

# **Evaluasi *Pilot Project Electronic Data Interchange (EDI)* di Bidang Kepabeanan (Studi Kasus pada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai (KPBC) Tanjung Perak, Surabaya)**

**Pwee Leng**

Staf Pengajar Fakultas Ekonomi, Jurusan Manajemen, Universitas Kristen Petra  
Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya 60236  
Email: pweeleng@petra.ac.id

## **ABSTRAK**

Dalam rangka memperlancar arus barang, intervensi pabean dalam melakukan pemeriksaan barang diharapkan seminimal mungkin. Oleh karena itu tanpa mengurangi kewaspadaan dalam mengamankan hak negara dari kemungkinan tindakan pelanggaran terhadap undang-undang, administrasi pabean memerlukan suatu sarana yang dapat memenuhi kebutuhan untuk penyederhanaan proses pelayanan dan pemberian fasilitas serta penerapan sistem pelayanan dokumen yang terintegrasi dan cepat. Sistem tersebut adalah *Electronic Data Interchange (EDI)*. Studi yang dilakukan dalam penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan system EDI sebagai *pilot project* pada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Perak, Surabaya.

**Kata kunci:** *Electronic Data Interchange (EDI)*, Bea Cukai, Impor, Ekspor, Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

## **ABSTRACT**

*Due to maintenance the flow of goods, intervension by customs was minimized as possible on goods checking. Thus, to secure the country's right and still be careful from the possibility of the violation action of Regulation, custom's administration need a facility that suitable to simplification the services process and the integrated documents service system application. That system is Electronic Data Interchange (EDI). This study was held to evaluate EDI system application as a pilot project at Custom Office Tanjung Perak, Surabaya*

**Keywords:** *Electronic Data Interchange (EDI)*, Custom, Import, Export, Notice of Import

## **PENDAHULUAN**

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi dibidang kepabeanan, Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) dihadapkan pada suatu dilema. Disatu sisi untuk melaksanakan fungsi pemungutan pajak negara (berdasarkan UU No.10 tahun 1995) dalam bentuk pemungutan bea masuk atas barang impor dan pengawasan lalu lintas barang di wilayah pabean Republik Indonesia, administrasi pabean harus melakukan pemeriksaan pabean seakurat mungkin. Disisi lain untuk memperlancar arus barang, intervensi administrasi pabean dalam melakukan pemeriksaan barang harus dilakukan seminimal mungkin.

Untuk mengatasi dilema tersebut, administrasi pabean diharapkan dapat memberikan fasilitas perdagangan dalam bentuk mempercepat pelayanannya sehingga akan mempercepat arus barang dan

dokumen namun tanpa mengurangi kewaspadaan dalam mengamankan hak negara dari kemungkinan tindakan pelanggaran terhadap Undang-Undang.

Oleh karena itu, administrasi pabean memerlukan suatu sarana yang dapat memenuhi kebutuhan untuk penyederhanaan proses pelayanan dan pemberian fasilitas serta penerapan system pelayanan dokumen yang terintegrasi dan cepat. Salah satunya adalah dengan memanfaatkan teknologi informasi dalam system pelayanan kepabeanan.

Pemanfaatan teknologi dalam system pelayanan kepabeanan yang telah dijalankan adalah pelayanan jasa dokumen ekspor impor, yaitu jasa Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) dengan sistem *Electronic Data Interchange (EDI)*.

Dengan sistem EDI, administrasi pabean dapat memproses pemberitahuan pabean dalam sistem komputer pengguna jasa kepabeanan antara lain

perusahaan pelayaran, importir, eksportir, dan Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), dan ditransmit secara elektronik. Sehingga data yang sama akan segera masuk ke sistem komputer Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tanpa melalui proses *re-entry*, dimana dalam proses *re-entry* tersebut mungkin dapat terjadi *human error* seperti kesalahan pengetikan data, selain itu juga menambah waktu pengerjaan.

Secara fundamental, diberlakukannya sistem EDI dalam prosedur kepabeanan di Tanjung Perak Surabaya merupakan salah satu upaya pemerintah, dalam hal ini DJBC untuk memanfaatkan teknologi informasi guna mengefisienkan pelayanan yang diberikan.

Meskipun telah dicanangkan sejak 1997 di Surabaya, namun pelaksanaan system EDI secara mandatory di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya baru berjalan sekitar satu tahun.

Bagaimanakah pelaksanaan sistem EDI tersebut dalam rangka menunjang kelancaran aktivitas ekspor impor khususnya di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?

## PEMBAHASAN KONSEPTUAL

### Electronic Data Interchange

EDI Kepabeanan adalah suatu sistem pertukaran dokumen elektronik yang dikembangkan DJBC untuk penyampaian dokumen pabean secara elektronik memanfaatkan jaringan EDI, BiznisNET (<http://www.edi-indonesia.co.id>)

Setiap pelanggan BiznisNET akan diberi mailbox yang memiliki identifikasi khusus yang disebut EDI *number* dan *password* yang berfungsi sebagai identitas/ alamat pelanggan jaringan serta menjamin keamanan transaksi dokumen.

### Manfaat EDI

Manfaat yang didapat bila pertukaran dokumen EDI dilakukan melalui jaringan EDI (BiznisNET), antara lain:

- Penyampaian atau penerimaan informasi (dokumen) lebih cepat dan aman, sehingga pelayanan dapat segera diperoleh tanpa perlu datang ke kantor pabean.
- Pertukaran informasi dilakukan antar aplikasi sehingga tidak perlu proses *re-entry* data di sisi penerima dan tidak perlu proses printing di sisi pengirim.
- Mendukung terbentuknya *electronic trading* dan meningkatkan kualitas pelayanan ([www.edi-indonesia.co.id](http://www.edi-indonesia.co.id)).

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, bahwa EDI pada dasarnya adalah pertukaran data secara elektronik berdasarkan standar tertentu yang

disepakati bersama. Dalam kaitannya dengan EDI dibidang kepabeanan, dokumen standar EDI yaitu EDI for Administration, Commerce, and Transport (EDIFACT) dan ANSI X.12.

ANSI X.12 banyak digunakan di Amerika Serikat, sedangkan EDIFACT merupakan standar yang direkomendasikan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang diarahkan untuk menjadi standar Internasional dalam pertukaran dokumen EDI.

### Dokumen Standar EDI Kepabeanan

Dokumen PIB dan respon dari Bea Cukai yang dipertukarkan melalui jaringan EDI adalah dokumen dalam bentuk format *United Nation Electronic Data Interchange for Administration, Commerce, and Transport (UN/EDIFACT)* yaitu:

- Customs Conveyance Report Message (CUSREP)* merupakan dokumen elektronik mengenai rencana kedatangan sarana pengangkut yang diajukan oleh Perusahaan Pelayaran kepada Bea dan Cukai.
- Customs Cargo Report Message (CUSCAR)* adalah dokumen elektronik mengenai kargo yang dimuat dalam sarana pengangkut (manifest) yang dilaporkan oleh Perusahaan Pelayaran kepada Bea dan Cukai.
- Customs Declaration Message (CUSDEC)* adalah dokumen elektronik mengenai barang yang akan dilepas dari pengawasan pabean, seperti PIB yang diajukan importer atau kuasanya kepada Bea dan Cukai.
- Customs Response Message (CUSRES)* adalah dokumen yang merupakan tanggapan dari Bea dan Cukai atas diterimanya CUSREP, CUSCAR, dan CUSDEC. Tanggapan ini dapat berupa pemberian nomor registrasi, penetapan jalur pemeriksaan, atau persetujuan pengeluaran barang.

Disamping dokumen tersebut di atas, dalam kaitannya dengan EDI di bidang kepabeanan terdapat juga beberapa dokumen standar yang akan dipertukarkan yaitu dokumen yang berkaitan dengan pemenuhan pembayaran bea masuk dan PDRI. Mengingat sistem pembayaran bea masuk dapat dilakukan melalui Bank Devisa Persepsi, maka transaksi elektronik ini melibatkan perbankan. EDI dalam sistem pembayaran ini dikenal dengan *Electronic Fund Transfer (EFT)*, yang meliputi:

- Payment Order (PAYROD)* adalah dokumen elektronik yang berisi perintah dari pengguna jasa kepabeanan (importer) kepada bank untuk membayar bea masuk dan PDRI ke Kas Negara
- Debit Advice (DEBADV)* merupakan dokumen elektronik yang berisi informasi dari bank kepada

importer yang menyatakan bahwa rekening importer telah didebet sebesar sejumlah uang yang tertera dalam *payment order* untuk pembayaran bea masuk dan PDRI.

3. *Credit Advice* (CREADV) adalah dokumen elektronik yang berisi informasi dari bank kepada Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara serta Bea dan Cukai yang menyatakan bahwa pada rekening kas Negara telah dikreditkan sejumlah uang untuk pembayaran bea masuk dan PDRI atas barang yang diimpor oleh importer (Eddy Abdurrachman, 1995:4-6).

### Komponen Sistem EDI

Terdapat lima komponen utama yang diperlukan untuk menjalankan sistem pertukaran dokumen secara elektronik, yaitu:

1. Aplikasi *In-House* pengguna sistem EDI, yang terdiri dari:
  - a. Aplikasi *In-House* Bea dan Cukai, yaitu aplikasi sistem pelayanan pabean yang dikenal dengan sebutan *Customs Fast Release System* (CFRS) yang merupakan aplikasi utama yang akan mengolah data yang terkait dengan kegiatan impor barang.
  - b. Aplikasi *In-House* pengguna jasa kepabeanan, yaitu aplikasi yang dipergunakan oleh pengguna jasa kepabeanan untuk mempersiapkan data yang diperlukan oleh bea dan cukai. Disamping itu aplikasi ini juga berfungsi untuk merekam dan mengolah data yang diterima dari Bea dan Cukai yang berkaitan dengan proses importasi.
2. Aplikasi *interface* pengguna sistem EDI Kepabeanan, yang terdiri dari:
  - a. *Translator*, yang berfungsi untuk menterjemahkan informasi dari aplikasi *in-house* yang akan dikirimkan kepada mitra bisnis menjadi data dokumen standar EDI, atau sebaliknya yaitu menterjemahkan dokumen standar EDI yang diterima dari mitra bisnis menjadi informasi yang dimengerti oleh aplikasi *in-house*.
  - b. Pengendali Komunikasi Data, yang berfungsi untuk mengendalikan pengiriman maupun penerimaan dokumen kepada atau dari mitra bisnis.
  - c. Aplikasi Mapper, yang berfungsi untuk mendukung translator membaca data dalam format *in-house* dan menterjemahkan menjadi standar EDI, atau sebaliknya.
  - d. Aplikasi Integrasi Sistem, yang dipergunakan untuk memasukkan data yang akan dikirim dari sistem *in-house* ke translator, atau sebaliknya.

3. Jaringan EDI (EDI Network), sebagai sarana pertukaran dokumen secara elektronik antara mitra bisnis.
4. Sistem Komputer dan Komunikasi Data, merupakan proses pengolahan data dan perangkat yang membantu pengguna dalam melakukan pengiriman dan penerimaan data (modem).
5. Fasilitas Telekomunikasi, merupakan sarana dasar yang menghubungkan para mitra bisnis yang terlibat dalam pertukaran dokumen secara elektronik.

Data PIB yang diinput melalui PIB-EDI disimpan dalam suatu format *in-house database*, kemudian data dibentuk ke dalam format EDI dengan menggunakan translator EDI. Translator EDI yang digunakan untuk pengoperasian PIB-EDI adalah *Intercept-Plus* (I-Plus).

*Intercept-Plus* adalah suatu perangkat lunak EDI yang memiliki fungsi sebagai:

1. *Translator* EDI  
Mengubah data dalam bentuk *in-house* format ke dalam bentuk UNEDIFACT.
2. Modul Komunikasi  
Melakukan koneksi dengan jaringan EDI untuk mengirim atau menerima dokumen. (PT.EDI, 1995: 101)

### Pengurusan Dokumen PIB-EDI

Langkah-langkah pengurusan dokumen PIB dengan sistem EDI sebagai berikut:

1. Importir melakukan pembayaran bea masuk, pajak dan cukai atas barang-barang yang diimpor kepada Bank Persepsi.
2. Bank Devisa mengirimkan *Debit Advise* kepada importir sebagai bukti telah dilakukan pembayaran oleh importir.
3. Bank Devisa mengirimkan copy *Credit Advise* kepada Bea Cukai.
4. Importir/PPJK melakukan pengiriman PIB secara elektronik kepada Bea Cukai.
5. Bea Cukai mengirimkan respon-respon sehubungan dengan PIB yang diterima.
6. Bea Cukai memberikan respon 'Pengeluaran Barang' (SPPB).
7. Bank Devisa mengirimkan *Credit Advise* atas pembayaran yang telah dilakukan importir kepada kantor kas Negara. (Marsono.HS, 1999:10-12)

## PEMBAHASAN PRAKTIKAL

### Pilot Proyek EDI di Bidang Kepabeanan

Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam bentuk lebih memperlancar arus

barang dan dokumen, DJBC telah mengambil inisiatif untuk menerapkan EDI dalam prosedur kepabeanan. Implementasi EDI dalam prosedur kepabeanan ini untuk tahap awal diterapkan dalam bidang impor yang meliputi: prosedur penyerahan rencana kedatangan sarana pengangkut dan manifest barang impor yang diangkut oleh sarana pengangkut serta pengajuan PIB.

Untuk sistem pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor, pada tahap awal diterapkan penyampaian informasi secara elektronik dari bank devisa persepsi kepada bea dan cukai atas pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang telah dilakukan oleh importir dengan menggunakan *Credit Advise*. Pilot proyek implementasi EDI di bidang kepabeanan diterapkan di dua pelabuhan, yaitu pelabuhan laut Tanjung Priok dan bandar udara Soekarno-Hatta pada tanggal 1 April 1997 bersamaan dengan diberlakukannya secara penuh Undang-Undang No.10 tahun 1995 tentang kepabeanan.

Untuk mengimplemantasikan EDI di bidang kepabeanan tersebut, Menteri Keuangan membentuk suatu Komite Pengarah Implementasi EDI di bidang kepabeanan yang diketuai oleh DJBC dengan anggota berasal dari berbagai instansi seperti Departemen Perhubungan, Departemen Keuangan, Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Bank Indonesia, Kamar Dagang dan Industri.

Selanjutnya untuk mengembangkan EDI *Customs Messages, Implementation Guidelines*, dan *Integration Guidelines*, Komite Pengarah EDI telah membentuk suatu tim teknis. Tim Teknis telah menyelesaikan *Implementation Guidelines* maupun *Integration Guidelines*, sehingga bagi pengguna jasa kepabeanan yang berminat untuk ikut serta dalam pilot proyek dan telah mempunyai *in-house application system* dapat menggunakannya sebagai panduan dalam melakukan *modifikasi in-house* aplikasinya. Untuk para importir dan PPJK yang belum memiliki *in-house* aplikasi, Tim Teknis melalui PT.EDI Indonesia ditunjuk sebagai EDI *Provider* telah mengembangkan suatu aplikasi yang disebut dengan "*Importer Module*", dimana modul tersebut dapat dipergunakan importir maupun PPJK untuk ikut serta dalam pilot proyek EDI di bidang kepabeanan.

### Sistem EDI di Tanjung Perak, Surabaya

#### Evaluasi Non Teknis (dari sisi regulasi) Pelaksanaan Sistem EDI

Pelayanan jasa kepabeanan secara elektronik di Surabaya sebenarnya telah dimulai sejak 15 Mei 1997 dengan dibukanya Divisi Jasa EDI Surabaya oleh

PT.EDI Indonesia sesuai dengan rencana Ditjen Bea dan Cukai. Namun secara mandatori, system EDI baru dilaksanakan di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai (KPBC) Tanjung Perak, Surabaya per 1 Agustus 2003 berdasarkan Keputusan Dirjen Bea dan Cukai No. 149/BC/2003 tertanggal 24 Juli 2003 tentang Pelaksanaan System Pertukaran Data Elektronik di KPBC Tanjung Perak.

Adanya permintaan dari asosiasi-asosiasi yang menaungi importir dan eksportir, dalam hal ini Gabungan Importir Seluruh Indonesia (GINSI) dan Gabungan Pengusaha Eksportir Indonesia (GPEI) yang menghendaki adanya kelonggaran waktu dalam pemberlakuan sistem EDI guna memberi kesempatan kepada anggotanya untuk mempersiapkan diri demi kelancaran pelaksanaan system EDI, maka pelaksanaan EDI di Tanjung Perak Surabaya baru mulai diberlakukan per tanggal 11 Agustus 2003.

Dalam bidang perdagangan, EDI digunakan untuk mentransmit dokumen secara elektronik, seperti *purchase order*, *invoice*, dan dokumen perdagangan lainnya antara mitra bisnis. Juga untuk mentransmit informasi mengenai keuangan dan pembayaran dalam bentuk formulir elektronik. Jika digunakan dalam suatu system pembayaran, EDI dikenal sebagai EFT (*Electronic Fund Transfer*).

Dalam bidang kepabeanan, EDI terdiri dari format pesan elektronik standar untuk dokumen pemberitahuan pebean seperti PIB, PEB, dan manifest. Melalui transaksi elektronik, setiap data yang dimasukkan dalam sistem komputer pengguna jasa kepabeanan dan jika ditransmit secara elektronik, maka data yang sama akan segera masuk ke dalam sistem komputer Bea Cukai tanpa melalui proses *re-entry*.

Di bidang usaha ritel berupa layanan atas dokumen *Purchase Order* dan *Remittance Advise* mulai dimanfaatkan pelaku bisnis ritel sejak 1 Januari 1999. Untuk mendukung layanan ekspor tekstil ke USA serta memenuhi ketentuan *US Customs* tentang penggunaan visa elektronik, maka Sucofindo memanfaatkan layanan EDI Indonesia terhitung sejak 27 November 1996.

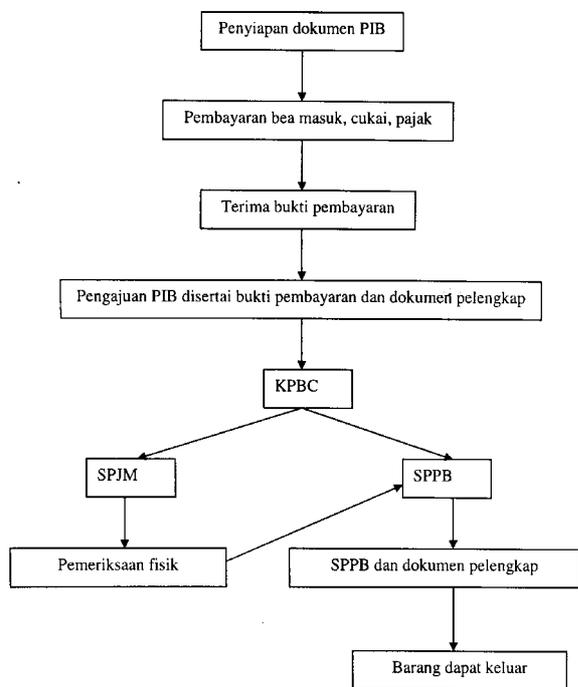
Dari sisi non teknis, penerapan sistem EDI idealnya diharapkan akan mengurangi pemakaian kertas atau *paperless* dan terjadinya efisiensi waktu yang pada akhirnya akan mengarah pada efisiensi biaya.

#### Tinjauan teknis pelaksanaan sebelum diberlakukannya sistem EDI (proses manual)

Dalam proses manual, dokumen harus diajukan secara fisik kepada administrasi pabean untuk dilakukan *re-entry* data ke sistem computer Bea dan

Cukai. Guna melakukan kegiatan tersebut diperlukan kehadiran yang bersangkutan di kantor Pabean untuk menyerahkan dokumen dan menunggu keputusan pihak Pabean. Dengan demikian, selain memerlukan waktu yang cukup lama, sekitar 5 – 7 hari kerja dan kebanyakan harus bolak-balik untuk menanyakan keputusan pihak pabean, juga dimungkinkan terjadinya *human error* dalam proses *entry* secara manual tersebut.

Prosedur impor sebelum diberlakukannya system EDI secara detail dapat dilihat pada Gambar 1. Importir/PPJK menstansfer data Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dengan menggunakan disket serta mencetak lembar pengantar yang berisi data PIB yang telah ditransfer ke dalam disket. Setelah itu importir/PPJK melakukan kewajibannya yaitu membayar bea masuk, cukai dan pajak dalam rangka impor ke bank devisa Persepsi atau Kantor Pabean tempat pengeluaran barang. Atas pembayaran tersebut importir/PPJK menerima bukti pembayaran. Untuk mendapat persetujuan dari pihak bea cukai, importir harus menyerahkan PIB beserta dokumen pelengkap pabean yang meliputi bukti pembayaran, disket, dan lembar pengantar pejabat yang menerima dokumen di Kantor Pabean tempat pengeluaran barang.



**Gambar 1. Prosedur Penyerahan Dokumen Impor Manual**

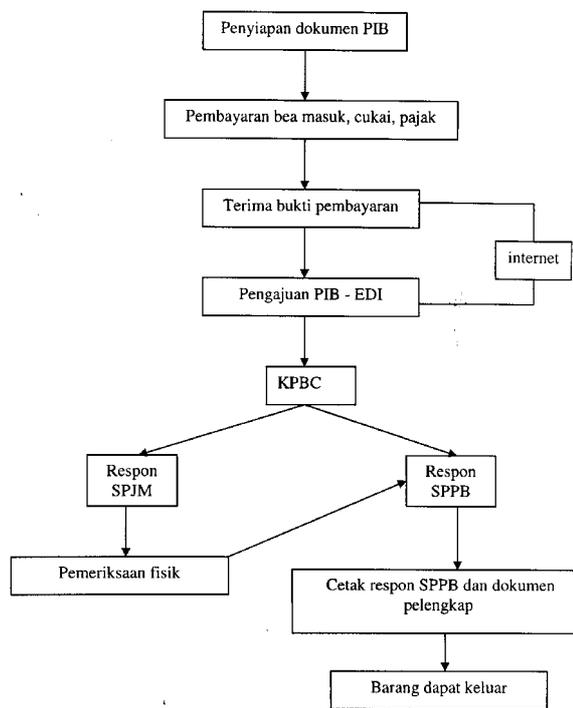
Semua kegiatan tersebut dilakukan secara manual, dokumen harus diajukan secara fisik kepada administrasi pabean, sehingga untuk kegiatan tersebut

diperlukan waktu dan kehadiran yang bersangkutan di kantor Pabean. Selain untuk keperluan menyerahkan dokumen, dalam prosedur manual juga dibutuhkan waktu untuk menunggu jawaban (respon) atas pemasukan dokumen fisik, biasanya berupa penetapan jalur pengeluaran barang impor oleh pihak pabean yang terdiri dari jalur merah dan jalur hijau.

Dengan sistem manual seperti di atas, proses pengurusan dokumen menyita waktu sehari-hari untuk pengeluaran banrang impor dari pelabuhan. Sehingga kegiatan ini menjadi tidak efektif dan efisien bagi importir.

Tinjauan teknis pelaksanaan dengan sistem EDI (proses on-line)

Pada sistem EDI (Gambar 2), setelah melakukan pembayaran dan pengisian data-data PIB secara lengkap, maka data tersebut dapat dikirim ke KPBC melalui internet seperti halnya mengirim e-mail. KPBC yang menerima pengiriman via e-mail tersebut saat itu juga harus memberikan respon berupa SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang) jika masuk jalur hijau atau SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) jika masuk jalur merah.



**Gambar 2. Prosedur Penyerahan Dokumen Impor dengan Sistem EDI**

Jika diperhatikan, sebenarnya alur teknis pelaksanaan menggunakan sistem EDI tidak berbeda dengan alur pada sistem manual. Hanya pada sistem EDI terjadi penyederhanaan proses dimana penyampaian

data tidak membutuhkan kehadiran pihak importir namun cukup disampaikan melalui internet atau secara *on-line*. Jelas, dengan teknis pelaksanaan *on-line* akan terjadi efisiensi waktu dan biaya. Efisiensi waktu karena tidak diperlukan lagi kehadiran importir, cukup melalui internet yang hanya memerlukan waktu beberapa detik, dan efisiensi biaya secara otomatis akan terjadi mengingat importir tidak perlu mengeluarkan biaya transportasi untuk menuju ke bea cukai dan tidak memerlukan kertas untuk mencetak data-data yang akan diserahkan.

Dengan demikian diharapkan melalui jalur yang dipangkas dengan pemberlakuan sistem EDI akan mampu menghemat waktu sekitar 4 – 5 hari kerja dari waktu yang dibutuhkan untuk pengurusan secara manual.

### Evaluasi teknis pelaksanaan

Dalam kenyataannya, perubahan sistem pelayanan dokumen ekspor-impor manual ke sistem komputerisasi masih belum optimal. Belum optimalnya pelaksanaan sistem EDI dapat dilihat pada berbagai kejadian berikut ini.

1. Terjadi penumpukan dokumen. Seharusnya dengan penerapan sistem *on-line* jawaban atau respon atas pemasukan data secara *on-line* harus diberikan oleh petugas bea cukai pada saat itu juga dan importir tidak lagi diminta untuk menyerahkan data secara manual. Namun pada kenyataannya, meskipun importir telah mengirimkan data secara elektronik, tetap saja diminta untuk juga menyerahkan dokumen fisik. Disamping itu, petugas bea cukai ternyata tidak langsung menindaklanjuti atau memberi respon atas data yang telah dikirimkan oleh importir secara *on-line* tersebut. Gaya kerja petugas bea cukai masih sama seperti yang diterapkan pada sistem manual, yaitu menunggu pihak importir yang aktif untuk menanyakan proses pengajuan tersebut.
2. Akibat importir yang masih tetap harus menyerahkan dokumen secara manual, maka tatap muka tetap diperlukan dalam proses penyerahan dokumen tersebut. Sehingga efisiensi waktu yang seharusnya terjadi tidak tercapai. Kalangan importir juga merasakan hambatan karena dipersyaratkan hal yang sama untuk pengurusan PIB. Para importir juga mengeluhkan pemberlakuan sistem EDI yang seharusnya cukup *on-line* ternyata masih diharuskan datang ke bea cukai untuk penyerahan PIB yang disertai disket dan dokumen PIB secara manual. Bahkan seringkali, untuk kelancaran proses impor, para importir harus aktif mendatangi petugas bea cukai guna menanyakan respon atas PIB yang dimasukkan.
3. Terjadi keterlambatan pelayanan dokumen. Akibat tidak langsung diresponnya data dan

- dokumen yang telah diserahkan secara elektronik, maka terjadi penumpukan atau keterlambatan pelayanan dokumen, hingga menambah birokrasi yang sudah panjang menjadi semakin panjang
4. Masih ada persyaratan yang mengharuskan legalitas surat asli. Dinas Perindustrian dan Perdagangan masih mengharuskan pengurusan Surat Keterangan Asal (*Certificate of Origin /COO*) dilampiri dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang telah mendapat legalitas dari Bea Cukai karena di Dinas Perindustrian dan Perdagangan belum terpasang perangkat yang bisa memantau secara *on-line*. Ini berarti masih ada instansi terkait yang belum mampu menerapkan sistem secara *on-line*
  5. Ditambah lagi untuk mendapatkan legalitas dokumen di Bea Cukai harus antri lama karena dokumen ekspor yang harus diotorisasi cukup banyak. Jumlah dokumen ekspor yang harus diotorisasi diperkirakan mencapai 600 buah per hari. Akibatnya pengurusan dokumen ekspor menggunakan sistem EDI yang diharapkan bisa memperlancar, hingga kini masih menemui kendala. Sistem EDI yang semula diharapkan untuk mengurangi tatap muka atau "*paperless*" dalam kenyataannya hampir tidak ada bedanya dengan sistem manual sebelumnya karena untuk mengurus satu dokumen dibutuhkan waktu sampai dua hari.
  6. Di luar pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, pelaksanaan sistem EDI ternyata juga belum "*on-line*" seperti yang seharusnya. Ternyata dalam prakteknya, untuk melakukan ekspor atau impor di luar wilayah domisili perusahaan, masih diperlukan MOU (*Memory of Understanding*) sistem EDI yang ditandatangani di daerah yang bersangkutan dimana ekspor atau impor akan dilaksanakan. Jadi MOU sistem EDI tidak berlaku "*on-line*" dalam pelaksanaan di lapangan, meskipun dalam penandatanganan MOU tersirat klausul bahwa sistem EDI berlaku umum di seluruh Indonesia.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

1. Pemberlakuan sistem EDI di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya belum didukung oleh pihak-pihak yang terkait terutama bea cukai, sehingga secara mandatori belum mampu sepenuhnya mendukung kelancaran pengurusan dokumen ekspor impor.
2. Pelaksanaan sistem EDI di lapangan masih dipenuhi birokrasi yang panjang yang mengakibatkan penumpukan pekerjaan dan justru memperlambat prosedur ekspor maupun impor.

3. Belum siapnya pihak-pihak yang terkait dengan penerapan system EDI seperti Bea Cukai, Desperindag, Karantina dan Bank hanya akan menghambat tujuan ideal dari diberlakukannya system EDI. Disamping itu juga masih membuka peluang terjadinya kolusi dan korupsi.
4. Perlu diupayakan bagi importir maupun eksportir yang masih terhambat kendala biaya dalam menggunakan sistem EDI, misalnya dengan subsidi atau memberikan keringanan dalam bentuk diskon harga untuk perangkat sistem EDI.

### Saran

Sesuai dengan jiwa yang dilahirkan untuk terbentuknya sistem EDI, dimana diharapkan dengan adanya sistem EDI proses pengurusan dokumen bisa dipercepat sehingga diharapkan dapat tercipta efisiensi kerja yang akhirnya mampu mengurangi biaya yang harus dipikul oleh importir maupun eksportir, maka system EDI harus tetap dijalankan dan dikembangkan, hanya beberapa hal yang perlu mendapat perhatian agar system EDI dapat berjalan lancar adalah:

1. Adanya jaminan bahwa sistem EDI akan terus digunakan sehingga tidak merugikan bagi pihak-pihak yang telah mengupayakan pemasangan jaringan tersebut.
2. Adanya keseriusan dari pemerintah (Bea Cukai) untuk melihat pelaksanaan sistem EDI sebagai bagian dari upaya untuk meningkatkan daya saing di pasar Internasional dan tidak dipandang sebagai penghambat untuk mendapatkan 'dana tambahan' bagi petugas bea cukai.
3. Perlu segera didata instansi-instansi terkait yang masih belum memiliki jaringan sistem EDI yang dapat diakses secara on-line, sehingga dapat segera ditindak lanjuti.

### DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrachman, Eddy, 1995, *Penerapan EDI dalam Prosedur Kepabeanan*, Seminar Sehari Prosedur Impor & Ekspor Era Undang-Undang Kepabeanan,
- Departemen Keuangan, *Undang-Undang No.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan*.
- Departemen Keuangan, *Undang-Undang No.11 tahun 1995 tentang Cukai*.
- Marsono, 2002, *Pokok-Pokok Pengetahuan Pabean*, Kanwil VII DJBC Tanjung Perak..
- Marsono, 1999, *Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Impor*, Kanwil VII DJBC Tanjung Perak.
- <http://www.edi-indonesia.co.id>.
- Hutabarat, Roselyne, 1997, *Transaksi Ekspor Impor*, Edisi Kedua, Penerbit Erlangga.
- Soekarto, Masdar, 2002. *Peraturan dan Prosedur Ekspor Indonesia*, GPEI Jawa Timur.
- Soepardi, Is, 2003, *Pengetahuan dan Problema di Bidang Impor*, GINSI Jawa Timur.