

Dampak Regulasi Bea Cukai dan Incoterms 2020 terhadap Efisiensi Rantai Pasokan dalam Transaksi Bisnis Internasional

Baharuddin Jusuf Habibie Hasta¹ Gunardie Lie²

Fakultas Hukum, Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia^{1,2}

Email: baharuddin.205230322@stu.untar.ac.id¹ gunardi@fh.untar.ac.id²

Abstrak

Artikel ini menganalisis secara kritis dampak regulasi bea cukai dan Incoterms 2020 terhadap efisiensi rantai pasokan dalam transaksi bisnis internasional. Dengan menggunakan pendekatan yuridis-normatif dan analisis komparatif, artikel ini menemukan bahwa disparitas regulasi kepabeanan antarnegara, inefisiensi prosedur dokumentasi, dan proliferasi non-tariff barriers masih menjadi hambatan struktural yang persisten dalam rantai pasokan global. Meskipun instrumen multilateral seperti Customs Valuation Agreement (CVA) dan Trade Facilitation Agreement (TFA) WTO telah dirancang untuk memitigasi hambatan tersebut, implementasinya terkendala oleh kesenjangan kapasitas institusional antara negara maju dan berkembang. Sementara itu, Incoterms 2020 yang membawa perubahan substansial seperti pengenalan aturan DPU dan peningkatan standar asuransi CIP merupakan kemajuan yang signifikan, namun efektivitasnya masih terbatas akibat kesalahan pemilihan aturan, ambiguitas interpretasi, dan ketiadaan harmonisasi formal dengan regulasi bea cukai nasional. Artikel ini menyimpulkan bahwa efisiensi rantai pasokan yang berkelanjutan mensyaratkan pendekatan holistik yang mengintegrasikan penerapan Incoterms 2020 yang tepat, due diligence kepabeanan, dan pemanfaatan teknologi digital dalam manajemen dokumen perdagangan.

Kata Kunci: Bea Cukai, Incoterms 2020, Rantai Pasokan, Perdagangan Internasional, Fasilitasi Perdagangan, Alokasi Risiko

Abstract

This article critically analyzes the impact of customs regulations and Incoterms 2020 on supply chain efficiency in international business transactions. Using a juridical-normative approach and comparative analysis, this article finds that disparities in customs regulations, documentation inefficiencies, and the proliferation of non-tariff barriers remain persistent structural barriers in global supply chains. Although multilateral instruments such as the WTO Customs Valuation Agreement (CVA) and Trade Facilitation Agreement (TFA) have been designed to mitigate these barriers, their implementation is constrained by institutional capacity gaps between developed and developing countries. Meanwhile, Incoterms 2020, which introduces substantial changes such as the DPU rule and enhanced CIP insurance standards, represents significant progress, yet its effectiveness remains limited due to widespread misselection of rules, interpretive ambiguity, and the absence of formal harmonization with national customs regulations. This article concludes that sustainable supply chain efficiency requires a holistic approach integrating proper application of Incoterms 2020, comprehensive customs due diligence, and digital technology utilization in trade document management.

Keywords: Customs, Incoterms 2020, Supply Chain, International Trade, Trade Facilitation, Risk Allocation



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

PENDAHULUAN

Globalisasi perdagangan internasional telah mendorong perusahaan-perusahaan di seluruh dunia untuk mengoptimalkan rantai pasokan mereka agar mampu bersaing secara efektif di pasar global. Dalam konteks ini, dua elemen krusial yang secara langsung memengaruhi kelancaran dan efisiensi transaksi bisnis internasional adalah regulasi bea cukai dan Incoterms 2020. Keduanya tidak dapat dipisahkan dari dinamika perdagangan lintas batas

yang semakin kompleks dan terus berkembang.¹ Regulasi bea cukai merupakan instrumen kebijakan yang digunakan oleh negara untuk mengatur arus masuk dan keluar barang, melindungi industri domestik, serta menjadi sumber penerimaan negara.² Di sisi lain, Incoterms (*International Commercial Terms*) 2020 yang diterbitkan oleh International Chamber of Commerce (ICC) merupakan seperangkat aturan internasional yang mendefinisikan tanggung jawab pembeli dan penjual dalam pengiriman barang, termasuk pembagian risiko, biaya, dan kewajiban dokumentasi.³ Pembaruan dari Incoterms 2010 ke Incoterms 2020 membawa sejumlah perubahan signifikan, antara lain pengenalan aturan baru *Delivered at Place Unloaded* (DPU) serta penyesuaian ketentuan terkait asuransi dan transportasi darat.⁴

Efisiensi rantai pasokan dalam bisnis internasional sangat ditentukan oleh sejauh mana pelaku usaha memahami dan mengimplementasikan kedua regulasi tersebut secara sinergis. Ketidaksihinggaan dalam penerapan Incoterms maupun ketidakpatuhan terhadap regulasi bea cukai dapat mengakibatkan penundaan pengiriman, pembengkakan biaya logistik, hingga sengketa hukum antara pihak yang terlibat dalam transaksi.⁵ Studi yang dilakukan oleh World Trade Organization (WTO) menunjukkan bahwa hambatan prosedural kepabeanan masih menjadi salah satu faktor utama yang menghambat kelancaran perdagangan internasional, terutama bagi negara-negara berkembang.⁶ Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam bagaimana regulasi bea cukai dan Incoterms 2020 secara bersama-sama memengaruhi efisiensi rantai pasokan dalam transaksi bisnis internasional, serta mengidentifikasi tantangan dan peluang yang dihadapi oleh pelaku usaha dalam mengoptimalkan kedua kerangka regulasi tersebut.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana regulasi bea cukai yang berlaku di berbagai yurisdiksi negara mitra dagang secara konkret menciptakan hambatan struktural dan inefisiensi dalam rantai pasokan bisnis internasional, serta sejauh mana mekanisme fasilitasi perdagangan seperti *Customs Valuation Agreement* (CVA) dan *Trade Facilitation Agreement* (TFA) WTO mampu memitigasi dampak hambatan tersebut bagi pelaku usaha?
2. Sejauh mana penerapan Incoterms 2020 oleh para pihak dalam kontrak jual beli internasional secara efektif mengalokasikan risiko, biaya, dan tanggung jawab logistik secara proporsional sehingga berkontribusi pada peningkatan efisiensi rantai pasokan, atautkah justru perubahan dari Incoterms 2010 ke Incoterms 2020 menimbulkan ambiguitas interpretasi baru yang berpotensi memicu sengketa komersial dan gangguan operasional?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode **yuridis normatif** dengan studi kepustakaan (*library research*) sebagai teknik pengumpulan bahan hukum, yaitu dengan mengidentifikasi, mengklasifikasikan, dan menganalisis bahan hukum yang relevan secara sistematis. Pendekatan yang digunakan mencakup dua pendekatan utama, yakni pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan menelaah instrumen hukum internasional seperti

¹Chopra, S., & Meindl, P. (2021). *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation* (7th ed.). Pearson Education. hlm. 3–5.

²World Customs Organization. (2023). *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*. WCO Publications. hlm. 12.

³International Chamber of Commerce. (2019). *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. ICC Publication No. 723E. hlm. 1–3.

⁴Ramberg, J. (2020). "The New Incoterms® 2020 Rules." *Uniform Law Review*, 25(1), 1–14. <https://doi.org/10.1093/ulr/unaa003>

⁵Hinkelmann, E. G. (2020). *Dictionary of International Trade: Handbook of the Global Trade Community* (11th ed.). World Trade Press. hlm. 207–209.

⁶World Trade Organization. (2022). *World Trade Report 2022: Climate Change and International Trade*. WTO Publications. hlm. 47–49.

Customs Valuation Agreement (CVA), Trade Facilitation Agreement (TFA) WTO, serta regulasi kepabeanan nasional; dan pendekatan perbandingan (*comparative approach*) dengan membandingkan implementasi regulasi bea cukai dan Incoterms 2020 di berbagai yurisdiksi, khususnya antara negara maju dan negara berkembang. Sumber bahan hukum terdiri atas bahan hukum primer berupa perjanjian internasional dan regulasi kepabeanan, bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, serta publikasi resmi organisasi internasional seperti WTO, WCO, OECD, dan ICC, serta bahan hukum tersier berupa kamus perdagangan internasional dan glosarium kepabeanan. Analisis bahan hukum dilakukan dengan metode **preskriptif-analitis** yang mencakup beberapa tahapan. Pertama, analisis normatif untuk mengkaji konstruksi hukum Incoterms 2020 dan regulasi bea cukai serta interaksi antara keduanya sebagai instrumen hukum privat dan publik. Kedua, analisis komparatif untuk membandingkan efektivitas implementasi CVA dan TFA di berbagai negara guna mengidentifikasi kesenjangan kapasitas institusional antara negara maju dan berkembang. Ketiga, analisis evaluatif dengan memanfaatkan data sekunder seperti laporan kinerja Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, laporan OECD, dan publikasi WTO sebagai indikator pengukuran efisiensi rantai pasokan secara empiris terbatas, tanpa melakukan pengumpulan data primer di lapangan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dampak Regulasi Bea Cukai terhadap Efisiensi Rantai Pasokan Bisnis Internasional

1. Hambatan Struktural Regulasi Bea Cukai dalam Rantai Pasokan Global. Regulasi bea cukai yang diterapkan oleh masing-masing negara pada dasarnya merupakan manifestasi dari kedaulatan fiskal dan kebijakan perdagangan domestik yang tidak selalu selaras dengan kepentingan efisiensi rantai pasokan global. Ketidakselarasan ini menciptakan apa yang oleh para ekonom disebut sebagai *trade costs* — yakni seluruh biaya yang timbul akibat proses penyeberangan barang melintasi batas yurisdiksi negara.⁷ Menurut laporan OECD, *trade costs* rata-rata masih setara dengan tarif *ad valorem* sebesar 44% untuk negara-negara maju dan dapat mencapai lebih dari 100% untuk negara-negara berkembang, dimana sebagian besar biaya tersebut bersumber dari prosedur kepabeanan yang kompleks dan tidak efisien.⁸ Hambatan struktural yang paling signifikan dapat diidentifikasi dalam beberapa bentuk. *Pertama*, disparitas klasifikasi tarif berdasarkan Harmonized System (HS) Code antarnegara yang sering kali menimbulkan perbedaan interpretasi atas jenis barang yang sama, sehingga pelaku usaha menghadapi ketidakpastian dalam penghitungan kewajiban bea masuk.⁹ *Kedua*, inefisiensi prosedur dokumentasi kepabeanan yang masih bersifat manual di banyak negara berkembang menyebabkan *dwelling time* — waktu yang dibutuhkan barang dari pelabuhan hingga keluar ke tangan penerima — menjadi sangat panjang. Di Indonesia misalnya, rata-rata *dwelling time* pada 2022 masih berkisar antara 3 hingga 4,5 hari, jauh di atas standar ideal 1,5 hari yang ditetapkan oleh pemerintah.¹⁰ *Ketiga*, praktik non-tariff barriers (NTBs) seperti persyaratan lisensi impor, inspeksi teknis berulang, dan sertifikasi produk yang tidak terstandarisasi secara internasional turut menambah lapisan birokrasi yang memperlambat arus barang dalam rantai pasokan.¹¹
2. Efektivitas Mekanisme Fasilitasi Perdagangan: CVA dan TFA WTO. Dalam merespons tantangan tersebut, komunitas perdagangan internasional telah mengembangkan sejumlah

⁷ Anderson, J. E., & van Wincoop, E. (2004). "Trade Costs." *Journal of Economic Literature*, 42(3), 691–751. <https://doi.org/10.1257/0022051042177649>

⁸ OECD. (2021). *Trade Facilitation and the Global Economy*. OECD Publishing. hlm. 23–25.

⁹ World Customs Organization. (2022). *HS Nomenclature 2022 Edition*. WCO Publications. hlm. 4–6.

¹⁰ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2022). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Tahun 2022*. DJBC. hlm. 34.

¹¹ UNCTAD. (2021). *Non-Tariff Measures in International Trade*. United Nations Publications. hlm. 15–18.

instrumen hukum multilateral. Customs Valuation Agreement (CVA) yang merupakan bagian dari kerangka WTO mewajibkan negara anggota untuk menggunakan nilai transaksi aktual sebagai dasar penghitungan bea masuk, bukan nilai yang ditetapkan secara sepihak oleh otoritas pabean.¹² Secara teoritis, CVA dirancang untuk menciptakan kepastian dan keseragaman dalam penilaian kepabeanan. Namun secara kritis, implementasi CVA di lapangan masih menghadapi tantangan serius, terutama karena banyak negara berkembang memanfaatkan celah dalam Pasal 17 CVA yang memungkinkan otoritas pabean untuk mempertanyakan kebenaran nilai yang dideklarasikan importir, sehingga sering kali menimbulkan sengketa penilaian yang berkepanjangan.¹³ Sementara itu, Trade Facilitation Agreement (TFA) yang mulai berlaku penuh pada 2017 merupakan perjanjian multilateral pertama WTO yang secara khusus menargetkan penyederhanaan dan harmonisasi prosedur kepabeanan.¹⁴ TFA mewajibkan negara anggota untuk menerapkan langkah-langkah seperti *single window system*, *pre-arrival processing*, dan *authorized economic operator (AEO) programs*. Studi WTO memproyeksikan bahwa implementasi penuh TFA berpotensi memangkas biaya perdagangan global rata-rata sebesar 14,3% dan meningkatkan ekspor global hingga USD 1 triliun per tahun.¹⁵ Namun demikian, secara kritis perlu dicatat bahwa efektivitas TFA sangat bergantung pada kapasitas institusional masing-masing negara anggota. Negara-negara berkembang yang memiliki infrastruktur teknologi dan sumber daya manusia kepabeanan yang terbatas cenderung lambat dalam mengimplementasikan komitmen TFA, sehingga kesenjangan efisiensi kepabeanan antara negara maju dan berkembang justru berpotensi melebar alih-alih menyempit.¹⁶ Ini merupakan ironi mendasar dari arsitektur fasilitasi perdagangan multilateral yang perlu mendapat perhatian serius dalam konteks rantai pasokan global yang semakin terintegrasi.

3. Implikasi Konkret bagi Manajemen Rantai Pasokan. Dari perspektif manajemen rantai pasokan, kompleksitas regulasi bea cukai memaksa perusahaan untuk mengalokasikan sumber daya yang signifikan pada fungsi *trade compliance* — suatu fungsi yang secara langsung tidak menciptakan nilai tambah bagi konsumen akhir, tetapi mutlak diperlukan untuk memastikan kelancaran operasional.¹⁷ Perusahaan multinasional umumnya merespons tantangan ini melalui tiga strategi utama: (1) investasi pada sistem *customs management software* yang terintegrasi; (2) penggunaan jasa *customs broker* profesional yang memiliki keahlian yurisdiksi spesifik; dan (3) penerapan program AEO untuk mendapatkan jalur prioritas dalam pemeriksaan kepabeanan.¹⁸ Secara kritis, strategi-strategi tersebut pada dasarnya merupakan respons adaptif terhadap inefisiensi sistemik yang diciptakan oleh kompleksitas regulasi — bukan solusi struktural. Selama harmonisasi regulasi kepabeanan antarnegara belum tercapai secara substansial, biaya kepatuhan (*compliance costs*) akan tetap menjadi beban yang secara tidak proporsional lebih berat ditanggung oleh pelaku usaha kecil dan menengah (UKM) yang tidak memiliki kapasitas sumber daya yang setara dengan perusahaan multinasional besar.¹⁹

¹² WTO. (1994). *Agreement on Implementation of Article VII of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (Customs Valuation Agreement)*. WTO Legal Texts. Pasal 1–7.

¹³ Goorman, A., & De Wulf, L. (2005). "Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules." Dalam De Wulf, L. & Sokol, J. B. (Eds.), *Customs Modernization Handbook*. World Bank. hlm. 117–118.

¹⁴ WTO. (2017). *Trade Facilitation Agreement Facility*. <https://www.tfafacility.org/trade-facilitation-agreement>

¹⁵ WTO. (2023). *The WTO Trade Facilitation Agreement: A Business Guide for Developing Countries*. WTO Publications. hlm. 8.

¹⁶ Hoekman, B., & Shepherd, B. (2015). "Who Profits from Trade Facilitation Initiatives?" *Journal of World Trade*, 49(4), 571–594.

¹⁷ Christopher, M. (2016). *Logistics and Supply Chain Management* (5th ed.). Pearson Education. hlm. 214–216.

¹⁸ Hagen, J. U. (2020). "The Role of Customs Brokers in International Supply Chains." *International Journal of Logistics Management*, 31(2), 245–263.

¹⁹ ITC (International Trade Centre). (2022). *SME Competitiveness Outlook 2022: Competing with Purpose*. ITC Publications. hlm. 56–58.

Efektivitas Incoterms 2020 dalam Alokasi Risiko dan Dampaknya terhadap Efisiensi Rantai Pasokan

1. Perubahan Substansial Incoterms 2020 dan Rasionalisasinya. Incoterms 2020 yang diterbitkan oleh ICC pada September 2019 dan berlaku efektif mulai 1 Januari 2020 membawa sejumlah perubahan substansial dibandingkan edisi sebelumnya.²⁰ Perubahan paling mendasar adalah penghapusan aturan DAT (*Delivered at Terminal*) dan penggantinya dengan aturan baru DPU (*Delivered at Place Unloaded*), yang memperluas cakupan tanggung jawab penjual tidak hanya di terminal tetapi di lokasi tujuan mana pun yang disepakati, asalkan barang diturunkan di sana.²¹ Perubahan signifikan lainnya mencakup: (1) peningkatan persyaratan asuransi di bawah aturan CIF (*Cost, Insurance and Freight*) dan CIP (*Carriage and Insurance Paid to*), di mana CIP kini mensyaratkan pertanggunggunaan asuransi Institute Cargo Clause (A) yang lebih komprehensif dibandingkan sebelumnya yang hanya mensyaratkan Clause (C);²² (2) pengakuan eksplisit penggunaan bill of lading "on board" dalam aturan FCA (*Free Carrier*) untuk mengakomodasi kebutuhan transaksi berbasis Letter of Credit (LC) dalam perdagangan kontainer;²³ dan (3) penambahan catatan penjelasan (*explanatory notes*) yang lebih terperinci pada setiap aturan untuk membantu para pihak dalam memilih aturan yang paling sesuai dengan karakteristik transaksi mereka.²⁴
2. Efektivitas Alokasi Risiko dan Biaya. Secara teoritis, Incoterms 2020 dirancang untuk menciptakan kepastian hukum dalam alokasi risiko dan biaya antara penjual dan pembeli, sehingga mengurangi potensi sengketa dan meningkatkan efisiensi transaksi. Namun dalam praktik bisnis internasional, efektivitas alokasi risiko Incoterms 2020 masih menghadapi sejumlah tantangan kritis yang perlu diidentifikasi secara cermat. Pertama, masalah kesalahan pemilihan aturan Incoterms (*wrong Incoterms selection*) masih menjadi persoalan yang sangat umum di lapangan. Survei ICC menunjukkan bahwa FOB (*Free on Board*) tetap menjadi aturan yang paling banyak digunakan dalam perdagangan internasional, bahkan untuk pengiriman barang dalam kontainer — padahal ICC sendiri secara eksplisit merekomendasikan aturan FCA sebagai pengganti FOB untuk pengiriman kontainer, karena titik serah risiko dalam FOB (di atas kapal) tidak lagi relevan dalam sistem kontainer modern di mana risiko sebenarnya telah beralih kepada operator terminal jauh sebelum barang dimuat ke atas kapal.²⁵ Pemilihan aturan yang tidak tepat ini menciptakan zona abu-abu tanggung jawab yang berpotensi menimbulkan kerugian finansial dan sengketa hukum yang dapat mengganggu kelancaran rantai pasokan. Kedua, perubahan persyaratan asuransi dalam aturan CIP yang kini mensyaratkan Clause (A) — meskipun secara substansial memberikan perlindungan yang lebih baik — justru menimbulkan peningkatan biaya premi asuransi yang signifikan, terutama untuk komoditas yang tidak berisiko tinggi. Hal ini mendorong sebagian pelaku usaha untuk memilih aturan lain seperti CFR (*Cost and Freight*) guna menghindari kewajiban asuransi yang lebih mahal, namun akibatnya pembeli menanggung risiko yang lebih besar tanpa disadari sepenuhnya.²⁶ Ketiga, meskipun penambahan *explanatory notes* dalam Incoterms 2020 merupakan langkah positif, persoalan ambiguitas interpretasi tetap tidak sepenuhnya teratasi. Aturan-aturan seperti DDP (*Delivered Duty Paid*) yang menempatkan seluruh tanggung jawab pada penjual — termasuk kewajiban kepabeanan impor — sering kali diabaikan implikasinya, terutama ketika penjual

²⁰ International Chamber of Commerce. (2019). *Incoterms® 2020*. ICC Publication No. 723E. hlm. 1

²¹ *Ibid.* hlm. 97–103.

²² *Ibid.* hlm. 78–82.

²³ *Ibid.* hlm. 54–58.

²⁴ Ramberg, J. (2020). "The New Incoterms® 2020 Rules." *Uniform Law Review*, 25(1), 1–14.

²⁵ ICC. (2020). *Incoterms® 2020: Frequently Asked Questions*. ICC Digital Library. hlm. 3.

²⁶ Debattista, C. (2020). "Incoterms 2020: Key Changes and Practical Implications." *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2), 183–201.

tidak familiar dengan regulasi bea cukai negara tujuan, sehingga berpotensi menciptakan ketidakpatuhan kepabeanan yang justru menghambat rantai pasokan.²⁷

3. Incoterms 2020 dalam Relasi dengan Regulasi Bea Cukai: Titik Pertemuan dan Tegangan. Analisis yang lebih komprehensif menunjukkan bahwa Incoterms 2020 dan regulasi bea cukai tidak beroperasi dalam ruang yang terpisah, melainkan saling berinteraksi secara kompleks dan kadang kala menciptakan tegangan normatif yang berimplikasi serius bagi efisiensi rantai pasokan. Titik pertemuan yang paling kritis terdapat pada aturan-aturan Incoterms yang mengatur kewajiban kepabeanan, yakni DDP dan DAP (*Delivered at Place*).²⁸ Dalam aturan DDP, penjual bertanggung jawab atas seluruh biaya dan risiko hingga barang diserahkan di tempat tujuan, termasuk pembayaran bea masuk dan pajak impor. Implikasi kritisnya adalah bahwa penjual — yang dalam banyak kasus berdomisili di luar negeri tujuan — harus memiliki pemahaman mendalam tentang regulasi bea cukai negara importir, termasuk klasifikasi HS Code yang tepat, persyaratan lisensi impor, dan ketentuan pembatasan atau larangan. Kegagalan dalam hal ini bukan hanya menyebabkan inefisiensi operasional, tetapi dapat berujung pada pelanggaran hukum kepabeanan yang berdampak pada seluruh rantai pasokan.²⁹ Secara lebih luas, ketiadaan mekanisme harmonisasi formal antara Incoterms 2020 dan regulasi bea cukai nasional di berbagai negara mencerminkan gap tata kelola (*governance gap*) dalam arsitektur perdagangan internasional. Incoterms sebagai instrumen hukum privat yang bersifat sukarela tidak memiliki kekuatan memaksa terhadap regulasi publik kepabeanan yang bersifat wajib, sehingga konflik antara keduanya selalu diselesaikan dengan mengedepankan regulasi kepabeanan nasional — yang pada akhirnya menempatkan pelaku usaha pada posisi yang harus mampu menavigasi dua sistem normatif yang berbeda secara bersamaan.³⁰

KESIMPULAN

1. Regulasi bea cukai yang berlaku di berbagai yurisdiksi hingga saat ini masih merupakan hambatan struktural yang secara nyata menurunkan efisiensi rantai pasokan bisnis internasional. Disparitas klasifikasi tarif berdasarkan HS Code, inefisiensi prosedur dokumentasi kepabeanan, serta proliferasi *non-tariff barriers* (NTBs) terbukti menciptakan *trade costs* yang tidak proporsional, terutama bagi pelaku usaha kecil dan menengah yang tidak memiliki kapasitas sumber daya memadai untuk menavigasi kompleksitas regulasi lintas yurisdiksi. Meskipun instrumen fasilitasi perdagangan multilateral seperti *Customs Valuation Agreement* (CVA) dan *Trade Facilitation Agreement* (TFA) WTO telah dirancang sebagai solusi atas persoalan tersebut, implementasinya di lapangan masih jauh dari ideal. Kesenjangan kapasitas institusional antara negara maju dan berkembang, celah normatif dalam pasal-pasal CVA, serta lambatnya adopsi teknologi *single window* di banyak negara berkembang menyebabkan potensi manfaat dari kedua instrumen tersebut belum dapat direalisasikan secara merata dan optimal. Dengan demikian, selama harmonisasi regulasi kepabeanan antarnegara belum tercapai secara substansial, inefisiensi dalam rantai pasokan global akibat kompleksitas bea cukai akan tetap menjadi tantangan struktural yang persisten dan tidak dapat diselesaikan semata-mata melalui pendekatan adaptif di level perusahaan.
2. Incoterms 2020 merupakan langkah maju yang signifikan dalam upaya standarisasi alokasi risiko, biaya, dan tanggung jawab logistik dalam transaksi bisnis internasional. Perubahan

²⁷ Schramm, H. J. (2021). *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains*. Springer. hlm. 89–91.

²⁸ DiMatteo, L. A., & Janssen, A. (2021). "International Sales Law and Incoterms 2020: Intersection and Tensions." *European Review of Private Law*, 29(3), 421–448.

²⁹ Ibid. hlm. 435–437.

³⁰ Zeller, B. (2021). "The Interaction Between Incoterms and Customs Regulations: A Critical Analysis." *Journal of International Trade Law and Policy*, 20(1), 45–62.

substansif seperti pengenalan aturan DPU, peningkatan standar asuransi dalam CIP, dan pengakuan eksplisit *bill of lading on board* dalam FCA mencerminkan upaya ICC untuk merespons realitas praktik perdagangan modern yang terus berkembang. Namun demikian, efektivitas Incoterms 2020 dalam meningkatkan efisiensi rantai pasokan secara nyata masih terkendala oleh tiga faktor kritis yakni kesalahan pemilihan aturan yang masih meluas di kalangan pelaku usaha, ambiguitas interpretasi yang belum sepenuhnya teratasi meskipun telah ditambahkan *explanatory notes*, serta ketiadaan mekanisme harmonisasi formal antara Incoterms 2020 sebagai instrumen hukum privat yang bersifat sukarela dengan regulasi bea cukai nasional yang bersifat memaksa. Tegangan normatif antara keduanya — yang paling kritis terlihat dalam penerapan aturan DDP dan DAP — menciptakan *governance gap* yang menempatkan pelaku bisnis internasional pada posisi harus menavigasi dua sistem regulasi yang berbeda secara bersamaan, tanpa jembatan harmonisasi yang memadai. Oleh karena itu, peningkatan efisiensi rantai pasokan secara berkelanjutan mensyaratkan tidak hanya pemahaman dan penerapan Incoterms 2020 yang tepat, tetapi juga integrasi strategis antara pemilihan aturan Incoterms dengan *due diligence* kepabeanan yang komprehensif, pengembangan kapasitas *trade compliance* internal, serta pemanfaatan teknologi digital dalam manajemen dokumen perdagangan sebagai satu kesatuan pendekatan yang holistik dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E., & van Wincoop, E. (2004). "Trade Costs." *Journal of Economic Literature*, 42(3), 691–751. <https://doi.org/10.1257/0022051042177649>
- Chopra, S., & Meindl, P. (2021). *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation* (7th ed.). Pearson Education.
- Christopher, M. (2016). *Logistics and Supply Chain Management* (5th ed.). Pearson Education.
- De Wulf, L., & Sokol, J. B. (Eds.). (2005). *Customs Modernization Handbook*. World Bank Publications.
- Debattista, C. (2020). "Incoterms 2020: Key Changes and Practical Implications." *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2), 183–201.
- DiMatteo, L. A., & Janssen, A. (2021). "International Sales Law and Incoterms 2020: Intersection and Tensions." *European Review of Private Law*, 29(3), 421–448.
- Goorman, A., & De Wulf, L. (2005). "Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules." Dalam De Wulf, L. & Sokol, J. B. (Eds.), *Customs Modernization Handbook*. World Bank.
- Hagen, J. U. (2020). "The Role of Customs Brokers in International Supply Chains." *International Journal of Logistics Management*, 31(2), 245–263.
- Hinkelman, E. G. (2020). *Dictionary of International Trade: Handbook of the Global Trade Community* (11th ed.). World Trade Press.
- Hoekman, B., & Shepherd, B. (2015). "Who Profits from Trade Facilitation Initiatives?" *Journal of World Trade*, 49(4), 571–594.
- International Chamber of Commerce. (2019). *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. ICC Publication No. 723E.
- International Chamber of Commerce. (2020). *Incoterms® 2020: Frequently Asked Questions*. ICC Digital Library.
- ITC (International Trade Centre). (2022). *SME Competitiveness Outlook 2022: Competing with Purpose*. ITC Publications.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2022). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Tahun 2022*. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

- Korpela, M., et al. (2017). "Blockchain Utilization in Healthcare: Supply Chain Management Based on Distributed Data Sharing." Dalam *Proceedings of the 50th Hawaii International Conference on System Sciences*, 4084–4085.
- OECD. (2021). *Trade Facilitation and the Global Economy*. OECD Publishing.
- Ramberg, J. (2020). "The New Incoterms® 2020 Rules." *Uniform Law Review*, 25(1), 1–14. <https://doi.org/10.1093/ulr/unaa003>
- Schramm, H. J. (2021). *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains*. Springer.
- UNCTAD. (2021). *Non-Tariff Measures in International Trade*. United Nations Publications.
- World Customs Organization. (2022). *HS Nomenclature 2022 Edition*. WCO Publications.
- World Customs Organization. (2023). *Customs in the 21st Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*. WCO Publications.
- World Trade Organization. (1994). *Agreement on Implementation of Article VII of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (Customs Valuation Agreement)*. WTO Legal Texts.
- World Trade Organization. (2017). *Trade Facilitation Agreement Facility*. <https://www.tfafacility.org/trade-facilitation-agreement>
- World Trade Organization. (2022). *World Trade Report 2022: Climate Change and International Trade*. WTO Publications.
- World Trade Organization. (2023). *The WTO Trade Facilitation Agreement: A Business Guide for Developing Countries*. WTO Publications.
- Zeller, B. (2021). "The Interaction Between Incoterms and Customs Regulations: A Critical Analysis." *Journal of International Trade Law and Policy*, 20(1), 45–62.