Sistem Pertukaran Data Elektronik impor sering mengalami gangguan sehingga menimbulkan kerugian biaya *storage*. Informasi lain juga didapatkan bahwa masih terdapat penolakan data pada sistem pertukaran data elektronik kepabeanan impor dalam sisi penginputan *HS Code*, yang

dalam hal ini seperti adanya tarif Bea Masuk Tindakan Proteksi yang tidak diketahui importir.

c. Hasil Observasi

Data temuan di lapangan menunjukkan peran pemerintah dalam meningkatkan efektivitas proses penanganan impor suku cadang alat berat masih kurang tepat. Tujuan kebijakan pemerintah untuk melindungi produsen dalam negeri tidak tepat sasaran terhadap importir suku cadang alat berat dimana pembatasan impor melalui PI Besi Baja tidak valid, karena suku cadang alat berat dibuat di pabrik negara asal pembuat alat berat, sehingga suku cadang alat berat harus sesuai dengan spesifikasi teknis dan mesin alat berat.

PI Besi Baja, IPTS dirugikan dari sisi biaya *freight* sehingga ada peningkatan anggaran belanja suku cadang. Upaya menekan *dwelling time* di lapangan diterapkan dalam fungsi kontrol *HS Code* barang yang ditetapkan pada saat barang akan berangkat dari negara asal, tetapi mitigasi ini juga belum maksimal dalam menekan *dwelling time* impor barang, karena pada saat pengajuan Pemberitahuan Impor Barang masih ditemui faktor kesulitan penginputan pada modul Pemberitahuan Impor Barang dan masih ditemui hambatan dalam proses kepabeanan karena berbeda dengan interpretasi *HS Code* barang oleh Bea Cukai dan seringkali sistem Bea Cukai mengalami gangguan.

d. Metode Triangulasi Data

Dari hasil FGD, dapat dirangkum bahwa melalui proses penanganan impor suku cadang alat berat dengan kesimpulan, untuk barang suku cadang alat berat yang terkena LARTAS, jika barang ingin dikeluarkan dengan cepat, maka kesiapan dokumen pendukung harus sesuai proses kepabeanan. Kebijakan pemerintah dalam impor suku cadang alat berat, dengan kesimpulannya adalah Peran pemerintah masih kurang dalam menunjang efektivitas proses penanganan impor suku cadang alat berat karena ditemukan perizinan

import yang masih kurang tepat sasaran, yang menimbulkan tambahan biaya besar untuk importir suku cadang alat berat. Sedangkan aspek manajemen risiko untuk penanganan kepabeanan impor disimpulkan, manajemen risiko yang diterapkan untuk *dwelling time* pengeluaran barang impor masih kurang maksimal untuk menekan *dwelling time* proses impor barang, yang disebabkan oleh hambatan dalam penginputan HS code dalam modul pemberitahuan impor barang dan perbedaan interpretasi HS code dengan bea cukai dan perizinan impor.

Berdasarkan teori Mankiw (2016); Rugman et al., (2006) yang mengelompokkan hambatan non-tarif yang salah satunya adalah mengenai pembatasan impor (*quota system*) yang merujuk untuk kasus penelitian mengenai peran pemerintah dalam meningkatkan efektivitas proses penanganan impor suku cadang alat berat di IPTS, berdasarkan temuan peneliti di lapangan, maka peran pemerintah perlu ditingkatkan dalam menunjang efektivitas proses IPTS impor suku cadang alat berat karena ditemukan perijinan impor yang masih kurang tepat sasaran yang menimbulkan tambahan biaya besar untuk importir suku cadang alat berat. Sedangkan berdasarkan teori Widdowson, (2005) menyebutkan konsep manajemen risiko dalam konteks kepabeanan yaitu fungsi kontrol dan fungsi fasilitas, berdasarkan penemuan di lapangan, manajemen risiko yang diterapkan untuk *dwelling time* pengeluaran barang impor, masih kurang maksimal untuk menekan *dwelling time* proses impor barang dimana ada hambatan dalam penginputan HS code dalam modul pemberitahuan impor barang dan perbedaan interpretasi HS code dengan bea cukai dan perizinan impor

Berdasarkan hasil observasi dilapangan penelitian yang didukung oleh informan 3 dan informan 4 dan informan 6-10 mengenai pembatasan impor (*quota system*) oleh pemerintah masih kurang sedangkan informan 1, informan 2, informan 5, mempunyai pendapat sudah baik. Validasi data yang dominan adalah peran pemerintah masih

kurang sasaran, dimana ada masalah yang timbul dalam proses impor suku cadang alat berat dari segi lama waktu pengiriman dan biaya tinggi. Berdasarkan hasil observasi dilapangan penelitian yang didukung oleh informan 3, informan 4 dan informan 6-10, mengenai konsep manajemen risiko dalam konteks kepabeanan untuk menekan *dwelling time* masih kurang sedangkan informan 1, informan 2 dan informan 5 mempunyai pendapat sudah baik. Validasi data yang dominan adalah peran pemerintah masih kurang dimana ada masalah yang timbul dalam proses impor masih ada keterlambatan yang disebabkan modul pemberitahuan impor barang yang belum maksimal dan masih lamanya proses pemeriksaan barang impor.

Hasil penelitian ini dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif masih sejalan dengan penelitian Hariastuti, (2023), yang bertujuan untuk meningkatkan pendapatan penjualan suku cadang atau dukungan produk. Penelitian ini masih sejalan dengan beberapa penelitian seperti, Seah & Ridho, (2020), Pradani, (2019), dan Prasertungruang & Hadikusumo, (2009) yang menggunakan aplikasi atau model persediaan suku cadang alat berat agar dapat memberikan kemudahan dalam melakukan proses persediaan dan laporan persediaan barang. Secara umum, penelitian ini yang terkait dengan penggunaan suku cadang alat berat sejalan dengan beberapa kajian sebelumnya dengan menggunakan pendekatan metode kualitatif dan kuantitatif (Firmannudin et al., 2019; Harzaviona & Syah, 2020; Puspita et al., 2023; Subekti & Sitohang, 2024; Wahibullah et al., 2021; Yansi et al., 2023).

Sedangkan penelitian terkait kepatuhan kepabeanan impor sebelumnya telah dilakukan oleh Rustina et al., (2023), Ayarza, (2022), Zhou et al., (2021), dan Nguyen et al., (2019), namun tidak terkait dengan penanganan impor suku cadang alat berat. Berdasarkan penelitian sebelumnya, tidak ditemukan ketiga indikator penelitian yang digunakan seperti proses penanganan impor suku cadang alat berat, kebijakan pemerintah impor suku cadang alat

berat dan kepatuhan kepabeanan impor karena pada indikator proses penanganan impor suku cadang alat berat tidak juga ditemukan hasil penelitian sebelumnya khususnya pada penanganan impor. Maka, karena pada ketiga indikator dalam penelitian ini tidak ditemukan penelitian sebelumnya secara khusus, sehingga penelitian ini dapat dinyatakan sebagai kebaruan penelitian atau *Novelty*.

D. Simpulan

Peran pemerintah dalam meningkatkan efektivitas proses impor suku cadang alat berat di IPTS masih sangat kurang, karena ada salah sasaran dalam penetapan pembatasan impor (*quota system*) dalam Permendag Nomor 110 Tahun 2018 (PM RI, 2018). Suku cadang alat berat baja tidak valid karena suku cadang alat berat dibuat di pabrik negara asal pembuat alat berat sulit untuk alih teknologi menjadi produksi dalam negeri karena harga mesin fabrikasi yang memerlukan investasi cukup tinggi karena membutuhkan spesifikasi teknik tinggi. IPTS juga mengalami kerugian dari sisi biaya pengangkutan jika ingin mengimpor suku cadang alat berat untuk mendapatkan pengecualian dari Persetujuan Impor Besi Baja dengan nominal satu kali pengapalan barang impor hanya untuk nilai invoice *Free on Board* USD 1,500 dan harus menggunakan moda pengangkutan melalui jasa kurir udara dimana ada kenaikan biaya pengangkutan sebesar 1.5 milyar per tahun.

Manajemen risiko yang diterapkan dapat menekan *dwelling time* pada proses impor Intraco Penta Prima Servis Jakarta masih kurang maksimal untuk menekan *dwelling time* proses impor barang dimana ada hambatan dalam penginputan *HS Code* dalam modul pemberitahuan impor barang untuk suku cadang alat berat yang jumlah jenis barang rata-rata lebih dari 100 jenis barang dalam 1 kali pengapalan impor, ada kesulitan dalam penginputan *HS Code* barang di modul Pemberitahuan Impor Barang Bea Cukai dan sering ditemui perbedaan interpretasi *HS Code* walaupun sudah ada penetapan *HS Code*

barang sebelum barang di impor dari negara asal dengan interpretasi petugas bea cukai sehingga ada tambahan bea masuk barang atau sanksi administrasi berupa denda dari Bea Cukai

Kementerian Perdagangan sebagai regulator diharapkan mempunyai tingkat survei yang menyeluruh kepada semua bidang usaha yang ada Importir Produsen (API-P) dan Importir Umum (API-U) seperti dengan menggunakan google form jika ingin mengeluarkan penetapan pembatasan impor (*quota system*). Tidak hanya melalui asosiasi jenis usaha Importir Produsen (API-P) dan Importir Umum (API-U). Peneliti memberikan saran kepada pemerintah dalam hal ini Dirjen Bea Cukai sebagai post border agar mempertimbangkan aspek manajemen risiko yang diterapkan dalam proses kepabeanan agar dapat menekan *dwelling time* pada proses impor seperti menciptakan aplikasi *extract file* dari *invoice* /dokumen pemberitahuan pabean ke dalam modul Pemberitahuan Impor Barang yang bisa mengakomodir impor suku cadang alat berat di mana mempunyai jenis barang yang banyak dalam satu kali pengapalan barang impor. Kementerian Perdagangan sebagai Regulator, dalam menjaga kelangsungan produk dalam negeri diharapkan juga memperhatikan aspek kelangsungan Perdagangan Internasional seperti kegiatan impor barang karena ada beberapa jenis barang memang mutlak harus dimpor. Direktorat Jenderal Bea Cukai sebagai *Post Border*, dalam menjaga wilayah Indonesia dari arus Perdagangan Internasional harus bisa melaksanakan fungsi kontrol dan fungsi fasilitas agar menggunakan pendekatan yang efektif dan *user friendly* dalam modul Pemberitahuan Impor Barang agar dapat menekan *dwelling time* impor barang.

Untuk penelitian selanjutnya, kegiatan impor atau aktivitas lintas negara ini (*Cross Border*) ini sarat dengan regulasi dan kebijakan yang bersifat sangat dinamis, mengikuti perkembangan global, sehingga aturan dan regulasinya pun kerap berubah, demikian pula persepsi nilai barang per nomor

HS yang juga kerap berubah. Maka, penelitian selanjutnya agar memeriksa perkembangan apakah regulasi tersebut masih berlaku atau telah diubah sesuai aturan terbaru.

E. Daftar Pustaka

- Ayarza, J. A. C. (2022). Import and export process: the impact of bureaucratic simplification in customs clearance. *Independent Journal of Management & Production*, 13(2), 548-569.
- Candemir, Y., & Çelebi, D. (2017). An inquiry into the analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development. *Transportation Research Procedia*, 25, 4692–4707. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.317>
- Firmannudin, F., Suharno, S., & Abidin, Z. (2019). Customer Loyalty Affecting Factors in Volvo Heavy Equipment Products at PT. Intraco Penta Prima Servis Area East Kalimantan. *Journal of Applied Philosophical Management and Innovation*, 1(2), 79-83.
- Firmansyah, Oktavilia, S., & Handayani, S. (2023). Industries Development With the Input-Output Analysis: Investment Simulation on Two Regencies in Indonesia. *Economy of Regions*, 19(1), 220–229. <https://doi.org/10.17059/EKON.REG.2023-1-17>
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Handayani, S., Setiawan, E. B., & Ricardianto, P. (2023). Terminologi Perdagangan Internasional 2020. In S. S. Atmodjo (Ed.), *Pengantar Manajemen Transportasi dan Logistik* (pp. 79–89). CV Eureka Media Aksara.
- Handayani, Y. K. (2019). *Permodelan Proses Bisnis untuk Procurement Suku Cadang Impor (Studi pada PT Berkah Industri Mesin Angkat Surabaya)*. (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Hariastuti, N. L. P. (2023). Strategi Meningkatkan Revenue Product Support Alat Berat dengan Pendekatan SWOT Analysis dan Design Thinking. *Jurnal SENOPATI: Sustainability, Ergonomics, Optimization, and Application of Industrial Engineering*, 4(2), 105-114.
- Harzaviona, Y., & Syah, T. Y. R. (2020). Effect of customer satisfaction on customer loyalty and marketing organization performance in B2B market over heavy equipment company. *Journal of Multidisciplinary Academic*, 4(4), 242-249.
- ISO. (2018). International Organization for Standardization ISO 31000: Risk management - Principles and guidelines. *Iso 31000*, 2009, 36.
- LSP MKS. (2020). *Persiapan Tata Kelola Risiko Berkualifikasi*.
- Mankiw, G. N. (2016). *Macroeconomics* (Harvard University (ed.); Ninth Edit). Worth Publishers 41 Madison Avenue New York, NY 10010 www.worthpublishers.com.
- Nguyen, V. D., Aquino, P. G., & Hongle, D. (2019). A critical analysis of customs-business partnership compliance the import and export enterprises with customs law and regulation. *Utopia y Praxis Latinoamericana*, 24(5), 349-358.
- PM RI. (2018). *Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 110 Tahun 2018 tentang Ketentuan Impor Besi atau Baja, Baja Panduan, dan Produk Turunannya*.
- PM RI. (2020). *Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 03 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 110 Tahun 2018 tentang Ketentuan Impor Besi atau Baja, Baja Panduan, dan Produk Turunannya*.
- PPPLN RI. (2015). *Analisis Kebijakan Impor Produk Tertentu*.
- Pradani, A. G. (2019). *TA: Rancang Bangun Aplikasi Persediaan Suku Cadang Alat Berat pada CV. Adhitya Teknik Pratama*. (Doctoral dissertation, Universitas

- Dinamika).
- Prasertrunguang, T., & Hadikusumo, B. H. (2009). Modeling the dynamics of heavy equipment management practices and downtime in large highway contractors. *Journal of Construction Engineering and Management*, 135(10), 939-947.
- Puspita, Y., Karnawati, T. A., & Bukhori, M. (2023). Puspita, Y., Karnawati, T. Pengaruh Harga, Kualitas Pelayanan, dan Pengalaman Pelanggan Terhadap Loyalitas Pelanggan di PT. Samudera Express Indonesia Logistik, Jakarta. *Journal of Economics and Business UBS*, 12(1), 539-554.
- Rahmawati, A. A. T. M. (2016). Pengaruh Bauran Pemasaran Terhadap Keputusan Pembelian Spare Part Undercarriage Komatsu di PT United Tractors Tbk Loa Janan, Samarinda. *Ekonomia*, 5(3), 101-117.
- Rugman, A. M., Collinson, S., & Hodgetts, R. M. (2006). *International business*. Pearson Education.
- Rustina, E., Fitrianty, R. W., Nufus, R. K., Fathonni, M. S., & Lestari, S. S. (2023). Export-Import Customs Service Through Indonesia National Single Window. *International Journal of Economics, Business and Innovation Research*, 2(1), 69-80.
- Seah, J., & Ridho, M. R. (2020). Perancangan Sistem Informasi Persediaan Suku Cadang Untuk Alat Berat Berbasis Desktop Pada CV Batam Jaya. *Computer and Science Industrial Engineering (COMASIE)*, 3(2), 1-9.
- Subekti, Y., & Sitohang, A. C. (2024). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Spare Part Alat Berat PT. Indotruck Utama Pada Konsumen di Provinsi Jawa Timur. *Anggaran: Jurnal Publikasi Ekonomi Dan Akuntansi*, 2(1), 198-209.
- Sugiyanto, S., & Rahayu, A. A. (2019). the Implementation of Risk Management and Its Effect on Good Cooperative Governance and Success. *Journal of Indonesian Economy and Business*, 33(3), 243. <https://doi.org/10.22146/jieb.28570>
- Suryani, S. (2016). Manajemen Risiko. *UPN Veteran*, 1-215.
- UU RI. (2006). *Undang-undang (UU) Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006. Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan*.
- Wahibullah, W., Adi, D. P., Wibowo, A. T., Sulistyono, M. T., & Gumelar, A. B. (2021). Implementasi Perangkat Peremajaan dan Perawatan Alat Berat Container Crane. *MATICS: Jurnal Ilmu Komputer Dan Teknologi Informasi (Journal of Computer Science and Information Technology)*, 13(1), 28-32.
- Widdowson, D. (2005). Managing Risk in the Customs Context. *Customs Modernization Handbook*, May, 91-99.
- Yansi, Y., Fellisiana, F., Toding, A., & Mongan, F. F. A. (2023). Analisis Sistem Pengendalian Internal Atas Persediaan Spare Part Pada PT United Tractors TBK Cabang Makassar. *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA)*, 72, 1903-1914.
- Zhou, X., Tan, Y. H., & Rukanova, B. (2021). Enabling Supply Chain Visibility and Compliance Through Voluntary Information Sharing with Customs: a Case Study of the Global Quality Traceability System in China Customs. *World Customs Journal*, 15(2), 129-150.