



ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENDUKUNG KELANCARAN IMPOR BARANG

PENULIS

Marsa Hani

ABSTRAK

Masalah yang kerap muncul pada proses pengeluaran barang impor adalah terhambatnya proses pengeluaran barang impor. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap faktor-faktor yang mendukung kelancaran impor barang. Penelitian ini dilakukan di salah satu perusahaan yang bergerak dibidang ekspor impor. Pendekatan kuantitatif digunakan dengan metode survei. Sebanyak 50 karyawan di perusahaan tersebut dilibatkan sebagai responden dengan teknik sampling jenuh. Data yang terkumpul, selanjutnya dianalisis dengan Analisis Faktor. Hasil penelitian menunjukkan terdapat enam faktor yang mendukung kelancaran impor barang yaitu Dokumen Impor, Jenis Muatan, Standarisasi Proses Kerja, *Bill of Lading* atau *Airwaybill*, Sistem Informasi Perusahaan, dan Keselamatan Moda Transportasi.

Kata Kunci

Dokumen Impor, Waktu Pengiriman, Jenis Muatan, Kelancaran Impor

ABSTRACT

The problem that often arises in releasing imported goods is delays in the process of releasing imported goods. This research aims to reveal the factors that support the smooth import of goods. This research was conducted at a company operating in the export-import sector. A quantitative approach is used with survey methods. A total of 50 employees at the company were involved as respondents using a saturated sampling technique. The collected data was then analyzed using Factor Analysis. The research results show that six factors support the smooth import of goods: Import Documents, Type of Load, Standardization of Work Processes, Bill of Lading or Airwaybill, Company Information System, and Safety of Transportation Modes.

Keywords

Delivery Time, Import Documents, Smooth Import, Type of Load.

AFILIASI

Prodi, Fakultas
Nama Institusi
Alamat Institusi

Administrasi Bisnis, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Institut Bisnis dan Informatika (IBI) Kosgoro 1957
Jl. Moh. Kahfi II No. 33, Jagakarsa, Jakarta Selatan, DKI Jakarta - 12640

KORESPONDENSI

Penulis
Email

Marsa Hani
marsahani24@gmail.com

LICENSE



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

PENDAHULUAN

Perekonomian setiap negara sangat bergantung pada perdagangan internasional, yang membantu meningkatkan kesejahteraan global. Setiap negara harus terlibat dalam perdagangan internasional karena dengan adanya aktivitas impor ekspor akan mempengaruhi produk domestik bruto (PDB) yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi (Ngatikoh & Faqih, 2020; Hodijah & Angelina, 2021).

Menurut UU Perpajakan No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan, impor mengacu pada kegiatan memasukkan produk ke dalam kawasan pabean. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi daratan, laut, dan udara di atasnya, serta beberapa lokasi di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen. Menurut UU No. 17 Tahun 2006 ZEE adalah sebuah wilayah yang dibatasi oleh Bandar udara, pelabuhan atau tempat lainnya yang ditujukan untuk distribusi produk yang disebut juga sebagai daerah pabean. Daerah ini berada didalam pengawasan dan kontrol Dirjen Bea dan Cukai sepenuhnya.

Di kawasan pabean pada saat proses pengeluaran barang impor terdapat beberapa syarat guna melakukan proses pengeluaran barang impor diantaranya: Dokumen pendukung seperti *Airwaybill*, *invoice*, dan *Packing List*, adapun pada dokumen identitas pemohon seperti Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Angka Pengenal Impor (API), Nomor Identitas Berusaha (NIB) yang dimana dokumen identitas ini untuk perusahaan yang telah memiliki izin Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), namun beberapa importir ada yang masih belum memiliki izin PPJK, sehingga tidak semua importir dapat menyelesaikan proses ini. Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) adalah perusahaan yang mengurus kewajiban kepabeanan. Biasanya, PPJK bekerja sama dengan *Trucking*. Maka dari itu, semua tahap pengeluaran barang dari pergudangan di Area Kargo Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta maupun kawasan pabean sampai ke gudang importir dilaksanakan oleh PPJK (Sumadji, 2007:34).

Berata (2014:23) menjelaskan bahwa "PPJK atau Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan merupakan perantara penghubung Bea Cukai dan pihak importir". PPJK mengelola barang impor yang harus membayar pajak impor untuk dikenakan pajak, dan PPJK bertanggung jawab

atas pajak bea masuk berdasarkan komitmen pengusaha atau perorangan sebagai importir. Ketika produk impor perlu diperiksa secara fisik oleh otoritas pabean, PPJK atau importir dapat diminta untuk berinteraksi dengan mereka. Hal ini dimaksudkan agar pemeriksa Bea dan Cukai dapat melakukan pemeriksaan terhadap produk pada saat dilakukan pemeriksaan *red line service* atau barang terlarang. Oleh karena itu, baik importir maupun pemilik produk dapat mewakili PPJK.

Setiap pelaku usaha yang memberikan jasa kepabeanan, khususnya PPJK dan Importir, dilakukannya membantu terlaksananya proses usaha menjadi lebih besar. Tantangannya adalah menghasilkan kinerja kerja yang tinggi dengan menggunakan sumber daya manusia dan teknologi yang sejalan dengan tujuan organisasi. Produktivitas dan keterampilan karyawan sering kali menyimpang dari hasil produktivitas yang diinginkan oleh perusahaan. memahami nilai profesionalisme ekstrem baik dalam organisasi terkait teknologi informasi dan sumber daya manusia.

Menurut Suyadi dan Muflichussalam, (2017:6) "Pelayanan kepabeanan juga harus diperkuat oleh ketersediaan layanan yang cepat, jujur, bersih, lancar, aman, efektif dan efisien" Untuk melengkapi pemberitahuan impor barang, harus memasukkan informasi tentang pengirim, penerima, pengangkut dan maskapai penerbangan, tanggal, dokumen, daftar pengepakan, jumlah barang, dan banyak hal lainnya.

PT. Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo) perusahaan swasta yang bergerak di bidang transportasi, pergudangan, pengemasan, bea cukai, penanganan kargo, dan kegiatan terkait lainnya.

Ada berbagai langkah dalam impor, dimulai dengan pengiriman barang dari tempat asal ke gudang importir. Langkah pertama setelah barang tiba di tujuan Negara Indonesia, diproses oleh PT MSA Kargo untuk ditangani sehingga dapat langsung dikirim ke gudang importir dengan terlebih dahulu diperiksa fisik atau dokumennya, setelah Pabean menerbitkan SPPB (Surat Perintah Pengeluaran Barang).

PT Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo) merupakan PPJK, yang dimana memiliki akses dalam pembuatan modul PIB dan pengurusan kepabeanan terhadap proses *customs clearance*. Adapun tugas PT MSA Kargo sebagai PPJK dari

mulai *Custom Clearance* sampai dengan pengeluaran barang impor:

Prosedur Penanganan di Bidang Impor (*Custom Clearance*) yang dilakukan oleh PT MSA Kargo melalui berbagai prosedur yang harus dilakukan. Perlu diketahui, beberapa layanan yang akan ditambahkan pada Aplikasi SIAP TERBANG antara lain, Aplikasi Dokumen Pelengkap PIB (ADEK), Analyzing-Point (AP), Izin Pengeluaran *Rush Handling*, dan Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM).

Beberapa faktor yang dapat menimbulkan kendala pada proses impor barang termasuk: pengurusan dokumen impor, penanganan barang impor, waktu pengiriman barang dan jenis barang yang dimuat. Melalui beberapa faktor pendukung proses aktivitas impor barang bisa dicarikan solusinya agar dapat terlaksana dengan baik. Dengan adanya beberapa faktor pendukung proses kegiatan impor barang dapat dicarikan solusi supaya berjalan dengan lancar.

Daerah Pabean Soekarno-Hatta harus lebih mempersiapkan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) akibat meningkatnya permintaan barang impor. tata cara penyiapan dokumen impor agar dapat diisi secara akurat, seperti dokumen *air waybill* atau *air consignment note*.

Air Waybill merupakan tanda penerimaan yang diserahkan oleh maskapai penerbangan internasional untuk muatan dan bukti perjanjian angkut barang, didalam mengisi *Air waybill* harus diteliti dengan seksama agar tidak terjadi kekeliruan misalnya memasukkan tujuan pengiriman, jika keliru maka barang tidak sampai ke tempat yang dituju, dan menimbulkan permasalahan. Hal ini bisa menyebabkan proses pengeluaran barang terkendala dan mengganggu proses pengiriman barang yang bersangkutan.

Pada proses impor tidak jarang ditemukan berbagai kendala yang bisa menghambat proses impor barang itu, salah satunya faktor yang menghambat impor barang adalah faktor cuaca yang bisa berdampak pada keterlambatan pengiriman barang, dimana waktu pengiriman akan menjadi lebih lama dan tidak sebagaimana yang direncanakan. Disamping itu, pada proses pengiriman juga ditemukan kendala yaitu misalnya terjadi kecelakaan transportasi atau ukuran muatan barang melampaui kapasitas truk yang diperbolehkan.

Tindakan memasukkan produk ke dalam daerah pabean negara Indonesia dari negara lain (luar negeri) dikenal dengan istilah impor. Dua negara

harus terlibat dalam hal ini. Kepentingan dua korporasi di antara kedua negara, yang berbeda dalam hal aturan dan regulasi, dapat dilihat sebagai representasi dari situasi ini. Peran eksportir (penyedia) dan penerima (importir) beralih di antara kedua negara.

Terdapat tiga faktor dari penanganan barang impor, yaitu:

- Keselamatan dan keamanan
- Meminimalisasi kesalahan *input* manual
- Di Area Terminal kargo disarankan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.

Dokumen-dokumen pokok untuk membuat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) adalah *bill of loading* atau *air waybill*, *invoice* atau faktur, dan *packing list* (Rahmawati & Resti, 2016:16). Lancar tidaknya suatu proses impor barang ditentukan oleh cuaca, lingkungan kerja, dan alat (Suyadi & Muflichussalam, 2017:7).

Kelancaran impor juga dipengaruhi oleh jenis muatan yang diangkut. Misalnya untuk jenis barang berbahaya, penanganannya memerlukan ketelitian dan kecermatan mengingat pentingnya melindungi kesehatan dan keselamatan manusia, lingkungan, properti pribadi, dan rantai pasokan (Mullai & Larsson, dalam Gugat et al., 2018:19). Ada 9 kelas barang berbahaya Menurut IMDG (International Maritime Dengerous Good) Code Volume 1, yaitu: Bahan peledak, Gas, Cairan mudah terbakar, Padatan mudah terbakar, Bahan oksidasi dan organik peroksida, Bahan beracun dan menular, Radioaktif, Bahan korosif, dan Artikel dan bahan berbahaya lainnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan metode survei yang bersifat kausal untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kelancaran impor (Juliandi, 2014:13). Faktor-faktor yang dimaksud meliputi:

X1 = Penanganan Barang Impor

X2 = Dokumen Impor

X3 = Waktu Pengiriman

X4 = Jenis Muatan

Populasi pada penelitian ini adalah seluruh karyawan yang bekerja pada PT. Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo) dengan jumlah 50 karyawan. Teknik Sampling dalam penelitian merupakan menggunakan teknik sampling jenuh. Hal ini disebabkan jumlah populasi yang kecil (Raihan, 2017:102). Dengan demikian, seluruh

karyawan PT. Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo) sebanyak 50 orang dari posisi atau jabatan kerja yang berbeda-beda dipilih menjadi sampel.

Data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data primer berupa data yang diperoleh secara langsung dari responden melalui kuesioner dan diisi oleh karyawan pada PT Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo).

Untuk menganalisis data, peneliti menggunakan alat analisis yaitu Analisis Faktor yang meliputi:

- a. Exploratory Factor Analysis (EFA)
- b. Confirmatory Factor Analysis (CFA)
- c. Barlett's Test of Sphericity
- d. Uji Kaiser Meyer Olkin (KMO)
- e. Uji Measure of Sampling Adequacy (MSA)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Responden

Responden dari jenis kelamin perempuan menunjukkan bahwa responden perempuan yaitu sebesar 56% dengan jumlah frekuensi 28 dan responden laki-laki yaitu sebesar 44% dengan jumlah frekuensi 22. responden yang usianya 20-30 tahun berjumlah 36 orang dengan persentase 72%, usia 31-40 tahun berjumlah 9 orang dengan persentase 18%, usia > 40 tahun berjumlah 5 orang dengan persentase 10%.

Pada penelitian MSA terbaru ini tanpa mencantumkan atribut X2.3 (*Packing List*) seluruh atribut sudah memiliki nilai MSA di atas 0,5, sehingga seluruh atribut dapat dianalisis lebih lanjut. Tabel di bawah ini menunjukkan nilai MSA dari atribut masing-masing.

Tabel 1. Nilai *Measure Of Sampling Adequacy*

No	Atribut	Nilai MSA	No	Atribut	Nilai MSA
1	X1.1	0,614	14	X2.8	0,650
2	X1.2	0,710	15	X3.1	0,756
3	X1.3	0,659	16	X3.2	0,746
4	X1.4	0,642	17	X3.3	0,518
5	X1.5	0,696	18	X3.4	0,695
6	X1.6	0,744	19	X3.5	0,785
7	X1.7	0,859	20	X3.6	0,570
8	X2.1	0,520	21	X4.1	0,725
9	X2.2	0,750	22	X4.2	0,823
10	X2.4	0,852	23	X4.3	0,658
11	X2.5	0,653	24	X4.4	0,625
12	X2.6	0,813	25	X4.5	0,666
13	X2.7	0,757	26	X4.6	0,863

Sumber : Hasil Data Diolah 2022

Berdasarkan nilai *communalities* pada kolom *Extraction* Tabel 2, untuk atribut X1.1 (Keselamatan) memiliki angka sebesar 0,737. Artinya adalah 73,7% *varians* dari atribut

tersebut bisa dijelaskan oleh faktor pembentuknya. Begitu pula untuk atribut yang lain dengan ketentuan yaitu nilai *communalities* yang makin besar menunjukkan bahwa sebuah atribut mempunyai hubungan yang signifikan dengan faktor yang dibentuknya.

Pada tabel tersebut juga jelas, atribut X4.6 memiliki nilai komunal yang paling rendah diantara atribut yang lainnya, yaitu sebesar 0,560. Artinya hanya sebesar 56% saja atribut tersebut bisa dijelaskan oleh faktor-faktor pembentuknya. Namun demikian atribut tersebut masih dianggap mampu menjelaskan faktor karena nilai *extraction* lebih besar dari 0,5.

Tabel 2. *Communalities*

Communalities					
Kode	Extraction	Kode	Extraction	Kode	Extraction
X1.1	.737	X2.4	.694	X3.5	.677
X1.2	.736	X2.5	.688	X3.6	.750
X1.3	.614	X2.6	.678	X4.1	.690
X1.4	.814	X2.7	.764	X4.2	.798
X1.5	.826	X2.8	.755	X4.3	.953
X1.6	.799	X3.1	.659	X4.4	.957
X1.7	.804	X3.2	.640	X4.5	.947
X2.1	.865	X3.3	.861	X4.6	.560
X2.2	.782	X3.4	.804	-	-

Sumber : Hasil Data Diolah 2022

Total Variance Explained

Analisis selanjutnya adalah menilai berapa komponen yang dapat terbentuk dari 26 atribut yang dimasukkan dalam analisis faktor. Banyaknya jumlah komponen yang terbentuk dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues		
	Total	% of Variance	Cumulative %
1	11.263	43.317	43.317
2	2.826	10.870	54.188
3	1.939	7.457	61.645
4	1.661	6.390	68.035
5	1.099	4.228	72.264
6	1.067	4.102	76.366

Sumber : Hasil Data Diolah 2022

Pada Tabel di atas menunjukkan bahwa 26 atribut yang diproses membentuk 6 faktor. Keenam faktor tersebut ditentukan oleh nilai *Initial Eigenvalues* yang lebih dari 1. Besarnya nilai *Initial Eigenvalues* menunjukkan persentase *varians* yang dapat dijelaskan oleh faktor tersebut. Misalkan *Component 1* artinya jika 26 atribut diringkas menjadi 1 faktor, maka *varians* yang dapat dijelaskan oleh satu faktor tersebut adalah : $11,263 / 26 \times 100\% = 43,31\%$. Dengan cara yang sama, maka secara berturut-turut

varians yang dapat dijelaskan oleh 2, 3, 4, 5, dan 6 faktor masing-masing sebesar 10,866%, 7,45%, 6,38%, 4,57%, dan 4,10%.

Rotated Component Matrix

Tahap analisis berikutnya adalah untuk memastikan atribut mana saja yang mengelompok ke enam faktor yang terbentuk tersebut. Tabel *Rotated Component Matrix*, memberikan penjelasan mengenai posisi dari masing-masing atribut berdasarkan korelasi yang kuat terhadap salah satu faktor dari enam faktor yang terbentuk.

Tabel 4. Rotated Component Matrix

Atribut	Faktor					
	1	2	3	4	5	6
1 Keselamatan						0,568
2 Keamanan			0,715			
3 Meminimalisasi kesalahan input manual						0,478
4 Sistem computer					0,837	
5 System barcode					0,585	
6 Kawasan terminal kargo					0,586	
7 Material handling equipment		0,497				
8 Bill of lading atau air waybill				0,874		
9 Invoice	0,808					
10 Laporan surveyor	0,565					
11 Polish asuransi	0,755					
12 Pemberitahuan manifest	0,733					
13 Sertifikat analisis	0,688					
14 Surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB)	0,617					
15 Cuaca					0,483	
16 Muatan rusak	0,506					
17 Lingkungan kerja			0,894			
18 Peraturan SOP (Standar Operasional Prosedur)			0,764			
19 Peralatan						0,509
20 Umur alat			0,789			
21 Standarisasi	0,548					
22 Modal transportasi						0,663
23 Muatan berbahaya		0,919				
24 Muatan mudah meledak		0,912				
25 Muatan mudah membusuk		0,896				
26 Kapasitas	0,498					

Sumber : Hasil Data Diolah 2022

Kepastian atribut mana yang masuk ke dalam kelompok faktor mana ditentukan dengan cara membandingkan nilai korelasi dari suatu atribut terhadap keenam faktor atau komponennya. Nilai korelasi terbesar dari suatu atribut menentukan atribut tersebut berada pada faktor yang mana. Berdasarkan kriteria tersebut, maka:

- Faktor 1 terdiri atas: Invoice, Laporan Surveyor, Polish Asuransi, Pemberitahuan

Manifest, Sertifikat Analisis (*Certificate Of Analysis*) dan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

- Faktor 2 terdiri atas: Muatan Berbahaya, Muatan Mudah Meledak dan Muatan Mudah Membusuk.
- Faktor 3 terdiri atas: Keamanan, Lingkungan Kerja, Peraturan SOP (Standar Operasional Prosedur) dan Umur Alat.
- Faktor 4 terdiri atas: *Bill of Lading atau Air Waybill*
- Faktor 5 terdiri atas: Sistem Komputer, Sistem Barcode dan Kawasan Terminal Kargo.
- Faktor 6 terdiri atas: Keselamatan dan Moda Transportasi

Mengacu kepada atribut-atribut yang membentuk suatu faktor, maka keenam faktor tersebut dapat dinamakan sebagai berikut, faktor 1 diberi nama faktor "**Dokumen impor**", faktor 2 dinamakan "**Jenis muatan**", faktor 3 dinamakan "**Standarisasi proses kerja**", faktor 4 dinamakan "**Bill of Lading atau Air Waybill**", faktor 5 dinamakan "**Fasilitas terminal kargo dan Sistem Informasi**", dan faktor 6 dinamakan "**Keselamatan moda transportasi**".

Hasil ini memperkuat temuan Handoko dan Firdausy (2022) yang menyimpulkan bahwa kesalahan dokumen impor, masalah fasilitas pelabuhan dan *down system* dari Bea Cukai menyebabkan terhambatnya proses impor barang. Terkait masalah *down system* dari Bea Cukai atau *System Billing Online* yang mengalami kerusakan atau *Error* menjadi penghambat kelancaran proses impor selanjutnya (Rubiyanto & Wahyuni, 2021).

Meskipun demikian, lancar tidaknya proses impor barang dipengaruhi juga oleh efektivitas penetapan jalur merah terkait angka *dwelling time*. Semakin cepat *dwelling time*, maka akan semakin cepat proses impor barang (Sunarmin et al., 2019) serta kecepatan pihak importir dari luar negeri dalam menyerahkan dokumen seperti *Bill of Lading, Invoice, dan Packing List* (Sarumaha et al., 2022; Verawati et al., 2022; Rubiyanto & Wahyuni, 2021). Faktor lain yang cukup sentral dalam menentukan kelancaran impor barang berasal dari luar kendali PT. Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo) adalah fasilitas dan pelayanan yang diberikan oleh Kepabeanan sebagai institusi mengawasi dan melayani aktivitas didalam perdagangan internasional (Sitompul & Nawawi, 2022).

KESIMPULAN

Kecepatan layanan impor barang menjadi tolok ukur layanan prima dan pada akhirnya dapat memuaskan pelanggan. Penggalan mengenai faktor-faktor apa saja yang mendukung kelancaran sebuah proses impor barang menjadi hal yang sangat penting. Jika proses impor terhambat, maka dapat diprediksi penyebabnya kemudian dilakukan *improvement*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat enam faktor yang dapat mendukung kelancaran impor barang pada PT. Monang Sianipar Abadi (MSA Kargo), yaitu Kelengkapan dokumen impor, Jenis muatan, Standarisasi proses kerja, *Bill Of Lading* atau *Air Waybill*, Fasilitas terminal kargo dan Sistem Informasi, dan Keselamatan moda transportasi.

REFERENSI

- Berata, I Komang Oko. (2013). *Panduan Praktis Ekspor Impor*. Bekasi: Raih Asa Sukses.
- Handoko, C., & Firdausy, C. M. (2022). Faktor-faktor Penghambat Masuknya Barang Impor dari Pelabuhan Tanjung Priok sampai ke Importir PT XYZ. *Jurnal Manajemen Bisnis dan Kewirausahaan*, 6(2), 184-188. <https://doi.org/10.24912/jmbk.v6i2.17846>
- Hodijah, Siti & Angelina, Grace Patricia. (2021). Analisis Pengaruh Ekspor Dan Impor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia. *Jurnal Manajemen Terapan dan Keuangan (Mankeu)*, 10(01), 53-662. <https://online-journal.unja.ac.id/mankeu/article/view/12512>
- Juliandi, Irfan & Manurung. (2014). *Metode Penelitian Bisnis (Konsep & Aplikasi)*. UMSU PRESS.
- Ngatikoh, Siti & Faqih, Akhmad. (2020). Kebijakan Ekspor Impor : Strategi Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia. *LABATILA: Jurnal Ilmu Ekonomi Islam* 04(02), 167-190. <https://doi.org/10.33507/lab.v4i01>
- Rahmawati, Yusi & Westi, Uji. (2016). Peran Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) Dalam Proses Impor Barang Beserta Dokumen Yang Terkait. *Bahari Jogja*, 14(22), 12-22. <http://jurnal.stimario.ac.id/index.php/MIBJ/article/view/84>
- Raihan. (2017). *Metodologi Penelitian*. Universitas Islam Jakarta.
- Rubiyanto, Aan & Wahyuni, Eni Tri. (2021). Pengelolaan Custom Clearance Impor Melalui Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan PT. Mitra Segara Cargo Semarang. *3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 3(1), 199-206. <https://e-journal.akpelni.ac.id/index.php/prosiding-nsmis/article/view/204>
- Sarumaha H., Rangkuti, S., & Al Firah. (2022). Analisis Proses Custom Clearance Dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor Pada PT. Bahari Internasional Mandiri. *Jurnal Bisnis Corporate*, 7(2), 666-78. <https://jurnal.dharmawangsa.ac.id/index.php/jubisco/article/view/3353>
- Sitompul, Nurhalija & Nawawi, Zuhrinal M. (2022). Peran Bea Cukai dalam Efektivitas Pelayanan Ekspor Impor (Studi pada KPPBC TMP C Teluk Nibung). *Jurnal Kolaboratif Sains*, 5(6), 290-296. <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS/article/view/2376>
- Sunarmin, S., Utami, Noviandari S., Yulianita, Wiwin E. (2019). Analisis Efektivitas Penetapan Jalur Terkait Dengan Dwelling Time Di Kantor Pelayanan Utama Bea Dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. *JUPASI : Jurnal Pajak Vokasi*, 1(1), 57-69. <https://ojs.stiami.ac.id/index.php/JUPASI/article/view/506/0>
- Suyadi S., & Muflichussalam, Akmal. (2017). Penanganan Muatan Pulp Paper Pada Kapal Star Lindesnes di PT Daisy Mutiara Samudra. *LOGISTIK*, 10(1), 6-9. <https://journal.unj.ac.id/unj/index.php/logistik/article/view/13890/8028>
- Sumadji, Imam dan Bambang Semedi. (2007). *Undang-Undang Kepabeanan*. Jakarta: Yayasan Artha Bhakti.
- Verawati, K., Rahmayanti, H., Hadi, W., & Costa, A. (2022). Faktor Penyebab Keterlambatan Pengeluaran Barang Impor Pada Lapangan Penumpukan Wilayah 2 Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 24(1), 21-32. <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/2022>