

SKRIPSI
IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DI BIDANG IMPOR
PADA KANTOR PELAYANAN DAN PENGAWASAN BEA DAN CUKAI
PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR



Oleh :

ZULFAIDA

Nomor Induk Mahasiswa : 105611114420

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2024

SKRIPSI

**IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DI BIDANG IMPOR PADA
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI
PELABUHAN SOEKARNO HATTA
MAKASSAR**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi dan Memperoleh
Gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara (S.AP)

Disusun dan Diajukan Oleh:

ZULFAIDA

105611114420

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Judul Penelitian : Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor
Pada Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan
Cukai Pelabuhan Sockarno Hatta Makassar

Nama Mahasiswa : Zulfaida

Nomor Induk Mahasiswa : 105611114420

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

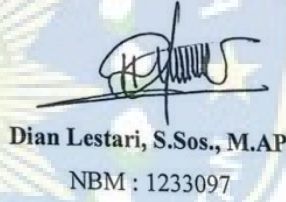


Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Hafiz Elfiansya Parawu, M.Si
NBM : 1268278

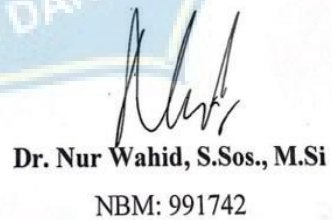

Dian Lestari, S.Sos., M.AP
NBM : 1233097

Mengetahui:

Dekan

Ketua Program Studi

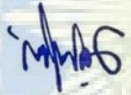

Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730727



Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si
NBM: 991742

HALAMAN PENERIMAAN TIM





Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor 0227/FSP/A.4-II/1/45/2024 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam program studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar Hari Kamis 01 Februari Tahun 2024.

Ketua **Mengetahui** **Sekretaris**


Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730727


Dr. Andi Luhur Prianto S.IP., M.Si
NBM: 1207163

Tim Penguji

1. Dr. Abdul Mahsyar, M.Si ()
2. Dr. Hafiz Elfiansya Parawu, M.Si ()
3. Ahmad Syarif, S.Sos., M.Ikom ()
4. Ahmad Taufik, S.IP., M.AP ()

HALAMAN PERNYATAAN

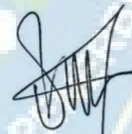
Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Zulfaida
Nomor Induk Mahasiswa : 10561114420
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar proposal penelitian ini adalah hasil karya saya sendiri dan dan bukan merupakan plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini ternyata salah, maka saya akan menerima sanksi akademik sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 04 Februari 2024

Yang Menyatakan



Zulfaida

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT, Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Berkat rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga berkesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar”. Berbagai kendala yang penulis hadapi dalam menyelesaikan skripsi ini dijadikan sebagai proses pembelajaran dan pengalaman.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan materiil dan moril kepada penulis. Ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada pintu surgaku, ibunda tercinta **Salmia** dan cinta pertamaku sekaligus panutanku, ayahanda tercinta **Zulkifli** yang telah mendidik, membesarkan, mencintai dan selalu dengan tulus mendoakan kebahasaan penulis. Saya juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang yang telah membantu dan mempengaruhi saya selama ini yaitu:

1. Bapak Hafiz Elfiansyah Parawu, M.Si selaku pembimbing I dan Ibu Dian Lestari, S.Sos., M.AP yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Almarhum Bapak Dr. Muhammad Tahir, M.Si yang sempat membimbing penulis hingga tahap proposal, semoga alhamarhum diterima disisi Allah

SWT, diampuni dosa-dosanya, dilapangkan kuburnya, dijauhkan dari siska kubur dan api neraka.

3. Ibu Dr. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Bapak Dr. Nur Wahid S.Sos., M.Si selaku ketua prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
5. Seluruh dosen dan Staff Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang senantiasa membimbing dan memberikan arahan kepada penulis selama di kampus.
6. Seluruh pegawai pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai TMP B Makassar atas bantuannya selama penulis melakukan penelitian di KPPBC TMP B Makassar.
7. Kepada seseorang yang tak kalah pentingnya, Muhammad Hamdi Maulana terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan hidup penulis. Berkontribusi banyak dalam penulisan karya tulis ini, baik tenaga maupun waktu kepada penulis. Telah mendukung, menghibur, mendengarkan keluh kesah, dan memberikan semangat untuk pantang menyerah
8. Sahabat penulis, Haerani dan Mutiara Putri Maharani yang telah membersamai hingga detik ini dan sangat membantu penulis. Terima kasih atas segala bantuan, waktu, dukungan, dan kebaikan yang telah ditunjukkan kepada penulis selama ini.

9. Sahabat BPJS yang selama menuntut ilmu di bangku kuliah dan dalam proses penyusunan skripsi. Terimakasih atas suka duka, support, kebaikan dan segala bantuan kepada penulis.
10. Kawan- kawan angkatan 2020 khususnya IAN D yang selalu kebersamaan dalam menuntut ilmu selama dibangku perkuliahan, serta mahasiswa(i) seperjuangan yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 04 Februari 2024

Zulfaida

DAFTAR ISI

| | |
|--|------------|
| HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI | i |
| HALAMAN PENERIMAAN TIM | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN | iii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | vii |
| ABSTRAK | xi |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 7 |
| C. Tujuan Penelitian | 8 |
| D. Manfaat Penelitian | 9 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 11 |
| A. Penelitian Terdahulu | 11 |
| B. Teori dan Konsep | 15 |
| C. Kerangka Pikir | 29 |
| D. Fokus Penelitian | 30 |
| E. Deskripsi Fokus | 31 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 33 |
| A. Waktu dan Lokasi | 33 |
| B. Jenis dan Tipe Penelitian | 33 |
| C. Informan | 34 |
| D. Teknik Pengumpulan Data | 34 |
| E. Teknik Analisis Data | 35 |
| F. Teknik Pengabsahan Data | 36 |
| BAB IV PEMBAHASAN | 38 |
| A. Deskripsi Lokasi Penelitian | 38 |
| B. Hasil Penelitian | 42 |
| C. Pembahasan Hasil Penelitian | 67 |

| | |
|-----------------------------|-----------|
| BAB V PENUTUP | 77 |
| A. Kesimpulan..... | 77 |
| B. Saran..... | 79 |
| DAFTAR PUSTAKA | 80 |
| LAMPIRAN | 83 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 2.1 Kerangka Pikir | 30 |
| Gambar 4.1 Struktur Organisasi KPPBC TMP B Makassar..... | 40 |
| Gambar 4.2 Mekanisme Jalur Impor KPPBC TMP B Makassar..... | 47 |



DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 3.1 Informan Penelitian..... | 34 |
| Tabel 4.1 Data Sumber Daya Manusia KPPBC TMP B Makassar | 42 |
| Tabel 4.2 Data Presentase Kepatuhan Importir 2022-2023 | 50 |
| Tabel 4.3 Data Jumlah Dokumen PIB 2019 | 54 |
| Tabel 4.4 Daftar Peningkatan Kompetensi Pegawai KKPBC Makassar | 58 |
| Tabel 4.5 Data Kinerja Pengawasan KPPBC TMP B Makassar 2022 | 61 |
| Tabel 4.6 Data Kinerja Pengawasan KPPBC TMP B Makassar 2023 | 61 |
| Tabel 4.7 Data Keberhasilan Pengawasan Peredaran Barang Kena Cukai 2021 | 65 |
| Tabel 4.8 Daftar Kegiatan Komunikasi dan Edukasi KPPBC Makassar 2022..... | 67 |
| Tabel 4.9 Kinerja Penerimaan KPPBC TMP B Makassar 2022..... | 67 |
| Tabel 4.10 Kinerja Penerimaan KPPBC TMP B Makassar 2023..... | 66 |



ABSTRAK

Implementasi Manajemen Risiko Di Bidang Impor Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar, dibimbing oleh Hafiz Elfiansyah Parawu, Dian Lestari,2024.

Implementasi merupakan tahap kritis dalam menjalankan kebijakan atau strategi tertentu. Manajemen risiko merupakan metode dalam mengelola ketidakpastian yang berkaitan dengan ancaman. Penelitian dilaksanakan selama dua bulan tepatnya pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar, jenis penelitian ini adalah Kualitatif. Data penelitian ini didapatkan melalui observasi, wawancara, dokumentasi, pengabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber, teknik, dan waktu lalu dianalisis melalui teknik reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta sudah di implementasikan dengan baik. Sesuai dengan indikator (1) Memahami Konteks melalui pemahaman mengenai faktor-faktor konsteksual seperti asal barang, jenis barang, dan regulasi perdagangan dengan sistem Ciesia 4.0 dan INSW. (2) Identifikasi Risiko melalui sistem manajemen risiko terintegrasi, yang diwujudkan dalam Indonesia National Single Window (INSW). (3) Penilaian Risiko Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analis risiko, KPPBC ini secara sistematis menganalisis data impor, mengidentifikasi pola-pola risiko, dan mengevaluasi dampaknya terhadap sistem pabean. (4) Pengembangan Strategi Mitigasi Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analis risiko, KPPBC menerapkan langkah-langkah konkret untuk mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif. (5) Implementasi dan Pemantauan Melalui proses komunikasi yang efektif, baik dengan pelaku usaha maupun internal. (6) Komunikasi dan Pembelajaran melalui komunikasi yang terbuka dan dua arah sehingga dapat dipastikan pemahaman yang mendalam di antara semua pemangku kepentingan, termasuk pelaku usaha dan tim manajemen risiko.

KATA KUNCI: Implementasi, Manajemen Risiko, Impor.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masyarakat Indonesia terlibat dalam perdagangan Internasional sebagai anggota komunitas Internasional yang saling membutuhkan. Importir di Indonesia melakukan impor dari pengusaha yang ada di luar Indonesia, sebaliknya eksportir di Indonesia memnuhi pasar Internasional dengan mengirim barang dari Indonesia ke negara lain. Pemerintah Indonesia perlu mengantisipasi pesatnya pesatnya perkembangan perdagangan Internasional agar tercipta peraturan yang dapat menjamin kepastian hukum bagi dunia usaha sekaligus melindungi industri dan perekonomian dalam negeri.

Lahirnya Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang kemudian diamandemen berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 adalah landasan hukum yang bersifat formal maupun material terhadap kegiatan kepabeanan. Undang-undang Kepabeanan adalah salah satu pilar pokok untuk mendukung terciptanya perdagangan internasional yang dapat memberikan manfaat bagi perekonomian Indonesia dan sekaligus menghindari dampak buruk perdagangan internasional bagi bangsa Indonesia (Suroño, 2015).

Undang-Undang Kepabeana Nomor 10 Tahun 1995 mulai diberlakukan pada tanggal 1 maret 1997. Namun karena adanya permintaan dan pendapat dari masyarakat maka dilaksanakan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Hal ini jelas mencerminkan kurangnya harapan diantara pihak-pihak yang terlibat dalam penyusunan Undang-Undang Kepabeanan Indonesia. Di sisi lain, perubahan norma hukum mengenai peraturan perdagangan Internasional semakin cepat. Oleh karena itu situasi sumber daya manusia di lingkungan kepabeanan di Indonesia semakin tertinggal dalam mengikuti perkembangan pemikiran ekonomi perdagangan internasional saat ini, serta upaya memberikan pemikiran

Implementasi manajemen risiko dalam bidang impor di Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar merupakan langkah strategis yang diambil untuk memastikan kelancaran dan keamanan proses impor barang. Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar sebagai instansi pemerintah bertanggung jawab atas pengawasan impor di area Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Dalam konteks ini, penting untuk menerapkan manajemen risiko untuk mengidentifikasi, menganalisi dan mengendalikan risiko yang terkait dengan kegiatan impor.

Tujuan utamanya untuk melindungi kepentingan negara, memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, serta mendorong perdagangan yang adil dan sejalan dengan kebijakan nasional. Melalui pendekatan yang

sistematis, dapat mengatasi kompleksitas proses impor, mencegah ancaman keamanan seperti penyelundupan barang ilegal, mengurangi risiko penyimpangan dan kecurangan, serta meningkatkan efisiensi melalui penggunaan sumber daya yang optimal. Dengan implementasi manajemen risiko yang efektif, dapat dipastikan kepatuhan terhadap peraturan dan regulasi impor, sehingga tercipta pengawasan yang efisien dan terpercaya bagi kegiatan impor di wilayah Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dan sekitarnya.

Implementasi Pengawasan Bea Cukai yang ada di Kota Bandung terkait dengan Ekspor Impor seringkali terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh banyak pengguna jasa pada umumnya, dimana masih terdapat pengguna jasa yang belum mematuhi aturan yang sudah ditetapkan oleh Bea Cukai terkait dengan Ekspor dan Impor. Pengguna jasa dalam hal ini eksportir maupun importir harus mematuhi kebijakan dan prosedur yang diberikan oleh Bea Cukai. Tentunya kebijakan dan prosedur tersebut diberikan dengan tujuan agar dapat mempermudah pergerakan barang dari dalam dan luar Indonesia. Pengawasan yang diberikan bea cukai juga tentunya harus optimal agar dapat meminimalisir terjadinya kecurangan maupun pelanggaran oleh pengguna jasa.

Sanksi pidana terhadap tindak pidana di bidang cukai diatur di dalam Undang-Undang No. 39 Tahun 2007 Perubahan Atas UU No. 11 Tahun 1995

tentang Cukai, lamanya pidana penjara minimum 1 (satu) tahun dan maksimum 10 (sepuluh) tahun, sedangkan nilai minimum dari denda yang merupakan nilai rupiah Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan nilai maksimumnya Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah). Nilai minimum dari denda yang merupakan perkalian dari cukai yang terutang 2 (dua) kali nilai cukai dan nilai maksimumnya 20 (dua puluh) kali nilai cukai (ASFIANI, 2021).

Letak Indonesia yang berada di persimpangan dua benua dan garis pantainya yang cukup luas dengan negara-negara industri yang sudah maju memberikan peluang bahkan dorongan bagi pengusaha baik dari dalam maupun dari luar negeri untuk melakukan kegiatan ilegal dengan cara melalui penyeludupan barang-barang masuk ke Indonesia maupun keluar Indonesia.

Misalnya saja di Kota Makassar, masih banyak ditemukan barang impor palsu yang sebenarnya merupakan barang hasil penyeludupan. Salah satunya adalah barang KW (Palsu). Meski barang tersebut merupakan hasil pelanggaran kekayaan intelektual di bidang merek, namun tetap bisa di beli secara transparan di pusat perbelanjaan.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) merupakan sebuah lembaga yang sangat berperan penting dalam melindungi Indonesia dari produk-produk terlarang yang tidak baik bagi keberlangsungan sistem Indonesia. Lembaga

Bea dan Cukai merupakan pintu masuk dan keluarnya ekspor impor. Bea dan Cukai yang merupakan pintu gerbang keluar masuknya barang disebut juga sebagai lembaga perantara.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 183/PMK.01/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 188/PMK.01/2020, ditetapkan bahwa Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Makassar berada di bawah nomenklatur Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Sulawesi Bagian Selatan.

Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean (TMP) B Makassar merupakan salah satu divisi vertikal eselon III dibawah Kantor Wilayah DJBC Sulawesi Bagian Selatan yang berperan penting dalam dinamika perekonomian Sulawesi Selatan, terutama memperlancar arus barang untuk mendukung pengembangan National Logistics Ecosystem (NLE), melindungi masyarakat dan industri dalam negeri, melaksanakan pemungutan terhadap barang impor maupun ekspor yang dikenakan pungutan berdasarkan undang-undang. Selain itu KPPBC TMP B Makassar juga turut mendukung pertumbuhan di sektor riil melalui penerapan kebijakan perpajakan yang bertujuan untuk meningkatkan dan

melindungi industri dan investasi dalam negeri serta meningkatkan daya saing produk Indonesia di pasar internasional.

Salah satu bentuk peran KPPBC TMP B Makassar dalam menjalankan fungsi utama DJBC di wilayah kewenangannya adalah dengan memberikan fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai yang bertujuan untuk mendorong pertumbuhan industri dalam negeri. Mengingat intensifnya pembangunan infrastruktur di wilayah Sulawesi Selatan, tingkat pemanfaatan fasilitas kepabeanan sangat tinggi.

Manajemen risiko adalah suatu pendekatan sistematis yang digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengelola risiko dalam suatu organisasi. Di bidang impor implementasi manajemen risiko menjadi sangat penting untuk memastikan proses impor berjalan lancar, cepat, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dalam paragraf ini, akan dibahas mengenai implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

Secara teknis, proses impor melibatkan banyak kepentingan atau pihak, antara lain kegiatan sebelum kedatangan barang, proses pada saat kedatangan barang, proses pengurusan bea dan cukai, hingga pada proses pengeluaran pasca kedatangan. Sebaik apapun sistem yang digunakan apabila tidak didukung oleh pejabat yang jujur atau profesional ditambah oleh pihak-pihak

yang berusaha memanfaatkan kelemahan peraturan yang ada untuk kepentingan pribadi, tentunya sistem tersebut tidak ada bisa berjalan dengan baik atau malah sia-sia.

Berdasarkan penjelasan diatas dan didukung oleh observasi awal, maka peneliti tertarik untuk meneliti yang berkaitan dengan implementasi manajemen risiko di bidang impor. Dengan menyusun sebuah penelitian yang berjudul **“Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah cara memahami konteks dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta?
2. Bagaimanakah proses identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta?
3. Bagaimanakah penilaian risiko dalam implementasi Manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta?

4. Bagaimanakah proses pengembangan strategi mitigasi dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai?
5. Bagaimanakah tahapan implementasi dan pemantauan dalam hal implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?
6. Bagaimanakah komunikasi dan pembelajaran dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dengan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana cara memahami konteks dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta
2. Untuk mengetahui bagaimana proses identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta
3. Untuk mengetahui bagaimana penilaian risiko dalam implementasi Manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta

4. Untuk mengetahui bagaimana proses pengembangan strategi mitigasi dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai
5. Untuk mengetahui bagaimana tahapan implementasi dan pemantauan dalam hal implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar
6. Untuk mengetahui bagaimana komunikasi dan pembelajaran dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta

D. Manfaat Penelitian

Dari topik tersebut penulis berharap agar penelitian ini dapat membawa manfaat yang berarti baik secara teoritis maupun secara praktis. Adapun manfaat yang ingin diberikan dalam penelitian ini adalah:

1. Manfaat Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya bagi Direktur Jendral Bea dan Cukai.

2. Manfaat atau kegunaan praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menyebarluaskan informasi mengenai penerapan manajemen risiko di sektor impor.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi peneliti sebagai sarjana ilmu sosial dan ilmu politik dalam mengembangkan profesionalisme terhadap konsep implelementasi manajemen risiko.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu mempunyai fungsi untuk membandingkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya dan juga dapat menjadi dasar dalam penyusunan penelitian ini. Adapun penelitian terdahulu sebagai berikut:

1. (Manalu, 2016), dengan judul penelitian “Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor Pada KPPBC TMP C Teluk Nibung Kota Tanjungbalai”. Hasil penelitian dijelaskan bahwa implementasi manajemen risiko dalam bentuk: 1) penetapan tingkat risiko yang berada di KPPBC TMP C Teluk Nibung adalah jalur merah, jalur kuning, dan jalur hijau; 2) penetapan tingkat risiko melalui analisa profil importir, profil komoditi, dan profil negara pemasok; 3) masih kerap terjadi pelanggaran dalam kegiatan impor.
2. (Andriyanto & Mustamin, 2020), dengan judul “Analisis Manajemen Risiko dan Strategi Penanganan Risiko Pada PT. Agility Internasional Menggunakan Metode House Of Risk (HOR)”. Hasil penelitian terdahulu adalah menunjukkan bahwa Keterlambatan pengiriman terjadi karena terlambatnya dalam melakukan proses stuffing yang ditimbulkan oleh beberapa kejadian risiko. Untuk mengurangi dan

mengatasi beberapa risiko yang terjadi, maka digunakanlah metode House of Risk (HOR). Metode ini bertujuan untuk meminimalisir risiko yang dapat menyebabkan terjadinya permasalahan dalam proses ekspor di PT Agility International. HOR terbagi menjadi 2 fase dimana fase 1 merupakan sebuah fase untuk mengidentifikasi kejadian dan agen risiko, sedangkan fase 2 merupakan sebuah fase untuk merancang strategi mitigasi yang dilakukan dalam penanganan agen risiko yang efektif untuk diterapkan di PT Agility International.

3. (ABDILLAH, 2021), dengan judul penelitian “Analisis Manajemen Risiko dalam Kegiatan Kepabeanan Barang Impor” Hasil penelitian menemukan bahwa risiko-risiko dalam impor barang ternyata bermacam-macam seperti: impor ballpress (pakaian bekas); impor limbah dan bahan-bahan B3; impor tekstil dan produk tekstil; impor produk-produk elektronika baik produk industri hulu ataupun produk industri hilir; berbagai tindakan importir yang merupakan pelanggaran dengan sengaja (fraud) seperti misalnya penyelundupan dan manipulasi pemberitahuan impor. Risiko-risiko di atas berpotensi: merugikan penerimaan fiskal negara; mengganggu kelangsungan industri dalam negeri, pasar dan merugikan konsumen. Tindakan importir yang termasuk pelanggaran dengan sengaja (fraud) dan berpotensi merugikan penerimaan negara adalah 2 (dua) urutan teratas risiko-risiko dalam impor.

4. (Deviyanto The Dlava; Inayati, supervisor; Milla Sepliana Setyowati, examiner; Ali Purwito Moesdradjad, n.d., 2012), dengan judul penelitian “Implementasi Manajemen Risiko Dalam Bidang Impor” Hasil penelitian menemukan bahwa (1) faktor-faktor yang mempengaruhi penetapan tingkat risiko adalah profil importir, profil komoditi, dan profil pemasok; (2) penetapan tingkat risiko sendiri dilakukan dengan penetapan jalur impor, yaitu jalur merah, jalur kuning, jalur hijau, dan jalur prioritas.
5. (ALFIANI, n.d., 2016), dengan judul penelitian “Pencegahan Tindak Pidana Kepabeanan di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar” Hasil penelitian ini menemukan bahwa (1) faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana kepabeanan adalah lemahnya kondisi perekonomian di Indonesia, adanya oknum-oknum penegak hukum yang melakukan kolusi, dan sulitnya pengawasan di wilayah perairan Indonesia. (2)Pencegahan tindak pidana kepabeanan di Pelabuhan Hatta dilakukan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Makassar melalui pengawasan terhadap barang ekspor dan barang impor yang masuk dan keluar Pelabuhan Hatta berdasarkan menejemen resiko yang diterapkan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melalui sistem penjaluran.

perbedaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu:

1. Perbedaan antara kedua penelitian ini terletak pada tahun penelitiannya dan tempat penelitiannya yaitu penelitian Manalu dilakukan pada tahun 2016 di KPPBC TMP C Teluk Nibung sedangkan penelitian ini dilakukan pada tahun 2024 di KPPBC TMP B Pelabuhan Soekarno Hatta.
2. Perbedaan antara kedua penelitian ini terletak pada tahun dan metode penelitiannya yaitu penelitian Andriyanto & Mustamin dilakukan pada tahun 2020 dengan metode penelitian kuantitatif sedangkan penelitian ini dilakukan pada tahun 2024 dengan metode kualitatif.
3. Perbedaan antara kedua penelitian ini terletak pada hasil penelitian yaitu hasil penelitian Abdillah menemukan beberapa risiko dalam impor sedangkan hasil penelitian ini menemukan beberapa implementasi manajemen risiko dalam impor.
4. Perbedaan antara kedua penelitian ini terletak pada hasil penelitian yaitu hasil penelitian Deviyanto The Dlava mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat risiko impor sedangkan pada hasil penelitian ini mengenai implementasi manajemen risiko pada impor.

5. Perbedaan antara kedua penelitian ini terletak pada tahun dan indikator penelitiannya yaitu penelitian Alfiani, n.d dilakukan pada tahun 2016 dengan indikator Pencegahan sedangkan penelitian ini dilakukan pada tahun 2024 dengan indikator implementasi manajemen risiko.

B. Teori dan Konsep

1. Konsep Manajemen Strategi

Menurut sejarah manajemen, strategi diciptakan oleh bangsa Yunani; dengan tujuan untuk mencapai kemenangan dalam suatu perang dan memenuhi kebutuhan perang. Strategi diciptakan untuk memberikan data dan wawasan tentang musuh dan digunakan untuk mengalahkan musuh dalam peperangan. Inti dari strategi adalah penggunaan sumber daya yang tersedia secara efektif untuk mencapai kemenangan dalam suatu pertempuran (Bracker, 1980; Stead & Stead, 2008; Steiner & Miner, 1977). Pada intinya penggunaan strategi adalah tentang mencapai kemenangan dalam pertempuran; secara tepat waktu dan tepat sasaran untuk memanfaatkan sumber daya yang tersedia secara optimal. Seiring dengan perkembangan zaman dan kecerdasan manusia; penggunaan strategi juga semakin meningkat di dunia bisnis yang dalam penerapannya diformulasikan dalam bentuk konsep kerja yang mempertimbangkan berbagai faktor yang berpengaruh.

Mengacu pada perkembangan dari waktu ke waktu dan semakin meningkatnya kebutuhan dalam dunia bisnis, maka filosofi peperangan strategis telah diterapkan oleh dunia komersial dalam pasar yang kompetitif. Penggunaan konsep strategi perang dalam dunia perdagangan bertujuan untuk mempertahankan posisi perusahaan dan juga untuk memperluas penguasaan pasar. Dengan kata lain, penggunaan strategi dalam dunia perdagangan memiliki maksud untuk meningkatkan keunggulan daya saing dan mempertahankan eksistensi keunggulan daya saing. Pada intinya penerapan manajemen strategi oleh perusahaan adalah untuk menentukan pola dan komposisi yang tepat dalam mengalokasi seluruh sumber daya untuk mencapai kinerja finansial dan non finansial sesuai dengan perencanaan (Barney, 2007; Grant, 2008). Oleh karena itu peran strategi dalam pencapaian kinerja perusahaan adalah tidak dapat dipungkiri. Karena dalam organisasi atau perusahaan komersil berlaku hukum dasar ekonomi, yakni mendapat keuntungan sebesar-besarnya dengan pengorbanan sckecil-kecilnya. Artinya adalah perusahaan berusaha mencapai kinerja terbaik dengan menggunakan sumber daya yang tersedia dan terbatas. Untuk mengeksplorasi sumber daya yang terbatas memerlukan strategi yang tepat dan pelaksanaan yang efektif. Oleh karena itu dibutuhkan strategi dan dikelola secara sistimatis.

Menurut Bhalla et.al. (2009), manajemen strategis merupakan suatu metode dan perilaku eksekusi yang dihasilkan dari perpaduan 2 unsur

utama yakni sosiologi dan ekonomi. Substansi unsur sosiologi dalam manajemen strategi terfokus pada pelaku yang terlibat dalam aktivitas organisasi; sedangkan substansi unsur ekonomi terfokus pada kinerja finansial dan non finansial.

unsur sosiologi manajemen strategis berfokus pada mempelajari fungsi aktor organisasi pengambil keputusan atau para pembuat keputusan (decision makers). Fungsi para pengambil keputusan terkait manajemen strategi sangat menonjol, karena mereka berperan sebagai pengambil kebijakan yang memerlukan ketelitian dalam mengambil keputusan strategis yang akan dipakai. Ketepatan yang harus dipenuhi oleh seorang pengambil keputusan adalah kemampuan menganalisis suatu situasi atau suatu kondisi dalam kerangka faktor makro dan mikro. Oleh karena itu, strategi yang diterapkan dapat berjalan efektif pada apabila diterapkan untuk mencapai tujuan operasional. Kompleksitas yang dihadapi para pengambil keputusan membuat strategi menjadi sebuah tantangan tersendiri. Untuk memenuhi tantangan ini memerlukan pengalaman, wawasan dan keterampilan di lapangan. Strategi yang dibuat dapat dikatakan tepat apabila setelah dilaksanakan dapat berjalan baik, lancar sesuai dengan rencana dan mencapai hasil akhir sesuai dengan tujuan pelaksanaan.

Pada saat yang sama, di bidang perekonomian, diperlukan strategi yang menghormati prinsip filosofis dasar ilmu ekonomi konvensional, yaitu berkorban sesedikit mungkin untuk mencapai hasil terbaik. Makna dari filosofi dasarnya adalah bahwa dalam menjalankan kegiatan ekonomi perlu mempertimbangkan berbagai faktor yang mempunyai pengaruh langsung dan tidak langsung, agar dapat mencapai hasil yang maksimal dengan menggunakan sumber daya yang tersedia. Dengan kata lain, elemen ekonomi dari manajemen strategis adalah efisiensi operasional. Tujuan operasional yang ditempuh meliputi kinerja keuangan dan kinerja non keuangan. Sehingga dengan demikian dibutuhkan strategi yang tepat, dalam arti suatu cara kerja yang dapat memandu dan menjadi acuan bagi seluruh elemen kerja organisasi untuk pencapaian target. Kinerja optimal dicapai dengan menggunakan sumber daya yang tersedia, baik dalam ruang lingkup internal maupun eksternal.

Fred R. David dan Forest R. David (David & David, 2017) mendefinisikan Manajemen strategi adalah ilmu dan seni formulasi, implementasi dan evaluasi keputusan lintas fungsional dalam satu organisasi untuk mencapai tujuan. Fokus definisi ini terletak pada proses pembuatan kebijakan dan koordinasi implementasi lintas fungsional dalam perusahaan.

Pada hakekatnya manajemen strategi menghadapi berbagai tantangan baik dari internal maupun dari eksternal. Pada tahap awal berhadapan dengan tantangan dari internal perusahaan, antara lain resistensi; kemudian berhadapan dengan tantangan dari eksternal perusahaan antara lain ancaman atau kontra strategi dari pihak pesaing dan peluang pasar. Masing-masing tantangan memiliki karakteristik yang berbeda dan sulit dihindarkan oleh pembuat keputusan. Khususnya tantangan eksternal, berupa Ancaman dan peluang pasar adalah unsur penting, karena berdampak pada pencapaian tujuan organisasi (Zentner, 1984). (Yam, 2020)

2. **Konsep Barang impor**

Dalam perdagangan internasional itu terdapat kegiatan yang disebut kegiatan ekspor dan impor. Adanya kegiatan ekspor dan impor mempunyai pengaruh besar terhadap pertumbuhan perekonomian suatu negara. Impor dapat diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (asing) ke dalam wilayah pabean negara lain. Definisi ini berarti bahwa kegiatan impor melibatkan dua negara. Dalam hal ini bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara tersebut, yang berbeda dan pastinya juga peraturan serta bertindak sebagai supplier dan satunya bertindak sebagai negara penerima. Dalam memenuhi kebutuhannya setidaknya pasti terdapat satu hal yang membuat

negara tersebut harus membangun hubungan baik dengan negara lainnya. Salah satunya, dalam aktivitas perekonomian ini tujuan lainnya dari kegiatan impor adalah untuk memperkuat neraca pembayaran dan mengurangi keluarnya devisa ke luar negeri.

Manfaat Keuntungan terbesar dari impor adalah memungkinkan suatu negara memperoleh bahan baku, barang, dan jasa untuk produk-produk yang jumlahnya terbatas di dalam negeri atau tidak dapat diproduksi di dalam negeri. Hal ini secara tidak langsung mendukung stabilitas negara. Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke dalam peredaran bebas di dalam wilayah pabean (dalam negeri), yang dibawa dari luar wilayah pabean (luar negeri) dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan.

Berdasarkan kegiatannya, impor dapat dibedakan menjadi beberapa jenis. Adapun jenis-jenis impor adalah sebagai berikut:

- a. Impor untuk Dipakai; kegiatan memasukkan barang/ jasa ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan maksud yaitu untuk dipakai, dimiliki atau dikuasai oleh orang yang menetap di Indonesia.
- b. Impor Sementara; kegiatan memasukkan barang/ jasa ke dalam wilayah pabean Indonesia yang mana tujuannya yaitu untuk diekspor kembali ke luar Indonesia paling lama 3 tahun.
- c. Impor Angkut Lanjut/ Terus; kegiatan mengangkut barang dengan memanfaatkan sarana pengangkut melalui suatu kantor ke kantor lain tanpa adanya proses pembongkaran terlebih dahulu.
- d. Impor untuk Ditimbun; kegiatan mengangkut barang dengan menggunakan sarana pengangkut melalui suatu kantor ke kantor lain dengan melakukan proses pembongkaran terlebih dahulu.
- e. Impor untuk Re-ekspor; kegiatan mengangkut barang impor yang masih berada di dalam wilayah pabean untuk diekspor kembali ke luar Indonesia. Kegiatan ini dilakukan terhadap barang impor dengan kondisi; tidak sesuai pesanan, salah kirim, rusak, tidak memenuhi syarat teknis, adanya perubahan peraturan.

Dapat disimpulkan bahwa impor adalah kegiatan usaha internasional yang meliputi, memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia dan dilakukan oleh perorangan atau perusahaan yang bergerak dibidang ekspor impor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikenakan bea masuk.

3. Konsep Implementasi Manajemen Risiko

Menurut sekretariat WCO pada *Risk Management Compendium Common Part*, penerapan manajemen risiko terkadang masih berkembang secara intuitif atau *ad hoc* dan belum tentu dipraktikkan secara sistematis dan terstruktur baik. Peningkatan volume dan jenis perdagangan internasional yang didorong oleh kemajuan teknologi membuat Bea Cukai harus meningkatkan kualitas dan cara Bea Cukai melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya. (MHF RASYID, 2022)

Implementasi manajemen risiko menurut WCO Compendium sebagai berikut:

- a. Membangun Konteks
- b. Pengumpulan Informasi dan Intelejen
- c. Identifikasi Risiko
- d. Analisis Risiko
- e. Evaluasi dan Prioritas Risiko
- f. Perlakuan Risiko
- g. Pemantauan dan Peninjauan
- h. Dokumentasi, Komunikasi, dan Konsultasi

implementasi manajemen risiko menurut David Hillson adalah pendekatan yang holistik dan inovatif dalam mengelola risiko organisasi

atau proyek. Hillson mengajukan beberapa langkah kunci yang harus diikuti untuk mengimplementasikan manajemen risiko dengan efektif.

implementasi manajemen risiko menurut David Hillson mencakup pemahaman konteks, identifikasi risiko, penilaian risiko, pengembangan strategi mitigasi, implementasi dan pemantauan, serta komunikasi yang efektif. Pendekatan holistik dan inovatif ini memiliki maksud untuk membantu organisasi mengelola risiko dengan lebih baik dan meminimalisir dampak negatifnya.

Implementasi manajemen risiko menurut David Hillson sebagai berikut:

a. Memahami Konteks

Langkah pertama adalah memahami konteks organisasi atau proyek. Ini melibatkan mengidentifikasi tujuan, pemangku kepentingan, lingkungan operasional, dan faktor eksternal yang dapat mempengaruhi risiko. Memahami konteks membantu dalam mengenali risiko yang relevan dan berpotensi mempengaruhi pencapaian tujuan.

b. Identifikasi Risiko

Proses ini melibatkan pengidentifikasian semua potensi risiko yang mungkin mempengaruhi tujuan organisasi atau proyek. Hillson mendorong pendekatan yang inklusif dan kreatif dalam

mengidentifikasi risiko. Ini dapat melibatkan berbagai pemangku kepentingan dan berbagai pendekatan untuk menghasilkan daftar risiko yang komprehensif.

c. Penilaian Risiko

Ketika risiko telah diidentifikasi, langkah yang dapat diambil setelahnya adalah menilai risiko menurut dampak dan kemungkinan terjadinya. Hillson menganjurkan penggunaan pendekatan kuantitatif dan kualitatif dalam penilaian risiko. Ini membantu dalam mengidentifikasi risiko yang paling signifikan yang perlu dikelola dengan lebih intensif.

d. Pengembangan Strategi Mitigasi

Strategi mitigasi dirancang untuk mengurangi dampak atau kemungkinan terjadinya risiko. Hillson menekankan pentingnya mengembangkan strategi yang inovatif dan kreatif untuk mengatasi risiko. Ini bisa mencakup metode-metode untuk menghindari risiko, meminimalisir eksposur, mengalihkan risiko, dan bisa jadi menerima risiko dalam beberapa kasus.

e. Implementasi dan Pemantauan

Strategi mitigasi perlu diimplementasikan dengan hati-hati. Hillson menyoroti pentingnya memastikan bahwa langkah-langkah yang direncanakan benar-benar diterapkan. Selanjutnya, pemantauan risiko harus menjadi bagian integral dari operasi sehari-hari. Jika risiko

berubah atau risiko baru muncul, langkah-langkah perlu diambil untuk menjaga risiko tetap dalam kendali.

f. Komunikasi dan pembelajaran

Komunikasi yang jelas dan efektif adalah kunci dalam manajemen risiko. Hillson menekankan pentingnya berkomunikasi dengan semua pemangku kepentingan tentang risiko yang diidentifikasi, langkah-langkah mitigasi yang diambil, dan perkembangan terbaru. Selain itu, organisasi harus berusaha untuk terus belajar dari pengalaman dalam menghadapi risiko.

4. **Konsep Manajemen Risiko**

Manajemen risiko adalah serangkaian metode dan prosedur yang digunakan untuk mengidentifikasi, mengukur, memantau dan mengendalikan risiko yang timbul dari setiap upaya yang dilakukan untuk mengubah model bisnis telekomunikasi. Hubungan antara risiko dan keuntungan secara alami bersifat linier dan berkorelasi terbalik. Semakin tinggi keuntungan yang diharapkan, maka semakin besar pula risiko yang dihadapi. Oleh karena itu diperlukan upaya yang serius dan konsisten untuk mengatasi masalah ini meskipun hubungannya terbalik, yaitu kegiatan yang meningkatkan hasil seiring dengan penurunan risiko. Untuk mencapai hal tersebut diperlukan manajemen risiko yaitu merancang prosedur dan menerapkan prosedur untuk mengelola suatu risiko bisnis.

Manajemen risiko memiliki fungsi, antara lain:

- a. Menemukan risiko potensial
- b. Mengevaluasi resiko potensial
- c. Memilih teknik / cara yang tepat atau menentukan suatu gabungan dari beberapa teknik yang tepat guna untuk menanggulangi kerugian.

Oleh karena itu pengelolaan risiko meliputi pencarian potensi risiko, evaluasi potensi risiko, dan penanggulangan kerugian yang di akibatkan oleh usaha atau kegiatan yang dilakukan oleh usaha atau badan usaha. Pada prinsipnya manajemen risiko adalah upaya untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengendalikan risiko dalam seluruh aktivitas bisnis untuk mencapai efektivitas dan efisiensi yang lebih besar.

Dalam mengelola risiko perlu mempertimbangkan perilaku *stakeholder* baik dari eksternal dan internal organisasi, termasuk faktor budaya dan perilaku masing-masing manusia (Yulianto, 2020). Berdasarkan dokumen SNI ISO 31000:2018, Pengertian risiko adalah efek dari ketidakpastian untuk mencapai sasaran, sedangkan pengertian manajemen risiko adalah pengertian terkoordinasi untuk mengendalikan dan mengarahkan organisasi terkait efek tidakkepastian pada sasaran organisasi.

Prinsip dalam manajemen risiko akan memberikan panduan terhadap karakteristik manajemen risiko yang efektif serta efisien, mengomunikasikan nilainya, dan menjabarkan tujuan dan maksud dari manajemen risiko (Susilo *et al.* 2018). Menurut Yulianto (2020),

manajemen risiko dalam ISO 31000:2018 mempunyai beberapa prinsip, yaitu :

- a. Inklusif, yaitu melibatkan pengetahuan, pendapat, dan persepsi *stakeholder*.
- b. Komprehensif dan sistematis, yaitu mengimplementasikan suatu pendekatan sehingga menghasilkan manajemen risiko yang konsisten dan terukur.
- c. Terintegrasi, yaitu menjadi satu kesatuan dari seluruh kegiatan organisasi.
- d. Efektif dan efisien, yaitu memberikan perlindungan dan/atau meningkatkan nilai organisasi dengan sumber daya kompetitif, biaya minim, dan hasil kerja optimal.
- e. Berdasarkan pada informasi terbaik yang tersedia, yaitu segala kerangka dan proses manajemen risiko berdasarkan pada informasi historis, memperhitungkan batasan dan ketidakpastian informasi.
- f. Dinamis, yaitu manajemen risiko harus meminimalisir, mendeteksi, mengenali, dan merespon perubahan tersebut secara cepat dan tepat waktu.
- g. Perbaikan terus menerus, yaitu terus ditingkatkan melalui pembelajaran dan pengalaman.

5. **Manajemen Risiko dalam Kepabeanan**

Kepabeanan merupakan salah satu kajian ilmu pengetahuan harus dikelompokkan dalam dua perspektif yang berbeda. Pertama, Kepabeanan dalam arti kegiatan pengendalian peredaran barang yang masuk dan keluar daerah pabean. Hal ini menekankan pentingnya kepabeanan sebagai suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh petugas Bea dan Cukai untuk melindungi bangsa dan negara dari masuknya barang-barang yang berpotensi merugikan tatanan kehidupan bangsa Indonesia. Dalam hal ini Bea Cukai berperan sebagai lembaga perlindungan perbatasan.

Kepabeanan mempunyai fungsi yang harus mendukung perdagangan dan juga memastikan bahwa setiap pemangku kepentingan mematuhi peraturan bea dan cukai yang mana bea dan cukai harus mengambil pendekatan yang efektif untuk menjalankan kedua peran ini dengan baik. Penerapan manajemen risiko adalah salah satu cara untuk mencapai hal ini. Dalam hal ini, David Widdowson mengajukan konsep penerapan manajemen risiko dalam konteks kepabeanan. Pengendalian dan fasilitas (*facilitation and control*) yang merupakan dua fungsi utama kepabeanan yang harus dijalankan secara seimbang. Risiko tidak difasilitasinya perdagangan internasional dan risiko ketidakpatuhan terhadap bea dan cukai nasional adalah dua risiko yang harus diwaspadai secara bersamaan oleh bea dan cukai.

Menurut WCO *Customs Risk Management Compendium*, manajemen risiko adalah kegiatan terkoordinasi oleh badan administrasi untuk mengarahkan dan mengendalikan risiko. Saat ini bea cukai dituntut untuk mempertahankan fasilitas (*customs service*) dan pengawasan (*customs control*) atas lalu lintas barang, orang, dan sarana transportasi internasional dengan porsi yang seimbang. (Luan, 2020)

C. Kerangka Pikir

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Makassar khususnya di Pelabuhan Soekarno Hatta dengan tujuan untuk menganalisis implementasi manajemen risiko di bidang impor. Adapun kerangka pikir yang

Risiko yang dimiliki oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) tidak terlepas dari fungsi utama DJBC itu sendiri, yaitu berfungsi melakukan pemeriksaan barang impor yang masuk ke Indonesia. Pemeriksaan atas barang impor merupakan kegiatan utama DJBC dan otoritas-otoritas pabean negara lain.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



D. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana penerapan manajemen risiko di bidang impor yang di terapkan di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta. Manajemen risiko adalah kegiatan mengantisipasi potensi terjadinya suatu bahaya terhadap kesehatan, keselamatan, lingkungan, pemanfaatan sumber daya alam dan/atau bahaya lainnya yang masuk ke dalam kategori rendah di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

E. Deskripsi Fokus

Berdasarkan fokus penelitian, maka dikemukakan penjelasan fokus penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Memahami Konteks

Langkah pertama adalah memahami konteks organisasi atau proyek. Ini melibatkan mengidentifikasi tujuan, pemangku kepentingan, lingkungan operasional, dan faktor eksternal yang dapat mempengaruhi risiko. Memahami konteks dengan melibatkan pemahaman mengenai faktor-faktor kontekstual seperti jenis barang, asal barang, dan regulasi perdagangan.

2. Identifikasi Risiko

Proses ini melibatkan pengidentifikasian semua potensi risiko yang mungkin mempengaruhi tujuan organisasi atau proyek. Hillson mendorong pendekatan yang inklusif dan kreatif dalam mengidentifikasi risiko. Melalui pertukaran data elektronik proses identifikasi risiko ini dapat melibatkan berbagai pemangku kepentingan dan berbagai pendekatan untuk menghasilkan daftar risiko yang komprehensif.

3. Penilaian Risiko

Ketika risiko telah diidentifikasi, langkah yang selanjutnya digunakan adalah menilai risiko menurut dampak dan kemungkinan terjadinya. Hillson menganjurkan penggunaan pendekatan kuantitatif

dan kualitatif dalam penilaian risiko. Dalam hal ini penilaian risiko melalui penjaluran barang impor sesuai dengan tingkat risiko yang di akan ditumbulkan nantinya.

4. Pengembangan Strategi Mitigasi

Strategi mitigasi dirancang untuk mengurangi dampak atau kemungkinan terjadinya risiko. Hillson menekankan pentingnya mengembangkan strategi yang inovatif dan kreatif untuk mengatasi risiko. Pengembangan Strategi mitigasi ini dapat di implementasikan ketika telah mendapatkan hasil dari penilaian risiko.

5. Implementasi dan Pemantauan

Strategi mitigasi perlu diimplementasikan dengan hati-hati. Hillson menyoroti pentingnya memastikan bahwa langkah-langkah yang direncanakan benar-benar diterapkan. Selanjutnya, pemantauan risiko ini juga ini melibatkan komunikasi yang efektif antar pelaku usaha dan pihak terkait.

6. Komunikasi dan pembelajaran

Komunikasi yang jelas dan efektif adalah kunci dalam manajemen risiko. Hillson menekankan pentingnya berkomunikasi dengan semua pemangku kepentingan tentang risiko yang diidentifikasi, langkah-langkah mitigasi yang diambil, dan perkembangan terbaru. Komunikasi terbuka menjadi langkah efektif dalam implementasi manajemenrisiko.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi

Waktu penelitian yang di perlukan dalam penelitian ini kurang lebih selama 2 bulan lamanya. Adapun lokasi yang nantinya dijadikan tempat penelitian yaitu bertempat di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Pelabuhan Soekarno Hatta dipilih menjadi lokasi penelitian dengan fokus penelitian yaitu implementasi manajemen risiko di bidang impor.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Dalam penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar . Untuk menganalisis sejauh mana implementasi manajemen risiko serta bagaimana penetapan tingkat risiko atas impor di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

C. Informan

Adapun informan dalam penelitian ini adalah orang yang didasarkan pada kemampuan dan pengalamannya untuk memberikan informasi terkait pelaksanaan kebijakan perencanaan dan penganggaran. Informan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Informan Peneliti

| No | Informan | Keterangan |
|----|--|----------------|
| 1 | Kepala Penindakan dan Penyidikan | Informan utama |
| 2 | Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai | Informan Utama |
| 3 | Seksi Penyuluhan dan Layanan Informasi | Informan Kunci |

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan yaitu:

1. *Interview* (Wawancara)

Wawancara dilakukan dengan pihak-pihak yang berada di Instansi Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data dengan melakukan studi pendahuluan untuk mengetahui permasalahan yang perlu diteliti. Teknik pengumpulan data ini didasarkan pada penilaian diri sendiri atau *self-report*, atau setidaknya pada pengetahuan dan keyakinan pribadi.

2. Observasi

Proses pengumpulan data bersifat observasional yaitu peneliti melakukan pengamatan secara langsung atau berkunjung langsung ke lokasi yang diteliti dalam hal ini di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Makassar (Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar).

3. Dokumentasi

Dokumentasi pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti yaitu dengan mengumpulkan dokumen-dokumen atau penelitian terdahulu dari sumber terpercaya yang relevan dengan judul yang diangkat yaitu, Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor pada Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

4. Media review

Penelitian ini melakukan review terhadap pemberitaan, baik media cetak maupun *on-line* y terkait penerapan manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

E. Teknik Analisis Data

Data yang telah di peroleh kemudian di analisis dengan menggunakan teknik analisis kualitatif. Adapun langkah-langkah teknik analisis yang dilakukan oleh peneliti adalah, sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Jumlah data yang diperoleh dari lapangan cukup banyak sehingga hal pertama yang dilakukan oleh peneliti yaitu merangkum, menyeleksi, memfokuskan pada faktor-faktor yang penting, mencari tema dan pola, serta mengatur data sedemikian mungkin sehingga dapat memberikan sebuah kesimpulan yang berkaitan dengan objek penelitian untuk memudahkan pengumpulan data selanjutnya.

2. Penyajian Data

Penyajian data yang dilakukan oleh peneliti yaitu membandingkan dan menghubungkan seluruh data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder. Data disajikan dalam bentuk narasi singkat yang menjelaskan berbagai hubungan yang ada dalam setiap kategori dan melampirkan data dalam bentuk bagan atau grafik.

3. Penarikan Kesimpulan Verifikasi

Pada tahapan ini kesimpulan yang di dapatkan oleh penulis masih bersifat sementara dan akan berubah hingga ditemukannya bukti pendukung yang kuat untuk digunakan pada tahap selanjutnya.

F. Teknik Pengabsahan Data

Pengabsahan data adalah menjamin bahwa semua yang telah diamati dan diteliti peneliti sesuai (relevan) dengan data yang benar-benar terjadi. Untuk menghasilkan tingkat keabsahan data peneliti tentunya diperlukan untuk mendukung sebuah penelitian kualitatif yakni melalui:

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber yakni melibatkan pencaharian data-data atau informasi yang diperoleh dari narasumber serta menggunakan beberapa informan tambahan untuk membandingkan fakta dari informan utama.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan data informasi dengan cara memverifikasi sumber yang sama dengan menggunakan teknik yang berbeda. Teknik berbeda yang dilakukan adalah terkait dengan etika administrator untuk memastikan keakuratannya.

3. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu digunakan untuk memvalidasi data dengan menguji metode dan lokasi yang berbeda. Perubahan suatu proses dan perilaku manusia mengalami perubahan dari waktu ke waktu sehingga perlu dilakukan observasi yang tidak hanya sekali observasi saja.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Profil Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai TMP B Makassar

Sebelum membahas mengenai penerapan manajemen risiko di bidang impor pada daerah pabean oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC), sebaiknya kita melihat gambaran umum mengenai instansi tersebut.

Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) merupakan instansi vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berada di bawah dan memiliki tanggung jawab terhadap Kepala Kantor Wilayah. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 tentang Organisasi dan Tata kerja instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai saat ini terdapat 113 Kantor Pengawasan dan Pelayanan (KPPBC) yang tersebar di seluruh Indonesia salah satunya adalah Makassar.

Adapun beberapa tugas pokok dari KPPBC dalam pasal 115 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 tentang

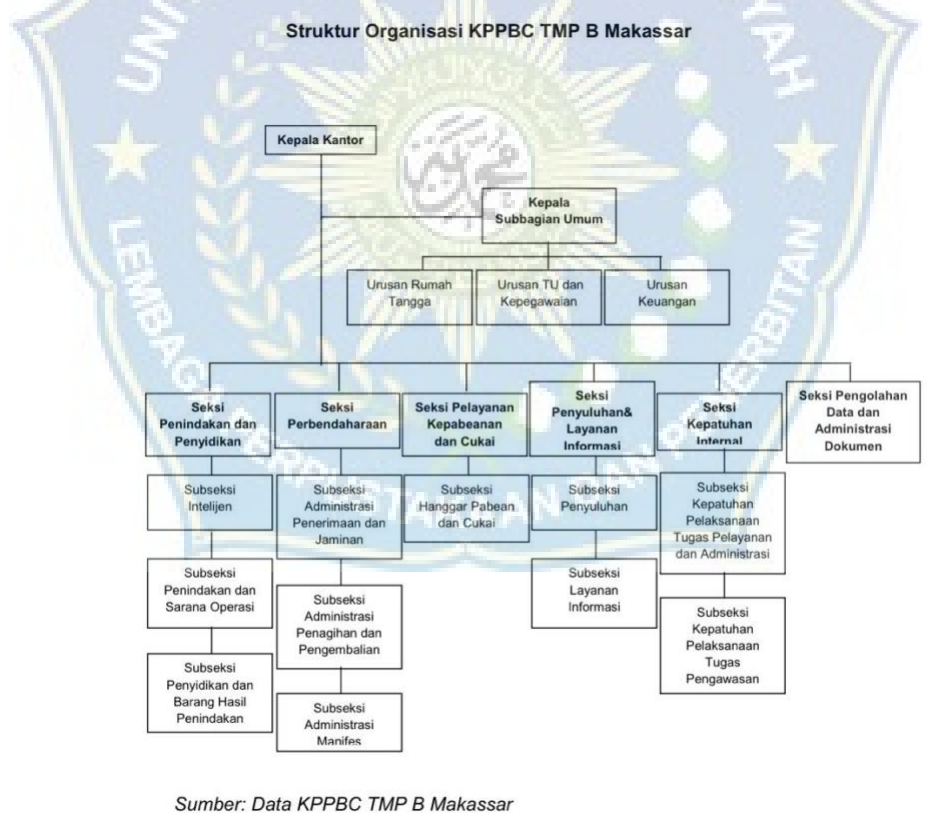
Organisasi dan Tata kerja instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam menjalankan tugas tersebut adalah :

- a. Melaksanakan Intelijen, patroli, penindakan, dan penyidikan di bidang kepabeanan dan cukai,
- b. Mengelola dan memelihara sarana operasi, sarana komunikasi, dan senjata api,
- c. Melaksanakan pelayanan teknis di bidang kepabeanan dan cukai,
- d. Melaksanakan pemberian perijinan dan fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai,
- e. Menjalankan pemungutan dan pengadministrasian bea masuk, bea keluar, dan pungutan negara lainnya yang dipungut oleh Direktorat Jenderal,
- f. Menerima, penyimpan, memelihara, dan mendistribusikan dokumen kepabeanan dan cukai,
- g. Melaksanakan pengelolaan data, penyajian informasi, dan laporan kepabeanan dan cukai,
- h. Mengawasi pelaksanaan tugas dan evaluasi kerja,
- i. Pelaksanaan administrasi Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai.

2. Struktur Organisasi Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai TMP B Makassar

Adapun susunan organisasi Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean dalam pasal 119 ayat (1) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 tentang Organisasi dan Tata kerja instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah:

Gambar 4.1 Struktur Organisasi KPPBC TMP B Makassar



3. Visi dan Misi Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Makassar

a. Visi

Menjadi Institusi Kepabeanan dan Cukai yang terkemuka di dunia.

b. Misi

- 1) Memfasilitasi perdagangan dan Industri
- 2) Menjaga perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyeludupan dan perdagangan ilegal
- 3) Mengoptimalkan penerimaan negara di sektor kepabeanan dan cukai.

Adapun wilayah kerja KPPBC TMP B Makassar meliputi pelabuhan laut Soekarno, pelabuhan laut Hatta, Kantor Lalu Bea Makassar dengan 2 (dua) Kantor Bantu Pelayanan dan 7 (tujuh) Pos Pengawasan Bea dan Cukai, yaitu :

1. Kantor Bantu Pelayanan Bea dan Cukai Bantaeng dan Pulau Selayar
2. Kantor Bantu Pelayanan Bea dan Cukai Biring Kassi
3. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Bantaeng
4. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Bulukumba
5. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Paotere
6. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Soekarno I

7. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Soekarno II
8. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Hatta I
9. Pos Pengawasan Bea dan Cukai Hatta II

Tabel 4.1 Jumlah Sumber Daya Manusia pada KPPBC TMP B Makassar

| No. | Jenjang Pendidikan | Jumlah |
|--------------------------|--------------------|-----------|
| 1. | S2 | 11 Orang |
| 2. | S1 | 51 Orang |
| 3. | D3 | 22 Orang |
| 4. | D1 | 27 Orang |
| 5. | SMA | 12 Orang |
| Total Jumlah Keseluruhan | | 123 Orang |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar 2023

B. Hasil Penelitian

Manajemen risiko telah menjadi pendekatan yang integral dalam pengelolaan keberlanjutan suatu organisasi. Dalam konteks ini, implementasi manajemen risiko memainkan peran utama dalam mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengatasi potensi risiko yang dapat memengaruhi tujuan dan kinerja organisasi. Penerapan manajemen risiko memberikan landasan struktural yang mendorong organisasi untuk melakukan penyesuaian dengan lingkungan yang selalu berubah, mengurangi ketidakpastian, dan meningkatkan daya tahan terhadap perubahan eksternal. .

1. Memahami Konteks

Memahami konteks memainkan peran penting terhadap penerapan manajemen risiko. Implementasi manajemen risiko impor yang efektif memerlukan pemahaman mendalam mengenai dinamika perdagangan internasional, jenis barang yang diimpor, dan potensi risiko yang terkait dengan transaksi dalam bidang impor. Kesadaran akan konteks ini menciptakan landasan yang kuat bagi manajemen risiko proaktif dan pencegahan potensi pelanggaran dan kerugian finansial.

Dalam konteks manajemen strategi, pemahaman konteks memegang peran kunci dalam membentuk kebijakan dan langkah-langkah strategis suatu organisasi. Pemahaman konteks ini merujuk pada pengetahuan mendalam tentang faktor-faktor internal dan eksternal yang dapat mempengaruhi kinerja serta keberlanjutan organisasi. Menurut ahli manajemen strategi, pemahaman konteks tidak hanya mencakup identifikasi tantangan dan peluang bisnis, tetapi juga mempertimbangkan nilai-nilai, budaya organisasi, dan tren industri. Ahli dalam manajemen strategi menggarisbawahi pentingnya memperhitungkan dinamika pasar, persaingan industri, regulasi, dan inovasi teknologi sebagai bagian dari konteks yang perlu diperhatikan

Memahami konteks dalam hal impor merupakan suatu keharusan yang tak terhindarkan dalam menangani transaksi perdagangan internasional. Pengertian mendalam terhadap faktor-faktor kontekstual seperti asal barang, jenis barang, dan regulasi perdagangan sangat diperlukan dalam menjalankan operasi impor dengan lancar. Konteks impor mencakup pemahaman terhadap kebijakan pabean, peraturan perdagangan internasional, serta dinamika pasar global. Misalnya, memahami asal-usul barang membantu dalam menilai potensi risiko dan kewajiban pajak yang mungkin timbul.

Dalam konteks kegiatan impor, kemampuan untuk memahami konteks menjadi suatu aspek yang esensial bagi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Pemahaman konteks tidak hanya mencakup jenis barang yang diimpor, tetapi juga melibatkan evaluasi terhadap faktor-faktor eksternal yang dapat memengaruhi aktivitas pabean. DJBC perlu memiliki wawasan yang mendalam terhadap dinamika perdagangan internasional, kebijakan pemerintah terkait impor, serta perubahan dalam tata cara dan regulasi perdagangan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap bapak HC selaku Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan mengatakan bahwa :

“Memahami konteks impor sangat penting karena setiap jenis barang memiliki karakteristik dan risiko masing-masing. Untuk mengetahui jenis barang yang akan di impor itu kita ada yang namanya Pertukaran Data Elektronik melalui INSW yang dapat di akses di internet. Misalnya, kita perlu tahu mengenai karakteristik setiap impor, termasuk asal barang, jenis barang, dan nilai impor, karena itu akan mempengaruhi tarif bea cukai yang dikenakan. Konteks ini juga membantu kami dalam melakukan analisis risiko terkait, seperti potensi penyelundupan atau manipulasi dokumen”. (wawancara pada tanggal 11 januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Memahami konteks impor menjadi fondasi krusial dalam memitigasi risiko yang terkait dengan aktivitas impor. Setiap jenis barang memiliki karakteristik dan risiko yang berbeda, dan pemahaman mendalam terhadap konteks ini menjadi langkah awal untuk meminimalkan potensi kerugian dan pelanggaran pabean. Proses pertukaran data elektronik melalui sistem *Indonesia National Single Window* (INSW), yang dapat diakses secara daring, menjadi alat utama dalam memahami risiko dan karakteristik setiap jenis impor.

Melalui INSW dan Ceisa 4.0, pihak terkait dapat menilai apakah informasi yang diberikan oleh pihak pengimpor sesuai dengan formulir pemberitahuan impor barang. Sebagai contoh, apakah jenis dan jumlah barang yang dilaporkan sesuai dengan yang tercantum dalam formulir PIB. Jika terdapat ketidaksesuaian, ini dapat menjadi indikator potensi manipulasi dokumen atau ketidakpatuhan terhadap ketentuan pabean.

Dengan memahami konteks risiko ini, pihak berwenang dapat mengarahkan upaya manajemen risiko dengan lebih tepat. Mereka dapat memfokuskan sumber daya pada jenis barang atau transaksi yang memiliki risiko lebih tinggi, meningkatkan efektivitas pemeriksaan, dan secara keseluruhan, meningkatkan keakuratan dalam menilai dan mengelola risiko yang mungkin terjadi selama kegiatan impor.

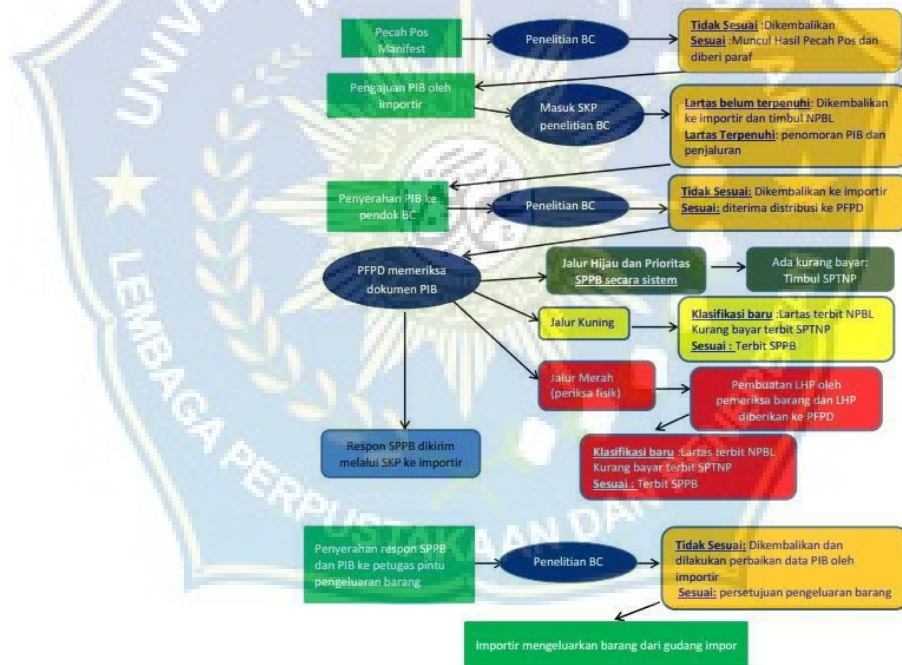
Bapak I Selaku Anggota Seksi Penyuluhan dan Layanan Informasi menambah sedikit bahwa:

“Pemberitahuan impor barang itu juga menyediakan informasi detail tentang transaksi impor, termasuk dokumen-dokumen seperti faktur dan daftar kemasan. Dengan menganalisis dokumen-dokumen ini, kami dapat mendeteksi potensi risiko, seperti under-valuation atau over-valuation. Hal ini memungkinkan kami untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut atau penilaian ulang terhadap nilai impor yang dilaporkan.” (wawancara pada tanggal 12 Januari 2024)

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Pemberitahuan impor barang menjadi pintu masuk yang kritis dalam memahami risiko impor dan memastikan keberlanjutan serta integritas sistem pabean. Informasi rinci yang terkandung dalam dokumen-dokumen seperti faktur dan daftar kemasan memberikan kejelasan mengenai setiap transaksi impor. Analisis menyeluruh terhadap dokumen-dokumen ini bukan hanya menjadi tugas rutin, melainkan menjadi landasan untuk mendeteksi dan mengelola potensi risiko.

Mengenali potensi risiko melalui analisis dokumen impor menciptakan landasan untuk tindakan lanjutan. Pemeriksaan lebih lanjut atau penilaian ulang terhadap nilai impor yang dilaporkan dapat dilakukan sebagai respons terhadap temuan potensial. Dengan demikian, pemberitahuan impor bukan hanya merupakan tugas administratif, tetapi menjadi pintu masuk ke dalam dunia analisis risiko impor yang mendalam.

Gambar 4.2 Mekanisme Jalur Impor Barang



Sumber: KPPBC TMP B Makassar

2. Identifikasi Risiko

Identifikasi risiko merupakan tahapan kritis dalam implementasi manajemen risiko di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai

(KPPBC) Pelabuhan Soekarno Hatta, terutama dalam konteks kegiatan impor. Proses identifikasi risiko ini menjadi fondasi untuk pengelolaan risiko yang efektif dan pencegahan potensi pelanggaran pabean. Dengan melakukan analisis mendalam terhadap jenis barang, sumber asal, dan karakteristik setiap impor, KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dapat mengidentifikasi potensi risiko seperti under-valuation, penyelundupan barang, atau pelanggaran ketentuan pabean lainnya.

Identifikasi risiko dalam aspek barang impor merupakan langkah krusial dalam manajemen risiko pada proses impor. Ahli di bidang ini menekankan pentingnya pengenalan potensi risiko yang dapat memengaruhi kelancaran dan keberhasilan impor barang. Proses identifikasi risiko dimulai dengan penelitian dan analisis mendalam terhadap dokumen impor, termasuk kontrak dan persyaratan pengiriman. Ahli juga menyoroti kebutuhan untuk memahami karakteristik unik dari setiap jenis barang yang diimpor, termasuk sifat-sifat fisik, komposisi, dan potensi dampaknya terhadap kesehatan atau lingkungan.

Melalui identifikasi risiko, KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dapat mengevaluasi dokumen-dokumen impor, termasuk faktur dan daftar kemasan, untuk memverifikasi keakuratan dan keabsahan informasi yang disampaikan oleh para importir. Identifikasi risiko juga melibatkan pemahaman terhadap regulasi dan kebijakan pabean yang berlaku,

sehingga KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dapat merespons perubahan kondisi eksternal dan menerapkan langkah-langkah pencegahan yang sesuai.

Selain itu, penerapan teknologi informasi, seperti sistem manajemen risiko terintegrasi, dapat memperkuat identifikasi risiko dengan menyediakan alat analisis data yang lebih canggih dan real-time. Dengan memanfaatkan teknologi, KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dapat secara proaktif mendeteksi pola risiko baru dan mengoptimalkan strategi manajemen risiko impor.

Berdasarkan wawancara dengan bapak AG selaku Anggota Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai mengatakan bahwa :

“Kami telah mengimplementasikan sistem manajemen risiko terintegrasi yang memungkinkan kami untuk memanfaatkan data secara lebih efektif. Sistem ini dinamakan INSW (*Indonesia National Single Window*). Dengan memanfaatkan teknologi ini, kami dapat menganalisis data impor secara tepat waktu, mengidentifikasi pola risiko baru, dan merespons perubahan kondisi dengan lebih cepat. Selain itu, kami juga menggunakan sistem ini untuk melakukan pemantauan terhadap perilaku pelaku usaha dan pola impor yang mencurigakan”. (wawancara pada tanggal 12 januari).

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Implementasi sistem manajemen risiko terintegrasi, yang diwujudkan dalam Indonesia National Single Window (INSW), membuktikan keberhasilan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dalam memahami dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif. INSW menjadi landasan

yang memungkinkan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta untuk memanfaatkan data impor secara tepat waktu dan mendalam. Dengan teknologi ini dapat dilakukan identifikasi pola risiko baru yang mungkin muncul dalam transaksi impor. Analisis data yang cepat dan akurat memungkinkan untuk merespons perubahan kondisi pasar dan regulasi perdagangan dengan lebih cepat dan adaptif.

Tabel 4.2 Data Presentase Kepatuhan Importir

| 2021 | | 2022 | |
|--------|-----------|--------|-----------|
| Target | Realisasi | Target | Realisasi |
| 82% | 99,15% | 82% | 99,07% |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar

Selain itu, INSW menjadi alat yang sangat berguna dalam pemantauan terhadap perilaku pelaku usaha dan pola impor yang mencurigakan. Kemampuan sistem untuk menyaring dan menganalisis data secara real-time memungkinkan kami mendeteksi potensi risiko seperti under-valuation, over-valuation, atau penyelundupan barang. Pemantauan terhadap perilaku pelaku usaha dan pola impor yang mencurigakan menjadi lebih efisien, sehingga kami dapat mengambil tindakan pencegahan lebih awal sebelum risiko menjadi masalah yang lebih serius.

Terkait dengan identifikasi risiko bapak AG selaku Anggota Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai menambahkan bahwa:

“Pemahaman yang baik terhadap regulasi dan kebijakan pabean sangat penting dalam identifikasi risiko. Kami terus memperbarui pengetahuan kami mengenai peraturan pabean yang berlaku dan selalu memantau perubahan dalam kebijakan perdagangan internasional. Ini membantu kami memahami konteks impor dan mengidentifikasi risiko yang mungkin muncul akibat perubahan dalam peraturan”. (wawancara pada tanggal 12 Januari 2024)

Berdasarkan wawancara diatas maka dapat disimpulkan bahwa Pemahaman yang baik terhadap regulasi dan kebijakan pabean memegang peranan kunci dalam identifikasi risiko impor. Sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas pengelolaan kegiatan pabean, KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta menyadari bahwa kepatuhan terhadap peraturan merupakan pondasi utama untuk menjaga integritas dan keamanan dalam proses impor. Pihak KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta secara berkelanjutan memperbarui pengetahuan terkait peraturan pabean yang berlaku, termasuk ketentuan nilai barang, tarif bea cukai, dan persyaratan dokumentasi.

Memahami konteks impor melalui pemantauan perubahan kebijakan dan regulasi bukan hanya sekedar kewajiban, melainkan juga merupakan strategi proaktif dalam identifikasi risiko. Dengan pengetahuan yang terus diperbarui, kami dapat mengantisipasi potensi risiko yang mungkin timbul akibat perubahan aturan, sehingga memungkinkan kami untuk mengambil tindakan preventif yang tepat. Pemahaman mendalam terhadap regulasi dan kebijakan pabean membantu kami membangun

landasan yang kokoh dalam manajemen risiko impor, meminimalkan peluang terjadinya ketidaksesuaian, dan menjaga kepatuhan terhadap ketentuan perdagangan internasional. Dengan demikian, investasi dalam pengetahuan yang terus-menerus tentang peraturan pabean menjadi strategi kunci dalam mencapai keberlanjutan dan keberhasilan dalam kegiatan impor.

3. Penilaian Risiko

Implementasi manajemen risiko impor di Kantor Pelayanan Pabean, Cukai, dan Kepabeanan (KPPBC) Pelabuhan Soekarno-Hatta merupakan langkah strategis dalam penilaian risiko yang menguntungkan, efisien, dan terukur. Penilaian risiko menjadi fokus utama dalam manajemen risiko impor guna menjaga integritas dan kepatuhan terhadap regulasi pabean. Tim manajemen risiko KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta secara terus-menerus mengidentifikasi dan menilai potensi risiko yang terkait dengan proses impor.

Dalam pandangan KPPBC, pengetahuan mendalam tentang jenis barang, negara asal, serta kebijakan perdagangan internasional menjadi dasar dalam menilai risiko. Dokumen panduan pabean dan perdagangan internasional, seperti pada wawancara yang dilakukan kepada bapak HC Selaku Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan mengatakan bahwa :

“Kalau berbicara tentang Penilaian risiko, Kami memiliki tim khusus yang terdiri dari ahli pabean dan analis risiko. Mereka secara rutin memantau data impor, mengidentifikasi pola-pola yang mencurigakan, dan mengevaluasi dokumentasi impor. Pengetahuan mendalam kami tentang regulasi pabean memungkinkan kami untuk dengan cermat menilai risiko, termasuk potensi penyimpangan nilai, penggunaan jalur impor yang tidak sesuai, atau indikasi pelanggaran lainnya”. (wawancara pada tanggal 11 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara yang dilakukan diatas dapat disimpulkan bahwa Penilaian risiko impor menjadi langkah krusial dalam menjaga keberlanjutan dan keamanan kegiatan pabean, dan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta memiliki tim khusus yang terdiri dari ahli pabean dan analis risiko untuk menangani tugas ini dengan penuh dedikasi. Tim tersebut tidak hanya melibatkan diri secara rutin dalam memantau data impor, tetapi juga memiliki kemampuan untuk mengidentifikasi pola-pola yang mencurigakan. Dengan memiliki pengetahuan mendalam tentang regulasi pabean yang terus berkembang sehingga dapat secara cermat menilai risiko yang mungkin muncul.

Para ahli pabean dan analis risiko tersebut memiliki pemahaman yang mendalam tentang kerangka kerja hukum pabean, yang memungkinkan mereka untuk mengevaluasi dokumentasi impor dengan akurat. Melalui pemantauan data impor secara berkala, tim tersebut dapat mendeteksi potensi penyimpangan nilai yang dapat merugikan negara. Kemampuan untuk mengenali penggunaan jalur impor yang tidak sesuai

dengan regulasi memungkinkan pihak terkait untuk mengambil tindakan preventif sebelum masalah semakin kompleks.

Tabel 4.3 Data Jumlah Dokumen PIB tahun 2019

| Jalur MITA | Jalur Hijau | Jalur Kuning | Jalur Merah | Share |
|------------|-------------|--------------|-------------|-------|
| 396 | 1.147 | 81 | 433 | 0,15% |

Sumber : DJBC Indonesia

Berkaitan dengan bagaimana tim KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta menggunakan hasil Penilaian Risiko, Bapak I selaku Anggota Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai mengatakan bahwa :

“Hasil penilaian risiko digunakan untuk mengarahkan sumber daya secara efektif. Jika terdeteksi pola-pola yang mencurigakan, kami dapat memberikan perhatian lebih intensif pada impor tertentu. Selain itu, hasil penilaian risiko juga menjadi dasar untuk merancang strategi manajemen risiko impor yang lebih efektif, termasuk tindakan pencegahan dan pemberdayaan petugas pabean.”
(wawancara pada tanggal 12 Januari 2024)

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa Hasil penilaian risiko dalam konteks impor menjadi instrumen utama dalam mengarahkan sumber daya secara efektif dan meningkatkan efisiensi manajemen risiko di bidang impor pada KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta. Deteksi pola-pola yang mencurigakan melalui penilaian risiko memungkinkan pihak bea dan cukai untuk fokus pada impor tertentu yang memiliki potensi risiko lebih tinggi. Dengan memberikan perhatian lebih intensif pada sektor-sektor tersebut, kita dapat

mengoptimalkan penggunaan sumber daya, meningkatkan akurasi pemeriksaan, dan mengurangi risiko pelanggaran pabean.

Lebih lanjut, hasil penilaian risiko juga menjadi dasar untuk pemberdayaan petugas pabean. Dengan menyediakan informasi yang akurat tentang potensi risiko yang dihadapi, petugas pabean dapat meningkatkan kewaspadaan mereka terhadap impor yang memerlukan perhatian khusus. Pemberdayaan petugas pabean tidak hanya melibatkan keterlibatan aktif dalam proses pemeriksaan, tetapi juga penyediaan pelatihan dan dukungan yang diperlukan untuk mengatasi tantangan yang mungkin muncul.

4. Pengembangan Strategi Mitigasi

Dalam implementasi manajemen risiko pada bidang impor di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta, pengembangan strategi mitigasi menjadi langkah kunci untuk mengelola dan mengurangi potensi risiko yang dapat mempengaruhi keberlanjutan dan integritas sistem pabean. Tim ahli pabean dan analis risiko di KPPBC ini secara rutin melakukan penilaian risiko impor, dan hasil dari penilaian tersebut digunakan sebagai dasar untuk merancang strategi mitigasi yang efektif.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap HC, Selaku Kepala Seksi Penindakan dan Penyelidikan mengatakan bahwa:

“Tim kami itu rutin melakukan penilaian risiko impor dengan memantau data secara berkala. Nah dari hasil penilaian risiko inilah yang memberikan gambaran tentang pola-pola risiko, seperti penyimpangan nilai, penggunaan jalur impor yang tidak sesuai, atau indikasi pelanggaran lainnya. Dari temuan tersebut, kami merancang strategi mitigasi seperti peningkatan pengawasan, peningkatan kerjasama dengan pelaku usaha, dan tindakan pencegahan lebih lanjut.” (wawancara pada tanggal 11 januari 2024).

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan diatas dapat diambil kesimpulan bahwa KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menjalankan proses penilaian risiko impor sebagai inti dari upaya dalam menjaga keberlanjutan dan integritas sistem pabean. Proses ini melibatkan pemantauan data impor secara berkala melalui sistem Ciesa 4.0, yang menjadi fondasi untuk mengidentifikasi pola-pola risiko yang mungkin timbul. Hasil penilaian risiko memberikan wawasan yang mendalam tentang potensi penyimpangan nilai, penggunaan jalur impor yang tidak sesuai, atau adanya indikasi pelanggaran lainnya dalam kegiatan impor.

Terkait dengan wawancara mengenai pengembangan strategi mitigasi dapat disimpulkan bahwa pengembangan strategi mitigasi melibatkan penerapan langkah-langkah pencegahan yang lebih proaktif. Ini dapat mencakup peningkatan kerjasama dengan lembaga-lembaga terkait, seperti pihak keamanan, untuk meningkatkan keamanan fisik di pelabuhan. Selain itu, pelatihan intensif bagi petugas pabean juga menjadi bagian dari strategi ini, memastikan bahwa mereka memiliki keterampilan

dan pengetahuan yang diperlukan untuk mengatasi risiko potensial dengan tepat.

Terkait dengan pengembangan strategi mitigasi bapak I selaku Anggota Seksi Penyuluhan dan Layanan Informasi memberikan komentar bahwa:

“Kerjasama dengan pelaku usaha adalah kunci dalam pengembangan strategi mitigasi. Kami berkomunikasi secara terbuka dengan mereka untuk memahami lebih baik dinamika impor, serta mengidentifikasi potensi risiko yang mungkin terlewatkan. Forum dan pertemuan rutin dengan pelaku usaha membantu kami mendapatkan masukan berharga, sehingga strategi mitigasi yang kami kembangkan lebih tepat sasaran.” (wawancara pada tanggal 12 Januari 2024).

Dengan menerapkan strategi mitigasi ini, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta berupaya untuk menciptakan lingkungan impor yang lebih aman, transparan, dan efisien. Upaya ini tidak hanya meminimalkan kerugian negara akibat pelanggaran pabean, tetapi juga membangun dasar untuk pertumbuhan perdagangan internasional yang berkelanjutan dan terpercaya. Strategi mitigasi yang terus berkembang ini mencerminkan komitmen KPPBC dalam menjalankan manajemen risiko impor dengan responsif dan inovatif.

Terkait dengan implementasi pengembangan strategi mitigasi bapak AG selaku Anggota Pelayanan Kepabeanan dan Cukai memberikan pernyataan bahwa:

“untuk Implementasi strategi mitigasi itu kita melibatkan pelatihan dan kesadaran petugas pabean. Kami menyediakan pelatihan reguler untuk meningkatkan keterampilan mereka dalam mengidentifikasi risiko dan mengaplikasikan strategi mitigasi. Selain itu, kami memiliki mekanisme pemantauan dan evaluasi yang terus-menerus untuk memastikan efektivitas strategi dan melakukan penyesuaian jika diperlukan.” (wawancara pada tanggal 12 januari 2024).

Berdasarkan wawancara diatas dapat diambil kesimpulan bahwa KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta memahami bahwa petugas pabean memiliki peran sentral dalam menjalankan strategi ini, oleh karena itu, pelatihan dan kesadaran menjadi fokus utama dalam upaya ini. Dengan menyediakan pelatihan reguler yang bertujuan untuk meningkatkan keterampilan petugas dalam mengidentifikasi risiko yang mungkin muncul selama penetapan jalur impor.

Tabel 4.4 Daftar Peningkatan Kompetensi Pegawai KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta

| No | Kegiatan | Tanggal Pelaksanaan | Nilai |
|----|--|---------------------|-------|
| 1 | Internalisasi Pembebasan BM atas Re-impor | 22 Februari 2022 | |
| 2 | Internalisasi PKM 221 Tahun 2021 dan profil risiko kantor | 30 Maret 2022 | |
| 3 | Internalisasi identifikasi pita cukai tahun 2022 | 26 April 2022 | |
| 4 | Ketentuan impor barang bawaan penumpang | 21 Agustus 2022 | |
| 5 | Tata cara pemberian Nomor Pokok Pengusaha Barang Kena Cukai (NPPBKC) | 22 September 2022 | |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar

5. Implementasi dan Pemantauan

Dalam konteks implementasi manajemen risiko di bidang impor, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menekankan dua tahapan kritis: implementasi strategi manajemen risiko yang efektif dan pemantauan berkelanjutan untuk memastikan keberhasilan dan adaptasi terhadap dinamika lingkungan perdagangan internasional.

Pertama, implementasi strategi manajemen risiko melibatkan langkah-langkah konkret untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko yang mungkin timbul selama kegiatan impor. Tim ahli pabean dan analis risiko terlibat aktif dalam memantau data impor, mengidentifikasi pola-pola risiko yang mencurigakan, dan merancang strategi mitigasi yang tepat. Implementasi ini melibatkan seluruh rantai nilai, termasuk pelibatan pelaku usaha, untuk memastikan bahwa praktik-praktik yang efektif dan kepatuhan terhadap regulasi diterapkan sepanjang proses impor. Pentingnya implementasi dan pemantauan tidak hanya terletak pada peningkatan kepatuhan dan efisiensi, tetapi juga pada kemampuan adaptasi terhadap perubahan kondisi eksternal. Dengan merangkul teknologi informasi, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dapat mengoptimalkan proses pemantauan dengan memanfaatkan data secara real-time dan menerapkan perbaikan atau penyesuaian strategi secara lebih cepat.

Terkait dengan implementasi dan pemantauan bapak HC selaku Anggota Seksi Penindakan dan Penyidikan mengatakan bahwa :

“Pemantauan dilakukan secara berkelanjutan. Kami memiliki sistem pemantauan real-time yang memungkinkan kami untuk mengawasi perubahan pola risiko dengan cepat. Selain itu, kami rutin melakukan audit dan evaluasi kinerja strategi mitigasi. Hasil audit menjadi dasar untuk membuat penyesuaian jika diperlukan, dan juga memberikan umpan balik untuk terus meningkatkan proses manajemen risiko impor kami.” (wawancara pada tanggal 11 Januari 2024).

Dari wawancara diatas dapat di simpulkan bahwa proses manajemen risiko impor di KPPBC Makassar dilakukan secara berkelanjutan dan terstruktur. Mereka memiliki sistem pemantauan real-time yang memungkinkan deteksi cepat terhadap perubahan pola risiko. Selain itu, kegiatan audit dan evaluasi kinerja strategi mitigasi dilakukan secara rutin. Hasil dari audit menjadi dasar untuk membuat penyesuaian jika diperlukan, dan juga memberikan umpan balik yang diperlukan untuk terus meningkatkan proses manajemen risiko impor mereka. Pendekatan ini mencerminkan komitmen untuk memastikan keefektifan strategi manajemen risiko dan respons yang adaptif terhadap perubahan kondisi atau tantangan yang mungkin timbul dalam kegiatan impor.

Tabel 4.5 Data Kinerja Pengawasan

| Jenis Pengawasan | Jumlah SBP | Jumlah BHP | Nilai Barang (Rp) | Potensi Kerugian Negara (Rp) |
|---|------------|--|-------------------|------------------------------|
| HT | 187 | 2.739.700 Batang | 3.105.837.000 | 2.123.263.657 |
| MMEA | 21 | 602.19 Liter | 157.635.000 | 30.479.600 |
| Barang Impor (umum, Barang Penumpang, Barang Kiriman) | 79 | 79 Paket (berisi berbagai jenis barang lartas) | 712.527.081 | 16.299.735 |

Sumber: Data Penindakan KPPBC TMP B Makassar 2022

Tabel 4.6 Data Kinerja Pengawasan

| Jenis Pengawasan | Jumlah SBP | Jumlah BHP | Nilai Barang (Rp) | Potensi Kerugian Negara (Rp) |
|---|------------|--|-------------------|------------------------------|
| HT (Rokok) | 459 | 3.250.920 Batang | 4.410.105.655 | 3.306.747.751 |
| HT (TIS) | 6 | 119.000 Gram | 6.545.000 | 1.190.000 |
| MMEA | 53 | 2.195 Liter | 410.710.000 | 380.741.950 |
| Barang Impor (umum, Barang Penumpang, Barang Kiriman) | 13 | 13 Paket (berisi berbagai jenis barang lartas) | 134.457.865 | 0 |

Sumber: Data Penindakan KPPBC TMP B Makassar 2023

Kedua, pemantauan berkelanjutan menjadi landasan untuk menilai dan meningkatkan efektivitas manajemen risiko impor. KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta memiliki mekanisme yang terstruktur untuk

memantau implementasi strategi, termasuk evaluasi kinerja petugas pabean, pengukuran tingkat kepatuhan terhadap regulasi pabean, dan analisis terhadap efektivitas strategi mitigasi. Pemantauan ini tidak hanya dilakukan secara internal, tetapi juga melibatkan pemangku kepentingan eksternal, seperti pelaku usaha dan lembaga terkait, untuk mendapatkan perspektif yang lebih luas.

Tabel 4.7 Data Presentase Keberhasilan Pengawasan Peredaran Barang Kena Cukai Ilegal Tahun 2021

| No | Bulan | Pelaksanaan Pengawasan BKC HT Ilegal (LPT) | Jumlah Pelaksanaan Pengawasan BKC HT yang Menghasilkan penindakan | Jumlah penindakan Pengawasan BKC HT Ilegal (BA Tegah) |
|-------|-----------|--|---|---|
| 1 | Januari | 2 | 2 | 10 |
| 2 | Februari | 2 | 2 | 3 |
| 3 | Maret | 3 | 3 | 10 |
| 4 | April | 3 | 3 | 4 |
| 5 | Mei | 8 | 8 | 17 |
| 6 | Juni | 5 | 5 | 8 |
| 7 | Juli | 1 | 1 | 4 |
| 8 | Agustus | 0 | 0 | 0 |
| 9 | September | 5 | 5 | 11 |
| 10 | Oktober | 10 | 10 | 12 |
| 11 | November | 13 | 13 | 31 |
| 12 | Desember | 11 | 11 | 34 |
| Total | | 63 | 63 | 144 |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar

Pentingnya implementasi dan pemantauan tidak hanya terletak pada peningkatan kepatuhan dan efisiensi, tetapi juga pada kemampuan adaptasi terhadap perubahan kondisi eksternal. Dengan merangkul

teknologi informasi, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dapat mengoptimalkan proses pemantauan dengan memanfaatkan data secara real-time dan menerapkan perbaikan atau penyesuaian strategi secara lebih cepat.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan AG selaku Anggota Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai mengenai tantangan yang dihadapi dalam implementasi dan pemantauan diperoleh hasil wawancara bahwa :

“Tentu, dinamika perdagangan internasional selalu menjadi tantangan. Kami harus selalu mengikuti perkembangan terkini dan memastikan bahwa sistem manajemen risiko kami yakni ceisa 4.0 dan INSW tetap adaptif. Penggunaan teknologi juga menjadi tantangan, tetapi kami terus berinvestasi untuk memastikan bahwa infrastruktur teknologi kami mendukung pemantauan dan analisis risiko secara efektif.” (wawancara pada tanggal 12 Januari 2024)

Dengan demikian, implementasi dan pemantauan yang berkelanjutan di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menciptakan fondasi yang kokoh untuk menjalankan manajemen risiko impor yang adaptif, proaktif, dan efisien. Upaya ini tidak hanya mendukung keberlanjutan operasional pelabuhan, tetapi juga memastikan kepatuhan terhadap regulasi pabean dan memberikan pelayanan yang optimal kepada pelaku usaha dalam lingkungan perdagangan yang dinamis.

6. Komunikasi dan Pembelajaran

Komunikasi dan pembelajaran memiliki peran sentral dalam implementasi manajemen risiko di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta, khususnya dalam konteks kegiatan impor. Memilih dan Menetapkan Komunikator merupakan salah satu unsur penting yang menentukan keberhasilan proses komunikasi, karena perannya sebagai sumber dan pengendali semua aktivitas komunikasi (.Proses implementasi ini memerlukan kolaborasi yang erat antara berbagai pihak terlibat, termasuk tim ahli pabean, analis risiko, petugas pabean, dan pelaku usaha.

Dalam hal komunikasi, penting untuk memastikan adanya saluran yang terbuka dan efektif antara semua pemangku kepentingan. Dialog rutin dengan pelaku usaha membantu mendengarkan perspektif mereka, memahami kebutuhan, dan merespons perubahan dalam praktik bisnis. Selain itu, komunikasi internal antar tim di KPPBC memastikan bahwa informasi mengenai risiko impor dapat diakses dan dipahami dengan baik oleh semua pihak terlibat.

Terkait dengan komunikasi yang efektif dalam konteks manajemen risiko impor, Bapak I selaku Anggota Penyuluhan dan Layanan Informasi memberikan pernyataan bahwa :

“Kami menerapkan komunikasi dua arah yang terbuka. Pertama, kami secara teratur berkomunikasi dengan pelaku usaha, memberikan

informasi mengenai perubahan kebijakan, regulasi, dan praktek terbaik dalam manajemen risiko. Kedua, kami juga mendengarkan masukan dari pelaku usaha untuk memahami perubahan dalam lingkungan bisnis mereka dan merespons dengan cepat.” (wawancara pada tanggal 12 januari 2024).

Pembelajaran berperan penting dalam menghadapi dinamika perdagangan internasional yang terus berkembang. KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menekankan pentingnya pelatihan reguler untuk meningkatkan keterampilan petugas pabean dalam mengidentifikasi risiko dan mengaplikasikan strategi mitigasi. Pembelajaran ini tidak hanya mencakup aspek teknis pabean, tetapi juga pemahaman mendalam tentang regulasi terkini dan perubahan dalam dinamika perdagangan global.

Tabel 4.8 Daftar Kegiatan Komunikasi dan Edukasi KPPBC TMP B Makassar

| No | Bentuk Kegiatan | Waktu | Tempat | Narasumber | Peserta |
|----|-----------------------------|--------------|----------------|--|---------------------------------|
| 1 | PEN Roadshow Bone | 07 Juni 2022 | Kabupaten Bone | - KPPBC TMP B Makassar - PT. Ocean Champ Seafood - PT. Biota Laut Ganggang - Bank Mandiri | Pelaku UMKM di Sulawesi Selatan |
| 2 | Kegiatan Sharing Pada Acara | 22 Juni 2022 | Kafe Hi. Malis | KPPBC TMP B | Pelaku UMKM di |

| | | | | | |
|---|-----------------------|-------------------|----------|------------------------------------|--|
| | UMKM Week | | | Makassar | Sulawesi Selatan |
| 3 | Roadshow PEN Bantaeng | 14 September 2022 | Bantaeng | Unit Eselon I Kementerian Keuangan | PT. Hensheng New Energi Material Indonesia |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan bapak AG selaku Seksi Pelayanan Kepabebean dan Cukai mengatakan bahwa:

“Proses pembelajaran diintegrasikan melalui siklus evaluasi berkelanjutan. Setelah mengimplementasikan strategi manajemen risiko, kami melakukan evaluasi hasil dan mengidentifikasi pelajaran yang dapat diambil. Hasil evaluasi ini kemudian dijadikan bahan untuk sesi pembelajaran lanjutan dan pembaruan strategi. Ini memastikan bahwa tim kami terus berkembang dan dapat merespons perubahan dengan lebih baik.” (wawancara pada tanggal 12 Januari 2024)

Secara keseluruhan, komunikasi yang efektif dan pembelajaran yang berkelanjutan adalah pilar penting dalam mencapai keberhasilan implementasi manajemen risiko di bidang impor. Hal ini tidak hanya memastikan bahwa semua pemangku kepentingan terinformasi dan terlibat, tetapi juga menciptakan lingkungan yang adaptif dan proaktif dalam menghadapi tantangan yang terus berkembang dalam kegiatan impor di Pelabuhan Soekarno-Hatta.

Tabel 4.9 Kinerja Penerimaan KPPBC TMP B Makassar 2022

| Jenis penerimaan | Target Penerimaan | Capaian Penerimaan | Realisasi |
|------------------|-------------------|--------------------|-----------|
| Bea Masuk | 206,816,300,000 | 233,216,200,000 | 112.76% |
| Bea Keluar | 19,586,357,000 | 25,176,482,000 | 128.54% |
| Cukai | 20,066,056,000 | 42,578,432,000 | 212.25% |
| - Hasil Tembakau | 13,572,939,000 | 35,933,500,000 | 264.74% |
| - Etil Alkohol | - | - | - |
| - MMEA | 6,493,177,000 | 6.644.932.000 | 102.34% |
| Total | 246,468,713,000 | 300,971,144,000 | 122.11% |

Sumber: KPPBC TMP B Makassar, 2022

Tabel 4.10 Kinerja Penerimaan KPPBC TMP B Makassar 2023

| Jenis penerimaan | Target Penerimaan | Capaian Penerimaan | Realisasi |
|------------------|-------------------|--------------------|-----------|
| Bea Masuk | 150,819,884,000 | 169,828,515,000 | 112.6% |
| Bea Keluar | 19,360,000,000 | 27,413,322,000 | 141.59% |
| Cukai | 56,310,000,000 | 43,495,892,000 | 77.24% |
| - Hasil Tembakau | 47,643,000,000 | 36,110,923,000 | 75.79% |
| - Etil Alkohol | - | - | - |
| - MMEA | 8,667,000,000 | 6,419,952,000 | 74.07% |
| Total | 226,489,884,000 | 240,737,729,000 | 106.29% |

Sumber : KPPBC TMP B Makassar 2023

C. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Memahami Konteks

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa memahami konteks dalam implementasi manajemen risiko di bidang impor oleh Kantor Pengawasan

dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar di mulai dari Pengertian mendalam terhadap faktor-faktor kontekstual seperti asal barang, jenis barang, dan regulasi perdagangan sangat diperlukan dalam menjalankan operasi impor dengan lancar. Konteks impor mencakup pemahaman terhadap kebijakan pabean, peraturan perdagangan internasional, serta dinamika pasar global. Misalnya, memahami asal-usul barang membantu dalam menilai potensi risiko dan kewajiban pajak yang mungkin timbul.

Implementasi manajemen risiko impor di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menitikberatkan pada pemahaman konteks sebagai landasan kritis dalam menjalankan strategi manajemen risiko yang efektif. Pemahaman konteks mencakup pemahaman mendalam tentang dinamika perdagangan internasional, regulasi pabean, dan praktik bisnis pelaku usaha.

Dalam konteks implementasi manajemen risiko di bidang impor di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta, pemahaman konteks memainkan peran krusial dalam menjamin keberhasilan strategi manajemen risiko. Kesimpulan ini dapat diperkuat dengan mendasarkannya pada teori pendukung seperti "Teori Kontingensi" yang menekankan bahwa tidak ada pendekatan manajemen tunggal yang cocok untuk semua situasi. Dalam hal ini, pemahaman konteks impor yang dinamis memungkinkan

KPPBC untuk mengadaptasi strategi manajemen risiko sesuai dengan perubahan dalam lingkungan perdagangan internasional.

Dengan memahami konteks, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dapat mengidentifikasi risiko yang spesifik untuk setiap sektor industri, wilayah, atau jenis barang impor. Ini sesuai dengan konsep teori kontingensi bahwa solusi manajemen harus disesuaikan dengan karakteristik unik setiap situasi. Sehingga, pemahaman konteks yang baik dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang risiko-risiko yang mungkin muncul dan memungkinkan pengembangan strategi manajemen risiko yang lebih efektif.

Selanjutnya, "Teori Pembelajaran Organisasi" dapat mendukung kesimpulan ini dengan menegaskan bahwa organisasi yang mampu belajar dari pengalaman mereka dan beradaptasi dengan perubahan akan lebih berhasil dalam mengelola risiko. Dalam konteks KPPBC, pembelajaran berkelanjutan melalui evaluasi hasil, pembaruan regulasi, dan interaksi dengan pelaku usaha membantu menciptakan organisasi yang lebih tanggap dan adaptif terhadap perubahan dalam impor dan perdagangan internasional.

Dengan demikian, pemahaman konteks bukan hanya menjadi elemen kritis dalam manajemen risiko di bidang impor, tetapi juga mendasarkan dirinya pada teori organisasi yang mendukung kebutuhan adaptasi dan

pembelajaran terus-menerus untuk mencapai keberlanjutan dan keberhasilan dalam menghadapi risiko yang berkembang.

sistem Ceisa 4.0 yang mana dalam hal ini melibatkan identifikasi, penilaian, dan pengendalian potensi risiko yang dapat timbul selama proses impor barang merupakan salah satu sistem yang digunakan dalam membantu KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dalam memahami konteks pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta.

2. Identifikasi Risiko

Berdasarkan hasil penelitian mengungkapkan bahwa identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu melalui sistem manajemen risiko terintegrasi, yang diwujudkan dalam Indonesia National Single Window (INSW), membuktikan keberhasilan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dalam memahami dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif. INSW menjadi landasan yang memungkinkan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta untuk memanfaatkan data impor secara tepat waktu dan mendalam. Dengan teknologi ini dapat dilakukan identifikasi pola risiko baru yang mungkin muncul dalam transaksi impor. Analisis data yang cepat dan akurat memungkinkan untuk merespons perubahan kondisi pasar dan regulasi perdagangan dengan lebih cepat dan adaptif.

Teori pendukung yang mendasari pentingnya identifikasi risiko dalam manajemen risiko adalah teori manajemen risiko sendiri, yang menekankan bahwa identifikasi risiko adalah langkah pertama dalam siklus manajemen risiko. Menurut teori ini, identifikasi risiko memungkinkan organisasi untuk memahami sumber-sumber potensial ketidakpastian yang dapat mempengaruhi tujuan mereka.

Dengan melakukan identifikasi risiko secara terstruktur dan mendalam, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dapat lebih efektif dalam merancang strategi mitigasi yang sesuai. Implementasi teori manajemen risiko dan standar ISO 31000 menjadi dasar yang kuat untuk menjalankan proses identifikasi risiko dengan lebih sistematis dan terinformasi, memastikan bahwa potensi risiko dapat diidentifikasi dan ditangani dengan tepat waktu dan efisien.

3. Penilaian Risiko

Berdasarkan hasil penelitian mengungkapkan bahwa identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analis risiko, KPPBC ini secara sistematis menganalisis data impor, mengidentifikasi pola-pola risiko, dan mengevaluasi dampaknya terhadap sistem pabean. Pendekatan ini memastikan bahwa sumber daya dapat

diarahkan secara efektif, dan strategi mitigasi yang tepat dapat diimplementasikan.

Teori pendukungnya mencakup konsep manajemen risiko yang terkandung dalam ISO 31000. ISO 31000 memberikan kerangka kerja untuk mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko, dengan fokus pada pemahaman yang mendalam terhadap konteks, analisis risiko yang menyeluruh, dan penerapan tindakan mitigasi yang tepat. Pendekatan ini konsisten dengan prinsip-prinsip manajemen risiko yang diterapkan oleh KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dalam kegiatan impor.

Dengan menerapkan penilaian risiko secara kontinu dan mengintegrasikan teori-teori manajemen risiko, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta menunjukkan komitmen untuk memastikan bahwa impor di pelabuhan ini tidak hanya efisien dan keamanan, tetapi juga dapat beradaptasi dengan perubahan yang terjadi dalam lingkungan perdagangan global. Pendekatan ini mencerminkan prinsip-prinsip manajemen risiko terkini yang mendukung keberlanjutan dan keberhasilan dalam kegiatan impor.

4. Pengembangan Strategi Mitigasi

Berdasarkan hasil penelitian mengungkapkan bahwa identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analisis risiko, KPPBC menerapkan langkah-langkah konkret untuk

mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif. Proses ini didukung oleh teori manajemen risiko, khususnya teori mitigasi risiko, yang menekankan pentingnya pengembangan strategi yang proaktif untuk mengurangi dampak potensial dari risiko yang mungkin muncul.

Teori mitigasi risiko menegaskan bahwa mitigasi harus menjadi bagian integral dari suatu sistem manajemen risiko yang efektif. Ini melibatkan pengidentifikasian risiko, penilaian dampaknya, dan pengembangan strategi mitigasi yang sesuai. Dalam konteks KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta, strategi mitigasi diterapkan tidak hanya untuk mengurangi risiko secara umum, tetapi juga untuk mengoptimalkan sumber daya, memperkuat pengawasan, dan meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi pabean.

Pentingnya pembelajaran kontinu dan pemantauan terus-menerus sebagai bagian dari strategi mitigasi juga terkait dengan teori manajemen risiko. Teori ini menekankan bahwa manajemen risiko adalah proses berkelanjutan yang membutuhkan evaluasi konstan untuk memastikan efektivitas strategi yang diimplementasikan. Dengan demikian, pemantauan dan pembelajaran di KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta tidak hanya menjadi alat evaluasi, tetapi juga sarana untuk peningkatan berkelanjutan dalam menghadapi perubahan lingkungan impor.

Dengan menerapkan konsep-konsep ini, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta membangun fondasi yang solid untuk menghadapi risiko impor dengan responsif dan adaptif. Strategi mitigasi yang terus berkembang dan didukung oleh pemantauan yang cermat mencerminkan tekad lembaga ini untuk menjadi pemimpin dalam menjaga keamanan, keberlanjutan, dan efisiensi dalam kegiatan impor di pelabuhan tersebut.

5. Implementasi dan Pemantauan

Berdasarkan hasil penelitian mengungkapkan bahwa identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Dengan Melalui proses komunikasi yang efektif, baik dengan pelaku usaha maupun internal, dan pendekatan pembelajaran yang terintegrasi, KPPBC ini mampu menghadapi tantangan dan memastikan kelangsungan kegiatan impor dengan tingkat risiko yang terkendali.

Teori yang mendukung pendekatan ini dapat dirunut melalui perspektif manajemen risiko dan pembelajaran organisasi. Dalam manajemen risiko, teori ISO 31000 memberikan kerangka kerja untuk identifikasi, penilaian, dan mitigasi risiko, sejalan dengan prinsip-prinsip yang diterapkan oleh KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta. Sementara itu, teori pembelajaran organisasi, seperti Model Garvin's 5-Stage Learning

Cycle, mendukung pendekatan pembelajaran terus-menerus untuk memperbaiki dan meningkatkan proses manajemen risiko impor.

Dengan mengintegrasikan teori manajemen risiko dan pembelajaran organisasi, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta memastikan bahwa mereka tidak hanya mengelola risiko impor saat ini, tetapi juga terus belajar dan berkembang untuk menghadapi tantangan masa depan. Pendekatan ini mencerminkan visi keberlanjutan, keamanan, dan efisiensi dalam manajemen risiko impor, serta komitmen untuk menjadi pelaku utama dalam memajukan tata kelola pabean di Indonesia.

6. Komunikasi dan Pembelajaran

Berdasarkan hasil penelitian mengungkapkan bahwa identifikasi risiko dalam implementasi manajemen risiko oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu melalui Proses komunikasi yang terbuka dan dua arah sehingga dapat dipastikan pemahaman yang mendalam di antara semua pemangku kepentingan, termasuk pelaku usaha dan tim manajemen risiko.

Teori komunikasi organisasional, seperti teori komunikasi dua arah oleh Osgood dan Schramm, mendukung konsep bahwa informasi yang disampaikan dan diterima secara efektif adalah kunci kesuksesan implementasi strategi manajemen risiko. Pembelajaran, sebagai elemen penting, diintegrasikan melalui pendekatan evaluasi berkelanjutan. Proses

evaluasi dan pembelajaran yang berkesinambungan menciptakan lingkungan yang responsif terhadap perubahan, mendukung teori pembelajaran organisasional seperti teori Argyris dan Schön tentang pembelajaran organisasional. Dengan terus meningkatkan pengetahuan dan keterampilan tim melalui pelatihan reguler, KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta memastikan bahwa mereka tetap adaptif terhadap dinamika perdagangan internasional.

Tantangan yang dihadapi, seperti memastikan komunikasi dua arah yang efektif dan menyesuaikan materi pembelajaran dengan perkembangan terkini, menegaskan perlunya integrasi teori manajemen risiko organisasional. Pendekatan holistik ini mendukung upaya KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta dalam membangun keberlanjutan, keamanan, dan efisiensi dalam kegiatan impor melalui manajemen risiko yang terinformasi dan adaptif.

Kesadaran akan pentingnya komunikasi yang efektif dan pembelajaran berkelanjutan menjadi poin penekanan, mencerminkan kesediaan KPPBC Pelabuhan Soekarno-Hatta untuk melibatkan semua pemangku kepentingan dalam upaya bersama. Dengan demikian, KPPBC ini mencapai tujuannya untuk menjadi pusat perdagangan internasional yang aman, transparan, dan efisien melalui implementasi manajemen risiko yang terintegrasi dan respon

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tentang implementasi manajemen risiko di bidang impor pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Memahami Konteks dalam implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu melalui pemahaman mengenai faktor-faktor konsteksual seperti asal barang, jenis barang, dan regulasi perdagangan dengan sistem Ciesa 4.0 dan INSW juga mencakup pemahaman terhadap kebijakan pabean.
2. Identifikasi Risiko dalam konteks Implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu melalui sistem manajemen risiko terintegrasi, yang diwujudkan dalam Indonesia National Single Window (INSW), membuktikan keberhasilan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta dalam memahami dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif. INSW menjadi landasan yang memungkinkan KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta untuk memanfaatkan data impor secara tepat waktu dan mendalam.

3. Penilaian Risiko dalam konteks Implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analis risiko, KPPBC ini secara sistematis menganalisis data impor, mengidentifikasi pola-pola risiko, dan mengevaluasi dampaknya terhadap sistem pabean. Pendekatan ini memastikan bahwa sumber daya dapat diarahkan secara efektif, dan strategi mitigasi yang tepat dapat diimplementasikan.
4. Pengembangan Strategi Mitigasi dalam konteks Implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Dengan melibatkan tim ahli pabean dan analis risiko, KPPBC menerapkan langkah-langkah konkret untuk mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko impor dengan lebih efektif.
5. Implementasi dan Pemantauan dalam konteks Implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu Melalui proses komunikasi yang efektif, baik dengan pelaku usaha maupun internal, dan pendekatan pembelajaran yang terintegrasi, KPPBC ini mampu menghadapi tantangan dan memastikan kelangsungan kegiatan impor dengan tingkat risiko yang terkendali.
6. Komunikasi dan Pembelajaran dalam konteks Implementasi manajemen risiko pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yaitu melalui Proses komunikasi yang terbuka dan dua arah sehingga dapat

dipastikan pemahaman yang mendalam di antara semua pemangku kepentingan, termasuk pelaku usaha dan tim manajemen risiko.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti dapat memberikan saran yaitu :

1. KPPBC Pelabuhan Soekarno Hatta diharapkan dapat memberikan pelatihan reguler kepada staf yang terlibat dalam manajemen risiko untuk memastikan pemahaman yang mendalam tentang indikator risiko dan prosedur manajemen risiko.
2. Meningkatkan kerjasama dengan pemangku kepentingan terkait, seperti importir, agen pengiriman, dan instansi keamanan, untuk bertukar informasi dan mendeteksi risiko bersama-sama dan Menetapkan prosedur kerjasama yang jelas dan saling mendukung antara KPPBC dan pihak terkait lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- ABDILLAH, A. (2021). *Analisis Manajemen Risiko dalam Kegiatan Kepabeanaan Impor Barang*. Universitas Gadjah Mada.
- Aminah, S., & Yunus, A. (2017). "Penerapan Manajemen Risiko dalam Kegiatan Impor pada Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, 18(2), 112-123.
- Andriyanto, A., & Mustamin, N. K. (2020). Analisis manajemen risiko dan strategi penanganan risiko pada PT Agility International menggunakan metode House Of Risk (HOR). *Jurnal Logistik Bisnis*, 10(02), 4–11.
- Anwar, R., & Kurniawan, A. (2016). "Strategi Manajemen Risiko dalam Kegiatan Impor di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Riset Manajemen Sains Indonesia*, 7(1), 45-58.
- ASFIANI, A. (2021). *TELAAH TERHADAP TINDAK PINDANA CUKAI MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 39 TAHUN 2007*. Universitas Islam Kalimantan MAB.
- Djokosetiyanto, D., & Widyastuti, R. (2018). "Analisis Risiko dalam Proses Impor pada Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Ilmu Pemerintahan dan Sosial Politik*, 8(1), 47-58.
- F, D. U., Mahsyar, A., & Riskasari. (2022). Implementasi Pealayanan Publik Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Drive THRU di Kota Makassar. ... *Administrasi Publik (KIMAP)*, 3(8.5.2017), 2003–2005.
- Fitri, Y., & Iskandar, A. T. (2020). "Implementasi Manajemen Risiko dalam Kegiatan Impor di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Administrasi Bisnis*, 88(2), 1-10.
- Harsono, N. (2017). "Analisis Manajemen Risiko pada Proses Impor Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar." [Tesis]. Universitas Hasanuddin.
- Hillson, D., & Murray-Webster, R. (2016). *Effective opportunity management for projects: Exploiting positive risk*. CRC Press.
- Hillson, D. (2004). *Exploiting the risk: The future of risk management*. *Risk Management*, 6(4), 37-46.
- KPPBC Tipe Madya Pabean B Tanjung Pinang. (2020). *Rapat Dialog Kinerja Organisasi dan Manajemen Risiko*. <https://ketapel.beacukai.go.id/masuk/read/rapat-dialog-kinerja-organisasi-dan->

manajemen-resiko.html

- Kusyadi, I. (2018). Penerapan Sistem Informasi Pemberitahuan Impor Barang Khusus Berbasis Web dengan Metode Waterfall pada KPPBC TMP Soekarno-Hatta. *Jurnal Informatika Universitas Pamulang*, 3(2), 94–97.
- Luan, F. A. (2020). *Implementasi Pengawasan Bea Cukai Dan Kepatuhan Pengguna Jasa Terhadap Lalu Lintas Ekspor Impor Barang (Studi Kasus Pada Pt Genta Trykarya Bandung)*. Universitas Komputer Indonesia.
- Manalu, J. B. (2016). *Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor*. Universitas Sumatera Utara.
- MHF RASYID. (2022). *konsep manajemen risiko*. PKN STAN. <http://eprints.pknstan.ac.id>
- Sudirman, A., & Handayani, S. R. (2019). "Evaluasi Implementasi Manajemen Risiko dalam Kegiatan Impor pada Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Manajemen Bisnis dan Kewirausahaan*, 21(1), 58-67.
- Surono, S. (2015). *Konsep Dasar Kepabeanaan*. Tangerang Selatan: Universitas Terbuka.
- Syamsuddin, A., & Setyawan, D. (2019). "Efektivitas Sistem Manajemen Risiko dalam Pelayanan Bea dan Cukai di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar." *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*, 71(1), 78-87.
- Thohir, A. M. (2020). *Prosedur Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang menggunakan Aplikasi Modul PIB di PT. Ambassador Garmino*.
- Tjendra, N. (2005). *Evaluasi pelaksanaan penerapan sistem Electronic Data Interchange (EDI) menurut persepsi importir dan perusahaan pengurusan jasa kepabeanaan (PPJK) di wilayah Surabaya Utara*. Petra Christian University.
- Wicaksono, N. H. (2010). *Efektifitas proses penyelesaian barang impor melalui dokumen pemberitahuan impor barang (pib) secara manual dengan jaringan pertukaran data elektronik pada kantor Pengawasan dan Pelayanan Tipe Madya Pabean Semarang*.
- Yam, J. H. (2020). *Manajemen strategi: konsep & implementasi*. Nas Media Pustaka.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 tentang Organisasi dan Tata kerja instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 mengenai Kepabeanan yang telah diubah dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2016; Peraturan Dirjen Bea dan Cukai No. P-22/BC/2009 mengenai Pabean Impor seperti yang sebelumnya diubah beberapa kali terakhir dengan PER 20/BC/2016; dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor. 155/PMK.04/2015.







**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp.866972 Fax (0411)865588 Makassar 90221 e-mail :lp3m@unismuh.ac.id

Nomor : 3278/05/C.4-VIII/1/1445/2024

10 January 2024 M

Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal

28 Jumadil akhir 1445

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

Bapak Gubernur Prov. Sul-Sel

Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan

di -

Makassar

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 2842/FSP/A.6-VIII/XII/1445H/2023M tanggal 11 Desember 2023, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : ZULFAIDA

No. Stambuk : 10561 1114420

Fakultas : Fakultas Sosial dan Politik

Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Pekerjaan : Mahasiswa

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DI BIDANG IMPOR PADA KANTOR PELAYANAN DAN PENGAWASAN BEA DAN CUKAI PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 12 Januari 2024 s/d 12 Maret 2024.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Ketua LP3M,



Dr. Muh. Arief Muhsin, M.Pd

NBM 1127761



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
 Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : ptsp@sulselprov.go.id
 Makassar 90231

Nomor : **590/S.01/PTSP/2024**

Kepada Yth.

Lampiran : -

Kepala Kantor Pengawasan dan
 Pelayanan Bea dan Cukai TMP B
 Makassar

Perihal : **Izin penelitian**

di-
Tempat

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 3278/05/C.4-VIII/I/1445/2024 tanggal
 10 Januari 2024 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

Nama : **ZULFAIDA**
 Nomor Pokok : **105611114420**
 Program Studi : **Ilmu Administrasi Negara**
 Pekerjaan/Lembaga : **Mahasiswa (S1)**
 Alamat : **Jl. Sit Alauddin No. 259, Makassar**
PROVINSI SULAWESI SELATAN

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI,
 dengan judul :

**" IMPLEMENTASI MANAJEMEN RISIKO DI BIDANG IMPOR PADA KANTOR PELAYANAN DAN
 PENGAWASAN BEA DAN CUKAI PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **10 Januari s/d 10 Februari 2024**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami **menyetujui** kegiatan dimaksud
 dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar
 Pada Tanggal 10 Januari 2024

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
 SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**



ASRUL SANI, S.H., M.Si.
 Pangkat : **PEMBINA TINGKAT I**
 Nip : **19750321 200312 1 008**

Tembusan Yth

1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar,
2. *Pertinggal.*



**KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
SULAWESI BAGIAN SELATAN
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIFE
MADYA PABEAN B MAKASSAR**

JALAN HATTA NOMOR 2 MAKASSAR 90173 KOTAK POS 50 MAKASSAR
TELEPON (0411) 3615447; FAKSIMILE (0411) 3615444; LAMAN www.beacukai.go.id
PUSAT KONTAK LAYANAN 1500225; SUREL bcmakassar@customs.go.id

**SURAT KETERANGAN
NOMOR KET-2/KBC.170101/2024**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama / NIP : Yusdiana / 197311261998032001
Pangkat Gol : Penata Tk.I /III.d
Jabatan : Kepala Subbagian Umum

Dengan ini menerangkan bahwa

Nama / NIM : Zulfaida / 105611114420
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Adalah benar telah selesai melakukan penelitian pada kantor kami terkait dengan tugas akhir / skripsi yang bersangkutan dengan judul "Implementasi Manajemen risiko di Bidang Impor Pada Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar". Adapun kegiatan penelitian melalui wawancara di Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai III pada tanggal 12 Januari 2024.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dipergnakan sebagaimana mestinya.

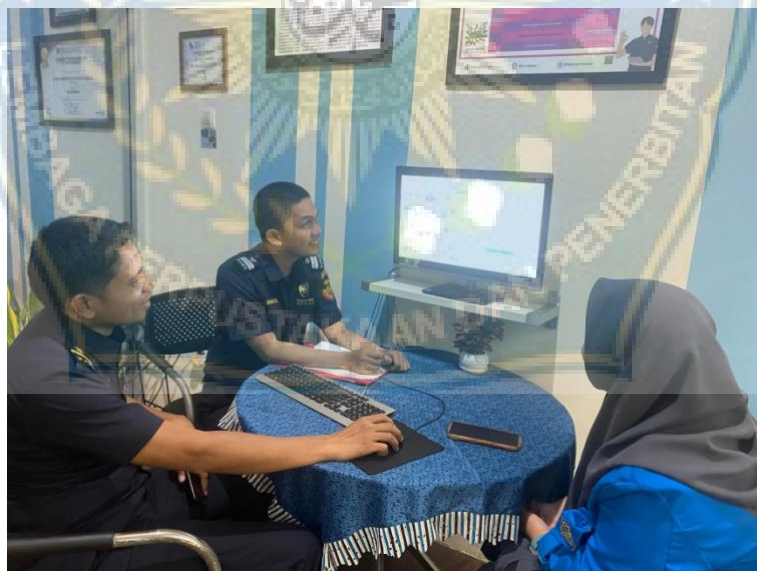
Makassar, 23 Januari 2024
Kepala Subbagian Umum

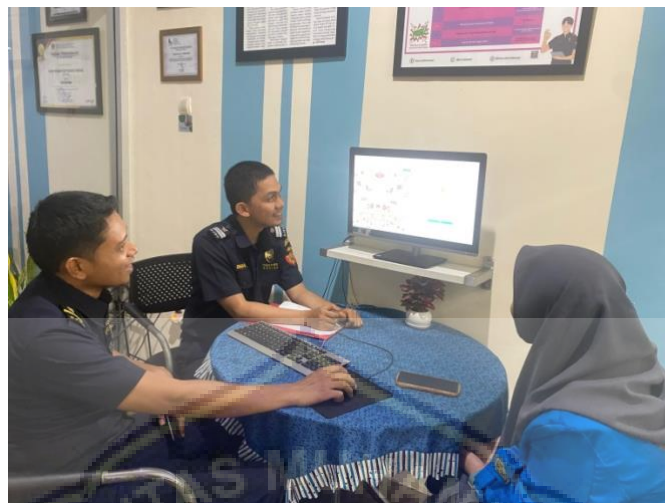


Ditandatangani secara elektronik
Yusdiana

Tembusan:

Dokumentasi





Selamat datang di CEISA 4.0
Portal Pengguna Jasa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Sign in
Using your NSWid Account

Username

Remember me [Forgot your password?](#)

>>

[Create a New Account](#) [Other Options](#)

Info
Alur sign-in baru: masukkan username, klik next, dan masukkan password.
[Informasi sign-in yang baru tersedia disini](#)

PEMBERITAHUAN IMPOR BARANG (PIB)

BC 2.0

| Kantor Pabean : _____ | | Halaman 1 dari..... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--|---------|-----------------|------------|-----------------------|---------|----------------|------------|-----------------|--------|--|--|--|--|--|--|------------|--|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|-----------|--|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|-----------|--|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|-----------|--|--|--|--|--|--|
| Nomor Pengajuan : _____ | | Tanggal Pengajuan : _____ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. JENIS PIB | | 1. Biasa; 2. Berkala | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. JENIS IMPOR | | 1. Untuk Dipakai; 2. Sementara; 3. Pelayanan Segera; 4. Gabungan 1&2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. CARA PEMBAYARAN | | 1. Biasa/Tunai; 2. Berkala; 3. Dengan Jaminan; 4. Lainnya | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D. DATA PEMBERITAHUAN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PENGIRIM | | G. Nomor dan Tanggal Pendaftaran : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Nama, Alamat : | | 9. Cara Pengangkutan : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PENJUAL | | 10. Name Sarana Pengangkut & No. Voy/Flight dan Bendera : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1a. Nama, Alamat : | | 11. Perkiraan Tgl. Ibar : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IMPORIR | | 12. Pelabahan Muar : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Id no:ras : | | 13. Pelabahan Transit : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Nama, Alamat : | | 14. Pelabahan Tujuan : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Status : | | 15. Invoice : No. Tgl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. APTU/APIP : | | 16. Transaksi : No. Tgl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PEMILIK BARANG | | 17. House-BL/AWB : No. Tgl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2a. Identitas : | | Master-BL/AWB : No. Tgl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3a. Nama, Alamat : | | 18. BC 1.1.1.2 : No. Tgl. Sub Pas. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Status : | | 19. Pemenuhan Peryaratan/Fasilitas Impor : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. NP-PPJK : | | No. Tgl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PEMILIK BARANG | | 20. Tempel Pemabean : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2a. Identitas : | | 21. Valuta : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3a. Nama, Alamat : | | 22. NDPBM : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Status : | | 23. Nilai : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. NP-PPJK : | | 24. Asuransi LN/DN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 27. Nomor, Uraian, dan Dipe Peti Kemas : | | 25. Freight : Rp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 28. Jumlah, Jenis, dan Merek Kemas : | | 29. Berat Kotor (Kg) : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30. Berat Bersih (Kg) : | | 31. Nilai Pabean : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32. Pas Tarif/HS : | | 33. Keterangan : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31. No. Uraian Jenis Barang, Merek, Tipe, spesifikasi wajib Negara Asal Barang : | | 34. Fasilitas & No. Urut Perawatan & No. Urut : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 35. Keterangan Fasilitas & No. Urut Perawatan & No. Urut : | | 36. Tarif dan Fasilitas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37. Jumlah & Jenis satuan Barang : | | 38. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39. Jenis : | | 39. Nilai yang ditambahkan : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40. Jumlah & Jenis Kemas : | | 40. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41. Nilai yang ditambahkan : | | 41. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42. Jumlah & Jenis Kemas : | | 42. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 43. Jumlah & Jenis Kemas : | | 43. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 44. Jumlah & Jenis Kemas : | | 44. Jumlah & Jenis Kemas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jenis Pengujian</th> <th>Dibayar</th> <th>Ditanggung Pemerintah</th> <th>Ditunda</th> <th>Tidak Dipungut</th> <th>Debetisasi</th> <th>Jumlah Ditaxasi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>37. BM</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>38. BMKITE</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>39. BMT</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>40. Cukai</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>41. PPN</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>42. PPhBM</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>43. PPh</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>44. TOTAL</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | Jenis Pengujian | Dibayar | Ditanggung Pemerintah | Ditunda | Tidak Dipungut | Debetisasi | Jumlah Ditaxasi | 37. BM | | | | | | | 38. BMKITE | | | | | | | 39. BMT | | | | | | | 40. Cukai | | | | | | | 41. PPN | | | | | | | 42. PPhBM | | | | | | | 43. PPh | | | | | | | 44. TOTAL | | | | | | |
| Jenis Pengujian | Dibayar | Ditanggung Pemerintah | Ditunda | Tidak Dipungut | Debetisasi | Jumlah Ditaxasi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37. BM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38. BMKITE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39. BMT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40. Cukai | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41. PPN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42. PPhBM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 43. PPh | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 44. TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>F. Dengan ini saya menyatakan:</p> <p>a. bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam dokumen ini dan keabsahan dokumen pengesahan yang menjadi dasar pembuatan dokumen ini; dan</p> <p>b. sanggup menyetipkan dan menyetipkan barang impor untuk diperiksa, serta menyediakan pemeriksaan fisik. Dalam hal saya tidak memenuhi ketentuan ini dalam jangka waktu yang ditetapkan maka saya menggunakan biaya kepada pengusaha Tempat Pemabean Sementara tempat pemeriksaan atas risiko dan biaya saya.</p> <p>..... Tgl. 20..... Importir / PPJK</p> <p>(.....)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>E. UNTUK PEMBAYARAN DAN JAMINAN:</p> <p>a. Pembayaran <input type="checkbox"/> 1. Bank 2. Pos 3. Kantor Pabean</p> <p>b. Jaminan <input type="checkbox"/> 1. Tunai 2. Bank Garansi</p> <p>3. Customs Bond 4. Lainnya</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nomer</th> <th>Tanggal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | Nomer | Tanggal | a. | | b. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nomer | Tanggal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN**

Alamat kantor: Jl. Sultan Alauddin NO.259 Makassar 90221 Tlp.(0411) 866972,881593, Fax.(0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:

Nama : Zulfaida
Nim : 105611114420
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Dengan nilai:

| No | Bab | Nilai | Ambang Batas |
|----|-------|-------|--------------|
| 1 | Bab 1 | 7 % | 10 % |
| 2 | Bab 2 | 20 % | 25 % |
| 3 | Bab 3 | 10 % | 10 % |
| 4 | Bab 4 | 5 % | 10 % |
| 5 | Bab 5 | 4 % | 5 % |

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 26 Januari 2024

Mengetahui,

Kepala UPT Perpustakaan dan Penerbitan,

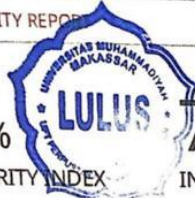

Nurhidayah S. Hum, M.I.P.
B.M. 964 591

AB I Zulfaida 105611114420

ORIGINALITY REPORT

7%

SIMILARITY INDEX



7%

INTERNET SOURCES

8%

PUBLICATIONS

4%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.bphn.go.id
Internet Source

2%

2

eprints.ums.ac.id
Internet Source

2%

3

www.rahudmanharahap.com
Internet Source

2%

4

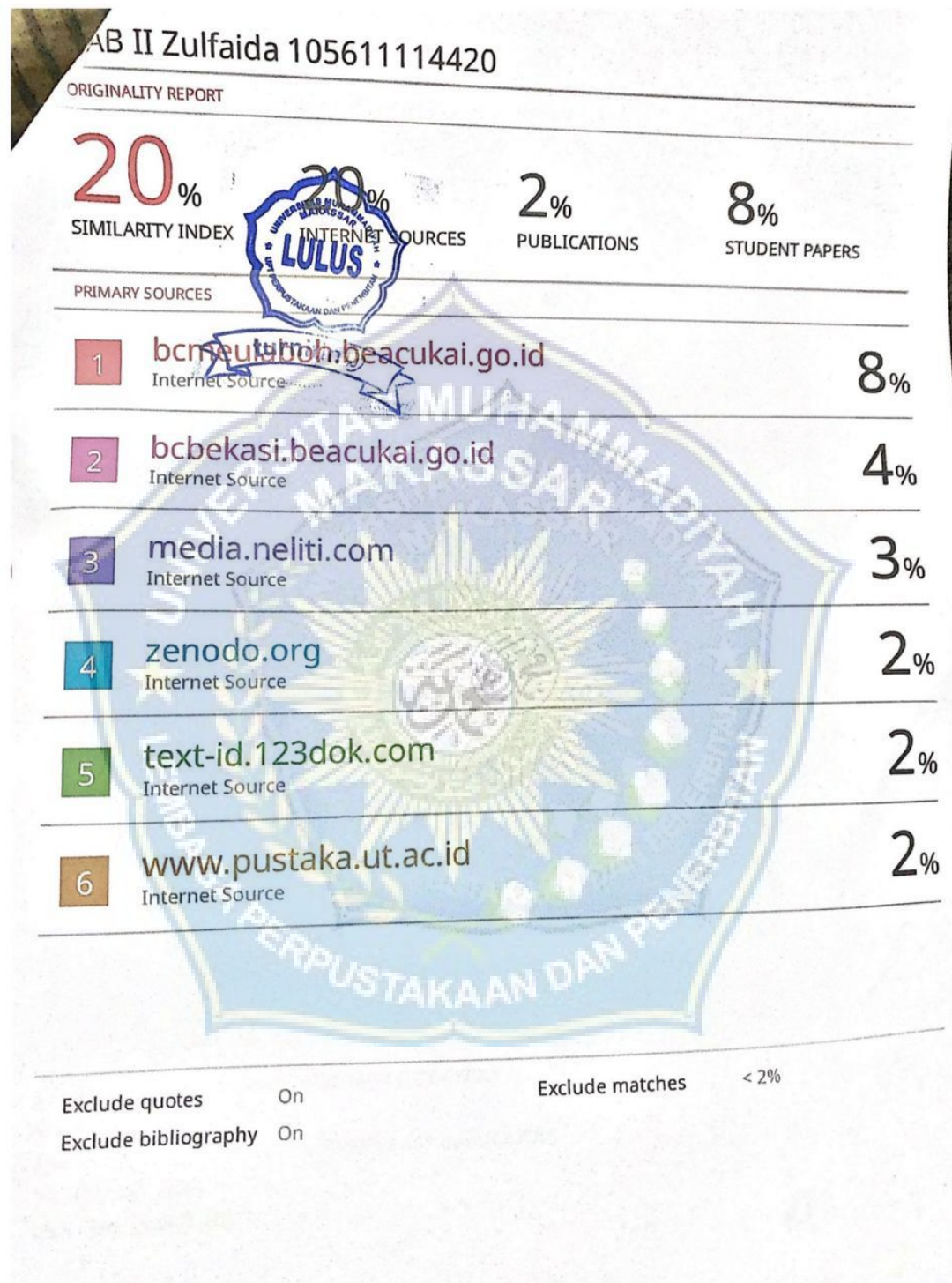
bpipi.kemenerin.go.id
Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%



III Zulfaida 105611114420

ORIGINALITY REPORT

10% SIMILARITY INDEX
0% INTERNET SOURCES
6% PUBLICATIONS
3% STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

- 1** www.koleksiskripsi.com Internet Source **6%**
- 2** Submitted to Southeast Community College Student Paper **3%**
- 3** forum.detik.com Internet Source **2%**

Exclude quotes On Exclude matches < 2%
Exclude bibliography On

3 IV Zulfaida 105611114420

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX



INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES



1

docobook.com
Internet Source

5%

Exclude quotes On
Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%



B V Zulfaida 105611114420

ORIGINALITY REPORT



4

SIMILARITY INDEX

2%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS



1

www.rahudmanharahap.com
Internet Source

2%

2

Sularwan Sularwan, Djoko Santoso.
"MEMBANGUN KINERJA MELALUI BUDAYA ORGANISASI DAN ROTASI PEGAWAI DENGAN MOTIVASI KERJA SEBAGAI VARIABEL MEDIASI", Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis, 2020
Publication

2%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Zulfaida atau yang lebih dikenal dengan nama faida lahir di Makassar Sulawesi Selatan pada tanggal 22 Februari 2002. Anak ke-empat dari empat bersaudara, lahir dari pasangan suami istri Zulkifli dan Salmia. Penulis mulai menempuh pendidikan di SD Negeri Kodingareng Makassar dan selesai pada tahun 2014, penulis melanjutkan pendidikan di MTs Negeri 02 Makassar dan selesai pada tahun 2017, pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Madrasah Aliyah Negeri 3 Makassar dan selesai pada tahun 2020. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan pada perguruan tinggi swasta yaitu Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dengan program studi Ilmu Administrasi Negara. Dalam Organisasi penulis pernah menjadi Anggota Bidang Ekonomi dan Kewirausahaan IMM FISIP UNISMUH periode 2021-2022. Pada tahun 2024 penulis berhasil mempertanggungjawabkan hasil karya ilmiah di depan penguji dengan judul “Implementasi Manajemen Risiko di Bidang Impor Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar” dan mendapatkan gelar S.AP