

## **EVALUASI KEBIJAKAN MITRA UTAMA KEPABEANAN DENGAN METODE *CONTEXT, INPUT, PROCESS, PRODUCT***

**Destiko Teguh Rinaldi<sup>1</sup>, Mudiwati Rahmatunnisa<sup>2</sup>, Arianis Chan<sup>3</sup>**

*Universitas Padjadjaran. Kota Bandung, Indonesia<sup>1,2,3</sup>*

E-mail: [destiko19001@mail.unpad.ac.id](mailto:destiko19001@mail.unpad.ac.id)

### **ABSTRAK**

*Salah satu upaya pemerintah Indonesia untuk menekan biaya logistik dalam proses ekspor dan impor di Indonesia adalah mengeluarkan kebijakan Mitra Utama (MITA) Kepabeanan. Kebijakan ini bertujuan mengurangi biaya logistik untuk meningkatkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi nasional, serta memberikan apresiasi kepada importir dan eksportir yang patuh terhadap peraturan kepabeanan. Namun demikian, pada fase implementasi kebijakan, fasilitas locomotive facility tidak dapat diberikan, serta fasilitas truck losing dan part off container tidak dapat berjalan dengan maksimal. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kebijakan MITA Kepabeanan dari aspek context, input, proses, dan product. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Analisis data menggunakan pendekatan linear hierarkis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa evaluasi context menunjukkan tujuan kebijakan sudah sesuai dengan latar belakang dan kebutuhan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) sesuai sebagai pelaksana, namun banyak instansi lain yang terlibat dalam proses ekspor impor. Evaluasi input menunjukkan bahwa kebijakan sudah memiliki pedoman pelaksanaan, pendanaan, dan sumber daya yang mencukupi, namun perlu tambahan personil untuk posisi client coordinator dan perlu perbaikan kinerja aplikasi pelayanan. Evaluasi proses menunjukkan kebijakan dilaksanakan sesuai dengan prosedur, meskipun terdapat permasalahan penerapan pelayanan khusus. Evaluasi product menunjukkan kebijakan MITA Kepabeanan telah memenuhi tujuan kebijakan, namun dari sisi kinerja dan biaya logistik, Indonesia masih tertinggal dari negara Asia Tenggara lain.*

**Kata Kunci:** *Mitra Utama, Evaluasi, Context, Input, Process, Product*

### **ABSTRACT**

*One of the Indonesian government's efforts to reduce logistics costs in the export and import process in Indonesia is to issue a Customs Main Partner (MITA) policy. This policy aims to reduce logistics costs to increase competitiveness and national economic growth, as well as to give appreciation to importers and exporters who comply with customs regulations. However, in the policy implementation phase, locomotive facilities cannot be provided, and truck losing and part off containers cannot run optimally. This study aims to evaluate the*

*MITA Customs policy from the context, input, process, and product aspects. The research method uses a descriptive qualitative approach with data collection techniques through observation, interviews, documentation, and literature study. Data analysis used a hierarchical linear approach. The results showed that the context evaluation showed that the policy objectives were in accordance with the background and needs, the Directorate General of Customs and Excise (DJBC) was appropriate as the executor, but many other agencies were involved in the import-export process. The input evaluation shows that the policy already has adequate implementation guidelines, funding, and resources, but additional personnel are needed for the client coordinator position and need to improve service application performance. Process evaluation shows that policies are implemented in accordance with procedures, even though there are problems with the implementation of special services. Product evaluation shows that the Customs MITA policy has met the policy objectives, but in terms of performance and logistics costs, Indonesia is still lagging behind other Southeast Asian countries.*

**Keywords:** *Main Partner, Evaluation, Context, Input, Process, Product*

## **PENDAHULUAN**

Kinerja sektor logistik menjadi salah satu faktor yang penting dalam perkembangan perekonomian suatu negara (Gani, 2017) (Hammadi et al., 2018) (World Bank, 2018). Salah satu hal yang menjadi penyusun kinerja logistik adalah efisiensi manajemen penyelesaian kepabeanan dan perbatasan (World Bank, 2018). Oleh karena itu penyederhanaan prosedur kepabeanan bermanfaat dalam meningkatkan kinerja logistik dan perdagangan suatu negara (Biljan and Trajkov, 2012) (Hornok and Koren, 2015) (Porto and Morini, 2014).

Dalam *World Trade Organization* (WTO) *Trade Facilitation Agreement* (TFA) Article 7 dan *The Revised Kyoto Convention* (*International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures*) Chapter 3,

disebutkan bahwa setiap anggota WTO dan *World Customs Organization* (WCO), termasuk Indonesia, harus memberikan fasilitasi perdagangan tambahan dalam prosedur ekspor, impor, dan transit terhadap operator yang memenuhi kriteria tertentu. Kriteria-kriteria tertentu tersebut meliputi catatan kepatuhan terhadap peraturan kepabeanan dan hukum lainnya, sistem pengelolaan pencatatan untuk tujuan pengendalian internal, solvabilitas keuangan, dan keamanan rantai pasok. Adapun fasilitas tambahan yang diberikan kepada operator tersebut yaitu persyaratan dokumen dan data yang rendah, persentase pemeriksaan fisik yang rendah, kecepatan waktu pengeluaran, penundaan pembayaran bea masuk, pajak, dan biaya lainnya dengan menggunakan jaminan, satu pemberitahuan pabean untuk ekspor

dan impor dalam waktu tertentu, pemenuhan ketentuan kepabeanan di tempat operator atau tempat yang disetujui oleh instansi kepabeanan dan cukai.

Penerapan TFA di Indonesia dilakukan dengan mengimplementasikan kebijakan Mitra Utama (MITA) yang telah dimulai semenjak tahun 2002 sebagai tindak lanjut dari Keputusan Presiden Nomor 54 Tahun 2002 tentang Tim Koordinasi Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor, melalui Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 2002 tentang Uji Coba Jalur Prioritas. Selanjutnya pelaksanaan program prioritas diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-11/BC/2005 tentang Jalur Prioritas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-06/BC/2006, serta Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-91/BC/2007 tentang Penunjukan Perusahaan Peserta Uji Coba Mitra Utama. Pada masa ini dikenal 2 (dua) kategori importir jalur prioritas yaitu importir MITA Prioritas dan importir MITA Non Prioritas.

Kebijakan tersebut diperbaharui pada tahun 2015 dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Keuangan Nomor 229/PMK.04/2015 tentang Mitra Utama Kepabeanan yang telah diubah dengan PMK Nomor 211/PMK.04/2016. Tujuan kebijakan adalah mengurangi biaya logistik yang diharapkan dapat meningkatkan daya

saing dan pertumbuhan ekonomi nasional, serta memberikan apresiasi kepada importir dan eksportir yang patuh terhadap peraturan kepabeanan. Aturan yang lebih operasional dituangkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor 11 tahun 2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan MITA Kepabeanan. Dalam aturan ini, kategori MITA Prioritas dan MITA Non Prioritas dilebur menjadi MITA Kepabeanan. Selain itu fasilitas kemudahan yang didapatkan juga bukan hanya diperuntukkan untuk importir saja, tetapi juga untuk eksportir.

Setelah ditetapkan sebagai MITA Kepabeanan, importir dan/atau eksportir mendapatkan pelayanan khusus di bidang kepabeanan. Pelayanan khusus tersebut meliputi penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik yang relatif sedikit; pembongkaran barang impor langsung dari sarana pengangkut dari luar negeri ke sarana pengangkut darat secara langsung tanpa proses pembongkaran (*truck losing*); pengeluaran barang impor langsung sebagian dari peti kemas tanpa dilakukan pembongkaran/*stripping* (*part off container*); penggunaan jaminan perusahaan (*corporate guarantee*) untuk seluruh kegiatan kepabeanan; pembayaran berkala untuk importir produsen; pengecualian penyerahan hasil cetak Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dokumen pelengkap pabean dan bukti pelunasan penerimaan negara, dan perijinan dari

instansi teknis terkait dalam hal Kantor Pabean sudah menerapkan pertukaran data elektronik. Selain itu juga perusahaan yang ditetapkan sebagai MITA Kepabeanan mendapatkan layanan khusus dari *Client Coordinator* khusus, sebagai petugas yang memberikan layanan informasi.

Pada implementasi kebijakan, terdapat permasalahan sehingga menyebabkan beberapa fasilitas pelayanan khusus tidak dapat diberikan atau tidak dapat berjalan dengan maksimal. Program *locomotive facility* sebagai fasilitas untuk mitra dagang perusahaan MITA Kepabeanan tidak dapat diimplementasikan karena belum adanya sistem aplikasi yang mendukung. Dari sisi penerapan *truck loosening* permasalahan yang timbul adalah sulitnya koordinasi antara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS), importir MITA Kepabeanan, agen kapal, dan perusahaan angkutan darat, sehingga penerapannya tidak dapat dilakukan sewaktu-waktu. Dari sisi kemudahan *part off container*, dikarenakan permasalahan dalam sistem aplikasi pelayanan kepabeanan menyebabkan importir tetap harus mengajukan pemberitahuan secara tertulis kepada DJBC sehingga menambah waktu pengeluaran barang.

Apabila kebijakan ini tidak segera diperbaiki, dapat mempengaruhi performa logistik Indonesia, yang berimbas terhadap volume perdagangan dan pertumbuhan

perekonomian (Gani, 2017). Prosedur kepabeanan yang tidak efisien juga dapat mengakibatkan keterlambatan waktu, sehingga dapat mengurangi kualitas produk yang menyebabkan kerugian ekonomi bagi negara pengimpor dan pengekspor (Liu & Yue, 2013). Penerapan kebijakan logistik yang tidak efektif dapat mempengaruhi kondisi perekonomian suatu negara. Oleh karena itu dibutuhkan evaluasi terhadap kebijakan MITA Kepabeanan di DJBC untuk meningkatkan kinerja kebijakan agar dapat mencapai tujuan yang ditetapkan.

## **KAJIAN PUSTAKA**

### **Pengertian Kebijakan Publik**

Dalam rangka mencapai tujuan untuk menyejahterakan rakyat, pemerintah memerlukan suatu alat yang dapat diterapkan dan dilaksanakan dalam kehidupan bernegara. Alat tersebut merupakan sekumpulan peraturan, program, atau gagasan dengan target pada *stakeholder* agar dapat menyelesaikan masalah-masalah publik. Hal inilah yang dinamakan dengan kebijakan publik. Menurut Thomas R. Dye "*Public policy is whatever governments choose to do or not to do*". Pemerintah melakukan banyak hal seperti mengatur konflik dalam masyarakat, mendistribusikan layanan kepada masyarakat, dan mengambil uang dari masyarakat dalam bentuk pajak. Oleh karena itu kebijakan publik dapat mengatur perilaku, birokrasi, mendistribusikan manfaat atau menarik

pajak, atau melakukan semua hal tersebut sekaligus (Dye, 2013:3).

Beberapa ahli juga mengemukakan mengenai definisi kebijakan publik. Menurut Patton, Sawicki, dan Clark, kebijakan adalah tindakan pasti yang harus diikuti oleh badan atau lembaga pemerintah, yang artinya disamakan dengan rencana atau program (Patton et al., 2016). Subarsono juga menyatakan bahwa kebijakan publik dapat dipahami sebagai kebijakan yang dibuat oleh badan-badan pemerintah dan para aktor politik yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah publik (Subarsono, 2020). Dari berbagai definisi di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa kebijakan publik adalah hal yang dilakukan oleh pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan publik melalui pengaturan perilaku, birokrasi, untuk mencapai tujuan negara.

### **Evaluasi Kebijakan**

Evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik guna dipertanggungjawabkan kepada konstituenya. Sejauh mana tujuan dicapai serta untuk melihat sejauh mana kesenjangan antara harapan dengan kenyataan. Menurut James E. Anderson, secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan

dampak pelaksanaan kebijakan tersebut (Anderson: 2003).

Menurut Thomas R. Dye, evaluasi kebijakan adalah penilaian efektivitas keseluruhan program nasional dalam mencapai tujuan, atau penilaian dari efektivitas relatif dari dua atau lebih kebijakan untuk memenuhi tujuan yang serupa. Penelitian mengenai evaluasi kebijakan adalah pemeriksaan yang objektif, sistematis, empiris terhadap dampak dari kebijakan publik yang sedang berjalan kepada target kebijakan, dalam mencapai tujuan kebijakan. Dalam kebijakan publik, tidak sepenuhnya memiliki tujuan yang jelas, sehingga fokus evaluasi adalah pada konsekuensi kebijakan publik, yaitu dampak kebijakan. Dampak tersebut dapat kepada target grup, selain target grup, dampak di masa depan, biaya langsung maupun biaya tidak langsung (Dye, 2013). Terdapat beberapa kriteria untuk mengevaluasi suatu program antara lain kualitas, keberhasilan, efek samping, respons terhadap kebutuhan yang dinilai, efektivitas biaya, kejujuran, keamanan, keberlanjutan, dan lain-lain (Stufflebeam & Coryn, 2014).

### **Model Evaluasi *Context, Input, Proses, Product***

Model untuk melakukan evaluasi terhadap suatu kebijakan dikembangkan oleh Daniel Stufflebeam pada akhir tahun 1960an dengan menggunakan parameter penilaian berupa *context* (konteks), *input*

(masuk), *process* (proses), dan *product* (hasil). Pada dasarnya model ditujukan untuk memberikan penilaian atas konteks dalam rangka kebutuhan organisasi untuk perbaikan dan peningkatan, masukan berkaitan dengan strategi, rencana operasi, sumber daya, dan persetujuan untuk melanjutkan intervensi yang dibutuhkan, proses berkaitan dengan implementasi dan biaya atas intervensi tersebut, serta produk yang berkaitan dengan hasil positif atau negatif dari kegiatan yang sudah dilakukan.

Model ini didasarkan pada "*learning by doing*" dan merupakan upaya berkelanjutan untuk mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dibuat dalam praktik evaluasi, dan juga cara untuk menemukan dan menguji prosedur baru yang diperlukan untuk praktik yang lebih efektif. Tema mendasar dari model CIPP adalah bukan untuk membuktikan tetapi untuk meningkatkan. Evaluator dapat menggunakan seluruh model CIPP untuk evaluasi mereka atau cukup pilih satu dimensi model CIPP untuk digunakan. Stufflebeam mengusulkan pedoman khusus untuk evaluator, yang menyatakan tujuan, metode dan penggunaan setiap komponen model CIPP. Berdasarkan pada pedoman, evaluator dapat memutuskan mana komponen atau dimensi CIPP yang seharusnya gunakan untuk evaluasi, dan metode apa yang digunakan.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif berusaha membangun makna tentang suatu fenomena berdasarkan pandangan dari partisipan (Creswell, 2014). Pendekatan tersebut dipilih untuk memahami nilai dan kepercayaan dari tiap individu, mendalami masalah, menghargai suara dari partisipan, menggambarkan situasi yang kompleks, dan menyampaikan perspektif berbeda-beda dari para partisipan mengenai kebijakan MITA Kepabeanan. Pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif bertujuan untuk mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan dan menyuguhkan apa adanya fakta di lapangan (Creswell, 2014).

Informan dalam penelitian adalah pegawai DJBC yang pekerjaannya sehari-hari menangani pelaksanaan kebijakan MITA Kepabeanan di lapangan yaitu pegawai pada Subdirektorat Program Prioritas dan *Authorized Economic Operator* (AEO), Direktorat Teknis Kepabeanan, *Client Coordinator* MITA Kepabeanan di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai (KPUBC) Tipe A Tanjung Priok dan KPUBC Tipe A Soekarno Hatta, serta petugas layanan informasi pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) TMP Tanjung Perak. Unit kerja tersebut dipilih karena merupakan unit yang melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kebijakan MITA Kepabeanan,

serta kantor dengan pelabuhan dan bandara dengan volume ekspor dan impor yang cukup tinggi. Selain itu informan juga dipilih dari perusahaan MITA Kepabeanan.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Analisis data berlangsung bersamaan dengan bagian lain dalam penelitian yaitu pengumpulan data dan penulisan temuan. Peneliti menggunakan pendekatan linear hierarkis yang pada praktiknya lebih interaktif untuk analisis data kualitatif (Creswell, 2019; Creswell & Plano Clark, 2017). Tahap berikutnya dalam proses analisis data kualitatif adalah proses validasi data sebagai upaya pemeriksaan terhadap akurasi hasil penelitian, untuk menguji apakah temuan penelitian akurat dari sudut pandang peneliti, partisipan, atau pembaca. Salah satu strategi dalam menguji validitas data adalah melakukan proses triangulasi sumber data informasi yang berbeda. Jika tema yang dibangun berdasarkan sejumlah sumber data atau perspektif dari partisipan, maka proses ini dapat menambah validitas penelitian (Creswell, 2019). Dalam penelitian ini, peneliti akan menguji data yang didapat dari informan, dengan membandingkan dari informan yang memiliki latar belakang berbeda atau sumber lainnya

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Evaluasi konteks digunakan untuk mengetahui relevansi kebijakan MITA Kepabeanan dengan latar belakang program, dan kebutuhan dari penerima program. Evaluasi masukan digunakan untuk mengetahui strategi dalam pelaksanaan kebijakan MITA Kepabeanan dan memberikan strategi alternatif/rekomendasi. Evaluasi proses digunakan untuk menilai apakah pelaksanaan program sudah sesuai dengan prosedur yang ditetapkan. Kemudian evaluasi hasil digunakan untuk menilai apakah pelaksanaan kebijakan MITA Kepabeanan sudah mencapai hasil yang diharapkan.

### **Evaluasi Konteks (*Context*)**

Dalam evaluasi konteks, evaluator menilai kebutuhan, masalah, aset, dan peluang, ditambah kondisi dan dinamika kontekstual yang relevan. Bagi pengambil keputusan, evaluasi konteks digunakan untuk menentukan tujuan dan menetapkan prioritas untuk menyelesaikan masalah yang signifikan. Sedangkan bagi badan pengawas dan pemangku kepentingan lainnya, temuan pada evaluasi konteks digunakan untuk menilai apakah program dibuat untuk tujuan yang tepat, serta menilai hasil dari daya tanggap terhadap kebutuhan, tujuan, dan permasalahan program yang ditargetkan (Stufflebeam & Coryn, 2014).

Latar belakang dibuatnya kebijakan MITA Kepabeanan adalah karena biaya logistik yang masih cukup tinggi di Indonesia, sehingga perlu memberikan kemudahan impor untuk

importir dengan kriteria kepatuhan yang baik. Awalnya kebijakan MITA Kepabeanan dibuat untuk menindak lanjuti Keputusan Presiden Nomor 54 Tahun 2002 tentang Tim Koordinasi Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor yang bertujuan untuk menunjang dan meningkatkan kelancaran arus barang ekspor dan impor serta untuk meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia. Selanjutnya pada tahun 2015, kebijakan ini diperbarui sebagai tindak lanjut dari kunjungan Presiden ke Pelabuhan Tanjung Priok yang merasa kecewa dengan angka *dwelling time* yang masih tinggi.

Sejalan dengan permasalahan mengenai *dwelling time* di atas, tujuan dari kebijakan MITA Kepabeanan adalah untuk mengurangi biaya logistik yang diharapkan dapat meningkatkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi nasional, selain itu juga MITA Kepabeanan sebagai instrumen untuk mengapresiasi importir yang memiliki riwayat kepatuhan yang baik sehingga perlu diberi pelayanan khusus di bidang kepabeanan. Kebijakan diharapkan dapat menurunkan biaya logistik melalui percepatan *dwelling time* pada proses impor maupun ekspor. Dengan turunnya biaya logistik, maka biaya perolehan barang menjadi lebih murah sehingga produk dari Indonesia dapat bersaing secara harga dengan produk dari negara lain. *Multiplier effect* yang diharapkan adalah ekspor dari Indonesia meningkat karena harga yang dapat

bersaing serta proses yang mudah dan cepat. Hal ini dapat mendorong perusahaan menjadi lebih sehat secara keuangan, kemudian menciptakan lapangan kerja baru, dan meningkatkan penerimaan negara dari perpajakan. Kebijakan ini dibutuhkan oleh perusahaan yang melakukan kegiatan ekspor dan impor sebagai target kebijakan langsung, kemudian efeknya dapat dinikmati oleh masyarakat secara tidak langsung.

Kekuatan kebijakan ini berada pada pihak yang mengimplementasikannya, yaitu DJBC. DJBC dirasa sebagai instansi yang kewenangannya paling dominan di pelabuhan karena bertindak sebagai pembuat keputusan apakah barang impor dapat keluar dari pelabuhan, atau barang ekspor dapat masuk ke pelabuhan. Selain itu dari sisi organisasi implementasi kebijakan dimaksud tidak membutuhkan tim tersendiri, karena sudah terdapat unit khusus yang bertugas melaksanakan kebijakan. Di level pusat ada Subdirektorat Program Prioritas dan *Authorized Economic Operator*, Direktorat Teknis Kepabeanan sebagai unit yang menetapkan status MITA Kepabeanan serta melakukan monitoring dan evaluasi. Selain itu, di daerah terdapat KPUBC dan KPPBC yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan pelayanan khusus dan atas impor dan ekspor, pemberian rekomendasi perusahaan yang akan ditetapkan sebagai MITA Kepabeanan, dan pelaksanaan monitoring atas



kepatuhan perusahaan MITA Kepabeanan.

Adapun kekuatan program dari sisi importir dan eksportir adalah memberikan keuntungan langsung dalam menekan biaya logistik melalui pemberian pelayanan khusus pada proses ekspor dan impor. Selain itu dengan fasilitas pembayaran berkala, perusahaan dapat mengatur arus kas perusahaan, karena jadwal pembayaran dapat ditunda sampai jangka waktu 60 (enam puluh) hari. Keuntungan lain bagi importir dan eksportir adalah mempermudah manajemen logistik di gudang karena proses impor dan ekspor dapat diprediksi waktunya. Hal ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang menyimpulkan bahwa kebijakan MITA Kepabeanan dapat memangkas waktu pada proses *customs clearance* (I. I. Nur, 2020), dan mengatur keuangan perusahaan (Murwendah & Tsanymahdy, 2021). Kelebihan lainnya adalah perusahaan mendapatkan pelayanan khusus oleh *Client Coordinator* berupa layanan informasi, konsultasi, dan penyelesaian permasalahan ekspor dan impor, sehingga keputusan yang diambil oleh perusahaan menjadi lebih cepat.

Kelemahan dari kebijakan dimaksud adalah banyaknya instansi lain yang terlibat pada proses ekspor dan impor sesuai Gambar 1. Meskipun kewenangan DJBC cukup besar, namun proses ekspor dan impor juga bergantung pada pelayanan yang diberikan oleh instansi lain. Pemenuhan ketentuan larangan dan

pembatasan (lartas) untuk barang ekspor dan impor memerlukan persetujuan dari Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Kesehatan, dan instansi lain harus dipenuhi sebelum barang tiba di pelabuhan. Selain itu pemberian ijin karantina hewan, ikan, dan tumbuhan juga memerlukan pemeriksaan di pelabuhan. Selain itu dari sisi pengelolaan pelabuhan, terdapat operator terminal, pengelola TPS, dan perusahaan bongkar muat yang kecepatan layanannya mempengaruhi lamanya waktu pengeluaran barang impor dan pemuatan barang ekspor. Proses yang dipengaruhi oleh instansi lain tersebut akan mempengaruhi biaya sewa kendaraan untuk distribusi barang ekspor dan impor, sewa gudang untuk tempat menimbun barang impor, biaya pengangkutan, serta tarif bongkar muat di pelabuhan.

**Gambar 1 Pihak yang Terlibat dalam Proses Impor**



Sumber: Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, 2019

Berdasarkan komponen evaluasi konteks yang telah dijelaskan di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat relevansi antara tujuan kebijakan dengan latar belakang program yaitu untuk menyelesaikan permasalahan biaya logistik dengan menggunakan instrumen percepatan pelayanan kepabebean yang diberikan kepada importir dengan kriteria tertentu, Kriteria lain yang terpenuhi dari kebijakan MITA Kepabebean adalah terdapat relevansi antara tujuan kebijakan dengan kebutuhan penerima program, dengan penurunan biaya logistik maka pelaku bisnis yang melakukan kegiatan impor dapat menekan biaya logistik yang berdampak pada penurunan biaya produksi dan distribusi barang, dan dapat meningkatkan keuntungan. Kekuatan yang dimiliki kebijakan ini adalah karakteristik DJBC sebagai implementor kebijakan yang sesuai dengan kewenangan pada proses ekspor dan impor. Kelemahan dari kebijakan ini adalah keterlibatan instansi lain yang dapat mempengaruhi kecepatan proses ekspor dan impor.

#### **Evaluasi Masukan (*Input*)**

Dalam evaluasi masukan, evaluator membantu perencanaan program dengan mengidentifikasi dan menilai pendekatan alternatif, rencana prosedural, kebutuhan staf, anggaran, dan potensi efektivitas biaya dalam mencapai target dan tujuan. Pengambil keputusan menggunakan evaluasi masukan untuk mengidentifikasi dan memilih di antara rencana yang

diajukan, menulis proposal pendanaan, mengalokasikan sumber daya, menugaskan staf, menjadwalkan pekerjaan, dan membantu orang lain dalam menilai rencana dan pembiayaan (Stufflebeam & Coryn, 2014).

Sumber daya anggaran kebijakan MITA Kepabebean berasal dari Anggaran dan Pendapatan Belanja Negara (APBN) yang didistribusikan ke seluruh unit kerja di DJBC. Tidak ada anggaran yang dialokasikan secara khusus untuk membiayai kebijakan MITA Kepabebean ini, karena sudah termasuk ke dalam anggaran masing-masing unit kerja. Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, anggaran yang tersedia untuk pelaksanaan kebijakan dianggap sudah mencukupi. Hal ini disebabkan oleh pelaksanaan kegiatan monitoring berupa kunjungan ke perusahaan MITA Kepabebean dilakukan secara selektif berdasarkan manajemen risiko. Hanya perusahaan yang banyak melakukan pelanggaran yang dikunjungi langsung. Selain itu dengan memanfaatkan teknologi informasi, dapat mengurangi biaya untuk pertemuan secara langsung untuk melakukan layanan informasi, konsultasi, dan bimbingan dengan perusahaan MITA Kepabebean.

**Tabel 1. Pegawai yang Menangani Kebijakan MITA Kepabebean**

| Unit Kerja                   | Pegawai menangani MITA Kepabebean | Perusahaan MITA Kepabebean |
|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Direktorat Teknis Kepabebean | 12                                | 636                        |

|                                |    |     |
|--------------------------------|----|-----|
| KPUBC Tipe A<br>Tanjung Priok  | 15 | 440 |
| KPUBC Tipe C<br>Soekarno Hatta | 5  | 408 |
| KPPBC TMP A<br>Tanjung Perak   | 4  | 158 |

Sumber: Hasil wawancara dengan informan, diolah oleh penulis, 2021

Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, meskipun secara jumlah sudah mencukupi untuk memberikan pelayanan terhadap perusahaan MITA Kepabeanan di lapangan, namun peran *Client Coordinator* MITA Kepabeanan belum sepenuhnya optimal karena banyaknya tugas yang diberikan. Saat ini *Client Coordinator* MITA Kepabeanan lebih berfokus dalam memberikan pelayanan mengenai permasalahan pada saat proses ekspor dan impor, serta pemberian konsultasi dan layanan informasi. Adapun untuk petugas layanan informasi di KPPBC TMP A Tanjung Perak selain melayani perusahaan MITA Kepabeanan juga Kepabeanan juga harus melayani perusahaan umum, mengelola media sosial, dan memberikan penyuluhan terhadap seluruh pengguna jasa. Hal ini membuat pelaksanaan kegiatan monitoring lainnya seperti analisis data internal dan eksternal, dan kegiatan lainnya seperti pembuatan Surat Penetapan Sanksi Administrasi (SPSA) untuk keterlambatan pembayaran berkala, pelaksanaan penelitian ulang, penetapan status Surat Penetapan Barang Larangan dan Pembatasan (SPBL) karena hasil temuan dari proses penindakan terhadap MITA

Kepabeanan, tidak dapat dilaksanakan secara optimal.

Dari sisi sumber daya fisik, berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, dapat diperoleh kesimpulan bahwa dukungan sumber daya fisik dalam implementasi kebijakan MITA Kepabeanan di DJBC sudah tersedia dan mencukupi. Dukungan sumber daya fisik berupa sarana dan prasarana kantor, sistem aplikasi, dan fasilitas penunjang komunikasi bermanfaat dalam kegiatan penetapan, monitoring, dan evaluasi MITA Kepabeanan dapat mempermudah proses dimaksud. Dukungan tersebut juga membuat proses komunikasi antara perusahaan MITA Kepabeanan dengan pihak DJBC menjadi lebih mudah, karena bisa menyampaikan keluhan, serta mendapatkan informasi di luar jam kerja. Hal ini dapat mempercepat proses pengambilan keputusan oleh perusahaan, serta menyelesaikan permasalahan yang timbul pada saat proses ekspor dan impor.

Namun demikian terdapat pula permasalahan dalam sumber daya fisik, yaitu pada kinerja sistem aplikasi pelayanan kepabeanan yaitu CIESA. Permasalahan yang terjadi adalah kinerja sistem yang beberapa kali mengalami gangguan atau keterlambatan respons sehingga menghambat proses ekspor dan impor. Selain itu juga dibutuhkan pengadaan dan pengembangan aplikasi yang dapat membantu proses penetapan dan monitoring MITA Kepabeanan agar

mendapatkan data secara *real time* sehingga keputusan yang diambil lebih akurat.

### Evaluasi Proses (*Process*)

Pada evaluasi proses, evaluator memonitor, mendokumentasikan, menilai, dan melaporkan rencana evaluasi program. Staf yang menjalankan program dapat menggunakan laporan evaluasi periodik untuk mengidentifikasi permasalahan dalam implementasi, serta menyesuaikan rencana dan kinerja untuk menjaga kualitas program dan pengiriman layanan. Pada akhir program, evaluasi proses dapat digunakan untuk menilai seberapa bagus program dijalankan serta menilai penyebab dari hasil program yang kurang baik (Stufflebeam & Coryn, 2014).

Operasional pelaksanaan kebijakan MITA Kepabeanan diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor 11 Tahun 2017. Kebijakan dimulai dari penetapan status perusahaan sebagai MITA Kepabeanan dengan mempertimbangkan reputasi kepatuhan importir, rekomendasi dari Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai, ataupun usulan dari Importir MITA Kepabeanan lainnya melalui mekanisme *member get member*. Setelah mendapatkan penetapan sebagai MITA Kepabeanan, importir memperoleh pelayanan khusus berupa fasilitas kemudahan dalam kegiatan ekspor dan impor di Kantor

Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yang didaftarkan dalam surat penetapan sebagai MITA Kepabeanan. Kemudian untuk menjaga reputasi kepatuhan perusahaan, dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap kepatuhan perusahaan MITA Kepabeanan berdasarkan kegiatan ekspor dan impornya.

Dari berbagai fasilitas kemudahan tersebut ternyata pada praktiknya di lapangan belum dapat digunakan, ataupun tidak dapat digunakan dengan optimal. Sebagai contoh adalah fasilitas *locomotive facility* untuk mitra dagang MITA Kepabeanan agar mendapatkan percepatan proses kepabeanan yang belum dapat digunakan karena belum ada sistem aplikasi yang mendukung penerapan fasilitas. Permasalahan juga terdapat pada fasilitas *truck losing*, meskipun tidak memerlukan izin dari Kantor Bea dan Cukai, namun pada praktiknya perusahaan tetap diharuskan untuk memberitahukan penggunaan *truck losing* melalui surat resmi. Hal ini dimaksudkan agar DJBC dapat menugaskan pegawai untuk melakukan pengawasan pada saat pengeluaran barang, serta membantu apabila terjadi permasalahan di lapangan. Selain itu permasalahan juga timbul dari pihak Perusahaan Penyedia Jasa Kepabeanan (PPJK) yang tidak dapat menyanggupi melaksanakan fasilitas ini karena mempertimbangkan keselamatan sopir truk yang harus masuk ke dalam pelabuhan, dan menunggu secara

langsung di samping kapal untuk menerima barang impor.

Pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok permasalahan juga timbul dari penggunaan fasilitas *part off container*, yaitu perusahaan tidak dapat mencetak Surat Penyerahan Peti Kemas (SP2) dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) apabila PIB yang menggunakan skema *part off container* status peti kemasnya adalah *Less Container Load* (LCL). LCL sendiri adalah keterangan bahwa dalam satu peti kemas terdapat berbagai macam barang dengan penerima barang berbeda, sehingga prosedurnya harus dibongkar terlebih dahulu di gudang TPS yang berada di sekitar pelabuhan. Untuk mengatasi permasalahan ini, perusahaan diharuskan mengajukan pemberitahuan barang *part off container* kepada *Client Coordinator* MITA Kepabeanan, yang selanjutnya memasukkan data persetujuan pengeluaran barang *part off container* melalui sistem aplikasi *TPS Online*. Penambahan prosedur ini dikeluhkan oleh perusahaan MITA Kepabeanan karena proses pengajuan ijin dan pemberian persetujuan memperpanjang waktu pengeluaran barang.

Permasalahan selanjutnya juga timbul dari fasilitas pengecualian penyerahan hasil cetak PIB, dan dokumen pelengkap pabean. Pada praktiknya di lapangan, penggunaan fasilitas ini tidak dapat sepenuhnya dilakukan terhadap barang impor dan ekspor yang dikategorikan sebagai barang lartas. Pada saat pengajuan PIB,

importir MITA Kepabeanan tetap mendapatkan respons NPBL (Nota Pemberitahuan Barang Larangan dan Pembatasan) dari sistem aplikasi *Indonesia National Single Window* (INSW). Hal ini disebabkan karena sistem INSW tidak dapat menyeleksi apakah importir dikategorikan sebagai MITA Kepabeanan atau bukan, mengingat pengelolaan sistem aplikasi dilakukan oleh Lembaga Nasional Single Window (LNSW). Selanjutnya perusahaan MITA Kepabeanan tetap harus menyerahkan hasil cetak PIB dan dokumen pelengkap pabean untuk dilakukan pemeriksaan secara manual oleh petugas *analyzing point* yang ada di Kantor Bea dan Cukai. Keputusan apakah PIB tersebut dapat dilanjutkan proses pelayanannya berada pada petugas *analyzing point*.

Permasalahan terkait respons NPBL yang diperoleh perusahaan MITA Kepabeanan ini terjadi karena peraturan lartas atas barang impor dan ekspor tidak diterbitkan oleh DJBC, tetapi oleh instansi lain yang mengatur pemasukan dan pengeluaran barang dari dan ke Indonesia. DJBC hanya diberikan mandat oleh instansi lain untuk melaksanakan ketentuan lartas tersebut di lapangan. Terhadap permasalahan ini, Direktorat Teknis Kepabeanan sudah melakukan pertemuan dengan perusahaan MITA Kepabeanan dan Asosiasi Perusahaan Jalur Prioritas (APJP) dan menjelaskan penyebab terjadinya masalah. Selain itu, pada praktiknya di lapangan, *Client Coordinator* MITA Kepabeanan juga

berkoordinasi dengan petugas *analyzing point* agar perusahaan MITA Kepabeanan mendapatkan prioritas dalam proses penelitian dokumen lartas.

### Evaluasi Produk (*Product*)

Pada evaluasi produk, evaluator menilai biaya dan hasil dari program baik itu yang disengaja atau tidak disengaja, ataupun jangka pendek dan jangka panjang. Bagi staf yang menjalankan kebijakan, evaluasi digunakan untuk menilai kekurangan pelaksanaan program. Adapun bagi pengawas program, penyandang dana, dan konstituen dapat menggunakan hasil evaluasi produk untuk menilai apakah pencapaian program sepadan dengan biayanya. Beberapa pertanyaan kunci pada evaluasi program adalah apakah tujuan program tercapai? Apakah program berhasil mengatasi masalah dan kebutuhan? Apa efek samping dari program? Apa hasil negatif dan positif dari program? (Stufflebeam & Coryn, 2014).

**Tabel 2. Jumlah Perusahaan MITA Kepabeanan di DJBC**

| Tahun | Jumlah Perusahaan |
|-------|-------------------|
| 2017  | 301               |
| 2018  | 394               |
| 2019  | 621               |
| 2020  | 636               |

Sumber: Direktorat Teknis

Kepabeanan, diolah oleh penulis, 2021

Produk dari kebijakan MITA Kepabeanan salah satunya dapat dianalisis dari jumlah importir dan eksportir MITA Kepabeanan. Pada tahun 2017, jumlah importir MITA

Kepabeanan yang sebelumnya bernama importir MITA Prioritas dan MITA Non-Prioritas adalah 301 perusahaan. Angka tersebut naik menjadi 394 perusahaan di tahun 2018. Kemudian meningkat drastis pada tahun 2019 menjadi 621 perusahaan, dan semakin meningkat di tahun 2020 menjadi 621 perusahaan. Hal ini sejalan dengan tujuan kebijakan yaitu memberi apresiasi terhadap eksportir dan importir yang memiliki riwayat kepatuhan yang baik. Kenaikan jumlah perusahaan MITA Kepabeanan setiap tahun mengindikasikan bahwa semakin banyak eksportir dan importir dengan kategori kepatuhan baik.

**Tabel 3. Data *Dwelling Time* MITA Kepabeanan di Pelabuhan Tanjung Priok**

| Tahun | Waktu Penyelesaian (Hari) |                 |                     |                      |                                    |
|-------|---------------------------|-----------------|---------------------|----------------------|------------------------------------|
|       | <i>Pre Customs</i>        | <i>Customse</i> | <i>Post Customs</i> | <i>Dwelling Time</i> | <i>Dwelling Time Tanjung Priok</i> |
| 2017  | 1,139                     | 0,001           | 1,518               | 2,658                | 3,91                               |
| 2018  | 1,275                     | 0,002           | 1,414               | 2,690                | 3,71                               |
| 2019  | 1,045                     | 0,001           | 1,320               | 2,366                | 2,95                               |
| 2020  | 1,108                     | 0,020           | 1,045               | 2,173                | 2,79                               |

Sumber: Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dan *Indonesia National Single Window* (2021), diolah oleh penulis

Berdasarkan data *dwelling time* MITA Kepabeanan di Pelabuhan

Tanjung Priok pada **Tabel 3**, importasi melalui jalur MITA Kepabeanan membutuhkan waktu rata-rata 2,4 hari. Di antara 3 (tiga) fase impor tersebut, proses *post customs clearance* memakan waktu yang paling lama yaitu 1,27 hari, disusul dengan proses *pre customs clearance* dengan waktu rata-rata 1,12 hari. Apabila dibandingkan dengan *dwelling time* seluruh jalur di Tanjung Priok yang rata-rata mencapai 3,05 hari per tahunnya, maka MITA Kepabeanan berada di bawah waktu rata-rata tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya importasi MITA Kepabeanan dapat menurunkan *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok.

**Tabel 4. Biaya dan Performa Logistik Negara Asia Tenggara**

| Negara    | Biaya Logistik (% PDB) | Peringkat LPI 2018 |
|-----------|------------------------|--------------------|
| Singapura | 8%                     | 7                  |
| Malaysia  | 13%                    | 41                 |
| Thailand  | 15%                    | 32                 |
| Vietnam   | 20%                    | 39                 |
| Filipina  | 13%                    | 60                 |
| Indonesia | 24%                    | 46                 |

Sumber: katadata.co.id (2019) dan *World Bank* (2018)

Meskipun dapat menekan *dwelling time* di pelabuhan, namun apabila dilihat lebih luas, ternyata biaya logistik Indonesia masih tergolong tinggi. Berdasarkan data LPI pada Tabel 4, pada tahun 2018 Indonesia dengan biaya logistik sebesar 24% dari Produk Domestik Bruto (PDB) berada di peringkat 46 dunia. Di

kawasan Asia Tenggara peringkat ini berada di bawah Singapura (7), Thailand (32), dan Vietnam (39), serta Malaysia (41) (*World Bank*, 2018). Data tersebut menunjukkan bahwa kebijakan MITA Kepabeanan belum dapat menurunkan biaya logistik untuk dapat bersaing dengan negara di kawasan Asia Tenggara.

Adapun hasil lain yang diperoleh oleh DJBC dari pelaksanaan kebijakan MITA Kepabeanan adalah kebijakan ini dapat memotivasi perusahaan non MITA Kepabeanan untuk terus meningkatkan kepatuhannya, sehingga nantinya dapat ditetapkan sebagai MITA Kepabeanan yang memberikan banyak fasilitas kemudahan dalam proses impor dan ekspor. Berdasarkan penelitian juga diperoleh hasil lain dari kebijakan MITA Kepabeanan yaitu aspek *compliance cost* yang ditanggung oleh perusahaan dianggap lebih efektif karena dapat menghemat biaya dan waktu pemenuhan kewajiban kepabeanan. Namun dilihat dari sisi *psychological cost*, perusahaan mengalami hambatan psikologis karena dianggap sebagai perusahaan yang akan selalu patuh, serta terdapat ketidakpastian hukum yang diciptakan oleh pemerintah dalam rangka kegiatan impor. DJBC juga memiliki kekhawatiran bahwa fasilitas MITA Kepabeanan hanya dimanfaatkan untuk mencari profit dan kemudahan administrasi (Murwendah & Tsanymahdy, 2021).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dan evaluasi kebijakan MITA Kepabebean menggunakan model evaluasi CIPP, dapat disimpulkan bahwa evaluasi konteks (*context*) sudah menunjukkan terdapat relevansi antara tujuan kebijakan dengan latar belakang kebijakan dan kebutuhan penerima kebijakan. Karakteristik DJBC sebagai implementor kebijakan yang sesuai dengan kewenangan pada proses ekspor dan impor. Kelemahan dari kebijakan ini adalah keterlibatan instansi lain yang dapat mempengaruhi kecepatan proses ekspor dan impor. Evaluasi masukan (*input*) menunjukkan bahwa kebijakan sudah memiliki pedoman pelaksanaan, pendanaan, sumber daya manusia, dan sumber daya fisik yang mencukupi. Namun demikian untuk memaksimalkan pelaksanaan diperlukan tambahan *client coordinator* dalam proses monitoring, pengadaan aplikasi dalam proses penetapan dan monitoring, serta memperbaiki kinerja aplikasi pelayanan kepabebean. Evaluasi proses (*process*) menunjukkan bahwa kebijakan sudah dilaksanakan sesuai dengan aturan yang berlaku, meskipun terdapat permasalahan dari sisi penerapan fasilitas kemudahan ekspor dan impor yang belum dapat diimplementasikan, atau sudah diimplementasikan tapi masih ditemui kendala dalam pelaksanaannya. Terakhir, evaluasi produk (*product*) menunjukkan bahwa kebijakan MITA Kepabebean telah memenuhi tujuan kebijakan yaitu penurunan biaya

logistik di pelabuhan dan apresiasi terhadap importir dan eksportir yang memiliki kriteria kepatuhan yang baik. Selain itu kebijakan juga memiliki manfaat lain yaitu sebagai motivasi untuk perusahaan non MITA Kepabebean agar meningkatkan kepatuhan, serta menghemat waktu dan biaya pemenuhan kewajiban perusahaan. Meskipun demikian, dari sisi kinerja dan biaya logistik, Indonesia masih tertinggal dari negara Asia Tenggara lain seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Filipina.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E. (2003). *Public policymaking: an introduction* (5th ed.). Boston: Houghton Mifflin.
- Biljan, J., & Trajkov, A. (2012). *Risk Management and Customs Performance Improvements: The Case of the Republic of Macedonia*. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 44: 301–313.
- Creswell, J. W. (2019). *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Terjemahan Achmad Fawaid dan Rianayati Kusmini Pancasari. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2017). *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. Los Angeles: SAGE.



- Dunn, W. N. (2018). *Public Policy Analysis An Integrated Approach*. New York: Routledge.
- Dye, T. R. (2013). *Understanding Public Policy*. New Jersey: Pearson Education Inc.
- Gani, A. (2017). *The Logistics Performance Effect in International Trade*. Asian Journal of Shipping and Logistics 33: 279–288.
- Hammadi, L., Souza De Cursi, E., Barbu, V. S., Ouahman, A. A., dan Ibourk, A. (2018). *A SCOR Model for Customs Supply Chain Process Design*. World Customs Journal 12: 95-106.
- Hornok, C., & Koren, M. (2015). *Administrative barriers to trade*. Journal of International Economics. Journal of International Economics 96: 110–122.
- Liu, L. and Yue, C. (2013). *Investigating The Impacts of Time Delays on Trade*. Food Policy 39:108–114.
- Murwendah and Tsanymahdy, M. R. (2021). *Penerapan Kebijakan Fasilitas Mitra Utama Kepabeanan: Mampukah Menurunkan Cost of Taxation?*. Jurnal Vokasi Indonesia, 9: 29–43.
- Nugroho, R. (2018). *Public Policy*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Patton, C. v., Sawicki, D. S., & Clark, J. J. (2016). *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. New York: Routledge.
- Porto, P., & Morini, C. (2014). *Trade Facilitation, The Authorized Economic Operator and The Single Window: A Gravity Model Approach*. Customs Scientific Journal 4: 1–10..
- Stufflebeam, Daniel L. Chris L.S Coryn. (2014). *Evaluation Theory, Model, & Application*. San Fransisco: Jossey-Bass.
- Subarsono. (2020). *Analisis Kebijakan Publik Konsep Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- World Bank. (2018). *Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington: World Bank.

#### Peraturan

- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan,
- Keputusan Presiden Nomor 54 Tahun 2002 tentang Tim Koordinasi Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 229/PMK.04/2015 tentang Mitra Utama Kepabeanan.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 211/PMK.04/2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor

- 229/PMK.04/2015 tentang Mitra Utama Kepabeanaan.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-11/BC/2005 tentang Jalur Prioritas.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-06/BC/2006 tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-11/BC/2005 tentang Jalur Prioritas.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor PER-11/BC/2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan MITA Kepabeanaan.
- Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 2002 tentang Uji Coba Jalur Prioritas.
- Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-91/BC/2007 tentang Penunjukan Perusahaan Peserta Uji Coba Mitra Utama.