

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Konsep Manajemen Risiko

2.1.1 Konsep Manajemen Risiko Menurut Para Ahli

Pengertian manajemen risiko dalam dunia kepabeanan menurut Drobot *et al.* (2017) menyatakan bahwa:

“Risk management is a systematic work on the development and practical implementation of measures for prevention and minimization of risks, an assessment of the efficiency of their application, and also a control of commission of customs operations providing continuous updating, the analysis and revision of information which is available for customs authorities.”

“Manajemen risiko adalah pekerjaan sistematis pada pengembangan dan implementasi praktis langkah-langkah untuk pencegahan dan minimalisasi risiko, penilaian efisiensi penerapannya, dan juga kontrol komisi operasi Bea Cukai yang menyediakan pembaruan berkelanjutan, analisis dan revisi informasi yang tersedia untuk otoritas pabean”

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

negatif atau risiko positif. Dalam pandangan manajemen risiko modern, Risiko negatif diartikan sebagai sesuatu yang menghambat sasaran organisasi. Sementara itu, risiko positif berarti kejadian yang dapat mendukung tercapainya sasaran organisasi

Manajemen risiko di Kementerian Keuangan bertujuan untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian visi, misi, sasaran organisasi, peningkatan kinerja, dan meningkatkan sekaligus melindungi nilai tambah organisasi. Manajemen risiko pada kementerian keuangan akan lebih berfokus pada budaya kerja di lingkungan kementerian saja (DJKN, 2015).

Prinsip dalam manajemen risiko akan memberikan panduan terhadap karakteristik manajemen risiko yang efektif serta efisien, mengomunikasikan nilainya, dan menjabarkan tujuan dan maksud dari manajemen risiko (Susilo *et al.*, 2018). Menurut Yulianto (2020), manajemen risiko dalam ISO 31000:2018 mempunyai beberapa prinsip, yaitu:

- a) Inklusif, yaitu melibatkan pengetahuan, pendapat, dan persepsi *stakeholder*.
- b) Komprehensif dan sistematis, yaitu menerapkan suatu pendekatan sehingga menghasilkan manajemen risiko yang konsisten dan terukur.
- c) Terintegrasi, yaitu menjadi satu kesatuan dari seluruh kegiatan organisasi.
- d) Efektif dan efisien, yaitu memberikan perlindungan dan/atau meningkatkan nilai organisasi dengan sumber daya kompetitif, biaya minim, dan hasil kerja optimal.

- e) Berdasarkan pada informasi terbaik yang tersedia, yaitu segala kerangka dan proses manajemen risiko didasarkan pada informasi historis, memperhitungkan batasan dan ketidakpastian informasi.
- f) Dinamis, yaitu manajemen risiko harus mengantisipasi, mendeteksi, mengenali, dan merespons perubahan tersebut secara tepat dan tepat waktu.
- g) Perbaikan terus menerus, yaitu terus ditingkatkan melalui pembelajaran dan pengalaman.

Dalam kerangka manajemen risiko “SAFE Framework of Standars” oleh WCO (2021), SAFE Framework memiliki tiga pemeran dalam kegiatan kepabeanan yaitu *Customs-to-Customs network arrangements*, *Customs-to-Business partnerships*, dan *Customs-to-other Government Agencies co-operation*

2.1.2 Konsep Manajemen Risiko Menurut WCO

Menurut WCO *Customs Risk Management Compendium*, manajemen risiko adalah kegiatan terkoordinasi oleh badan administrasi untuk mengarahkan dan mengendalikan risiko. Saat ini, Bea Cukai dituntut untuk mempertahankan fasilitasi (*customs service*) dan pengawasan (*customs control*) atas lalu lintas barang, orang, dan sarana transportasi internasional dengan porsi yang seimbang. Dalam upaya mencapai keseimbangan ini, Bea Cukai telah beralih dari metode kontrol tradisional dan menerapkan pemikiran serta pendekatan yang lebih modern.

Menurut sekretariat WCO pada *Risk Management Compendium Common Part*, penerapan manajemen risiko terkadang masih berkembang secara intuitif atau *ad-hoc* dan belum tentu dipraktikkan secara sistematis dan terstruktur baik. Peningkatan volume dan jenis perdagangan nasional yang didorong oleh kemajuan

teknologi membuat Bea Cukai harus meningkatkan kualitas dan cara Bea Cukai melaksanakan tugas serta tanggung jawabnya.

Administrasi kepabeanan dan cukai tidak bisa menggunakan cara yang sama seperti dahulu. Oleh karena itu, Bea Cukai perlu menilai ulang peranan dalam perdagangan, proses bisnis dan metode operasinya. Perbedaan proses bisnis manajemen risiko modern dan tradisional menurut kegiatannya sebagai berikut.

Kegiatan Manajemen Risiko	<i>Old Style Compliance Approach (tradisional)</i>	<i>New Style Compliance Approach (modern)</i>
<i>Legislation</i> (tanggung jawab hukum)	Pendekatan “ <i>one size fits all</i> ”	Pendekatan “ <i>one size doesn’t fit all</i> ”
	Tanggung jawab kepatuhan ada pada pengguna jasa	Tanggung jawab kepatuhan ada pada pengguna jasa dan pemerintah
<i>Administration</i> (administrasi)	Fokus pada pengawasan atau fasilitasi	Keseimbangan antara pengawasan dan fasilitasi
	Prosedur yang kaku dan sangat berpaku pada peraturan	Prosedur yang fleksibel sesuai kebijakan administratif dan keadaan
	<i>Real-time</i> intervensi dan kepatuhan	Peningkatan fokus pada penilaian kepatuhan pasca transaksi
<i>Risk Management</i> (pelaksanaan manajemen risiko)	Intervensi sepenuhnya ke pengguna jasa dengan memeriksa keseluruhan	Fokus ke risiko tinggi dengan meminimalisasi intervensi pada risiko rendah
	Fokus pengawasan fisik	Fokus manajemen informasi
	<i>Post-arrival import clearance.</i>	<i>Pre-arrival clearance</i>
	Tidak ada fasilitas lebih yang diterima oleh pengguna jasa yang taat aturan	Ada fasilitas lebih atau penghargaan bagi pengguna jasa yang taat aturan

Sumber: 13 - 15 November 2012 SARS Customs Modernisation WTO – Trade Facilitation Symposium

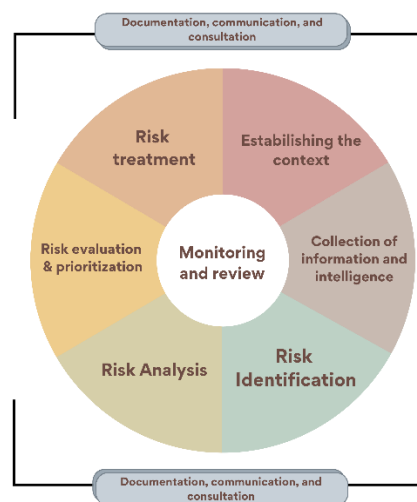
For African Countries Michael Velile Lekala Customs Modernisation Strategy & Design 1

One size does fits all dalam *legislation* di atas berarti suatu aturan dipakai untuk semua kategori pengguna jasa, baik pengguna jasa yang patuh ataupun pengguna

jasa yang tidak patuh. Hal ini menyebabkan distribusi antara risiko dan sumber daya kurang optimal. Sementara itu, manajemen risiko modern menerapkan aturan yang berbeda sesuai dari perilaku pengguna jasa sehingga distribusi risiko dan sumber daya lebih baik (Kristine *et al.*, 2017).

Implementasi manajemen risiko menurut WCO Compendium sebagai berikut:

Gambar II.1 Proses Manajemen Risiko menurut WCO Risk Management Compendium Vol. 1



Sumber: Risk Management Compendium Vol. 1

1. Membangun konteks (*Establishing the context*)

Tahap ini mendefinisikan konteks dimana manajemen risiko akan dilakukan. Hal ini bertujuan untuk mengartikulasi dan mengklarifikasi berbagai objek yang akan diteliti. Hasil dari membangun konteks berupa pernyataan konteks operasi lingkungan yang mencakup penjelasan tujuan, area risiko, definisi kriteria risiko, dan parameter untuk penilaian risiko.

2. Pengumpulan Informasi dan Intelijen (*Collection of information and intelligence*)

Proses yang kritis diperlukan untuk memaksimalkan sumber daya yang terbatas untuk risiko yang sering kali besar jumlahnya. Di dunia kepabeanan

internasional, WCO dan organisasi internasional lain seperti Interpol, ICC, IATA dan IMO dapat ikut andil dalam menyelesaikan tugas profesional mereka.

3. Identifikasi Risiko (*Risk Identification*)

Fase ini digunakan untuk menjelaskan risiko apa yang muncul dengan menanyakan pertanyaan mengapa, apa, kenapa dan bagaimana sehingga jawaban dari pertanyaan tersebut menjadi dasar analisis lebih lanjut yang hasil akhirnya adalah daftar risiko.

4. Analisis Risiko (*Risk Analysis*)

Analisis risiko pada dasarnya adalah menghitung terkait kuantitas risiko serta penilaian konsekuensi potensial dalam hal pencapaian tujuan. Informasi tentang lingkungan bisnis, penilaian ahli, dan penyebab serta akibat juga perlu dipertimbangkan.

5. Evaluasi dan Prioritas Risiko (*Risk evaluation & prioritization*)

Evaluasi dan prioritas risiko adalah kegiatan untuk membandingkan konsekuensi atau dampak terhadap sasaran organisasi dan seberapa sering risiko tersebut terjadi lalu dinilai dengan signifikansi risiko. Contoh sederhana dari matriks signifikansi risiko adalah sebagai berikut.

Gambar II.2 Contoh matriks manajemen risiko dengan respon dari organisasi

High	Considerable management required	Must manage and monitor risks	Extensive management required
Consequence	Risk may be worth accepting with monitoring	Management effort worthwhile	Management effort required
Low	Accept risks	Accept, but monitor risks	Manage and monitor risks
	Low	Likelihood	High

Sumber: WCO Risk Management Compendium volume 1

6. Perlakuan risiko (*Risk treatment*)

Perlakuan risiko mengacu pada tindakan yang dipilih untuk menghadapi risiko yang sudah diidentifikasi. Dalam *Risk Management Compendium Volume I*, terdapat tiga perlakuan risiko yaitu *Tolerate* (toleransi), *Transfer* (transfer), *Treat risk* (menangani risiko).

7. Pemantauan dan Peninjauan (*Monitoring and review*)

Pemantauan dan peninjauan bertujuan untuk meningkatkan dan menjaga kualitas proses manajemen risiko berjalan baik dan sesuai dengan sasaran organisasi. Kegiatan ini meliputi perencanaan, pengumpulan analisis informasi, pencatatan hasil, dan pengamatan tanggapan *stakeholder*.

8. Dokumentasi, Komunikasi, dan Konsultasi

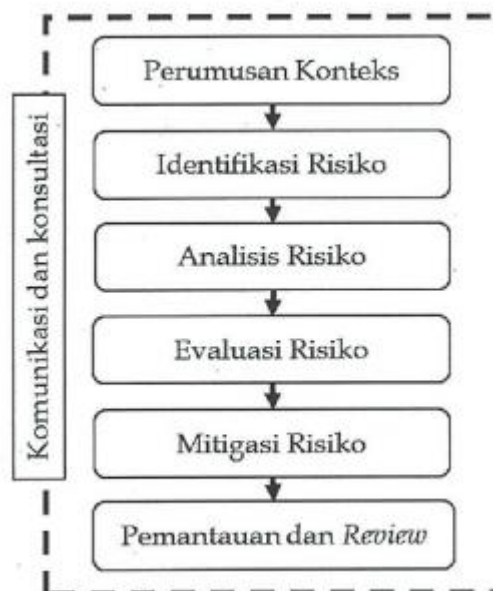
Proses komunikasi dan konsultasi dilaksanakan dengan pemangku kepentingan internal dan eksternal organisasi. Proses ini dilakukan secara berkelanjutan tidak hanya membahas tentang proses yang berjalan, tetapi juga membahas

tentang masalah yang mungkin timbul dalam perjalanan untuk mencapai tujuan organisasi.

2.1.3 Konsep Manajemen Risiko Menurut Kementerian Keuangan

Manajemen risiko di Kementerian Keuangan bertujuan untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian visi, misi, sasaran organisasi, peningkatan kinerja, dan meningkatkan sekaligus melindungi nilai tambah organisasi. Manajemen risiko dapat diimplementasikan melalui pengembangan budaya sadar risiko, pembentukan struktur manajemen risiko, dan penerapan kerangka manajemen risiko. Kerangka manajemen risiko dilaksanakan berurutan sesuai alur dari perumusan sistem manajemen risiko, proses manajemen risiko, dan evaluasi sistem manajemen risiko. Proses manajemen risiko dijalankan secara berurutan sesuai gambar berikut:

Gambar II.3 Proses Bisnis Manajemen Risiko pada wilayah kerja Kementerian Keuangan



Sumber: Kemenkeu, 2019

1. Komunikasi dan Konsultasi

Komunikasi yang dilakukan dalam proses manajemen risiko bertujuan untuk memperoleh pemahaman dan kesadaran terhadap risiko sedangkan konsultasi merupakan kegiatan untuk mendapat tanggapan atau *feedback* dalam pengambilan keputusan.

2. Perumusan Konteks

Perumusan konteks bertujuan untuk mendapat pemahaman terkait lingkungan dan batasan-batasan penerapan manajemen risiko pada setiap Unit Pengelola Risiko.

3. Identifikasi Risiko

Secara umum identifikasi risiko dapat diuraikan menjadi kejadian risiko, penyebab risiko dan dampak risiko. Kategori risiko dapat diurutkan sesuai prioritasnya. Mulai dari Risiko Keuangan dan Kekayaan Negara, Risiko Kebijakan, Risiko Reputasi, Risiko Fraud, Risiko Legal, Risiko Kepatuhan, Risiko Operasional

4. Analisis Risiko

Hasil akhir analisis risiko adalah Besaran Risiko dan Level Risiko. Analisis risiko dilaksanakan dengan cara menentukan level dampak dan level kemungkinan terjadinya risiko berdasarkan kriteria risiko

5. Evaluasi Risiko

Tahapan ini bertujuan untuk menentukan prioritas Risiko, Besaran/Level Risiko Residual Harapan, keputusan mitigasi Risiko, dan Indikator Risiko Utama (IRU).

6. Mitigasi Risiko

Mitigasi Risiko merupakan tindakan yang bertujuan untuk menurunkan dan/ atau menjaga Besaran dan/ atau Level Risiko Utama hingga mencapai Risiko Residual Harapan.

7. Pemantauan dan *Review*

Tahapan ini bertujuan untuk memastikan bahwa implementasi Manajemen Risiko berjalan secara efektif sesuai dengan rencana dan memberikan umpan balik bagi penyempurnaan proses Manajemen Risiko.

2.2 Konsep *One Size Doesn't Fit All*

Dewasa ini manajemen risiko sedang berkembang ke arah yang lebih modern. DJBC sedang mengubah sistematika kerjanya. Sistem kerja yang mulanya suatu aturan digunakan untuk semua permasalahan, kini berubah menjadi lebih fleksibel. Salah satu penerapannya adalah dengan konsep *one size doesn't fit all*. Dalam *rebranding* kawasan berikat yang disampaikan Bea Cukai pada tahun 2018, *one size doesn't fit all* adalah pemberian fasilitas fiskal dan prosedur yang tidak sama untuk jenis industri yang berbeda sehingga dalam suatu izin kawasan berikat ada hal dan perlakuan tertentu yang berbeda sesuai *profiling* pengusaha kawasan berikat.

Menurut DJBC pada sosialisasi Kawasan berikat, perlakuan tertentu tersebut dapat berupa izin penambahan lokasi kawasan berikat tidak dalam suatu hamparan. Wewenang pemberian izin terkait penambahan lokasi tersebut ada pada kepala Kanwil atau KPUBC. Penambahan hamparan tersebut berlaku dalam hal:

- a. Digunakan untuk penimbunan bahan baku dan/atau barang jadi hasil produksi pabrik

- b. Barang yang ditimbun sudah melebihi dari kapasitas tempat penimbunan atau karakteristik barang hasil produksi memerlukan tempat penimbunan khusus
- c. Kriteria lainnya tetap seperti izin kawasan berikat konvensional kecuali terdapat perbedaan batasan luas
- d. Memiliki profil risiko rendah

Selain perlakuan untuk menambah hamparan, konsep *one size doesn't fit all* juga mencakup terkait proses bisnis yang dilakukan oleh penerima fasilitas kawasan berikat. Penambahan perlakuan tertentu tersebut ditentukan sesuai pertimbangan kepala kantor wilayah DJBC atau KPUBC pada izin kawasan berikat berupa:

- a. Toleransi penyusutan/penguapan/pengurangan sesuai dengan bisnis proses perusahaan dengan melampirkan data dari lembaga atau instansi yang kompeten
- b. Kemudahan pemasukan dan/atau pengeluaran atas barang curah
- c. Kemudahan pemasukan dan/atau pengeluaran atas barang contoh
- d. Kemudahan subkontrak
- e. Tata cara pemasukan dan/atau pengeluaran barang di Kawasan Berikat yang berbeda hamparan dalam 1 (satu) persetujuan izin
- f. Perlakuan tertentu lainnya dengan tetap mempertimbangkan aspek pengawasan dan/atau pelayanan

Konsep *one size doesn't fit all* pada Kawasan berikat dan kawasan berikat mandiri dasarnya memberikan pelayanan berbeda sesuai perilaku pengguna jasa. Menurut Mikes dan Kaplan (2014) dengan mengadopsi suatu kontingensi dengan pendekatan ke ERM (*Enterprise Risk Management*), para ahli tidak menyarankan untuk memberikan perlakuan yang sama pada seluruh risiko yang ada. Mereka lebih

menyarankan untuk memberikan perlakuan khusus untuk suatu keadaan tertentu dengan memperhatikan selera risiko organisasi.

Pengelolaan risiko adalah bagian dari tata Kelola dan kepemimpinan yang merupakan hal dasar bagaimana organisasi dikelola di semua tingkatan (Yulianto, 2020). *One size doesn't fit all* merupakan salah satu terobosan DJBC untuk mengelola sumber daya yang terbatas. Untuk optimalisasi biaya peralatan, perencanaan proyek, dan penempatan risiko diperlukan pendayagunaan teknologi dengan pendekatan dari penilaian manajemen risiko (Galorath & Evans, 2006).

Efisiensi intervensi harus dievaluasi secara komprehensif berdasarkan ukuran efek yang ditimbulkan dengan pengurangan risiko relatif atau penambahan jumlah sumber daya (Cutter, 2020). Dalam dunia kepabeanan internasional, perlakuan yang berbeda sesuai perilaku pengguna jasa juga mulai diterapkan. Menurut WCO *Compendium*, tingkat risiko dan perilakunya dibagi menjadi 4,

Kategori pengguna jasa	Keterangan	Perilaku pengguna jasa
Kepatuhan sukarela (<i>voluntary</i>)	Orang yang memang ingin mematuhi aturan	1. Dengan sukarela mematuhi aturan 2. Orang yang mendapat informasi lengkap
Kepatuhan yang perlu dibantu (<i>assisted</i>)	Orang yang berusaha untuk patuh tetapi tidak selalu sukses dalam usahanya	1. Mencoba untuk mematuhi 2. Orang yang belum mendapat informasi secara lengkap
Kepatuhan terarah (<i>directed</i>)	Orang yang akan menghindar dari aturan ketika ada kesempatan	1. Menolak untuk patuh 2. Akan menghindar ketika ada kesempatan
Kepatuhan yang dipaksakan (<i>enforced</i>)	Orang yang sengaja untuk tidak mematuhi aturan	1. Mempunyai niat untuk melakukan kriminalitas 2. Melakukan Tindakan ilegal

Prinsip manajemen risiko adalah mengarahkan pengguna jasa dengan risiko tinggi menjadi risiko yang lebih rendah dengan memberikan *reward* atau insentif kepada mereka yang patuh serta memberikan *punishment* atau hukuman bagi mereka yang tidak patuh terhadap aturan. Setiap tingkat risiko memiliki perlakuan yang berbeda sesuai tingkat risikonya (Mikuriya, 2018). Dengan penerapan *punishment and reward*, diharapkan mampu memotivasi pengguna jasa untuk lebih tertib di kemudian hari. Ketika perlakuan berbeda diterapkan, pemikiran manusia bisa berubah sesuai dengan tindakan yang ia terima (Laws & Ward, 2006). Pengguna jasa akan didorong berkompetisi untuk menjadi loyal sehingga bisa mendapatkan manfaat suatu pelayanan yang istimewa.

Jadi dalam konsep *one size doesn't fit all* ini memberikan fasilitas tambahan bagi pengusaha yang taat pada peraturan atau pengusaha dengan profil risiko rendah. Hal tersebut baik bagi ekosistem perdagangan ekspor impor Indonesia. Dengan perlakuan khusus tersebut diharapkan semua pengguna jasa termotivasi untuk menjadi patuh terhadap peraturan dan mendapatkan sebuah perlakuan khusus yang dapat memudahkan proses bisnis masing-masing perusahaan.

Contoh penerapan dan dampak *one size doesn't fit all* ada pada peningkatan kinerja logistik dan kinerja operasional Kawasan berikat mandiri di Purwakarta, Indonesia. Pelayanan mandiri tanpa bantuan petugas Bea Cukai seperti pembongkaran, pemuatan, dan penyegelan yang dilakukan oleh sebagian Kawasan berikat di Purwakarta dapat menurunkan COGS (*Cost Of Good Solds*) dan *Cost of Inventories*. Pada tahun 2020, *Cost of Inventories* turun sebesar -9,34% dan COGS turun sebesar -8,9% (Riesfandiari & Barlianto, 2021)

2.3 Konsep One Size Fits All

Konsep *one size fits all* adalah konsep manajemen risiko versi lama sebelum *one size doesn't fit all* dilaksanakan. *One size fits all* merupakan kebalikan dari *one size doesn't fit all* yang mana pada konsep ini, manajemen risiko bertindak sama untuk semua kategori pemegang kepentingan (DJBC, 2019). Mekanisme pemberian *reward* bagi pengguna jasa yang patuh dan *punishment* bagi pengguna jasa yang kurang patuh belum ada di konsep ini. Jadi tidak ada insentif atau perlakuan khusus bagi siapapun. Selain itu, peraturan yang diberlakukan cenderung kaku dan tidak fleksibilitas dalam pengambilan keputusan.

Fokus administrasi kepabeanan dalam *one size fits all* masih pada kontrol dan penegakan hukum. Ketika pengawasan ditingkatkan, maka kualitas pelayanan akan menurun. Sebaliknya, Ketika pengawasan diturunkan, maka kualitas pelayanan akan meningkat. Jadi tidak jarang DJBC memeriksa seluruh barang yang melewati daerah pabean sehingga *dwelling time* di Pelabuhan atau bandara menjadi lama (Margareta, 2015). Jika tidak ada pemisahan seperti kategorisasi, pengatur ekonomi nasional akan kesulitan untuk mengelola dan mengetahui pola interaksi para *stakeholder* (Davies & Davies, 2008).

Pada standar manajemen risiko yang terdahulu, menurut Budiman *et al.* (2018) berdasarkan ISO 31000:2009 manajemen risiko mempunyai beberapa prinsip yaitu menciptakan dan melindungi nilai; bagian terpadu dari semua proses dalam organisasi; merupakan bagian dari pengambilan keputusan; secara eksplisit ditujukan pada ketidakpastian, bersifat sistematis, terstruktur, dan tepat waktu; berdasarkan informasi terbaik yang tersedia; disesuaikan penggunaannya,

mempertimbangkan faktor manusia dan budaya, bersifat transparan dan inklusif; bersifat dinamis, berulang, dan responsif terhadap perubahan; dan manajemen risiko memfasilitasi perbaikan terus menerus dari organisasi.

Contoh penerapan konsep *one size fits all* dalam dunia kepabeanan ada pada kawasan berikat. Sebelum muncul Kawasan berikat mandiri, seluruh kawasan berikat diperlakukan sama di seluruh Indonesia. Hal ini berpengaruh pada kinerja logistik dan laju perpindahan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut Mulyadi (2011), kinerja sektor logistik masih rendah disebabkan oleh tingginya biaya logistik, kurangnya peningkatan kualitas pelayanan, rendahnya penyediaan infrastruktur dari segi kualitas maupun kuantitas, masih tingginya waktu pelayanan ekspor dan impor, dan masih terbatasnya kapasitas pelayanan penyedia jasa logistik nasional. Berdasarkan pengalaman dari *one size fits all*, terbukti bahwa perlakuan yang sama untuk berbagai keadaan sangat tidak efektif dan efisien (Nicholls & Carroll, 2017).

2.4 Dasar Hukum Dan Konsep Penetapan Kawasan Berikat Mandiri

Fasilitas kawasan berikat terbukti mampu mengurangi beban arus kas pada perusahaan (Valentina, 2019). Selain fasilitas kawasan berikat, DJBC memiliki fasilitas “Kawasan Berikat Mandiri” bagi pengusaha kawasan berikat (PDKB) yang patuh, memiliki risiko rendah, dan syarat lain-lain. Fasilitas kawasan berikat mandiri memberikan kewenangan pada pelaku usaha untuk melaksanakan pelayanan secara mandiri atas kegiatan *stripping*, *stuffing*, administrasi kepabeanan dan cukai, pelepasan dan pelekatan tanda pengaman, serta pemasukan dan pengeluaran barang (Barlianto, 2021). Perlakuan pelayanan yang berbeda tersebut

sebagai perwujudan aturan WCO *Customs Risk Management Compendium* yang menuntut administrasi kepabeanan untuk mempunyai target yang wajar dan adil antara memastikan kepatuhan, mengurangi gangguan dari pihak luar, dan meminimalisasi biaya yang keluar dari kegiatan kepabeanan.

Dasar hukum dan ketentuan penetapan kawasan berikat mandiri ada di Peraturan Menteri Keuangan nomor 131/PMK.04/2018 tentang Kawasan Berikat pada bab XIII yang menjelaskan tentang Pelayanan Mandiri mulai pasal 50 ayat 1 hingga pasal 50 ayat 5. Dalam pasal ini, dijelaskan bahwa Kepala Kantor Pabean memiliki kewenangan menetapkan Pengusaha Kawasan Berikat atau PDKB untuk melaksanakan pelayanan mandiri terhadap aktivitas operasional perusahaan di Kawasan berikat. Penetapan pelayanan mandiri ini didasarkan atas permohonan Pengusaha Kawasan Berikat atau kewenangan Kepala Kantor Pabean berdasarkan profil risiko layanan pemohon.

Penjelasan teknis lainnya terkait Kawasan berikat mandiri diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 19/BC/2018 tentang tata Laksana Kawasan Berikat. Pada pasal 67 dijelaskan beberapa syarat Pengusaha Kawasan Berikat atau PDKB yang bisa mendapatkan fasilitas pelayanan mandiri:

1. Pengusaha Kawasan Berikat atau PDKB memiliki profil risiko layanan rendah;
2. memiliki hasil konfirmasi status wajib pajak sesuai aplikasi yang menunjukkan valid;
3. memiliki sertifikat Authorized Economic Operator (AEO) dan/atau sertifikasi lain yang menunjukkan kinerja dan/atau manajemen perusahaan yang baik yang diterbitkan oleh badan atau lembaga yang berwenang;