ISSN 2502-7700

11 LAPORAN UTAMA
Di Balik Mudahnya Wisatawan Masuk, Terdapat Pengawasan yang Ketat oleh Bea Cukai

33 REPORTASE
Kunjungan Kerja Pengurus PERAKI Ke Kantor Pusat DJBC

58 FEATURE
Mari Kita Peduli Lingkungan

warta bea cukai

Informasi Terpercaya Kepabeanan dan Cukai

Peluang Indonesia untuk Meningkatkan Jumlah Wisatawan

Volume 48, Nomor 6, Juni 2016

KELUARGA BESAR DIREKTORAT JENDERAL
BEA DAN CUKAI MENGUCAPKAN

Marhaban Ya Ramadhan

Selamat Menjalankan Ibadah Puasa

1437 H / 2016

DARI REDAKSI

Bulan Juni tahun ini menjadi bulan yang ditunggu-tunggu kehadirannya oleh umat muslim seluruh dunia, yaitu ketika Ramadhan kembali menyapa. Inilah saat yang tepat bagi kita untuk menepi dari hingar bingarnya dunia, dan meraih ketenangan dengan memperbanyak ibadah serta mendekatkan diri kepada Sang Pencipta.

Datangnya semester pertama di tahun ini juga menjadi momentum yang tepat untuk mengevaluasi kembali segala resolusi yang telah kita buat di awal tahun. Apakah sudah berjalan sesuai rencana atau masih banyak target yang harus dicapai? Semoga kita termasuk dalam golongan orang yang tidak menyia-nyiakan waktu.

Majalah WBC Juni 2016 kembali hadir di tengah ruang baca Anda, menyuguhkan topik yang sedang menjadi perbincangan hangat di bidang kepabeanan dan cukai. Kali ini akan dipaparkan industri pariwisata Indonesia yang semakin menggeliat, terbukti dengan naiknya jumlah wisatawan lokal dan asing tiap tahunnya. Untuk itu Majalah WBC Juni 2016 menghadirkan pembahasan mengenai langkah-langkah yang ditempuh Bea Cukai dalam memberikan pelayanan kepada para wisatawan sekaligus tetap mengoptimalkan sisi pengawasan. Mengingat Bea Cukai sebagai institusi kepabeanan yang berada di bawah Kementerian Keuangan, menjadi ujung tombang untuk mengawasi masuknya segala macam barang dan orang yang akan merugikan sekaligus merusak negara ini. Pengawasan yang dilakukan pun harus secara ketat dan selektif sehingga bangsa ini dapat menutup masuknya barang berbahaya.

Rubrik Travel Notes Majalah WBC Juni 2016 mengajak Anda mengunjungi House of Sampoerna yang terletak di pusat kota Subaya lama, tepatnya berada di Jalan Taman Sampoerna No. 6, Krembangan, Pabean Cantikan, Surabaya. Museum di House of Sampoerna menawarkan pengalaman yang unik bagi pengunjung. Mulai dari kisah hidup pendiri Sampoerna, filosofi Sampoerna yang tetap dipertahankan hingga kini, sampai melihat dari dekat fasilitas produksi rokok lintingan tangan yang dilakukan oleh lebih dari 2.500 wanita. Di pabrik ini mereka melinting rokok dengan menggunakan alat tradisional dengan cepat dan sangat trampil.

Selain dua rubrik di atas, masih banyak rubrik lainnya yang menarik untuk dibaca. Kami tetap menunggu kritik dan saran yang membangun dari Anda, juga kiriman foto dan artikel untuk dimuat dalam tiap edisi majalah ini.

Selamat membaca!

Pimpinan Redaksi
Deni Surjantoro

Majalah Warta Bea dan Cukai diterbitkan oleh Subdirektorat Komunikasi dan Publikasi Direktorat Kepabeanan Internasional dan Antar Lembaga, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai – Kementerian Keuangan Republik Indonesia

Redaksi menerima kiriman foto, artikel dan surat untuk keperluan konten majalah ini. Setiap pengiriman dialamatkan melalui surat elektronik ke majalah.wbc@customs.go.id dan majalah_wbc@yahoo.com dengan disertai identitas lengkap pengirim dan nomor telepon yang dapat dihubungi. Agar menuliskan nama kolom dalam subyek surat elektronik.

ALAMAT REDAKSI
Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Jl. Jend. Ahmad Yani (By Pass) Jakarta Timur
Telp: (021) 478 60504, (021) 478 65608, (021) 489 0308 ext. 820-821-822
e-Mail : majalah_wbc@yahoo.com dan majalah.wbc@customs.go.id.
Follow: @Warta_BeaCukai WartaBeaCukai

warta bea cukai
Informasi Terpercaya Kepabeanan dan Cukai

Terbit Sejak 1968
Izin Direktur Perkembangan Pers No. 332/Dir.PK/II tanggal 25 April 1968 dan diperbaharui dengan Keputusan Menteri Penerangan Nomor 01331/SK/DIRDJEN-PG/SIT/1972 tanggal 20 Juni 1972

DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI
Heru Pambudi, S.E., LLM

PENASEHAT

SEKRETARIS DITJEN BEA DAN CUKAI
Drs. Kushari Suprianto, M.M., M.E

DIREKTUR TEKNIS KEPABEANAN
Oza Olavia, S.Si., Apt., M.Si.

DIREKTUR FASILITAS KEPABEANAN
Robi Toni, S.E., M.M.

DIREKTUR TEKNIS DAN FASILITAS CUKAI
Drs. Marisi Zainudin Sihotang, SH, M.M.

DIREKTUR KEBERATAN BANDING DAN PERATURAN
Ir. Rahmat Subagio, M.A.

DIREKTUR INFORMASI KEPABEANAN DAN CUKAI
Ir. B. Wijayanta Bekti Mukarta, M.A

DIREKTUR KEPATUHAN INTERNAL
Hendra Prasmono, S.H., M.IH

DIREKTUR AUDIT KEPABEANAN DAN CUKAI
Muhammad Sigit, Ak, MBA

DIREKTUR PENINDAKAN DAN PENYIDIKAN
Ir. Harry Mulya, M.Si

DIREKTUR PENERIMAAN DAN PERENCANAAN STRATEGIS
Sugeng Apriyanto, S.Sos., M.Si.

TENAGA PENGKAJI BIDANG PELAYANAN DAN PENERIMAAN KEPABEANAN DAN CUKAI
Dwijo Muryono

TENAGA PENGKAJI BIDANG PENGAWASAN DAN PENEGAKAN HUKUM KEPABEANAN DAN CUKAI
Dwi Teguh Wibowo, S.E.

TENAGA PENGKAJI BIDANG PENGEMBANGAN KAPASITAS KINERJA ORGANISASI KEPABEANAN DAN CUKAI
M. Agus Rofiudin, S. Kom., M.M.

KEPALA PUSAT PENDIDIKAN DAN PELATIHAN BEA DAN CUKAI
Ir. Agus Hermawan , MA

PENGARAH
DIREKTUR KEPABEANAN INTERNASIONAL DAN ANTAR LEMBAGA
DR. Robert Leonard Marbun,SIP, MPA

PEMIMPIN REDAKSI
KASUBDIT KOMUNIKASI DAN PUBLIKASI
Deni Surjantoro

WAKIL PEMIMPIN REDAKSI
Muchamad Ardani, Imam Sarjono, Sudiro, Devid Yohannis Muhammad

REDAKTUR
Isro'ah Laeli Rahmawati, Intania Riza Febrianti, Wahyuddin, Yella Meisha Indika, Dara Rahmania, Sumardian Wahyudiati, Muparrih, Jiwo Narendro P, Zulfaturrahmi

FOTOGRAFER
Abdur Razaq Aghni, Wahyu Valti Raja Monang, Deo Agung Sembada, Rahmad Pratomo Digdo, Dovan Wida Perwira, Irfan Nur Ilman

REPORTER
Piter Pasaribu, Aris Suryantini, Desi Andari Prawitasari, Supomo, Andi Tria Saputra, Kitty Hutabarat, Syahroni, Supriyadi Widjaya.

SEKRETARIAT
Indah Widaryati, Rudi Andrian

Daftar Isi Juni 2016

Laporan Utama

6 Peluang Indonesia untuk Meningkatkan Jumlah Wisatawan

11 Di Balik Mudahnya Wisatawan Masuk, Terdapat Pengawasan yang Ketat oleh Bea Cukai

17 Daya Saing Pariwisata Indonesia Kini Berada di Rangking 50 Dunia
Kepala Biro Hukum dan Komunikasi Publik, Kementerian Pariwisata **Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA**

Galeri Foto

22 **Sekitar Kita**

Opini

24 PENGEMBANGAN BERKELANJUTAN SDM FUNGSIONAL AUDITOR DJBC
oleh: Eko Herlambang dan Hadi Amri

Profil Kantor

27 **KPPBC Tipe Madya B Sidoarjo**
"Berusaha Agar Bisa Dikenal Masyarakat Jawa Timur"

Reportase

30 Penyelundupan 50 Ton Bawang Merah Asal Malaysia Digagalkan

31 BEA CUKAI JATIM I BERANTAS PEREDARAN ROKOK ILEGAL HINGGA EKSPORTASI SIRIP HIU

32 Penyelundupan Tarantula

33 Kunjungan Kerja Pengurus PERAKI ke Kantor Pusat DJBC

Sisi Pegawai

34 Sistem Online Bea Cukai Mempercepat dan Mempermudah Layanan
Fitria

37 Bea Cukai **Menjawab**

38 Ruang **Kesehatan**

Travel Notes

40 House of Sampoerna

ENGLISH PAGE

THE MAIN REPORT

66 The Chance of Indonesia To Boost Tourist Numbers

70 Customs and Excise Contradictory Roles in Tourism: Facilitate and Control

74 **Interview**:
Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA,
Head of Legal and Public Communication, The Ministry of Tourism
Tourism Competitiveness Index of the World Has Ranked Indonesia in 50th Place

45 **Kicauan**

46 **Infografis**

48 **Event**

Peraturan

50 Tata Cara Penetapan Tarif Cukai Hasil Tembakau

51 Berbagi **Pengetahuan**

Hobi dan Komunitas

53 Mixed Martial Art

Sejarah

56 **Sumur Parinding**
"Sumur yang Bermanfaat Bagi Patroli Bea Cukai, Juga Masyarakat Sekitar "

Feature

58 Mari Kita Peduli Lingkungan

Kebijakan

63 Identifikasi Isu Strategis sebagai Dasar Penyusunan Kebijakan di Lingkungan DJBC

POLICY

77 Identification of Strategic Issues as the Basis of Policymaking in DGCE

FEATURE

80 Let's Take Care of Our Environment!

Kementerian Pariwisata. Target tahun 2016 Kemenpar menetapkan jumlah wisman mencapai 12 juta dengan devisa yang dihasilkan diproyeksikan mencapai Rp 172 triliun.

Peluang Indonesia untuk Meningkatkan Jumlah Wisatawan

Pariwisata merupakan salah satu industri yang menarik dan menguntungkan bagi Indonesia, sehingga perkembangan pariwisata tiap tahunnya selalu meningkat seiring dengan meningkatnya jumlah wisatawan yang datang ke Indonesia. Saking menariknya industri ini, peluangnya pun dimasa depan masih sangat menjanjikan. Bahkan kini tiap negara berusaha membuat pariwisata mereka semakin dikenal oleh banyak orang, dan Indonesia pun mempunyai peluang yang besar untuk menggaet wisatawan asing agar datang berkunjung.

Berbicara soal wisatawan tentunya kita membedakan menjadi dua yaitu, wisatawan lokal dan wisatawan mancanegara (wisman). Selama ini pertumbuhan dunia pariwisata Indonesia terus berkembang seiring dengan banyaknya warga negara Indonesia yang menjadikan daerah tempat tinggalnya menjadi lokasi wisata, baik yang memang sudah memiliki potensi wisata alam, maupun objek wisata yang dibuat oleh masyarakat sekitar atau investor.

Melihat potensi yang ada, pariwisata Indonesia ternyata sangat unik juga menarik dan terdiri dari pemandangan alam serta budaya. Inilah kekayaan yang harus dikembangkan dan dipasarkan keluar negeri agar bisa mengundang minat turis asing berkunjung. Soal keindahan alam, Indonesia tidak kalah bahkan jauh lebih indah dibandingakn dengan negara lain, sedangkan soal budaya, Indonesia sangat kaya akan ragam kebudayaan yang mampu menampilkan suguhan yang menarik baik untuk dilihat maupun dipelajari.

Namun demikian kedatangan wisman tiap tahunnya belum menunjukan angka yang fantastis. Hal ini tidak lain karena Indonesia masih belum serius dalam mempromosikan objek-objek wisata yang ada di negara ini, bahkan event-event internasional yang diikutinya pun jauh lebih sedikit dibandingkan dengan negara lain.

Sebagai contoh, jumlah pengunjung objek wisata Candi Borobudur tiap tahunnya hanya mencapai 250 ribu orang saja, jika dibandingkan dengan Angkor Wat di Kamboja yang dinilai jauh lebih indah dari Borobudur mampu menarik wisatawan tiap tahunnya mencapai 2,5 juta orang. Hal ini tentunya menjadi perhatian khusus bagi pemerintah Indonesia agar pentingnya promosi ke berbagai negara dan tindak lanjut dari promosi tersebut.

Satu hal yang penting disini adalah nilai pemasukan negara yang dapat dihasilkan dengan meningkatnya jumlah wisman yang datang, sudah barang tentu akan menambah pundi-pundi dari penerimaan negara yang cukup besar, oleh karena itu perlu adanya terobosan agar mampu menarik minat wisman datang ke Indonesia.

Potensi yang besar ini tentunya juga membutuhkan kebijakan-kebijakan yang mengarah pada kemudahan masuk dan datangnya wisman ke Indonesia. Untuk itu, pada paket kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, salah satunya menargetkan jumlah kunjungan wisman hingga 20 juta orang pada tahun 2019. Lalu kebijakan apa saja yang telah dibuat untuk mencapai target tersebut?

Banyak kebijakan pemerintah yang mempermudah masuknya wisma ke Indonesia maupun kemudahan promosi yang dapat dilakukan pemerintah untuk memasarkan objek wisata di negeri agar semakin banyak masyarakat dunia yang mengenal Indonesia, sehingga keragaman budaya negara ini dapat semakin diminati wisman.

Seperti yang diutarakan Menteri Pariwisata, **Arif Yahya** kepada media beberapa waktu yang lalu, kalau untuk mencapai target 20 juta wisatawan pada tahun 2019, Kementerian Pariwisata telah mengeluarkan berbagai macam regulasi yang memudahkan wisatawan asing untuk berkunjung ke Indonesia maupun untuk bepergian di dalam Indonesia. Melalui Peraturan Presiden No. 104 Tahun 2015 tanggal 23 September 2015 tentang Fasilitas Bebas Visa Kunjungan Singkat (BVKS), saat ini ada

tambahan 45 negara lagi yang mendapatkan fasilitas tersebut sehingga secara total sudah ada 90 negara yang mendapatkan Bebas Visa Kunjungan Singkat.

Menurut Menteri Pariwisata, kebijakan BVKS tahap kedua ini merupakan langkah strategis untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisman secara signifikan. Karena, setelah BVKS tahap pertama berjalan, terbukti kebijakan ini dapat meningkatkan kunjungan wisman dari 30 negara selama periode 10 Juni hingga 9 Agustus yang mencapai 592.748 atau meningkat 15 persen dibanding periode yang sama di tahun 2014 yang mencapai 514.171 wisman.

Tindak lanjut promosi. Pemerintah harus jeli kalau wisman yang datang tidak hanya cukup melihat objek wisata saja, tapi suguhan lain dari objek wisata tersebut.

> ***Untuk mencapai target 20 juta wisatawan pada tahun 2019, Kementerian Pariwisata telah mengeluarkan berbagai macam regulasi yang memudahkan wisatawan asing untuk berkunjung ke Indonesia maupun untuk bepergian di dalam Indonesia.***
>
> **Arif Yahya**
> Menteri Pariwisata

Kebijakan lainnya yang juga menjadi andalan bagi pemerintah untuk meningkatkan jumlah wisman, adalah dengan dikeluarkanya peraturan baru mengenai yacht dan kapal pesiar. Melalui Peraturan Presiden Nomor 105 tahun 2015 tentang kunjungan yacht asing ke Indonesia, dimana dengan dikeluarkannya perturan ini maka pemerintah menghapus ketentuan tentang CAIT *(clearance approval fo Indonesia territory)*. Dengan peraturan ini, maka akan memudahkan yacht asing memasuki wilayah perairan Indoensia dalam pengurusan dokumen CIQP (*customs, immigration, quarantine, port*) dan impor sementara.

Selain itu, Perpres ini juga memudahkan yacht asing memasuki wilayah perairan Indonesia dalam pengurusaan dokumen CIQP di 18 pelabuhan. Dengan kebijakan ini maka diproyeksikan akan meningkatkan jumlah kunjungan yacht ke Indonesia hingga 6000 yacht pada tahun 2019 dan akan menghasilkan devisa sebesar US$600 juta. Promosi wisata bahari juga mendapat tambahan dukungan dengan keluarnya Permen Perhubungan No. PM 121 tahun 2015 tentang pemberian kemudahan bagi wisatawan dengan menggunakan kapal pesiar (*cruise*) berbendera asing. Dengan peraturan ini, asas *Cabotage* untuk *cruise* asing dicabut sehingga kapal asing bisa mengangkut dan menurunkan penumpang di lima pelabuhan di Indonesia.

Lalu apa yang dimaksud dengan Asas *Cabotage?* Azas ini adalah prinsip yang memberikan hak beroperasi secara komersial di dalam satu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif. Artinya, *cruise* yang boleh mengangkut dan menurunkan penumpang di Indonesia hanya yang berbendera Indonesia. Dengan dicabutnya asas itu, *cruise* asing sekarang dapat mengangkut wisatawan di pelabuhan dalam negeri untuk berwisata di lima pelabuhan, yaitu pelabuhan Tanjung Priok, pelabuhan Tanjung Perak, pelabuhan Belawan, pelabuhan Makassar, dan pelabuhan Benoa Bali.

Sementara itu, kemudahan lain yang juga diterapkan pada Perpres No 105 tahun 2015, adalah pemerintah memberikan kemudahan bagi yacht yang datang ke Indonesia apabila masuk dan keluar melalui pelabuhan 18 yang telah ditunjuk, yaitu *pertama*, Pelabuhan Sabang, Banda Aceh. *Dua*, Pelabuhan Belawan Medan, Sumatera Utara,. *Tiga*, Pelabuhan Teluk Bayur Padang, Sumatera Barat. *Empat*, Nonggsa Point Marina, Batam, Kepulauan Riau. *Lima*, Bandar Bintan Telani, Bintan, Kepulauan Riau. *Enam*, Pelabuhan Tanjung Pandan, Belitung, Bangka Belitung. *Tujuh*, Pelabuhan Sunda Kelapa

dan Marina Ancol, DKI Jakarta. *Delapan*, Pelabuhan Benoa, Badung, Bali. *Sembilan*, Pelabuhan Tenau, Kupang, Nusa Tenggara Timur. *Sepuluh*, Pelabuhan Kumai, Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah. *Sebelas*, Pelabuhan Tarakan, Tarakan, Kalimantan Utara. *Dua Belas*, Pelabuhan Nunukan, Bulungan, Kalimantan Timur. *Tiga Belas*, Pelabuhan Bitung, Bitung, Sulawesi Utara. *Empat Belas*, Pelabuhan Ambon, Ambon, Maluku. *Lima Belas*, Pelabuhan Saumlaki, Maluku Tenggara Barat, Maluku. *Enam Belas*, Pelabuhan Tual, Maluku Tenggara, Maluku. *Tujuh Belas*, Pelabuhan Sorong, Sorong, Papua Barat. Dan *Delapan Belas*, Pelabuhan Biak, Biak Papua.

Kebijakan yang didukung penuh oleh Kementerian Keuangan melalui Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) ini, ditandai dengan dibuatnya aplikasi untuk *yacht* dan kapal pesiar yang akan masuk ke Indonesia. Dengan adanya aplikasi tersebut, maka wisman yang masuk melalui yacht dan kapal pesiar tidak lagi kesulitan dalam mengurus administrasi CIQP.

Hal ini diamini oleh **Prakash Reddy** selaku Marina Manager Nongsa Point, Batam. Menurutnya, dengan diterapkannya aplikasi *yachter* sejak akhir Januari hingga Mei 2016 jumlah kunjungan wisman yang datang menggunakan yacht meningkat cukup tajam, bahkan kini agen-agen perjalanan lebih sering membuat *event* agar kedatangan mereka menjadi lebih sering dan banyak lagi.

"Kalau sebelum ada aplikasi yachter biasanya dalam sebulan hanya 20 yacht yang datang, kini bisa mencapai 60 yacht yang datang dalam sebulannya. Bukan cuma itu, tiap event yang kami adakan selalu ramai diminati oleh wisman yang umumnya datang dari Thailand, Singapura, dan Malaysia," ungkap Prakash.

Lebih lanjut Prakash mengatakan, dengan penyampaian dokumen secara elektronik maka wisman yang datang menggunakan yacht tidak perlu lagi mengurus ke kantor bea cukai, bahkan penyampaian dokumen itu dapat dilakukan saat berada di kapal jika memang ada jaringan internet, karena aplikasi ini berbasis *web base*. Kebijakan ini tentunya dapat terus dikembangkan, karena saat ini aplikasi yachter sudah diterapkan diseluruh kantor bea cukai di Indonesia yang menjadi pintu masuk maupun keluar para wisman yang menggunakan yacht.

Dengan kebijakan yang telah dibuat tadi apakah sudah cukup untuk meningkatkan jumlah wisman ke Indonesia? Tentunya tidak cukup, harus ada kegiatan lain yang lebih menguatkan selain dari kebijakan tersebut. Seperti halnya dengan melakukan promosi terus menerus. Promosi wajib dilakukan agar wisman semakin mengenal daerah tujun wisata, baik itu dengan mengikuti pameran internasional dan juga melalui website. Hal lain yang juga perlu diperhatikan adalah, meningkatkan kualitas layanan dan akomodasi pariwisata. Pelayanan yang baik dan ramah akan membuat wisman menjadi senang dan bukan tidak mungkin mereka akan datang berkunjung lagi. Dan yang juga tidak kalah penting adalah meningkatkan kenyamanan dan keamanan. Kedua hal ini wajib dilakukan agar turis merasa aman dan tidak merasa khawatir ketika berkunjung ke Indonesia. Bahkan, masyarakat setempat juga harus ikut menjaga suasana yang aman dan nyaman agar wisatawan bisa menikmati liburan dengan nyaman. Selain itu keramah tamahan warga juga sangat menentukan kemajuan pariwisata suatu daerah.

Jika kebijakan dan upaya telah dijalankan oleh pemerintah, sudah sepatutnya jumlah wisman akan meningkat. Jika data dari Kementerian Pariwisata meninjukan angka peningkatan jumlah wisatawan hingga 3,38 persen di tahun 2015 untuk periode Januari hingga Oktober atau sekitar 8 juta wisman, maka angka ini memberikan optimisme bagi pemerintah untuk mencapai target yang ingin dicapainya. Dengan pencapain angka tersebut, ternyata industri pariwisata Indonesia juga semakin baik, hal ini terbukti kalau industri pariwisata telah menyumbangkan devisa untuk perekonomian nasional sebesar 4,23 persen untuk tahun 2015.

Oleh sebab itu, dengan kondisi yang ada saat ini, maka potensi pariwisata Indonesia dapat terus dioptimalkan hingga beberapa tahun kedepan. Bahkan dari siaran pers yang dikeluarkan oleh Kementerian Pariwisata dijelaskan, untuk target tahun 2016 Kemenpar menetapkan jumlah wisman mencapai 12 juta dengan devisa yang dihasilkan diproyeksikan mencapai Rp 172 triliun.

Selain itu, untuk jumlah perjalanan wisatawan lokal ditahun yang sama ditargetkan mencapai 260 perjalanan dengan uang yang dibelanjakan diproyeksikan mencapai Rp 223,6 triliun. Dari target yang ingin dicapai tersebut, maka industri pariwisata diharapkan akan menyumbang terhadap perekonomian nasional dapat meningkat menjadi 5 persen dan jumlah lapangan kerja yang diciptakan akan mencapai 11,7 juta tenaga kerja.

Kesemuanya ini tentunya memerlukan dukungan dari berbagai pihak, baik dengan sesama Kementerian maupun dengan pihak swasta. Dengan sesama Kementerian tentunya koordinasi yang dijalankan dapat lebih baik, saling bertukar

informasi dan sistem yang digunakan membuat kebijakan yang dikeluarkan pun bertujuan memudahkan kunjungan wisman dan menambah devisa negara.

Kerjasama dengan pihak swasta juga harus diperhitungkan, dengan membuat strategi pemasaran dan promosi tentunya akan semakin menambah mudah penyebaran informasi akan objek-objek pariwisata yang ada di Indonesia. Untuk mendukung hal tersebut Kemenpar bersama *stakeholder* pariwisata menyiapkan rencana di antaranya melanjutkan strategi pemasaran dan promosi dan memperkuat *branding Wonderful* Indonesia di negara-negara pasar utama.

Hal ini dilakukan dalam rangka mendapatkan kembali perhatian calon wisman agar Indonesia masuk dalam *wish list* negara yang akan dikunjungi pada saat mereka berlibur. Selain melakukan kampanye komunikasi pemasaran yang menampilkan gambar-gambar destinasi wisata Indonesia, tahun 2016 Indonesia akan mengikuti kegiatan pameran di antaranya; ITB Berlin, WTM London, WTM Dubai, CTM China, NATAS Singapore, MATTA Malaysia, JATA Jepang, Korea, Australia maupun pameran pariwisata Internasional yang bersifat minat khusus seperti DEMA show, Cruise Shipping, Boot Dusseldorf, GOLF, dan MICE.

Sementara itu untuk memperkenalkan destinasi pariwisata dan paket-paket wisata terbaru dan menarik di Indonesia, Kemenpar juga melakukan misi penjualan (*sales mission*) ke kota-kota besar di sejumlah negara sebagai sumber wisman utama di antaranya; wilayah Asia Tenggara, Asia Pasifik, Eropa, Timteng, Afrika dan Amerika Utara.

Kegiatan lain yang akan dilakukan adalah menyelenggar akan *familiarization trip* untuk mengenalkan dan mempromosikan obyek wisata dengan mengundang para pemangku kepentingan pariwisata mancan egara dengan mengunjungi desti nasi wisata di seluruh Indonesia dalam rangka *seeing is believing*. Mereka di antaranya adalah para tour operator, media, penggiat sosial media dan blogger, asosiasi dan orang-orang yang dapat berpengaruh di dalam pengambilan keputusan penyelenggaraan event kegiatan wisata.

Melihat potensi dan upaya yang akan dilakukan oleh bangsa Indonesia untuk memajukan industri pariwisatanya, semakin menambah optimis bangsa ini untuk pencapai target jumlah wisman yang datang ke negeri yang terkenal dengan keindahan dan keramah tamahan masyarakatnya. Kini tinggal bagaimana pemerintah jeli melihat peluang yang ada, dan bagaimana membuat kebijakan agar wisman dapat dengan mudah masuk ke Indonnesia dan mereka merasa nyaman juga aman saat mengunjungi objek wisata yang ditujunya.

(Supriyadi)

Sarana dan prasarana. Wisman akan merasa nyaman jika sarana dan prasarana menuju objek wisata memadai dan tentunya kondisinya aman.

Pengawasan Penumpang. Prinsip manajemen risiko masih menjadi andalan unit pengawasan untuk penumpang.

Di Balik Mudahnya Wisatawan Masuk, **Terdapat Pengawasan yang Ketat oleh Bea Cukai**

Tidak dapat dipungkiri kalau Indonesia memiliki ragam budaya dan keindahan alam yang sangat mempesona, maka tidak heran kalau kian tahun jumlah wisatawan mancanegara (wisman) yang berkunjung ke negeri ini semakin bertambah. Kunjungan wisman kini tidak hanya tertuju pada satu daerah atau provinsi saja, dengan berbagai promosi dan kegiatan internasional, kini hampir tiap provinsi di Indonesia sudah dikenal wisman termasuk objek wisata dan ragam seni dan budayanya.

Kondisi ini tentunya sangat menguntungkan, karena berdampak pada pertumbuhan perekonomian di suatu daerah dan penambahan devisa bagi negara.

Bahkan dengan dibukanya pintu-pintu masuk wisman ke Indonesia melalu beberapa provinsi, kini tiap-tiap daerah dapat mengembangkan potensi wisata yang dimilikinya dan mengembangkan potensi lainnya yang ada di provinsi tersebut.

Hal ini sejalan dengan program paket kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah dimana pada tahun 2019 kunjungan wisman ditargetkan mencapai 20 juta orang. Kebijakan ini juga telah didukung dengan segala ketentuan yang ada sehingga wisman pun kini semakin mudah masuk ke Indonesia, mulai dari bebas visa hingga kemudahan mengurus dokumen kedatangan bagi wisman yang datang menggunakan *yacht* atau kapal

Pada dasarnya pola pengawasan yang diterapkan oleh bea cukai baik di bandara internasional, pelabuhan internasional maupun yang menggunakan yacht adalah dengan menerapkan prinsip manajemen risiko.

Harry Mulya
Direktur Penindakan dan Penyidikan DJBC

Karena banyaknya keluhan wisman yang datang nenggunakan yacht masuk ke Indonesia, maka dibuatlah aplikasi yachters.

Erwin Hariadi

Data base dan profiling yang dimiliki DJBC atas pemasukan dan pergerakan kapal yacht masih sangat lemah. YMS dibuat untuk mengatasi hal tersebut.

Hengky Aritonang
Kelapa KPPBC Kendari

pesiar.

Berbicara kemudahan masuknya wisman tentunya tidak terlepas dari pengawasan terhadap wisman itu sendiri, karena tidak semua wisman yang datang ke Indonesia murni bertujuan wisata namun ada juga yang dijadikan alasan untuk kepentingan lain, seperti memasukan barang larangan dan pembatasanm, juga kegiatan yang dapat merugikan Indonesia.

Untuk mengawasi kedatangan wisman di pintu-pintu masuk menuju Indonesia, instritusi kepabeanan yang berada di bawah Kementerian Keuangan, menjadi ujung tombang untuk mengawasi masuknya segala macam barang dan orang yang akan merugikan sekaligus merusak negara ini. Pengawasan yang dilakukan pun harus secara ketat dan selektif sehingga bangsa ini dapat menutup masuknya barang berbahaya.

Seiring dengan ketatnya pengawasan yang harus dilakukan oleh institusi kepabeanan atau Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), kini menjadi bertolak belakang dengan keinginan pemerintah untuk memberi kemudahan masuknya wisman ke Indonesia. Bukan hanya itu saja, kini banyak pihak yang meminta agar bea cukai dapat melonggarkan pengawasan yang dilakukannya agar wisman dapat merasa mudah saat masuk ke Indonesia.

Tentunya kondisi ini tidak serta merta dapat diberlakukan, semakin banyaknya barang larangan berbahaya masuk ke Indonesia, mengakibatkan negara ini terancam kerusakan dan kehancuran. Untuk itu bea cukai juga dituntut bijaksana sehingga selain perannya memberikan pelayanan dan pengawasan terhadap keluar masuknya wisman di Indonesia, juga mempunyai andil dalam meningkatkan jumlah wisman yang berkunjung ke Indonesia.

Lalu bagaimana bea cukai menjalankan peran itu? Menurut Direktur Penindakan dan Penyidikan DJBC, **Harry Mulya**, ada beberapa hal yang menjadi landasan kalau bea cukai turut meningkatkan jumlah wisman ke Indonesia, yaitu bea cukai termasuk dalam tim penyusun Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2011 tentang kunjungan kapal wisata asing (yacht) ke Indonesia (Perpres 79 sudah dicabut dan diganti Perpres 105/2015). Selain itu, Dari sisi regulasi, DJBC telah menginisiasi terbitnya peraturan menteri keuangan nomor 228/PMK.04/2014 (carnet) dan nomor 261/pmk.04/2015 (impor sementara kapal wisata asing).

Tidak hanya itu, bea cukai juga mengatur simplifikasi prosedur impor sementara dan mengakomodir kepentingan *stakeholder* pariwisata yang menuntut prosedur kepabeanan yang sederhana (dengan *single document*), memberi kepastian hukum, tanpa mengurangi aspek pengawasan kepabeanan atas barang impor sementara. Dan hal yang paling penting dalam menjankan peran itu adalah, bea cukai turut aktif mendukung event-event wisata seperti acara Sail Wakatobi Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, Sail Tomini serta juga turut aktif dalam tim pengembangan pariwisata bahari.

"Pada dasarnya pola pengawasan yang diterapkan

oleh bea cukai baik di bandara internasional, pelabuhan internasional maupun yang menggunakan yacht adalah dengan menerapkan prinsip manajemen risiko, sehingga pengawasan dilakukan secara selektif terhadap orang atau wisatawan yang berisiko tinggi melakukan pelanggaran. Pengawasan terhadap penumpang di bandara dilakukan sejak *pre arrival* yaitu dengan melakukan analisis dengan parameter-parameter tertentu terhadap penumpang yang akan masuk ke Indonesia dengan data-data dari PAU dan PNR Gov," ujar Harry.

Masih menurutnya, Pelayanan terhadap wisatawan asing juga menyesuaikan dengan tugas dan fungsi bea cukai, hanya saja untuk pengawasan terhadap wisawatan asing butuh perlakuan khusus dengan menggunakan sistem *risk management passenger* dengan menerapkan profilling terhadap wisatawan asing yang masuk ke Indonesia sehingga memberikan gambaran tingkat resiko wisatawan asing melakukan tindak kejahatan.

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Direktur Teknis Kepabeanan DJBC, **Oza Olavia**, untuk peran bea cukai dalam dunia kepariwisataan banyak hal yang telah dilakukan ungkapnya, antara lain dalam mensukseskan event-event wisata yacht seperti acara Sail Wakatobi Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, Sail Tomini, bea cukai memfasilitasi pemasukan maupun pengeluaran yacht sesuai peraturan perundang-undangan kepabeanan di bidang impor sementara.

> ***Sejak diterapkannya aplikasi yachters, jumlah wisman yang datang menggunakan yacht meningkat dari 20 per bulan kini mencapai 60 yacht per bulannya.***
>
> **Noegroho Wahyu**

Adapun prosedur untuk kegiatan impor sementara mendapat pembebasan bea masuk, bahkan prosedur yang dijalankannya pun jauh lebih sederhana dibandingkan dengan kebijakan sebelumnya. Misalnya, importir cukup menyampaikan ATA/CPD carnet atau *Vessel Declaration* sebagai pemberitahuan pabean impor sementara sekaligus sebagai pemberitahuan pabean re-ekspornya (*single document*) ke kantor pabean tempat pemasukan barang, sementara dengan PMK 142/PMK.04/2011 importir harus menyampaikan permohonan izin impor sementara dengan dilampiri dokumen pendukung yang cukup banyak untuk mendapatkan izin impor sementara kemudian mempertaruhkan jaminan untuk selanjutnya menyampaikan PIB saat impor dan PEB saat re-ekspor.

Kemudahan lainnya, dengan menggunakan prosedur carnet maka importir tidak perlu lagi mempertaruhkan jaminan di kantor pabean tempat pemasukan karena proses penjaminan telah diselesaikan di negara asal, begitu pula dengan menggunakan vessel declaration maka importir kapal wisata asing cukup menyatakan penjaminannya atas pungutan negara terkait impor sementara kapal wisata asingnya di vessel declaration, sementara dengan PMK 142/PMK.04/2011 importir harus mempertaruhkan jaminan atau menyampaikan permohonan penggunaan jaminan tertulis ke kantor pabean tempat pemasukan serta saat re-ekspor importir juga harus mengurus pengembalian jaminan di kantor pabean tempat re-ekspor.

" Penggunaan barang impor sementara di daerah pabean yang

> **Peran bea cukai dalam dunia kepariwisataan, mensukseskan event-event wisata yacht di acara Sail Wakatobi, Sail Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, Sail Tomini, dan memfasilitasi pemasukan maupun pengeluaran yacht sesuai peraturan perundang-undangan kepabeanan di bidang impor sementara.**
>
> **Oza Olavia**
> Direktur Teknis Kepabeanan DJBC

diberitahukan dengan prosedur *carnet* maupun *vessel declaration* tidak dibatasi dengan ketentuan lokasi penggunaan sebagaimana dan ini telah diatur dalam PMK 142/PMK.04/2011. Dan ketentuan impor sementara menggunakan carnet di dukung dengan dokumen kepabeanan yang berlaku dan diakui internasional.Dengan demikian, wisman yang datang menggunakan yacht atau kapal pesiar tidak memerlukan lagi penyampaian dokumen ke kantor bea cukai, cukup mengisi aplikasi yachters maka dokumen otomatis akan masuk ke aplikasi bea cukai secara online, tinggal petugas di lapangan melakukan pemeriksaan fisik saja," ujar Oza.

Terkait aplikasi yachters, Harry menjelaskan jumlah wisman yang datang menggunakan yacht sejak tahun 2016 mengalami peningkatan, peningkatan angka kunjungan yacht salah satunya lantaran Bea Cukai sudah mulai

memanfaatkan teknologi digital Yacht Electronic Registration System (YachTERS). Bentuknya berupa aplikasi seperti yang dilakukan Go-Jek. Lewat aplikasi ini, pemilik yacht bisa mengurus clearence aproval time Indonesian territory (CAIT) lewat ponsel. Data itu akan terkoneksi dengan 9 Kementerian dan Lembaga terkait. Antara lain Imigrasi, Bea Cukai, Kemenhub, dan Mabes TNI.

Apakah benar aplikasi yachters yang menjadi pemicu peningkatan jumlah wisman yang datang menggunakan yacht? Menurut Kepala Kantor Pelayanan Utama Tipe B Batam, **Noegroho Wahyu**, KPU Batam membuat aplikasi pengisian yacht secara online yang dapat memudahkan pelayanan pemasukan yacht ke wilayah NKRI, inisatif membangun sebuah aplikasi yang berbasis web ini bertujuan dalam rangka melayani para wisatawan mancanegara yang menggunakan yacht untuk masuk kedalam wilayah NKRI.

"Aplikasi ini kami buat atas desakan pengguna jasa yang merasa sangat sulit untuk masuk ke wilayah Indonesia menggunakan yacht karena mereka harus melakukan pemberintahuan dokumen yang dapat memakan waktu cukup lama, padahal minat mereka berkunjung sangat besar dan banyak," tuturnya. "atas desakan itulah kami memutuskan untuk membuat aplikasi yachters yang bertujuan memudahkan dan menyederhanakan penyampaian dokumen yang mereka ajukan sehingga hanya dalam itungan kurang dari sehari dokumen mereka dapat diproses dan wisman dapat masuk ke Indonesia dengan nyaman,"jelas Noegroho.

Hal ini diamini oleh Seksi Pemantauan Penerimaan,Direktorat Penerimaan dan Perencanaan Strategis, DJBC, Erwin Hariadi selaku pembuat aplikasi yachters, kalau aplikasi yang yachters menjadikan pelayanan dan pengawasan yang dilakukan bea cukai lebih simpel dan sederhana namun tidak menghilangkan sisi pengawasan.

"Kalau sebelumnya wisman yang ingin berkunjung ke Indonesia dengan menggunakan yacht butuh waktu yang cukup lama untuk mengurus dokumen rencana kedatangan dan impor sementara, kini mereka sambil jalan berlayar pun dapat mengisi aplikasi yachter Indonesia selagi ada jaringan internet, karena sistem yang kami buat ini berbasis web base. Jika aplikasi telah dikirim maka otomatis data akan masuk ke sistem bea cukai, tinggal kami melakukan pemeriksaan saja jadi waktu yang dibutuhkan hanya hitungan jam saja," tuturnya.

Dengan dibuatnya aplikasi yachters ini, kini keluhan dari pihak Marina Nongsa Batam sudah tidak ada lagi, bahkan mereka memberi apresiasi karena telah menciptakan sistem yang memudahkan masuknya kapal wisatawan asing." Kami mulai menerapkan di awal bulan Januari tahun 2016 dengan masa uji coba selama 23 hari, hasilnya sangat memuaskan sedikit demi sedikit keluhan pelayanan tidak ada lagi bahkan mereka mengapresiasi apliaksi yang kami buat karena sangat memudahkan mereka," papar Noegroho.

Apliaksi yachters memang terbukti dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisman ke Indonesia, menurut data yang kami terima khusus untuk Pulau Batam, kunjungan yacht meningkat cukup tajam, jika sebelumnya dalam sebulan hanya ada 20 yacht, kini dalam sebulan dapat mencapai 60 yacht yang berkunjung ke Indonesia melalui Batam atau naik sebanayak 300 persen.

Kini persoalan yang ada, apakah bea cukai cukup mengandalkan apliaksi yachters

Event internasional. Di tiap event pariwisata internasional, bea cukai turun serta mendukung dan aktif di dalam kegiatannya

untuk melakukan pelayanan dan pengawasan? Menurut Harry, bea cukai tetap melakukan pengawasan terhadap yacht dengan menggunakan AIS (*Automatic Identification System),* dan skema pelaporan keberadaan yacht secara periodik, ditambah dengan dilakukannya patroli laut.

Namun demikian pengawasan yang dilakukan perlu lebih disempurnakan lagi, untuk itu bea cukai juga telah membuat aplikasi *Yacht Monitoring System* (YMS). Menurut Kelapa KPPBC Kendari, **Hengky Aritonang** yang juga selaku pembuat aplikasi YMS mengatakan, aplikasi ini dibuat untuk mendukung pengawasan yang juga telah dilakukan oleh aplikasi yachters. Hal ini dikarenakan, secara *"risk profile"* kapal yacht sangat beresiko untuk digunakan sebagai modus penyelundupan narkotika ataupun barang-barang berbahaya lainnya, dikarenakan karakteristik

dari yacht itu sendiri yang dapat berlabuh di mana saja, tanpa rute yang terjadwal serta banyak bagian dari kapal yang bisa digunakan untuk menyembunyikan narkotika dan barang berbahaya lainnya. Sudah banyak kasus yang terungkap, baik di dalam maupun luar negeri seperti penangkapan 20 Kg Shabu pada Agustus 2015 oleh Kepolisian Australia ataupun penangkapan 2,25 Ton Kokain oleh Bea Cukai Prancis di Laut Karibia pada April Tahun 2015.

"Dari kondisi tersebut, dapat disimpulkan kalau semakin banyak kapal yacht yang masuk ditambah semakin mudahnya perijinan, akan mengakibatkan semakin tingginya risiko yang kita hadapi. Oleh karena itu dibutuhkan antisipasi dan persiapan yang baik dari bea cukai dalam pengawasannya. Kenyataan di lapangan, data base dan profiling yang dimiliki DJBC atas pemasukan dan pergerakan kapal yacht masih sangat lemah. YMS dibuat untuk mengatasi hal tersebut," kata Hengky.

Masih menurutnya, YMS yang membuat database lengkap perjalanan kapal yacht di Indonesia menjadi tools yang sangat bermanfaat bagi bea cukai dalam menganalisa risk profile dari masing-masing yacht, sehingga analisis dapat menentukan kapal yacht mana yang beresiko, *effort* sisi pengawasan dapat dipersempit dan alokasi SDM Pengawasan lebih maksimal. Selain itu, Aplikasi YMS dapat digunakan oleh semua kantor bea cukai yang melakukan pelayanan dan pengawasan pemasukan serta pergerakan kapal yacht di Indonesia dan saat ini sudah lebih dari 52 kantor yang secara aktif menggunakan aplikasi ini.

Jika pengawasan yang dilakukan sudah sedemikian ketatnya, apakah masih ada keluhan dari wisman kalau bea cukai masih terlalu kaku menjalankan kebijakan? Menurut **Prakash Reddy** selaku Marina Manager Nongsa Point, Batam, keluhan terhadap bea cukai terkadang masih sering disampaikan sebagaimana yang diinginkan oleh wisman yang masuk menggunakan yacht. Mereka bisanya merasa kesulitan saat ada event yang dipromosikan oleh agen di Batam.

"Sebenarnya masih wajar, keluhan mereka karena kesulitan mengakses aplikasi dimana saat kedatangan itu bersamaan dalam jumlah yang banyak dan tentunya aplikasi pun menjadi terhambat. Tapi itu pada event-event tertentu saja, selebihnya keluhan mereka masih detailnya pemeriksaan yang dilakukan oleh bea cukai, padahal di negara lain pemeriksaan tidak sedetail di Indonesia," ungkap Prakash.

Menanggapai keluhan tersebut, menurut Oza sangat memungkinkan saja terjadi dimana aplikasi harus menampung semua data secara bersamaan dan SDM yang harus melayani jumlahnya terbatas, hal ini tentunya membutuhkan suatu kondisi yang benar-benar nyaman dan terselesaikan dengan baik. "Kendala dari sisi pelayanan terhadap wisatawan mancanegara baik yang datang melalui bandara internasional, pelabuhan internasional, maupun menggunakan *yacht* umumnya terkait dengan karakter wisatawan dimana tujuan kedatangan ke Indonesia adalah untuk wisata dan relaksasi sehingga ketika menghadapi suatu birokrasi atau prosedur yang rigid atau komplek biasanya akan muncul keluhan sehingga perlu usaha lebih dari petugas di lapangan untuk memberikan pemahaman kepada wisatawan saat memberikan pelayanan. Selain itu, belum tersedianya layanan satu atap juga menjadi kendala tersendiri dalam melakukan pelayanan terhadap

wisatawan mancanegara," jelas Oza

Demikian halnya yang terjadi di Batam, sebagai pintu masuk wisman yang menggunakan yacht asal Malaysia, Singapura, dan Thailand, terkadang pelayanan menjadi terhambat ketika kedatangan mereka diluar jam kerja atau malam hari. Namun kondisi ini tidak selalu terjadi sehingga masih dapat diantisipasi oleh petugas yang berada di lapangan.

Pelayanan dan pengawasan memang menjadi satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, jika pengawasan yang dilakukan sudah cukup ketat, kini tinggal bagaimana bea cukai dapat memberikan pelayanan yang semakin baik sehingga wisman yang datang pun akan memiliki kesan yang baik pula karena pintu gerbang pertama di negara ini adalah bea cukai. Lalu, apakah bea cukai sudah menyiapkan semua SDM untuk mampu memberikan pelayanan yang baik kepada wisman yang datang?

Harry menjelaskan, dalam hal pengawasan untuk menyambut kedatangan wisman, dibutuhkan pelatihan khusus kepada SDM pengawasan, yaitu pembekalan untuk melakukan analisis *pre arrival* (analisis data penumpang dan *history* perjalanan) maupun analisis profilling penumpang untuk para pegawai *frontline* yang langsung berhadapan dengan wisatawan. Selain itu, DJBC juga memiliki unit K-9 yang bertugas melakukan *screening* terhadap kargo penumpang untuk mengantisipasi adanya upaya penyelundupan NPP.

Berbicara soal kemampuan SDM tentunya bertujuan selain menciptakan pelayanan yang prima juga mampu menangkal pelanggaran yang dilakukan oleh wisman. Karena ada sebagian kecil wisman yang masuk memiliki tujuan lain seperti membawa NPP atau barang larangan lainnya. Apalagi Indonessia berdekatan dengan Malaysia dan Singapura yang jalur penyebrangannya relatif singkat dan dekat tentunya memerlukan suatu kemampuan khusus untuk melaksanan fungsi pengawasan ini.

"Pengawasan pelabuhan internasional yang berjarak tidak jauh dengan Indonesia seperti Singapura dan Malaysia tidak ada kebijakan khusus dalam hal teknis pengawasannya. Hanya saja terkait waktu tempuh yang pendek dan frekuensi penyeberangan yang cukup banyak, sehingga penguatan analisis dan informasi intelijen diharapkan dapat meningkatkan kualitas pengawasan yang efektif meskipun dengan jumlah SDM yang terbatas," tuturnya. "Selain itu, pelanggaran yang umumnya mereka lakukan adalah, membawa barang bawaan penumpang dari luar negeri yang termasuk kategori larangan dan pembatasan, misal: NPP, MMEA, uang tunai,dan lain-lain. Juga, membawa yacht masuk ke Indonesia tanpa dilengkapi dokumen pelindung yang sah, misal tidak mempunyai ijin impor sementara." Papar Harry akan kendala yang selama ini dialami bea cukai terkait pengawasan lintas negara di Kepulauan Riau.

Kondisi ini tentunya harus segera diatasi agar, karena sebenarnya masih ada kendala lain yang dihadapi bea cukai untuk melakukan pengawasan di bandara internasional, pelabuhan penumpang internasional, dan wisman yang membawa yacht."Kendala kami sekarang untuk bandara internasional, saat ini penyampaian data PNR yang belum semua dilakukan oleh maskapai. Untuk pelabuhan penumpang internasional, manifest penumpang laut diserahkan dengan *hard copy* pada saat kapal datang, serta penumpang tidak mengisi *customs declaration* sehingga menyulitkan analisis. Pengawasan untuk wisman yang menbawa yacht yang sulit itu karakteristik kapal wisata asing yang *mobile* atau mobilitasnya tinggi, tuturnya.

Dengan berbagai kesulitan dan kendala yang sampai saat ini masih sering dihadapi, namun bea cukai tetap dapat melakukan pengawasan dengan optimal sehingga keamanan negara dapat terlindungi dari masuknya barang larangan yang berbahaya. Lalu bagaimana dengan pelayanan yang diberikannya? Tentunya ini juga menjadi perhatian khusus bagi bea cukai agar wisman yang datang dapat merasa nyaman saat berkunjung ke Indonesia dan mereka tidak merasa kesulitan untuk memasukan maupun membawa barang keperluan wisata mereka.

Jadi kalau sebelumnya tugas bea cukai terkesan bertolak belakang dengan apa yang diharapkan oleh instansi lain ternyata tidak juga. Bea cukai tetap memberikan kemudahan dalam pelayanan wisman yang datang ke Indonesia, namun dibalik kemudahan itu tetap ada pengawasan yang ketat sehingga mereka tidak menyadari kalau kemudahan yang wisman terima ini ada sisi pengawasan yang melekat didalamnya.

Kini semakin jelas kalau bea cukai juga memiliki peran dalam meningkatkan jumlah wisman datang ke Indonesia, mulai dari aplikasi yang memudahkan kunjungan yacht, kemudahan dalam proses barang impor sementara yang dibawa oleh wisman, hingga aktif pada kegiatan event-event wisata yacht internasional, seperti acara Sail Wakatobi Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, dan Sail Tomini. Bahkan sejak tahun 2011, bea cukai turut aktif dalam tim antar instansi pemerintah untuk percepatan pengembangan wisata bahari.

(Supriyadi)

Daya Saing Pariwisata Indonesia Kini Berada di Rangking 50 Dunia

Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA,
Kepala Biro Hukum dan Komunikasi Publik, Kementerian Pariwisata

Pemerintah telah menetapkan target jumlah kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) hingga tahun 2019 mencapai 20 juta orang. Target ini tentunya membutuhkan suatu kerja nyata agar apa yang telah direncanakan dapat tercapai. Untuk itu, berbagai upaya pemerintah untuk memenuhi target ini telah dilakukannya, baik yang dilakukan sendiri oleh Kementerian Pariwisata, maupun upaya bersama dengan berkoordinasi antar instansi pemerintah.

Salah satu kerjasama antar instansi yang dilakukan oleh Kementerian Pariwisata adalah dengan Kementerian Keuangan, khususnya dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). kerjasama ini untuk menjamin keamanan negara dari masuknya baik wisman maupun barang yang dibawa oleh wisman yang dapat mengancam keamanan Indoensia.

Lalu apa saja peran dari DJBC untuk mendukung meningkatnya jumlah wisman datang ke Indonesia, dan kerjasama seperti apa yang dilakukan Kementerian Pariwisata dan DJBC khususnya dalam melakukan pengawasan terhadap barang bawaan dan wisman yang berkunjung ke Indonesia? Untuk mengetahui semua itu, WBC mewawancarai Kepala Biro Hukum dan Komunikasi Publik, Kementerian Pariwisata, **Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA**, di ruang kerjanya. Berikut petikan hasil wawancaranya;

Bagaimana kondisi pariwisata Indonesia saat ini?

Alhamdulillah pariwisata Indonesia tahun 2015 yang lalu tumbuh 10,3% atau di atas pertumbuhan pariwisata dunia sebesar 4,4% maupun pertumbuhan pariwisata di kawasan ASEAN sebesar 5,1%. Di antara negara ASEAN, pertumbuhan pariwisata Indonesia jauh di atas pariwisata Malaysia yang tumbuh negatif -15,7% dan Singapura tumbuh hanya 0,9%. Namun, kita masih di bawah Thailand yang tumbuh 20,4%.

Untuk ini kita berlu *benchmarking* dengan Thailand.

Dari pertumbuhan 10,3% pada tahun lalu kita mendapatkan devisa sebesar US$ 12,5 miliar dengan kontribusi terhadap PDB nasional sebesar 4%. Tahun 2016 ini, target pariwisata Indonesia adalah meraih 12 juta kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) dan 260 juta pergerakan wisatawan nusantara (wisnus), kontribusi pariwisata terhadap PDB nasional sebesar 5%, serta jumlah lapangann kerja yang diciptakan sebanyak 11,7 juta tenaga kerja.

Tahun ini merupakan tahun percepatan dalam upaya mencapai target yang ditetapkan Presiden Joko Widodo, yakni; pariwisata tahun 2019 harus tumbuh dua kali lipat. Tahun 2019 pariwisata memberikan kontribusi pada PDB nasional sebesar 8%, devisa yang dihasilkan Rp 240 triliun, menciptakan lapangan kerja di bidang pariwisata sebanyak 13 juta orang, kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) 20 juta dan pergerakan wisatawan nusantara (wisnus) 275 juta, serta indeks daya saing pariwisata Indonesia berada di ranking 30 dunia

Untuk daerah unggulan wisatawan apakah tiap tahun meningkat atau masih terbatas pada beberapa provinsi saja?

Secara global terjadi peningkatan di semua pintu masuk atau 19 *point to entry* dan pintu lainnya. Namun, dari semua pintu masuk yang paling utama (*great*) adalah Great Bali, Great Jakarta, dan Great Batam mencapai 80% atau sekitar 8 juta wisman dari total kunjungan wisman 10,4 juta wisman pada 2015 yang lalu.

Umumnya wisatawan mancanegara yang datang di provinsi mana saja?

Hampir semua daerah tujuan wisata di tanah air. Namun, seperti

saya singgung di atas masih terfokus pada tiga pintu masuk (*great*) Great Bali, Great Jakarta, dan Great Batam yang mencapai 80%, sisanya Jawa Timur sekitar 200 ribu wisman, Jawa Barat 159 ribu, Sumatera Utara 197 ribu, NTB 70 ribu, maupun Yogyakarta 81 ribu wisman, dan provinsi lain.

Sebenarnya apa unggulan dari daerah wisata di Indonesia?

Kita mempunyai keunggulan yang dijadikan sebagai fortopolio bisnis pariwisata yakni; alam (*nature*) sebesar 35%, budaya (*culture*) 50%, dan *manmade* 5%. Potensi ini kita kembangkan dalam produk wisata yang memiliki daya saing tinggi antara lain; untuk *nature* kita kembangkan dengan produk wisata bahari (*marine tourism*) 35%; wisata ekologi (*eco tourism*) 45%; dan wisata petualangan (*adventure tourism*) 20%, sedangkan *culture* dikembangkan dalam wisata warisan budaya dan sejarah (*heritage* and pilgrim tourism) 20%; wisata belanja dan kuliner (*culinery and shopping tourims*) 45%; dan wisata kota dan desa (*city and vilage tourism*) 35%. Sementara wisata buatan manusia (*manmade) kita kembangkan dalam wisata MICE (MICE and event tourism) 25%;* wisata olahraga (*sport tourism)* 60%; dan obyek wisata yang terintergrasi (*integrated area tourism*) 15%.

Bagaimana dengan sarana dan prasarana pendukungnya apakah sudah cukup memadai saat ini?

Secara global belum memadai. Sarana dan prasarana pariwisata kita masih menjadi kendala dan harus terus diperbaiki dalam rangka meningkatkan daya saing global. Menurut laporan WEF dalam *Travel and Tourims Competitiveness Report 2015*, kelemahan pariwisata Indonesia antara lain dalam unsur; *safety & security; health and hygiene; ICT readiness; environmental sustainability; tourist and service infrastructure* kesemua unsur ini masih berada di peringkat keempat setelah Singapura, Malaysia, dan Thailand.

Menjadi PR kita adalah bagaimana segera memperbaiki kelemahan tersebut agar daya saing kita terus meningkat. Bila

tahun 2009 daya saing praiwisata Indonesia berada di peringkat 81 dari 133 dunia, tahun 2011 berada di ranking 74 dari 139 negara, tahun 2013 di ranking 70 dari 140 negara, tahun 2015 berada di ranking 50 dari 141 negara, dan kita mentargetkan tahun 2019 berada di ranking 30 dunia.

Salah satu program peningkatan jumlah wisatawan mancanegara adalah dengan membuat regulasi yang mudah. Saat ini kebijakan Perpres No.105 tahun 2015 yang mengatur kunjungan kunjungan yacht di beberapa pelabuhan. Apakah yang mendasari keluarnya kebijakan ini?

Kita ingin meningkatkan kunjungan wisman lewat laut dalam upaya mewujudkan target kunjungan 20 juta wisman pada 2019. Potensi wisata bahari Indonesia sangat besar karena dengan garis pantai hampir 100.000 km yang merupakan salah satu terpanjang di dunia. Untuk ini kita ingin mengoptimalkan potensi tersebut dengan memberi kemudahan kunjungan wisman yacht. Dengan kata lain, Indonesia merupan arena terbaik bagi para yachter internasional kita ingin mengundang mereka.

Saat ini sudah sudah berapa kunjungan yacht ke Indonesia, apakah tiap tahunnya mengalami peningkatan?

Rata-rata sekitar 750 yacht per tahun. Tahun 2015 target kunjungan kapal yacht ke Indonesia sebanyak 1.500 kapal, tahun 2016 meningkat menjadi 2.200 kapal, tahun 2017 sebanyak 3.000 kapal, dan tahun 2018 dan 2019 masing-masing sebanyak 4.000 kapal dan 5.000 kapal.

Selama ini bagaimana proses pelaporan dan pengawasan yang dilakukan pemerintah terhadap kedatangan kapal yacht asing?

Menjadi sangat mudah, tidak lagi berbelit-belit.Sekarang cukup 3 jam dengan lewat aplikasi online. Sebagai contoh, Bea Cukai Batam sudah mulai memanfaatkan teknologi digital YachTERS (*Yacht Electronic Registration System*). Dengan aplikasi ini pemilik *yacht* bisa mengurus CAIT (*Clearence Aproval Time Indonesian Territory*) lewat ponsel. Wisman cukup melakukan pendaftaran secara online sebelum memasuki wilayah Indonesia. Kemudaian data dalam pendaftaran tersebut akan terkoneksi dengan 9 Kementerian dan Lembaga terkait, antara lain Imigrasi, Bea Cukai, Kemenhub dan Mabes TNI. Jadi, prosesnya dibuat sangat simple tidak serumit dulu lagi.

Berapa banyak devisa yang dididapat Indonesia dari kunjungan mancanegara melalaui yacht ini?

Perolehan devisa dari pengeluaran wisatawan yacht atau para yachter sebanyak US$ 150 per orang/hari dan masa tinggal mereka rata-rata 120 hari. Pada tahun 2014 rata-rata kunjungan wisman yacht sebanyak 5 orang per kapal dengan jumlah kunjungan yacht ke perairan Indonesia sebanyak 750 kapal, wisata yacht menghasilkan devisa mencapai US$ 67,5 juta. Dengan target 5.000 yacht pada 2019, perolehan devisa dari wisata ini tentunya akan naik lebih dari 7 kali lipat.

Bagaimana peran DJBC untuk mendukung program peningkatan jumlah wisatawan mancanegara?

Perannya sangat besar dalam rangka mendukung peningkatan pelayanan kepada wisatawan untuk mewujudkan tercapa target daya saing global. Daya saing pariwisata Indonesia sekarang berada di ranking 50 diharapkan akan menjadi ranking 30 dunia pada 2019. Oleh karena itu, kualitas pelayanan Bea dan Cukai, yang juga mengacu pada kualitas dunia (world class) juga harus ditingkatkan. Misalnya, dalam pelayanan CAIT seperti yang saja jelaskan di atas, kita sudah melakukan trobosan perbaikan yang luar biasa. Dari beberapa minggu menjadi hanya 3 jam. Namun, kecepatan pelayanan ini masih di bawah standar dunia yakni rata-rata sudah 2 jam.

Hingga saat ini adakah kegiatan yang dilakukan Kemenpar yang bersifat internasional dan melibatkan bea cukai di dalamnya?

Banyak, terutama untuk even wisata yacht maupun pameran yang membutuhkan peranan besar bea cukai dalam memberikan pelayanan terbaik kepada wisatawan. Untuk even yacht internasional, tahun 2015 lalu kita melaksanakan antara lain; Singapore Strait Regatta (Singapura – Darwin), Neptune Regatta (Singapura – Indonesia), Sabang Regatta (Thailand – Malaysia – Indonesia), Sail Indonesia (Darwin – Indonesia), Darwin – Ambon Yacht Race (Australia – Indonesia- Australia), Darwin – Saumlaki (Australia – Indonesia – Australia), Wonderful Sail 2 Indonesia (Australia/New Zealand – Indonesia- Singapura), Sail Maluku (Australia- Indonesia – Australia), Back To Down Under Rally – Sail Tomini (Malaysia – Indonesia – Australia), dan Fremantle to Bali and Beyond (Australia – Indonesia – Australia).

Apakah upaya yang dilakukan DJBC sudah cukup signifikan dalam meningkatan jumlah wisatawan asing ke Indonesia?

Sangat signifikan.
Selain mendukung berbagai kegiatan internasional yang diselenggarakan di Indonesia, DJBC turut serta dalam kegiatan internasional tersebut. Selain itu, untuk sisi pengawasan perannya sudah tidak diragukan lagi, selain mengawasi setiap wisman yang masuk dengan aplikasi maupun teknis yang dimilikinya, DJBC juga menjadi penyaring wisman yang masuk sehingga apa yang mereka bawa dapat terdeteksi dan terkendali sejak kedatangan mereka, baik di bandara maupu pelabuhan internasional.

Saat ini kebijakan apa yang dikeluarkan oleh Kementerian Pariwisata untuk kemudahaan wisatawan yang dijalankan oleh DJBC?

Untuk mendukung pencapaian terget 20 juta wisman pada 2019, pemerintah telah menyiapkan pembangunan destinasi wisata prioritas sebagai "Bali Baru" yakni; Danau Toba di Sumatera Utara, Tanjung Kelayang di Belitung, Tanjung Lesung di Jawa Barat, Kepulauan Seribu di DKI Jakarta. Berikutnya, Borobudur di Jawa Tengah, Labuan Bajo di Nusa Tenggara Timur, Wakatobi di Sulawesi Tenggara, Bromo Tengger Semeru di Jawa Timur. Kemudian, Pulau Mandalika di Laut Jawa dan Pulau Morotai di Kabupaten Maluku. Di destinasi "10 Bali Baru" ini dilengkapi fasilitas infrastruktur berupa bandara dan pelabuhan sebagai pintu masuk wisman. Tentunya peranan DJBC di sini sangat besar.

Sehingga tidak ada lagi yang mengatakan tugas DJBC bertolak belakang dengan keinginan pemerintah untuk meningkatkan jumlah wisman yang datang. Terbukti, DJBC telah membuat aplikasi yang memudahkan yacht dan cruss berkunjung ke Indonesia, bahkan aplikasi ini telah dinasionalkan dan terbukti dapat meningktkan jumlah wisman yang berkunjung dengan yacht ke Indonesia.

Apa kendala yang dihadapi terhadap koordinasi antar instansi untuk mewujudkan program peningkatan jumlah wisatawan asing?

Keberhasilan pariwisata sangat tergantung pada koordinasi 'dengan instansi terkait termasuk dengan para stakeholder di pusat dan daerah. Dengan kata lain, keberhasilan pariwisata sangat ditentukan oleh peran serta; pelaku usaha (dunia usaha) pariwisata, akademisi, pemerintah (pusat dan daerah), komunitas, dan media atau Pentahelix. Untuk koordinasi antar intansi sudah selayaknya kita mengedepankan NKRI untuk tujuan yang satu juga, sehingga ego sektoral kini tidak diperlukan lagi karena koordinasi kami dilandasi atas dasar NKRI sehingga apa yang menjadi keinginan pemerintah selalu didukung oleh instansi pemerintah lainnya bahkan, sektor swasta pun kini sangat membantu dalam memajukan dunia pariwisata Indonesia.

Apa harapan dari Kementerian Pariwisata kepada DJBC untuk program peningkatan jumlah wisatawan asing tersebut?

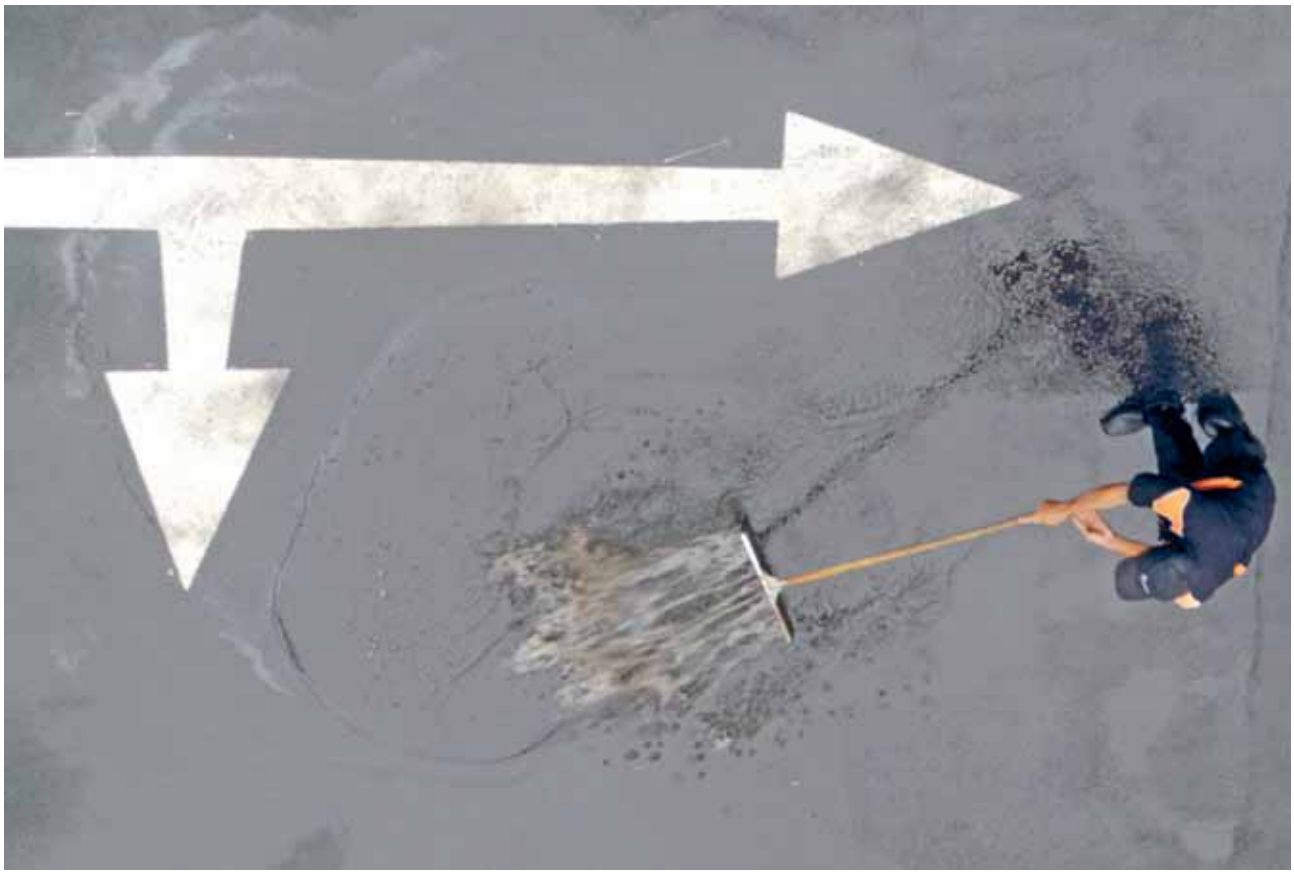
Peran DJBC sangat strategis dalam meningkatkan pelayanan kepada wisatawan. Kualitas pelayanan DJBC sangat mententukan terhadap daya saing pariwisata, yang pada akhirnya sangat mentukan pula dalam memenangkan persaingan bisnis di industri pariwisata di tingkat global. **(*)**

Sekitar Kita

MEMOTRET seringkali memberi bukti kepada kita bahwa sesuatu hal-hal sederhana di sekitar kita bisa menghasilkan hal yang luar biasa, bahkan dengan menggunakan kamera poket saja. Seperti foto-foto karya Maulana Budi Santoso ini, lingkungan sekitar Kantor Pusat Bea Cukai menjadi "lain", menjadi "berbeda" dengan sedikit sentuhan seni fotografi.

Salam Jepret

FOTOGRAFER:
MAULANA BUDI SANTOSO



Pengembangan Berkelanjutan SDM Fungsional Auditor DJBC

Oleh : **Eko Herlambang dan Hadi Amri**

Fungsionalisasi Audit DJBC terbilang sangat muda. Meskipun pembentukan unit audit di DJBC sudah dilakukan sejak 1995 tetapi pengembangan teknik auditing dan blue print pengembangan SDM Auditornya masih tertinggal dibandingkan dengan auditor instansi pemerintah yang lain seperti DJP, BPKP, dan BPK. Penyusunan Standar Audit Kepabeanan dan Cukai dan Tata Laksana Audit Kepabeanan dan Audit Cukai (SOP) baru ada di tahun 2008 dan diperbaharui di tahun 2012. Untuk meningkatkan dan menyamakan kualitas produk dan SDM auditor DJBC, khususnya setelah sentralisasi dan fungsionalisasi audit, perlu mendesak dilakukan dua hal yaitu perbaikan / penyempurnaan standar dan tata laksana audit dan pengembangan yang berkelanjutan (continuous improvement SDM).

PENDAHULUAN (LATAR BELAKANG PERMASALAHAN)

Tulisan ini didasari oleh lemahnya kompetensi teknis SDM auditor DJBC dibandingkan dengan pemeriksa audit instansi lainnya. Banyak produknya (berupa hasil audit) yang kalah pada saat dilakukan banding oleh auditee di tingkat pengadilan pajak. Review secara umum menunjukkan bahwa sebagian besar auditor DJBC tidak menguasai teknik akuntansi dan/atau ilmu perpajakan. Audit DJBC penyelesaiannya masih didominasi dengan pendekatan mutasi barang dan kriteria aturan yang berlaku di DJBC. Meskipun pekerjaan DJBC pada umumnya berkutat pada fisik barang (perpetual unit) tetapi seringkali teknik mutasi barang sangat lemah argumentasinya, tidak menyentuh pada kedalaman permasalahan (modus yang dilakukan auditee), sehingga sangat mudah untuk didebat oleh auditee (debatable).

Perkembangan peraturan termasuk agreement FTA dan turunannya sangat cepat perubahannya. Perubahan tersebut harus selalu diikuti oleh seluruh auditor DJBC. Akan tetapi tidak semua informasi tersebut tersampaikan dan tidak semua SDM auditor DJBC dapat memahami filosofi atau aturan main dari suatu peraturan. Penyebaran informasi dan upaya pemahaman atas peraturan harus segera diatasi untuk menjamin kualitas produk dari unit audit DJBC.

ANALISIS SWOT

Strength :

1. Unit Audit telah tersentralisasi, kesempatan bagi unit audit melakukan konsolidasi, evaluasi, dan pengembangan.
2. Jumlah auditor semakin banyak.
3. Rata-rata umur masih muda.

Weakness :

1. Volume organisasi yang besar dengan personil manajemen yang tetap menjadikan para manajer (struktural) kewalahan.
2. Kebanyakan auditor kurang memiliki *experience* (pengalaman) dan kemampuan teknis yang mendalam.
3. Range umur yang cukup jauh (15 – 20 th) antara level atas fungsional (PTA) dengan level menengah dan bawah. Jumlah level atas relatif sedikit, sehingga perlu segera dilakukan kaderisasi SDM audit.

Opportunities :

1. Dukungan dari unit lain di DJBC cukup baik.
2. Image terhadap unit Direktorat Audit pasca sentralisasi cukup baik.
3. Spesialisasi pekerjaan DJBC (base on fisik barang) memberikan keunggulan yang tidak banyak dimiliki oleh auditor instansi lainnya.
4. Kebanyakan auditee tidak

memberikan perhatian / penekanan atas administrasi kepabeanan, tetapi mereka lebih fokus kepada pelaporan perpajakannya.

4. Akuntansi indonesia didasarkan kepada satu standar dengan kriteria-kriteria yang ditetapkan oleh dewan akuntan (IAI) yaitu PSAK (IFRS). Kriteria-kriteria PSAK serta Laporan Keuangan dan pelaporan perpajakan oleh Auditee dapat dimanfaatkan untuk pengujian audit Kepabeanan dan Cukai.

Threats :

1. Organisasi DJBC tidak memberi waktu untuk unit audit berhenti sejenak dalam melakukan misinya. Unit audit harus segera melakukan improvisasi dan pengembangan seiring dengan pelaksanaan tugas dan target yang dibebankan kepada unit audit.
2. Unit audit harus segera menyamakan standar audit khususnya dibandingkan dengan unit pemeriksa audit instansi lainnya (DJP, BPKP, dan BPK) agar kualitas produknya minimal setara.
3. Auditor DJBC menghadapi auditee dengan tingkat kemampuan teknis yang rata-rata sangat mumpuni di bidang akuntansi dan perpajakan.
4. Unit audit DJBC harus dapat menjamin penyampaian / peningkatan kemampuan teknis, dan peningkatan / perbaikan attitude dan motivasi dari level atas kepada level menengah dan bawah auditornya secara sistematis dan menyeluruh.

PROGRAM KERJA

Untuk mengatasi permasalahan dan tantangan yang dihadapi oleh unit audit DJBC, hal yang paling mudah, konkrit, dan paling mendesak untuk dilakukan perbaikan / improvisasi adalah pengembangan SDM auditor. Bagaimana caranya?

1. Perlu dibentuk semacam **komite** yang berada di luar struktur (mengingat struktural manajemen memiliki beban pekerjaan yang sangat tinggi) yang terdiri dari perwakilan fungsional yang ditunjuk / dipilih yang memiliki visi atas upaya pengembangan SDM berkelanjutan : jangka pendek, menengah, dan panjang. Komite tersebut bertanggung jawab kepada Direktur Audit.
2. Unit audit DJBC membuat **media**-media yang sifatnya cepat dan langsung dapat tersampaikan kepada setiap personil auditor sebagai saluran atas informasi-informasi menyempurnakan standar dan SOP audit kepabeanan dan cukai.
3. Segera menyusun **blue print** pengembangan SDM audit DJBC untuk jangka pendek, menengah, dan panjang.
4. Menemukan, mengidentifikasi, dan mengklasifikasikan personil auditor yang memiliki kompetensi teknis yang tinggi untuk bidang-bidang tertentu misalnya akuntansi, perpajakan, dan peraturan-peraturan tertentu. Personil-personil tersebut diproyeksikan untuk menjadi tutor atau mentor pada setiap kegiatan pengembangan atau pelatihan. Tidak menutup kemungkinan personil yang di kemudian hari kemampuan teknisnya meningkat dan kemudian menyamai / melebihi **mentor** dapat dijadikan kader tutor / mentor.
4. Unit audit DJBC memberikan **pelatihan** *coaching* kepada level atas fungsional agar setiap personil fungsional level atas memiliki kemampuan untuk melakukan *transfer knowledge*, menjadi motivator dan pembentukan *attitude* bagi auditor level bawah (dan menengah). Pelatihan coaching tersebut perlu segera dilakukan untuk memberikan efisiensi dan efektivitas atas perkembangan berkelanjutan (*continuous improvement*) karena waktu, dana, tempat, dan efektivitas penyampaian materi sangat terbatas. Sebagai contoh pelaksanaan P2KP di dalam ruangan auditorium menurut pendapat penulis sangat tidak efektif, mengingat jumlah pesertanya sangat banyak, beragam, mudah terpecah konsentrasinya, dan membutuhkan dana yang relatif besar (konsumsi) serta menyita waktu bagi seluruh auditor. Penulis berpendapat bahwa pendalaman suatu materi tertentu cukup disampaikan kepada level atas yang jumlahnya jauh lebih sedikit, lebih cepat menyerap, feedback yang cepat dan jelas sehingga penyampaian materi jauh lebih efektif dan membutuhkan dana yang relatif sedikit (efisien) serta tepat sasaran. Dengan pelatihan coaching, fungsional level atas menjadi tahu cara meneruskan ilmu dan informasi yang dimilikinya kepada anggota timnya dengan lebih sistematis dan mengena, dengan fleksibelitas waktu (baik dalam forum kecil yang diatur oleh masing-masing tim maupun paralel dengan pelaksanaan tugas audit di lapangan dan di kantor).
6. Unit audit DJBC membuat skema pemberian **penghargaan** kepada personil-

personil yang memberikan kontribusi langsung dan aktif atas program pengembangan SDM. Sebagai contoh personil yang menjadi mentor diberikan angka kredit untuk setiap pelaksanaan pelatihan.

PELAKSANAAN

1. Unit audit DJBC segera membentuk komite Pengembangan SDM dengan penunjukan surat tugas dari Direktur Audit. Komposisi anggota komite terdiri dari perwakilan PMA, PTA, Ketua Auditor, dan Auditor. Ditambah satu orang dari Struktural sebagai penasihat.
2. Komite segera menyusun analisis SWOT dan program pelaksanaan pengembangan SDM didasarkan pada hal yang mendesak sebagai prioritas.
3. Komite mencari dan menghubungi beberapa personil auditor yang memiliki kemampuan yang tinggi pada bidang-bidang tertentu untuk dijadikan mentor.
4. Komite mengumpulkan informasi permasalahan-permasalahan teknis yang mempengaruhi kualitas pengerjaan dan produk audit untuk dijadikan tema pengembangan.
5. Komite menyusun blue print pengembangan SDM yang berkelanjutan untuk jangka pendek, menengah, dan panjang.
6. Komite berkoordinasi dengan struktural untuk menyusun pelatihan-pelatihan dan forum diskusi. Pelatihan dan forum diskusi diutamakan diberikan kepada fungsional audit level atas (PTA) untuk kemudian para peserta diberikan misi untuk menyampaikan hasil pelatihan / diskusi kepada anggota timnya. Dengan cara ini diharapkan tercipta efektivitas *transfer knowledge* dan efisiensi dana yang harus dikeluarkan.
7. Komite mencari instruktur dan menyusun jadwal pelatihan coaching. Komite melakukan koordinasi dengan struktural terkait pendanaan karena pelatihan coaching memerlukan mentor/ instruktur yang kredibel dari badan pelatihan coaching.
8. Komite membuat media-media komunikasi misalnya buletin yang disebarkan melalui media cetak maupun media elektronik (email/portal). Komite mendorong para auditor untuk memberikan masukan teknis audit maupun usulan perbaikan sistem.
9. Komite menyusun tes-tes kecil atau kuis yang diberikan pada saat pelatihan dan/atau diberikan secara sporadis / random kepada auditor untuk mengevaluasi dan mendapatkan feedback dari auditor. Feedback tersebut menjadi salah satu bahan / metode untuk menilai apakah transfer knowledge sukses, apakah keseragaman pengetahuan tercapai, sejauh mana tingkat kemampuan teknis yang dimiliki oleh para auditor. Sebagai contoh, secara insidentil dan acak, Komite memberikan tes kepada auditor di salah satu ruangan.
10. Komite memberikan laporan berkala kepada Direktur Audit setiap bulannya atas pelaksanaan pelatihan, evaluasi, dan *progress* dari peningkatan kemampuan teknis para auditor.

KESIMPULAN

1. Unit audit DJBC membutuhkan SDM auditor yang handal, berkompetensi teknis yang tinggi, memiliki soft competency yang baik, dan memiliki kualitas standar audit minimal sama dengan unit pemeriksa audit instansi lain.
2. Fakta bahwa secara umum kemampuan teknis para auditor baik di bidang peraturan kepabeanan dan cukai, akuntansi, perpajakan, dan lainnya masih kurang memadai dan sebarannya tidak merata. Hal ini mengakibatkan kualitas produk audit (Laporan Hasil Audit) tidak seragam / kurang memadai.
3. Unit audit DJBC belum memiliki unit khusus yang menangani pengembangan berkelanjutan SDM auditornya.
4. Unit audit DJBC belum memiliki blue print dan program kerja yang konkrit untuk pengembangan berkelanjutan SDM auditornya.
5. Proses *transfer knowledge* yang selama ini kurang efektif dan efisien.
6. Kebanyakan SOP dan kegiatan audit khususnya berkaitan dengan angka kredit hanya formalitas saja.
7. Bahwa potensi SDM auditor DJBC sangat dimungkinkan untuk dikembangkan sebesar-besarnya mengingat faktor usia yang masih muda dan kontaminasi disintegritas pasca sentralisasi unit audit belum banyak terjadi.
8. Untuk itu perlu kiranya segera dilakukan upaya-upaya dalam melakukan pengembangan berkelanjutan SDM auditor DJBC dengan tindakan yang nyata. **(*)**

KPPBC TMP B Sidoarjo. Keberadaannya masih belum banyak diketahui masyarakat.

KPPBC Tipe Madya B Sidoarjo

"Berusaha Agar Bisa Dikenal Masyarakat Jawa Timur"

Sidoarjo adalah sebuah kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur, kabupaten ini letaknya berbatasan dengan Kota Surabaya dan kabupetan Gresik di bagian Utara, Selat Madura di bagian Timur, kabupaten Pasuruan di bagian Selatan, dan kabupaten Mojokerto di bagian Barat. Sebagai kota industri, Sidoarjo beserta Gresik merupakan kota penyangga bagi ibukota Jawa Timur, Surabaya yang merupakan salah satu kota besar dengan pertumbuhan yang sangat pesat.

Keberhasilan pertumbuhan di Sidoarjo ini dicapai karena berbagai potensi yang ada di wilayahnya seperti industri dan perdagangan, pariwisata, serta usaha kecil dan menengah yang dikemas dengan baik dan terarah. Sektor industri di Sidoarjo berkembang dengan pesat karena lokasinya berdekatan dengan pusat bisnis kawasan Indonesia Bagian Timur (Surabaya), dan dekat dengan Pelabuhan Laut Tanjung Perak dan Pelabuhan Udara, Juanda.

Kondisi ini juga ditambah dengan produktifnya sumber daya manusia yang dimiliki, serta kondisi sosial politik dan keamanan yang relatif stabil yang membuat menarik investor untuk menanamkan modalnya di Sidoarjo. Melihat potensi yang ada tersebut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) yang memiliki tugas dan fungsi sebagai *trade facilitator, industrial assistance, community protector,* dan *revenue collector,* merasa memiliki tanggung jawab penuh untuk mendukung Kabupaten Sidoarjo menuju kearah yang lebih maju lagi.

Namun demikian, keberadaan kantor bea dan cukai yang ada saat itu hanyalah berada di Pelabuhan Tanjung Perak dan Bandara Juanda. Dimana cakupan kedua kantor tersebut sangat-sangat luas sehingga dirasa tidak optimal

"Dua tugas utama kami saat ini adalah memenuhi target penerimaan dan memperkenalkan keberadaan KPPBC Sidoarjo kepada masyarakat.

Noer Rusydi
Kepala KPPBC TMP B Sidoarjo

untuk mendukung kelancaran perkembangan industri di Kabupaten Sidoarjo.

Menurut Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean (KPPBC TMP) B Sidoarjo, **Noer Rusydi**, melihat pelayanan yang dilakukan oleh KPPBC TMP A Juanda yang sangat bervariasi, mulai dari melayani dan mengawasi kegiatan di Bandara Internasional Juanda, perusahaan-perusahaan pengguna fasilitas Tempat Penimbunan Berikat, Kantor Pos Lalu Bea, serta kegiatan yang berkaitan dengan cukai, maka dari itu dipandang perlu untuk memecah kegiatan pelayanan dan pengawasan tersebut menjadi dilayani oleh dua kantor.

Maka dari itu, untuk lebih mengoptimalkan kinerja bea cukai dalam melayani dan mengawasi, Kementerian Keuangan melakukan re-organisasi di tubuh DJBC, salah satunya dengan mengeluarkan kebijakan PMK Nomor 206.3/PMK.01/2014 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 168/PMK.01/2012 tentang Organisasi dan tata kerja instansi vertikal DJBC serta keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Kep-64/BC/2015 tentang Pembentukan KPPBC TMP B Sidoarjo.

"Dengan dibentuknya KPPBC TMP B Sidoarjo, maka wilayah pengawasan dan pelayanannya meliputi Kabupaten Sidoarjo kecuali Bandara Juanda, TPB terkait bandara Juanda dan Kantor Pos lalu Bea, Kota Mojokerto, Kabupaten Mojokerto, dan Kota Surabaya, kecuali kegiatan kepabeanan di Kecamatan Cantikan, Semampir, Tandes, Asemrowo, dan Pakai. Adapun wilayah kerja yang sekarang kami jalani merupakan gabungan dari sebagian wilayah kerja yang tadinya dimiliki oleh KPPBC TMP Juanda dan KPPBC TMP Tanjung Perak," ungkap Noer.

Penerimaan cukai. sebagai kantor limpahan dari Tanjung perak dan Juanda, target penerimaan cukai KPPBC Sidoarjo sangat besar.

Lebih lanjut Noer menjelaskan, setelah diresmikan pada 1 Juli 2015 oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai, maka pengoperasian penuh KPPBC Sidoarjo mulai resmi dilakukan pada 19 Agustus 2015. Sejak itu hingga kini KPPBC TMP B Sidoarjo menjadi kantor bea cukai baru yang memiliki jumlah pengguna jasanya cukup banyak, yaitu sekitar 282 baik dari cukai maupun yang menerima fasilitas.

Jumlah ini memang terbilang cukup banyak, bahkan dengan mengusung nama tipe madya pabean, sebenarnya jumlah pengguna jasa di bidang pabean jauh lebih sedikit ketimbang cukai. untuk pengguna jasa di bidang cukai di KPPBC Sidoarjo meliputi, pabrik hasil tembakau 59, importir hasil tembakau 5, pabrik MMEA 5, importir MMEA 2, penyalur MMEA 22, TPE MMEA 126, pabrik EA 1, tempat penyimpanan EA 1, dan tempat penjualan eceran EA 1. Sedangkan untuk fasilitas kepabeanan perusahaan yang dilayani, kawasan berikat 46, gudang berikat 2, dan pameran 1.

Dari jumlah tersebut jelas kalau kegiatan cukai lebih dominan, bukan hanya penyampaian dokumen perharinya saja tapi jumlah target penerimaannya pun juga jauh lebih besar. "Untuk target tahun ini kami dibebankan sebesar Rp 3.748.284.688.991 untuk cukai dan Rp 5.101.330.000 untuk bea masuk. Hingga akhir bulan Mei pencapaian target kami adalah, untuk cukai mencapai Rp 961.818.884.333 atau sekitar 25 persen. Sedangkan untuk bea masuk hingga akhir mei mencapai Rp 2.315.527.321 atau sekitar 45,39 persen," ungkap Noer.

Namun demikian dari sisa enam bulan kedepan ini dirinya tetap optimis target tersebut akan tercapai. Hal ini dilihat dari kinerja sektor pereokonomian di Sidoarjo yang terus bangkit dan kesiapan dari SDM di KPPBC Sidoarjo yang terus menerus melakukan peningkatan kinerja sehingga pelayanan dapat lebih efisien dan efektif.

Terkait dengan SDM tentunya tidak dapat dilepaskan dari sarana dan prasarana yang dimiliki oleh KPPBC Sidoarjo, untuk SDM sendiri KPPBC Sidoarjo memiliki 145 pegawai dimana lebih dari 50 persen berada di luar kantor untuk melakukan pelayanan dan pengawasan pada perusahaan penerima fasilitas. Sedangkan untuk kantor sendiri KPPBC Sidoarjo masih menempati separuh gedung aula dari Kantor Wilayah Jawa Timur I.

"Walaupun kantor kami hanya separuh aula saja, namun itu tidak menyurutkan integritas kami dalam memberikan pengawasan dan pelayanan kepada pengguna jasa. Memang ada wacana akan mendapat kantor baru. Namun

melihat kondisi yang ada, kami berharap tetap disini sedangkan untuk kantor dapat lebih dibentuk sehingga terasa lebih nyaman lagi. Tapi yang penting bagi saya, kantor itu hanya bungkusnya saja yang penting isinya, jadi walaupun kantor seperti ini tapi untuk target penerimaan kami akan berusaha semaksimal mungkin mencapainya," tutur Noer.

Semangat yang dimiliki oleh seluruh pegawai KPPBC Sidoarjo memang patut mendapatkan apresiasi yang besar, karena sebagai kantor yang baru berdiri tentunya banyak sekali kendala yang mereka temui saat itu, mulai dari masa peralihan sampai masa mengenalkan masyarakat akan keberadaan kantor bea cukai Sidoarjo saat ini. Pada masa peralihan tentunya semua akan paham bagaimana carut marutnya pelimpahan wilayah kerja dan bagaimana rumitnya mengatur penerimaan negara agar dapat masuk dengan tepat. Hal ini tentunya membutuhkan kesabaran dan integritas yang tinggi.

Kondisi ini diamini oleh **Henry Najoan** yang merupakan chief personal and legal officer PT Wismilak Inti Makmur Tbk. Menurutnya, pelayanan cukai oleh KPPBC Sidoarjo sejauh ini sudah bagus, walaupun pada masa transisi ada beberap kendala yang dihadapi namun itu dapat dimaklumi sebagai proses menuju perbaikan.

"Pelayanan cukai sudah baik selama ini, kami tidak pernah mendapatkan masalah dalam hal pelayanan, kalau pun ada masalah itu secepatnya kami selesaikan sesuai arahan dari bea cukai Sidoarjo. Kalau pun ada masalah itu lebih pada sistem pelaporan yang sebenarnya sifatnya nasional, karena selama ini sering terjadi beda persepsi antara perusahaan dan petugas bea cukai sehingga pelaporan yang kami sampaikan sering tidak cocok dengan persepsi petugas, namun itu semua dapat terselesaikan. Kedepannya kami harap ada kesamaan sehingga sistem pelaporan tidak menajdi masalah," kata Henry.

Komentar yang sama juga disampaikan oleh **Rina Asmarani**, selaku Exim and Bonded zone manager PT. Global Way Indonesia, menurutnya selama ini tidak ada masalah dengan pelayanan yang diberikan bea cukai Sidoarjo, bahkan untuk peraturan yang terbaru pun selalu diundang untuk sosialisasi sehingga dapat memahami dengan segera, kalau pun ada itu hanya pada masa transisi dan itu sangat dimaklumi.

Jika para pengguna jasa sudah merasa puas dengan pelayanan yang dirasakan saat ini, tentunya itu bukan akhir dari segalanya bagi bea cukai Sidoarjo. Peningkatan pelayanan yang semakin sempurna dan pengawasan yang efektif menjadi tujuan utama kinerja mereka. Selain itu, pencapaian target penerimaan yang sempurna menjadi cermin keberhasilan KPPBC Sidoarjo. "Program kerja kami yang utama saat ini ada 2, pertama bagaimana dapat mencapai target penerimaan yang telah dibebankan. Dan kedua, bagaimana masyarakat dapat mengenal dan mengetahui kalau sekarang ada kantor bea cukai Sidoarjo yang memberikan pelayanan selain di pelabuhan Tanjung Perak dan Bandara Juanda. Karena anggapan masyarakat saat ini jika ditanya bea cukai lebih menunjuk Tanjung Perak dan Juanda, mereka belum paham ada kantor bea cukai Sidoarjo," ujar Noer.

Tugas memperkenalkan ini diemban oleh seluruh pegawai KPPBC Sidoarjo, mulai dengan mengikuti dan mengadakan acara ditempat-tempat umum, hingga membuat suatu buah tangan yang dapat menyampaikan informasi akan keberadaan kantor bea cukai Sidoarjo."Kami sudah mengikuti beberapa *event* agar masyarakat paham akan fungsi dan keberdaan kantor bea cukai Sidoarjo, namun hal ini masih dirasa kurang. Kami sadar kalau ini masih menjadi PR namun pengerjaannya membutuhkan waktu yang cukup lama agar semua orang bisa mengetahui keberadaan kantor bea cukai Sidoarjo," paparnya.

Kemajuan daerah Sidoarjo yang ditunjang dengan meningkatnya perekonomian di daerah tersebut kini menjadi tantangan bagi KPPBC Sidoarjo untuk menjadi salah satu bagian dalam keberhasilan itu. Upaya ini tentunya juga harus terus didukung dengan peningkatan kinerja termasuk memperkenalkan tugas dan fungsi KPPBC Sidoarjo yang kini belum banyak diketahui masyarakat Jawa Timur.

(Supriyadi)

Fokus Pada Pelayanan dan Pengawasan. Dengan menggabungkan dua wilayah kerja, kini KPPBC Sidoarjo dapat fokus melayani industri TPB dan perusahaan dibidang cukai.

Penyelundupan 50 Ton Bawang Merah Asal Malaysia Digagalkan

Berdasar informasi yang diperoleh dari Tim Operasi Gerhana Ditjen Bea dan Cukai, pada 24 April 2016 sekitar pukul 03.00 WIB, Tim Satuan Tugas TNI Angkatan Laut Patkamla II-I-33 menghentikan dan menegah KM TENRI SANNA berbendera Indonesia, di sekitar perairan Meuredu, Kuala Beuracan.KM TENRI SANNA mengangkut 50 (lima puluh) ton bawang merah dari Penang, Malaysia dengan tujuan Kuala Langsa, Provinsi Aceh, tanpa dilengkapi dengan dokumen yang dipersyaratkan, yaitu dokumen Manifest. Selain itu, pengangkut tidak pernah mengajukan dokumen Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP/BC 1.0) dan Inward Manifest (BC 1.1.) kepada Kantor Pabean, dalam hal ini KPPBC Tipe Pratama Kuala Langsa, yang membawahi/mengawasi wilayah tujuan kapal, yaitu Kuala Langsa.

Selanjutnya Barang Bukti Hasil Penindakan berupa 1 (satu) unit Kapal Motor KM. TENRI SANNA berbendera Indonesia dan 50 (lima puluh) ton Bawang Merah, dibawa dan disimpan di TPI Kuala Pasie Peukan Baroe Kota Sigli, serta disita untuk kepentingan penyidikan.

Penegahan bawang oleh personel TNI Aangkatan Laut yang bertugas di Pos AL Meureudu, Kabupaten Pidie Jaya, Provinsi Aceh, juga berhasil mengamankan kapal yang membawa barang ilegal itu serta menangkap para anak buah kapal.

Informasi keberadaan kapal kayu yang membawa bawang merah ilegal tersebut diketahui berdasarkan informasi dari masyarakat bahwa sekitar pukul 01.00, Minggu dinihari, 24 April 2016, ada kapal di tengah laut yang tidak menyalakan lampu pada malam hari sedang mendekat ke Pantai Meureudu di sekitar kawasan Kuala Beuracan. Berdasarkan informasi tersebut, TNI AL langsung ke lokasi dan mendapati sebuah kapal dengan nama KM Aneuk Meutuah GT 7, yang dimiliki Faisal—warga Trieng Gadeng, sedang melakukan bongkar-muat bawang merah sebanyak 2 ton.

Berdasarkan temuan tersebut, dikembangkan lagi bahwa ada kapal lain yang membawa bawang merah dalam jumlah banyak. Menggunakan kapal patroli keamanan Laut Pulau Kampai II.133, dilakukan pengejaran dan ditemukan bahwa kapal itu berada pada titik koordinat 05 16 00 U-096 14 00 T. Kapal yang ditemukan pada pukul 03.00 tersebut bernama KM TENRI SANNA GT 35. Setelah diperiksa, kapal tersebut memiliki muatan bawang sebanyak lebih-kurang 50 ton. Kapal dan empat ABK warga Aceh Timur, yakni Julfikar, Munawar, Muhammad Hasan, dan M. Hasan, semuanya warga Idi Rayeuk, Aceh Timur, dibawa ke Pelabuhan TPI Kuala Pasie Peukan Baro, Kecamatan Sigli Kota, Kabupaten Pidie.

Mempertimbangkan bahwa yang bersangkutan diduga telah melakukan pelanggaran tindak pidana di bidang kepabeanan, selanjutnya kasus tersebut dilimpahkan oleh Pangkalan Utama TNI AL I Lhokseumawe kepada Kantor Wilayah DJBC Aceh guna proses penyidikan lebih lanjut. Pelaku diduga melakukan tindak pidana penyelundupan di bidang impor dan melanggar Pasal 102 huruf a Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan. Potensi kerugian negara berupa kerugian materi atas pungutan Bea Masuk dan PDRI yang diperkirakan senilai lebih dari 130 juta rupiah, serta kerugian inmateri yaitu dapat membahayakan kesehatan konsumen dan mengganggu keberlangsungan usaha para petani bawang merah di dalam negeri.

Penyerahan Barang Hasil Tindakan 50 Ton Bawang Merah

Bertempat di Lapangan Posal Kota Sigli, Aceh, pada tanggal 27 April 2016, Kanwil DJBC Aceh dan Pangkalan Utama TNI AL I Lhokseumawe melaksanakan kegiatan penyerahan barang hasil penindakan atas upaya penyelundupan impor 50 (lima puluh) ton bawang merah.

Kegiatan Penyerahan barang hasil penindakan tersebut dilakukan atas upaya penyelundupan barang impor berupa 50 (lima puluh) ton bawang merah, yang dilakukan oleh Tim Satuan Tugas TNI Angkatan Laut Patkamla II-I-33 berdasar informasi yang diperoleh dari Tim Operasi Gerhana Ditjen Bea dan Cukai,sebagai bentuk sinergi antara TNI Angkatan Laut dengan Ditjen Bea dan Cukai.

Kegiatan penyerahan barang hasil penindakan ini juga sebagai bentuk sinergi antara Ditjen Bea dan Cukai dan TNI Angkatan Laut, khususnya dalam menjaga dan mengawasi kawasan pantai timur Sumatera dari masuknya barang-barang illegal dan berbahaya yang dapat merugikan negara dan masyarakat. Kegiatan ditutup dengan pemberian keterangan pers oleh Kepala Kantor Wilayah DJBC Aceh dan Komandan Pangkalan Utama TNI AL I Lhokseumawe kepada para insan pers yang menghadiri kegiatan tersebut.

(Ariessuryantini)

BEA CUKAI JATIM I BERANTAS PEREDARAN ROKOK ILEGAL HINGGA EKSPORTASI SIRIP HIU

Hari ini Jumat tanggal 3 Juni 2016 bertempat di KPPBC TMP Tanjung Perak dilaksanakan Konferensi Pers penegahan rokok ilegal, MMEA dan eksportasi sirip hiu oleh kanwil DJBC Jatim I. Selain dihadiri langsung oleh Dirjen Bea Cukai Heru pambudi juga turut hadir Direktur Keberatan Banding dan Peraturan Rahmat Subagio, Direktur Penerimaan dan Perencanaan Strategis Sugeng Aprianto, KaKanwil Jatim I Decy Arifinsyah, KaKanwil Jatim II Nirwala Dwi yulianto, Kakanwil Bali, NTB,NTT R Syarif Hidayat dan Kepala KPPBC TMP Tanjung Perak Efrizal. Adapun instansi terkait yang hadir antara lain Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, perwakilan Kejaksaan Negeri Tanjung Perak, Balai Karantina Ikan hewan dan tumbuhan.

Bea Cukai Jawa Timur I kembali menunjukkan keseriusannya dalam menindak pelanggaran kepabeanan dan cukai di wilayah Jawa Timur. Tak tanggung-tanggung, dalam kurun waktu Januari hingga Mei 2016, telah dilakukan serangkaian penindakan yang berhasil selamatkan negara dari kerugian puluhan miliar.

Khususnya dalam hal penindakan cukai, Bea Cukai tunjukkan aksi nyata dalam menciptakan *fair treatment* bagi industri rokok yang telah mematuhi segala ketentuan dan membayar cukai sesuai kewajibannya, sehingga diharapkan tidak ada lagi rokok ilegal dan pasar akan diisi oleh industri rokok yang taat aturan. Beberapa penindakan cukai antara lain penegahan rokok ilegal dan MMEA. Berdasarkan kajian PSEKP UGM tahun 2015 intensitas penindakan dapat berkontribusi terhadap penerimaan cukai hasil tembakau sebesar 0.3% (330 Milliar) dan terhadap produksi hasil tembakau sebesar 5.3%.

Penindakan di bidang kepabeanan antara lain penegahan ekspor sirip hiu, MMEA, air soft gun, sex toy, kosmetik, ponsel dll.

Atas sepak terjang tersebut, Bea Cukai telah membuktikan fungsinya sebagai *Community Protector* dibidang kepabeanan dan cukai tak sekadar semboyan. Penindakan ini telah mendukung upaya pemerintah membatasi peredaran barang-barang yang dilarang, dibatasi, dan dianggap mengganggu kesehatan jikadikonsumsimasyarakat. (*)

Penyelundupan Tarantula

Foto bersama. Pejabat Bea Cukai, INSW, dan Delegasi Mesir.

Macam-macam saja orang untuk mendapatkan keinginannya bahkan terkadang dengan melakukan berbagai cara. Ingin memiliki hewan Tarantula jenis lain yang tidak berasal dari Indonesia rela mengimpor tetapi karena tidak ingin berurusan dengan surat perizinan kemudian melakukan penyelundupan.

Berkat kejelian petugas bea cukai, sebanyak 111 ekor tarantula hidup berhasil diamankan saat akan dikirimkan melalui jasa pos ke sebuah alamat di Kota Bandar Lampung pada 28 April 2016. Kiriman asal dari Thailand tersebut ilegal karena tidak menyertakan dokumen kesehatan hewan dan tidak melalui Kantor Karantina Hewan.

Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean Bandar Lampung, Sehat Yulianto, menjelaskan penyelundupan ini berpotensi bahaya, karena apabila tarantula ilegal ini lolos ditakutkan diikuti masuknya hama dan penyakit hewan dari luar negeri ke Indonesia.

"Ditakutkan bisa mencemarkan sumber daya alam hayati dalam negeri serta munculnya penyebaran penyakit hewan menular yang mengganggu kesehatan manusia, hewan dan lingkungan," kata Yulianto saat rilis di kantornya.

Yulianto menegaskan, upaya penggagalan pengiriman hewan hidup tersebut merupakan tindaklanjut dari kerja sama PT Pos Indonesia, Polda Lampung, dan Kantor Bea dan Cukai Bandarlampung

Barang kiriman pos tersebut diberitahukan sebagai "Fabric Toy" (mainan) dengan nilai barang yang diberitahukan senilai USD 10. Modus penyelundupan dengan menaruh Tarantula di dalam pampers/ popok anak-anak kemudian ditutup dengan boneka di atasnya. Walaupun saat x-ray tidak terlihat karena hewan jenis laba-laba itu tidak ada tulang padatnya.

"Karena mencurigakan petugas tetap membuka pampers bonekanya dan ternyata ditemukan laba-laba di dalamnya," tambah Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan KPPBC TMP Bandar Lampung, Sispriyanto.

Petugas lalu menindak barang kiriman pos nomor EE134555801THtersebut karena telah melanggar aturan larangan dan/atau pembatasan barang impor atas pemasukan media pembawa hama dan penyakit berupa hewan. Untuk penelitian dan pengembangan perkara, petugas berkoordinasi dengan Polda Lampung, Balai Karantina Pertanian Kelas I Bandar Lampung, serta Balai Konservasi Sumber Daya Alam Lampung.

Sementara, Kepala Seksi Karantina Hewan Balai Karantina Pertanian Lampung, Puji Hartono mengatakan, impor tarantula ini tidak melalui pintu masuk resmi. "Pengirim tarantula juga tidak melapor dan menyerahkan ke petugas karantina," katanya.

Barang bukti akan disimpan di Balai Karantina Pertanian untuk mengetahui ada tidaknya penyakit hewan atau hama di tarantula tersebut. Kasus ini merupakan pelanggaran dari beberapa aturan antara lain: Pasal 5 Undang-Undang Nomor 16 tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 2000 tentang Karantina Hewan.

(**Desi Prawita**)

Kunjungan Kerja Pengurus PERAKI Ke Kantor Pusat DJBC

Untuk memperkenalkan organisasi baru yaitu sebuah wadah berhimpunnya para ahli kepabeanan di Indonesia, atau dengan nama PERAKI (Perkumpulan Ahli Kepabeanan Indonesia), pada 1 Juni 2016, bertempat di Loka Niyantraka, ruang rapat Direktur Jenderal Bea dan Cukai, berlangsung courtesy call antara pengurus Peraki dengan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Heru Pambudi.

Rombongan pengurus PERAKI yang dipimpin langsung oleh Ketua Umumnya, Abdul Rachman, yang juga adalah pensiunan pegawai Bea dan Cukai, memperkenalkan para pengurus PERAKI dan Sedikit menjelaskan mengenai profil, visi dan misi serta program organisasi yang berdiri pada 29 Februari 2016. PERAKI adalah organisasi yang cikal bakalnya adalah organisasi serupa yaitu IAKI atau Ikatan Ahli Kepabeanan Indonesia yang telah vakum dari kegiatannya selama kurang lebih 7 tahun. Organisasi ini merupakan wadah berhimpunnya para ahli kepabeanan di Indonesia yang memiliki visi menjadi mitra Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam membangun ekonomi Indonesia.

Organisasi ini memiliki tiga misi, pertama Memfasilitasi perdagangan dan industri serta melindungi masyarakat dan ling-kungan hidup. Kedua memperlancar arus barang dan dukomen serta bekerja efektif dan efisien dan ketiga, turut mencegah kejahatan kepabeanan (Customs Crime).

Dan sebagaimana diketahui, keberadaan para ahli kepabeanan sudah meluas di berbagai sektor usaha, misalnya pengusaha jasa kepabeanan (PPJK), importir, eksportir, perusahaan industri barang dan jasa, pengusaha angkutan laut dan udara, freight forwarder, kawasan berikat, gudang berikat, konsolidator, pengusaha jasa titipan, kuasa hukum, instruktur atau tenaga pengajar pada perguruan tinggi dan sebagainya.

Menanggapi kedatangan para pengurus PERAKI tersebut, Dirjen, Heru Pambudi, yang didampingi Direktur Penerimaan dan Perencanaan Strategis, Sugeng Afrianto dan Direktur Keberatan Banding dan Peraturan, Rahmat Subagio, mengucapkan terimakasih atas kedatangan para pengurus PERAKI ke Kantor Pusat. Jika melihat visi dan misi serta program-program PERAKI, Dirjen menyebut, organisasi yang seperti inilah yang diharapkan, karena harus diakui tidak banyak organisasi yang berkecimpung di dunia kepabeanan. Sebatas cluster-cluster kecil, seperti Asosiasi Kawasan Berikat, Asosiasi Mitra Utama, Asosiasi Logistik dan lain sebagainya yang skupnya berdasarkan kepentingan masing-masing.

"Kita bersyukur sekarang kita punya tim kepabeanan secara nasional dan utuh, dan saya kita tepat PERAKI sebagai *counterpart* kita," imbuh Dirjen yang menurutnya untuk mengisi apa saja yang mungkin diperlukan masyarakat usaha sebagai *client* Bea Cukai sangat diperlukan *counterpart-counterpart* seperti PERAKI.

PERAKI menurut pengamatan Dirjen adalah pertama dan aktif, untuk itu ia berharap organisasi ini betul-betul bisa menjalankan fungsinya sebagai *counterpart* yang tidak hanya sebatas pada tataran operasional tetapi jauh lebih penting yaitu tataran *policy* dan *strategic*. "Mudah-mudahan ini betul-betul bisa menjadi benefit bagi kita."

"Mekanismenya, kami akan lemparkan perencanaan tentang draft suatu kebijakan, baik yang bersifat teknis maupun strategic, dan bagaimana mengenai arah bea cukai ke depan. Saya yakin pengalaman para senior kita ini bisa memberikan masukan yang bersifat konstruktif, membangun, membina dan memperbaiki," pungkas Dirjen.

(Ariessuryantini)

Sistem *Online* Bea Cukai **Mempercepat dan Mempermudah Layanan**

Fitria

Penggunaan komputerisasi dalam dunia kerja sudah tidak asing lagi, namun untuk membuat sebuah program atau aplikasi yang sesuai dengan kebutuhan kerja mungkin bukanlah pekerjaan yang mudah. Fitria pegawai bea cukai pada Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai dalam menjalankan tugasnya sehari-hari, termasuk membuat program untuk digunakan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) sebagai alat bantu dalam mengerjakan rutinitas dengan menggunakan bahasa pemorograman tertentu terutama untuk memberikan pelayanan kepada pengguna jasa kepabeanan dan cukai.

Ibu dari tiga orang putri ini, semenjak diterima sebagi pegawai bea dan cukai pada tahun 2003 akhir dan mulai penugasan tahun 2004 langsung ditempatkan pada IKC sampai sekarang. "Saya lulusan D3 Teknik Informatika dari Sekolah Tinggi Teknologi (STT) Telkom Bandung yang sekarang berubah nama menjadi Telkom University Bandung, dan waktu saya melamar spesifikasinya memang membutuhkan D3 Teknik Informatika," ujar Fitria yang menikah setelah bekerja selam dua (2) tahun di bea cukai.

Pada saat itu, Fitria yang menikah dengan sesama pegawai bea cukai itu, tidak tahu bahwa lowongan yang dilamarnya dari sebuah koran nasional akan menjadi pegawai bea dan cukai. Informasi yang tertulis di koran tersebut hanya dicantumkan membutuhkan D3 Teknik Informatika untuk sebuah Kementerian. Baru pada saat ujian kesehatan di Universitas Indonesia waktu

itu, diberitahukan panitia seleksi, bahwa apabila lulus akan ditempatkan pada DJBC, Kementerian Keuangan.

Selama bekerja di bea cukai Fitria menjalankan tugas dan tanggung jawabnya seperti pegawai lainnya. Menurutnya, apa yang dipelajari selama di bangku kuliah sangat mendukung dalam mengerjakan tugasnya sehari-hari, walaupun pada awalnya mengalami sedikit kendala. "Memang di D3 itu kita diajari *basic programming*, akan tetapi prakteknya dalam dunia kerja tiba-tiba berbeda. Waktu kuliah pemogramannya menggunakan *Active Server Pages (*ASP), sedangkan di bea cukai memakai *oracle*. Memang sih sempat terjadi kaya gap teknologi. *Oracle* sesuatu yang baru, jadi kita harus belajar lagi dasar-dasarnya," papar ibu yang selalu meluangkan waktunya pada hari libur untuk menemani ketiga putrinya berenang.

Setelah bekerja selama dua belas (12) tahun, ternyata Fitria termasuk salah seorang pegawai yang mendapat perhatian dari pimpinan DJBC khususnya dari Direktorat IKC. Fitria dinobatkan sebagai salah seorang pegawai bea cukai yang menerima *Certificate of Merit* di bidang programmer pada Hari Kepabeanan Internasional ke-64 pada 26 Januari 2016 lalu. Kebetulan tema yang diusung pada HPI ke-64 itu adalah *"Digital Customs Progressive Engagement"* yang maksudnya adalah mengharapkan komunitas kepabeanan atau customs mendorong layanan yang berbasis teknologi informasi.

Tidak pernah terpikirkan oleh Fitria akan menerima penghargaan bertaraf internasional seperti itu, apalagi sertifikat tersebut langsung diberikan Menteri Keuangan Bambang Brodjonegoro. "Sewaktu dinobatkan sebagai salah satu pegawai yang menerima penghargaan pada waktu itu, saya sempat kaget. Karena tidak menyangka saya termasuk yang dicalonkan. Karena saya merasa spesifikasi saya biasa saja, mungkin pimpinan yang mengajukan. Saya tidak tau kalau nama saya diajukan," kata programmer yang pada masa mudanya senang dengan olah raga sepeda itu merendah.

Menurut ibu kelahiran Jakarta tahun 1981 ini, penerapan satu sistem di bea cukai bertujuan untuk mempercepat dan mempermudah layanan. Ketika suatu sistem dibangun, pasti memiliki tujuan bagaimana supaya pengguna jasa kepabeanan dan cukai itu terbantu dalam proses pelayaannya. "Dengan adanya otomasi sistem, yang tadinya pengurusan sebuah dokumen membutuhkan waktu bebarapa hari menjadi lebih cepat dan mudah, serta tatap muka dengan petugas bea cukai dapat berkurang," paparnya.

Dalam proses pembentukan atau membangun sebuah sistem aplikasi, banyak hal yang perlu dipertimbangkan, dan yang paling penting adalah bagaimana sistem yang akan dibangun dapat mendukung kebutuhan kerja si pengguna (user). Secara ringkas Fitria menjelaskan bagaimana pedoman pelaksanaan siklus pengembangan sebuah sistem informasi.

Pada tahap awal adalah melakukan analisa yang bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada pada sistem. Menjelaskan tentang fungsi-fungsi yang ada pada sistem beserta batasan masalahnya dan menetukan spesifikasi kebutuhan sistem. Terdapat dua (2) analisis yang dilakukan dalam fase ini. Analisis masalah di sistem saat ini dan analisis kebutuhan user. Analisis merupakan tahapan untuk mendefinisikan masalah dan menemukan alternatif penyelesaian, mengumpulkan hal-hal yang diperlukan dalam pembangunan perangkat lunak, menentukan lingkup perangkat lunak, menentukan dasar kontrak antara pembuat dan pengguna, menentukan fungsi-fungsi yang disediakan sistem serta menentukan batasan-batasan sistem.

Tahap berikutnya adalah perencanaan. Perancangan perangkat lunak merupakan proses-proses yang berfokus pada empat atribut berbeda, yaitu struktur data, arsitektur perangkat lunak, representasi interface, dan prosedur rinci. Tahap ini akan menerjemahakan tentang kebutuhan sistem menjadi sebuah representasi perangkat lunak yang kualitasnya dapat diperkirakan sebelum tahap pengkodean dilakukan.

Kemudian hasil dari perancangan ini didokumentasikan sehingga menjadi suatu bagian dari konfigurasi perangkat lunak. Tahap analisis dan design disebut *system / information engineering* yang merupakan penggambaran umum dari sistem, serta posisi dimana perangkat lunak tersebut akan dipakai. Secara detail desain adalah tahap perancangan dan implementasi untuk solusi dari masalah user yang berupa : arsitektur program *(bluechip)*, bahasa pemrograman yang dipakai, jenis aplikasi yang dipakai dan karakteristiknya serta pembentukan database.

Selanjutnya adalah pengembangan. Pengembangan atau pengkodean merupakan aktivitas yang menerjemahkan hasil perancangan ke dalam suatu bentuk yang dapat dimengerti oleh mesin dengan menggunakan bahasa pemrograman tertentu. Jika hasil dari perancangan tersebut telah merupakan suatu bentuk yang detail, maka pengkodeannya dapat dilakukan secara sistematis.

Setelah perancangan dibentuk

ke dalam bahasa mesin, tentu perlu ujicoba. Pengujian adalah tahapan untuk melakukan validasi terhadap sistem informasi yang telah dibangun terhadap proses bisnis yang dikehendaki oleh pemilik bisnis. Tujuannya yaitu untuk menjamin bahwa sistem yang telah dibangun sesuai dengan proses bisnis yang dikehendaki dan dapat diterima oleh pemilik bisnis.

Kemudian tahapan yang terakhir adalah implementasi. Implementasi termasuk tahap mempersiapkan implementasi sistem yang telah disetujui user dan mempersiapkan user dalam mengimplementasikan sistem baru. Pasca implementasi digunakan untuk mengukur efektifitas implementasi sistem yang telah disetujui user. Tujuannya untuk memberikan masukan kepada manajemen satuan kerja pemilik aplikasi dan satuan kerja yang membidangi teknologi informasi dalam mengambil tindakan selanjutnya yang sesuai.

Fitria sendiri saat ini bertugas sebagai analis. Tugas kesehariannya sudah ditetapkan dalam satu program misalnya mau membuat sistem apa, sehingga dalam pembangunan sistemnya dari awal sudah dilibatkan. " Kalau sekarang yang kami kembangkan itu TPB, yang saya ikut mulai dari awal TPS *online*. Istilahnya pertukaran data antara bea cukai dengan TPS, terkait data pergerakan barang. Itu sudah diterapkan di Tanjung Priok, Tanjung Perak, Semarang, dan saat ini sedang uji coba dengan KPU Soekarno Hatta dan Belawan," ujarnya.

Ketika ditanya, apa kendala dalam membangun sebuah sistim ? "Inikan integrasinya dengan pihak luar, dan mungkin jumlah TPS dalam satu kantor ada yang lebih dari satu, bisa juga banyak, dan masing-masing TPS punya sistim sendiri-sendiri. Mereka membangun sistim, kemudian sistim itu integrasi dengan bea cukai. Kendalanya di situ, karena berbeda-beda sistim, jadi kita harus *sharing* dengan mereka," paparnya.

> ***"Dengan adanya otomasi sistem, yang tadinya pengurusan sebuah dokumen membutuhkan waktu bebarapa hari menjadi lebih cepat dan mudah.***

Fitria berharap, ke depan DJBC pasti lebih baik karena sistim aplikasi yang dibangun semakin bervariasi dan mengikuti teknologi informasi terbaru dalam memberikan pelayanan dan pengawasan terhadap tugas dan fungsi bea cukai sehari-hari. "Sistim ini akan menjadi kebanggaan bea cukai dan memudahkan serta mempercepat pelayanan," papar Fitria yang bertekad untuk bekerja lebih baik lagi dengan diterimanya *sertivicate of merit* itu dan merasa dirinya tidak lebih baik dari teman-teman yang lain merendah.

(Piter)

CARA MEMBUAT DJBC BILLING

PERTANYAAN:

Perkenalkan nama saya Ronco Hutagalung, karyawan eksim perusahaan manufaktur di Bekasi. Saya tertarik dengan layanan billing online yang diberikan Bea Cukai. Pertanyaan saya bagaimana cara membuat billing di Bea Cukai? Terima kasih atas jawabannya.

Ronco Hutagalung, Bekasi.

JAWABAN:

Terima kasih atas pertanyaan Saudara Ronco Hutagalung di Beakasi, Kami dari Subdit Penyuluhan dan Layanan Informasi menyampaikan beberapa informasi berkaitan dengan pertanyaan yang Saudara ajukan sebagai berikut:

1. Billing Online (MPN G2) merupakan salah satu sistem pembayaran yang baru terkait Pembayaran dalam kegiatan pelayanan Kepabean dan Cukai menggantikan SSPCP (MPN G1).
2. Saudara dapat mendapatkan Kode Billing atas nomor Aju PIB/PEB dengan mengakses http://customer.beacukai.go.id. Caranya Saudara masuk ke Portal Pengguna Jasa yang ada buat pada waktu pengurusan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK) sebelumnya:
   a. Sign In Browse Only
   b. Masukan Username dan Password
   c. Sign In
   d. Klik Menu Billing Online
   e. Masuk Aplikasi Billing Online.
3. Saudara akan mendapatkan Kode Billing dari Portal Pengguna Jasa Importir/ Eksportir maupun PPJK yang Saudara gunakan.
4. Terdapat 2 metode untuk membuat Billing, yaitu:
   a. Sebelum PIB/PEB dikirimkan melalui Modul PIB/PEB.
      - Data Master
      - Rekam Data Master
      - No
      - isikan Data
      - Simpan.

      Apabila menggunakan metode ini kami sarankan Saudara/i sangat teliti dalam melakukan pengisian data.
   b. Setelah PIB dikirimkan dan sudah mendapatkan respon BC Penerimaan atau BC Konfirmasi Pembayaran.
      - Billing
      - Browse Billing
      - Klik Icon Create Billing Pabean
      - Masukan Parameter
      - Pilih Aju
      - Create Billing.

      Kami lebih menyarankan Saudara untuk menggunakan menu ini.
5. Untuk Tata Cara pembuatan Billing terdapat pada Menu Help Aplikasi Registrasi Kepabeanan.

Demikian disampaikan untuk informasi lebih lanjut segera hubungi kami di BRAVO BEA CUKAI 1500225.

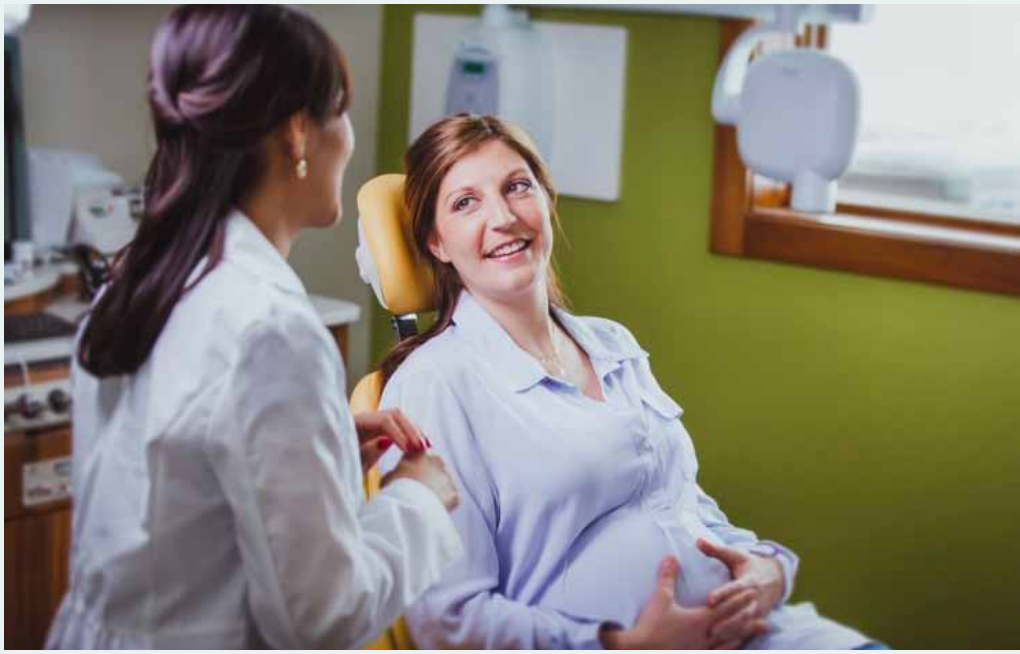
Salam,
Subdit Penyuluhan dan Layanan Informasi

Penanggulangan Sakit Gigi Pada Ibu Hamil

Drg. ETTY MULYANA HUSTIOWATI

Kerap kali sakit gigi dialami oleh ibu hamil. Banyak hal yang dapt menyebabkan timbulnya sakit gigi pada ibu hamil, diantaranya karena adanya Perubahan hormon yang bisa mengakibatkan timbulnya rasa sakit pada gigi. Peningkatan kadar hormon estrogen dan progesterone yang dapat mengakibatkan ibu hamil rawan terkena infeksi, karies dan gigi sensitif.

Dokter gigi harus lebih berhati hati dalam menanganinya, karena berkaitan dengan adanya janin yang dikandung. Umumnya ibu hamil merasa mual saat menyikat gigi, hal ini sering menjadi penyebab ibu hamil malas menyikat gigi, kesehatan mulut jadi kurang terawat dan hal ini bisa mengancam keselamatan janin di masa awal kehamilan.



HORMON

Penyebab utama sakit gigi pada ibu hamil sama dengan penyebab sakit gigi pada umumnya, yaitu plak dan karang gigi. Pada ibu hamil gusi menjadi lebih sensitif karena adanya perubahan hormonal di tubuh yang juga mempengaruhi sirkulasi darah di tubuh. Kondisi ini akan memicu ibu hamil mengalami perdarahan gusi pada masa kehamilannya, terutama bagi ibu yang sebelum masa kehamilannya memang bermasalah dengan plak dan karang pada gigi. Pada ibu hamil yang bebas dr plak dan karang gigi serta tidak pernah mengalami perdarahan gusi, hendaknya lebih memperhatikan kesehatan rongga mulutnya, karena jika tidak, akan cepat pula mengalami perdarahan gusi. Ini yang disebut gingivitis.

Penyakit lain yang dapat timbul oleh kehamilan adalah penyakit periodontal, yaitu penyakit pada jaringan pendukung gigi. Kondisi ini dapat timbul akibat gingivitis yang tidak ditangani dengan baik.

Selama perubahan hormon, sistem kekebalan tubuh juga terganggu hingga kurang dapat melindungi tubuh dari bakteri yang menyebabkan penyakit gigi dan gusi. Oleh karena itu, ibu hamil dianjurkan agar rajin menyikat gigi minimal dua kali dalam sehari, menggunakan dental flossing (benang gigi) minimal sekali sehari, dan berkumur dengan cairan kumur antimikroba.

MUNTAH

Rasa mual dan sering muntah pada ibu hamil disebabkan oleh hormon-hormon kehamilan yang membuat cincin otot penjaga makanan di dalam perut melemah. Muntah membuat gigi terkena asam lambung, sehingga dapat merusak enamel gigi dan membuat gigi berlubang. Segeralah berkumur dengan air putih setiap muntah, lalu dilanjutkan berkumur dengan obat kumur berfluoride atau mengoleskan secuil pasta gigi ke seluruh gigi. Agar tercipta suasana basa di dalam rungga mulut. Kemudian bilas dengan air hingga bersih. Satu jam setelah muntah, barulah menyikat gigi.

KALSIUM

Dahulu dipercaya bahwa bila ibu hamil giginya akan berlubang karena kebutuhan kalsium bayi diambil dari gigi ibu. Hal itu tidak sepenuhnya benar karena kebutuhan kalsium bayi akan terlebih dahulu diambil dari tulang ibu bila asupan kalsium ibu kurang. Bila sudah sangat kekurangan baru kalsium gigi ibu yang diambil.

Untuk itu, ibu hamil harus meningkatkan asupan harian kalsium selama masa kehamilan.

Jumlah kalsium yang cukup akan melindungi massa tulang ibu dan memenuhi kebutuhan nutrisi janin dalam kandungan. Kalsium bisa didapatkan dengan mengonsumsi susu, keju, dan yoghurt.

Kadang rasa sakit gigi yang muncul tidak terlalu mengganggu untuk ibu, sehingga ibu hamil tidak menghiraukan sakit giginya. Hal ini merupakan suatu kesalahan karena ibu yang gusinya terinfeksi dapat menularkan pada janinnya melalui peredaran darah plasenta (Jurnal Obsteric Gynecology tahun 2010). Pada penelitiannya terbukti kuman fusobacterium nucleatum yang menginfeksi gusi ibu hamil ditemukan dalam janin dan mengakibatkan keguguran.

Resiko lainnya adalah kelahiran prematur (kurang dari 37 minggu) dan berat badan lahir rendah (kurang dari 2.500 gram). Hal ini sudah dibuktikan oleh beberapa peneliti lainnya.

Peradangan gusi pada ibu hamil ditandai dengan:

- Meningkatnya rasa sakit pada gusi
- Terjadi perdarahan di gusi
- Gigi goyang
- Bau mulut

PERAWATAN GIGI SAAT KEHAMILAN

Pada saat kehamilan ibi juga wajib mendapat perawatan dari dokter gigi. Biasanya dokter gigi menyarankan perawatan gigi pada trimester kedua atau awal trimester ketiga kehamilan. Karena trimester pertama adalah waktu pertumbuhan dan perkembangan bayi yang sangat penting sehingga prosedur apa pun yang dikhawatirkan dapat mengganggu sebaiknya dihindari. Sedangkan di paruh terakhir trimester ketiga, rahim menjadi sensitif dan sebagai akibatnya risiko kelahiran prematur dapat meningkat. Namun, jika ada kondisi yang memerlukan perawatan segera seperti gigi yang patah atau infeksi gigi, perawatan gigi harus segera dilakukan.

Penggunaan obat-obatan selama hamil dikhawatirkan akan mempengaruhi janin melalui plasenta. Konsultasikan terlebih dahulu dengan dokter, semua obat yang akan dikonsumsi.

Dokter kandungan dan dokter gigi Anda dapat mendiskusikan pilihan paling aman guna menghindari komplikasi yang mungkin terjadi selama perawatan gigi. Pertimbangan cermat pun harus dilakukan untuk memastikan bahwa tiap obat yang digunakan aman untuk ibu dan bayi.

Perawatan gigi yang harus dilakukan pada saat kehamilan:

1. Rutin menggosok gigi, sehabis makan atau sebelum tidur
2. Melakukan pemeriksaan gigi setiap 6 bulan sekali ke dokter gigi, di awal kehamilan dan saat hamil.
3. Menggunakan pasta gigi yang membuat mulut lebih segar, untuk pilihan aroma bisa menyesuaikan dengan selera Anda.
4. Segeralah berkumur-kumur ketika muntah dengan air hangat.
5. Dapat ditambahkan dengan obat kumur hingga mulut Anda merasa nyaman. Pilih obat kumur yang tidak mengandung alkohol.
6. Gunakan dental floss jika ada makanan yang belum bersih atau terselip di gigi.
7. Batasi mengkonsumsi makanan manis.
8. Tingkatkan konsumsi makanan yang mengandung kalsium.

CARA AMAN MENANGGULANGI SAKIT GIGI PADA IBU

Berkumur Dengan Air Hangat

Buatlah air hangat sekira setengah gelas, kemudian tambahkan seperempat sendok garam dapur, aduk hingga rata. Gunakan larutan ini untuk berkumur setidaknya selama 1 menit. Dapat diulang 3-4 kali perhari 30 menit setelah makan. Selain dapat meringankan sakit gigi, juga dapat membantu membersihkan partkel-partikel atau sisa makanan yang menempel pada gigi dan gusi.

Kompres Dingin/Es

Disamping melakukan cara di atas, jika masih belum teratasi sempatkan juga untuk meng-kompres dingin pada daerah pipi tepat di sisi luar gigi yang sakit. Untuk melakukannya bisa menggunakan es batu yang dilapisi kain atau menggunakan handuk bersih yang dicelupkan pada air es. Suhu dingin akan membantu meringankan rasa sakit.

Tapi ingat! Jangan tempelkan es langsung ke gigi. Karena hal ini akan membuat gigi semakin sakit, karena pulpa gigi yang meradang akan sangat sensitif terhadap suhu panas atau dingin secara langsung.

Obat penghilang sakit

Bila rasa sakit masih belum hilang, dapat digunakan obat pereda nyeri yang aman untuk ibu hamil dan dijual bebas tanpa resep dokter adalah parasetamol. Obat ini juga bisa digunakan untuk meredakan nyeri akibat sakit gigi. Untuk jenis obat lainnya harus dengan pengawasan dokter gigi dan dokter kandungan

Jika Anda memiliki masalah gusi atau sakit gigi saat hamil, periksakan diri ke dokter gigi atau dokter kandungan Anda. Lebih baik lagi bila Anda memeriksakan diri ke dokter gigi saat merencanakan kehamilan. Sekecil apa pun sakit yang Anda alami, bisa ada risiko yang dapat berdampak kepada kehamilan Anda. **(*)**

House of Sampoerna

Gedung House of Sampoerna

Bangunan tua "House of Sampoerna" terletak di pusat kota Subaya lama, tepatnya berada di Jalan Taman Sampoerna No. 6, Krembangan, Pabean Cantikan, Surabaya. Kompleks bangunan megah bergaya kolonial Belanda ini dibangun pada tahun 1862 dan sekarang merupakan situs bersejarah yang dilestarikan. Awalnya bangunan ini digunakan sebagai panti asuhan putra yang dikelola oleh pemerintah Belanda. Kompleks ini dibeli pada tahun 1932 oleh Liem Seeng Tee, pendiri Sampoerna, untuk dijadikan pabrik rokok Sampoerna yang pertama.

Kompleks ini terdiri dari sebuah auditorium sentral yang luas, dua bangunan lebih kecil di sayap timur dan barat serta beberapa bangsal luas berlantai satu di belakang auditorium sentral. Bangunan di kedua sayap auditorium kemudian diubah menjadi tempat kediaman keluarga, sementara bangsal-bangsal besar yang menyerupai gudang dimanfaatkan untuk pengolahan tembakau dan cengkeh, peracikan, pelintingan dan pengepakan, percetakan serta pemrosesan barang jadi.

Sampai saat ini, kompleks itu masih berfungsi sebagai pabrik untuk memproduksi rokok kretek Dji Sam Soe dan termasuk salah satu rokok paling bergengsi di Indonesia. Pada tahun 2003 saat memperingati ulang tahun ke-90 Sampoerna, kompleks utama telah dipugar dengan tetap mempertahankan bentuk bangunan aslinya dan saat ini

Pendiri Sampoerna Liem Seeng Tee beserta istri (yg ada di kaca lemari).

terbuka untuk masyarakat umum. Auditorium sentral difungsikan sebagai museum dan sayap timur disulap menjadi suatu bangunan yang unik yang menaungi sebuah kafe, shop dan galeri seni. Bangunan di sayap barat tetap dipertahankan sebagai kediaman resmi keluarga.

Dengan nilai historis arsitektur yang tinggi, bangunan-bangunan cagar budaya yang terawat baik, serta latar belakang sejarah kota yang menarik, maka House of Sampoerna (HoS) berpotensi besar menjadi salah satu destinasi wisata baru kota Surabaya bagi wisatawan dari Indonesia maupun mancanegara.

Pengunjung yang datang ke tempat ini cukup antusias, bisa mencapai kurang lebih 5.000 orang dalam satu minggu. Namun untuk anak-anak dalam usia sekolah tidak tiperkenankan masuk ke dalam museum kecuali didampingi orang tua. "Biar bagaimanapun museum ini menggambarkan sebagaian besar mengenai rokok, sehingga anak-anak tidak diperkenankan masuk, kecuali didampingi orang tua. Kunjungan anak-anak dari sekolah yang didampingi guru pun tidak boleh,"ujar Dyah Dwi Kurniasih Marketing Executive House of Sampoerna.

Museum

Museum di House of Sampoerna menawarkan pengalaman yang unik bagi pengunjung. Mulai dari kisah hidup pendiri Sampoerna, filosofi Sampoerna yang tetap dipertahankan hingga kini, sampai melihat dari dekat fasilitas produksi rokok lintingan tangan yang dilakukan oleh lebih dari 2.500 wanita. Di pabrik ini mereka melinting rokok dengan menggunakan alat tradisional dengan cepat dan sangat trampil.

Museum HoS menempati bangunan tua yang memiliki dua lantai. Lantai pertama berfungsi sebagai ruang pamer dan lantai kedua berfungsi sebagai tempat penjualan *souvenir*. Bangunan di lantai pertama terdiri dari tiga ruangan. Ruangan pertama berisi replika sebuah warung sederhana bernuansa *ndeso* milik Liem Seeng Tee dan istrinya Siem Tjiang Nio. Replika warung sederhana tersebut lengkap berisi stoples makanan, keranjang buah-buahan, serta cengkeh dan tembakau sebagai cikal-bakal perusahaan rokok ini.

Di depan replika warung teronggok tembakau dan cengkeh dari berbagai daerah, inilah sumber bau yang menyerbak ke seluruh ruangan. Tembakau dan buah cengkeh terbaik dari berbagai daerah ini yang kemudian diolah menjadi rokok keluaran Sampoerna. Salah satu onggokan tembakau tersebut berasal dari daerah Temanggung yang memang terkenal dengan kualitas tembakaunya yang super.

Beranjak ke koleksi selanjutnya terdapat dua buah sepeda tua yang digunakan pendiri Sampoerna untuk berdagang ketika masih muda. Sepeda tersebut memang memiliki nilai historis yang tinggi bagi pemiliknya. Merekalah saksi bisu perjuangan Liem Seeng Tee kecil yang memulai hidup mandiri dengan bekerja keras semenjak masih kecil. Di ruangan ini juga dipamerkan replika tempat penyimpanan tembakau, alat pengolah tembakau sederhana. Di bagian kanan ruangan menampilkan properti ruang kerja, properti ruang keluarga Liem Seeng Tee selama menjalankan perusahaannya. Ada pula koleksi kebaya serta foto keluarga dari masa ke masa.

Ruangan kedua lebih banyak

berisi koleksi foto-foto keluarga serta direksi PT HM Sampoerna dari masa ke masa. Di ruangan ini dipamerkan sebuah buku mengenai tembakau. Ada pula barang-barang seperti koleksi alat pemantik rokok dengan berbagai macam bentuk. Ruangan ketiga, diperkenalkan dengan alat dan bahan untuk meracik rokok. Campuran bahan untuk membuat rokok memang cukup rumit sehingga dapat dihasilkan sebuah rokok dengan aroma serta cita rasa yang enak.

Yang tidak kalah menarik, ada sebuah replika warung rokok yang sering kita temui di pinggir-pinggir jalan pada jaman tahun 90-an sampai awal tahun 2.000-an. Merekalah ujung tombak penjualan rokok keluaran pabrik Sampoerna. Di ruangan ini juga diperkenalkan dengan produk-produk rokok produksi Sampoerna, baik yang dipasarkan di Indonesia maupun yang sudah mendapatkan lisensi di beberapa negara.

Koleksi unik lainnya adalah peralatan *marching band* yang dipamerkan di museum ini. *Marching band* binaan Sampoerna ini memiliki prestasi hingga dunia internasional. Namun sayang, semenjak Desember 1991 kegiatan *marching band* binaan Sampoerna ini resmi dihentikan. Kita dapat menikmati rekam jejak *marching band* binaan Sampoerna ini lengkap dari layar monitor sentuh yang disediakan.

Shop

Shop di House of Sampoerna yang terletak di Museum lantai dua menyediakan beragam pilihan batik, buku, kaos dan kerajinan tangan khas Jawa Timur lainnya. Barang-barang ini selain cocok untuk koleksi pribadi juga sesuai untuk cindera mata bagi keluarga dan teman.

Lantai kedua Museum HoS ini, selain merupakan tempat penjualan *marchendise* Sampoerna, dari ruangan ini pengunjung dapat melihat kegiatan para pekerja pabrik yang sedang melinting rokok, di mana rata-rata pekerja pelinting rokok adalah kaum perempuan. Kecepatan mereka dalam melinting rokok sangat luar biasa. Dalam waktu satu jam mereka dapat melinting sekitar 325 buah batang rokok. Bisa dibayangkan kecepatan mereka dalam melinting batang rokok? Namun sayang, di lantai dua ini kita tidak diperbolehkan untuk mengambil gambar.

Kafe

Dengan sentuhan art deco, kilau kreativitas bebas serta taburan sejarah, Kafe di HoS menawarkan suatu pengalaman bersantap yang unik. Memadukan kaca timah asli dan panel kayu jati ukir berusia seabad dengan disain modern yang bersih, Kafe di HoS betul-betul suatu pengalaman yang tak boleh dilewatkan. Aneka hidangan selera Barat dan Asia dipersiapkan khusus untuk memuaskan selera

pengunjung, bahkan bagi mereka yang sangat kritis terhadap rasa. Pada malam-malam tertentu, live music akan mengiringi santap malam Anda.

Galeri Seni

Galeri Seni di House of Sampoerna mempersembahkan serangkaian karya seniman Indonesia terbaik serta menyediakan tempat bagi para seniman muda berbakat untuk menggelar karya mereka. Galeri ini menyajikan karya bermutu yang hanya tersedia untuk dipamerkan maupun yang tersedia untuk dijual.

Surabaya Heritage Track (SHT)

Dalam upaya untuk terus mendukung Surabaya sebagai destinasi wisata, House of Sampoerna, melalui payung program 'Sampoerna Untuk Indonesia', meluncurkan program & bis *Surabaya Heritage Track (SHT)* atau menelusuri jejak warisan Surabaya pada tanggal 9 Juni 2009. Program ini diselenggarakan untuk memperkenalkan bangunan-bangunan cagar budaya dan sejarah kota sebagai salah satu tujuan pariwisata di Surabaya.

Dengan menggunakan bis yang memiliki model seperti kereta "trem" yang pernah berjalan di Surabaya tempo dulu, *tracker* (penumpang bis) dapat menikmati dan mengenal bangunan-bangunan cagar budaya, sejarah kota Surabaya yang terkenal sebagai kota pahlawan, cerita Babad Surabaya, kekayaan ragam budayanya serta mendapatkan informasi tempat-tempat wisata lain di Surabaya.

Pada waktu-waktu tertentu, SHT menggelar program Tur Tematik seperti: 'Lunar Track' yang diselenggarakan pada perayaan Tahun Baru Imlek, 'Ngabuburit Track' yang diselenggarakan pada bulan ramadhan, 'Heroic Track' selama bulan November untuk memperingati Hari Pahlawan, serta 'Year End Track' yang digelar dalam rangka menyambut tahun baru.

Pada 23 September 2012, House of Sampoerna meluncurkan program 'HoS Heritage Walk: Klinong-klinong ning Suroboyo' (KKS) sebagai pengembangan dari program Surabaya Heritage Track (SHT). KKS merupakan program tur jalan kaki mengelilingi sebuah area yang memiliki sejarah dalam perkembangan kota Surabaya, untuk eksplorasi latar belakang sejarah kota dan kearifan budaya wilayah yang dikunjungi, sekaligus menikmati dari dekat keindahan bangunan-bangunan cagar budaya yang memiliki kekhasan nilai dan ciri arsitektur, serta berkesempatan untuk berinteraksi dengan masyarakat sekitar. KKS terbuka untuk umum dengan jumlah terbatas (24 orang), dan dipandu oleh pemandu wisata berpengalaman dan mengenal sejarah kota Surabaya.

Bis SHT berkeliling Surabaya tiga (3) kali dalam sehari, dari pukul 09:00 – 17:00. Tur ini dapat

dinikmati secara cuma-cuma bagi pengunjung HoS. Jadwal dan pemesanan dapat dilakukan di Tracker Information Center SHT (TIC) di HoS, yang buka setiap hari

Kisah Pendiri Sampoerna "Liem Seeng Tee"

Seorang Yatim Piatu yang Membeli Bekas Asrama Yatim Piatu

Pendiri Sampoerna Liem Seeng Tee masih berumur lima tahun saat ayahnya membawa ia dan kakak perempuannya menumpang kapal barang menuju Asia Tenggara. Ketiganya meninggalkan desa mereka, Anxi, di Propinsi Fujian, Cina, untuk mencari iklim yang lebih bersahabat, setelah musim dingin sebelumnya menjadi saksi meninggalnya sang ibu. Setelah berminggu-minggu perjalanan yang melelahkan, hanya Seeng Tee dan ayahnya tiba di Surabaya. Dalam perjalanan mereka ke selatan, keluarga ini berhenti di Koloni Inggris Malaya, di mana sang ayah, karena keadaan ekonominya, harus merelakan anak perempuannya diadopsi oleh sebuah keluarga Cina di Singapura.

Hidup tidaklah lalu menjadi mudah untuk Seeng Tee di Indonesia. Dalam waktu enam bulan setelah kedatangannya di Surabaya, ayahnya sakit keras. Sebelum meninggal, sang ayah masih sempat menitipkan Seeng Tee kecil ke dalam tangan sebuah keluarga di Bojonegoro, kota kecil di dekat Surabaya. Keluarga sederhana ini membesarkan Seeng Tee sebaik yang mereka bisa, di tengah kondisi masa penjajahan yang serba sulit. Sekalipun tidak tersedia pendidikan formal, ayah angkat Seeng Tee dapat memberikan pengalaman berdagang ala Cina yang berguna baginya di masa yang akan datang. Si kecil tinggal bersama keluarga ini sampai ia berumur 11 tahun, saat ia siap untuk mulai bekerja.

Seeng Tee menjadi independen pada usia 11 tahun. Meninggalkan keluarga angkatnya di Bojonegoro, si anak yatim piatu bekerja di kereta

api. Hidup menggelandang, ia menjajakan makanan yang dibawa dengan sarungnya kepada penumpang kelas bawah dalam perjalanan antara Jakarta dan Surabaya. Seeng Tee muda melewatkan waktu 18 bulan melompat masuk ke dalam gerbong-gerbong kereta yang sedang berjalan di malam buta, dengan seluruh miliknya terikat pada punggungnya dalam lapik kanvas untuk tidur. Ketika tabungannya telah cukup untuk membeli sepeda bekas, ia memulai usaha baru menjajakan arang di jalanan kota Surabaya.

Di tahun 1912, Seeng Tee menikah dengan Siem Tjiang Nio dan tinggal di sebuah rumah bedeng di jalan Gang Gembong di bawah lindungan jembatan. Seeng Tee kemudian mendapatkan pekerjaan meracik dan melinting rokok di pabrik kecil di kota Lamongan. Enam bulan kemudian, Seeng Tee dan Tjiang Nio menyewa warung kecil di jalan Cantian Pojok dimana mereka menjual bahan-bahan makanan utama serta produk tembakau.

Usaha kecil Seeng Tee dan Tjiang Nio dijadikan badan hukum dengan nama Handel Maatschappij Liem Seeng Tee pada tahun 1913. Kesuksesan usaha ini membuat Seeng Tee ingin mengembangkan usahanya. Dengan menggunakan uang yang ditabung oleh istrinya, di tahun 1916 Seeng Tee membeli sebuah toko tembakau besar untuk mengembangkan usahanya. Liem Seeng Tee telah meraih kesuksesannya saat ia dan istrinya membeli kompleks seluas 1.5 hektar ini di tahun 1932.

Situs ini awalnya dibangun tahun 1862 untuk sebuah panti asuhan yatim piatu khusus anak laki-laki, "Jongens-Weezen-Inrichting". Liem Seeng Tee dan istrinya Siem Tjiang Nio bermaksud menjadikan tempat ini sebagai fasilitas produksi pertama dan utama untuk rokok-rokok Sampoerna. Sejak itu, tempat ini dikenal dengan nama Pabrik Taman Sampoerna, dan sampai saat ini masih beroperasi. Menjawab pertanyaan istrinya yang hemat, Liem Seeng Tee memutuskan untuk menjadikan bangunan utama dari Pabrik sebagai gedung bioskop.

Antara tahun 1932-1961, bangunan utama ini menjadi Sampoerna Theater, yang dilengkapi dengan panggung berputar dan lantai buatan untuk efek khusus yang sangat jarang pada masa itu. Charlie Chaplin mengunjungi teater ini ketika ia datang ke Surabaya tahun 1932. Gedung bioskop ini juga pernah digunakan oleh Dr. Ir. Soekarno, yang nantinya menjadi presiden pertama Indonesia, untuk serangkaian pidato-pidato pada tahun 1938 untuk mendukung pergerakan Indonesia.

Keluarga Liem memiliki 5 anak dan mereka semuanya tinggal di bangunan yang lebih kecil di sebelah kiri bangunan utama Pabrik. Bangunan di sebelah kanan kemudian ditempati oleh anak pertama, Adi Sampoerna (Liem Swie Hwa), ketika ia menikah di tahun 1933. Pendiri Sampoerna Liem Seeng Tee meyakini bahwa, bersama keluarganya, ia harus tinggal di pabrik untuk dapat lebih efektif dan efisien dalam mengendalikan usahanya. Sejak saat itu sampai sekarang, menjadi tradisi bagi keluarga Sampoerna untuk memiliki rumah tinggal di dalam kompleks pabrik.

(Piter)

MASYARAKAT DAN BEA CUKAI

Moedzakkir Moedza Mohon ditampilkan juga donk pegawai perempuan BC yang sudah lanjut usia tapi masih rajin bekerja dan bisa menjadi MOTIVASI kartini kartini muda....

Like · Reply · Message · 1 · April 21 at 8:36pm

Merc Pattiwael Benamen Mama yg hebat, jd istri u suami, mama u anak2, pimpinan u anak buahx..wonder woman..!!Tuhan berkati, umur panjang n sehat slalu...

See Translation

Like · Reply · Message · April 23 at 6:33pm

Iwan Darmawan ini hanya saran..klu bs ditambah lambang / bendera merah putih di lengan kanan..pasti oke.

This is just a suggestion.. Terms bs plus a coat of arms / Red and white flag on right arm.. Definitely okay.

Automatically Translated

Like · Reply · Message · April 22 at 6:42pm

Mohd Nizam Verado Speed Terus maju jaya armada customs marine bea dan cukai ...

See Translation

Like · Reply · Message · April 25 at 3:47pm

Purwoko Sidarto Selamat bertrugas kepada para pejabat yg mendapat amanah untuk dilaksanakan, semoga sukses.

Like · Reply · Message · April 26 at 5:36pm

BeaCukaiRI

WISATAWAN & PENGAWASAN

Tahun 2019, Pemerintah menargetkan kunjungan wisatawan mancanegara mencapai 20 juta orang

- Menteri Pariwisata, Arif Yahya -

Di satu sisi, disaat Bea Cukai tengah memperketat pengawasan, Bea Cukai juga diminta melonggarkan pengawasan agar wisatawan mancanegara dapat merasa mudah masuk ke indonesia

bebas visa

kemudahan mengurus dokumen *yacht* atau kapal pesiar

ATA/CPD carnet

Yacht Electronic Registration System (YachTERS)

Vessel Declaration

Pengawasan via *Automatic Identification System* (AIS) dan *Yacht Monitoring System* (YMS)

Pemilik *yacht* bisa mengurus *Clearance Approval time Indonesian Territory* (CAIT) lewat ponsel

Bea Cukai turut aktif mendukung event-event wisata : 2011 - 2015

Sail Wakatobi | Sail Morotai | Sail Komodo | Sail Raja Ampat | Sail Tomini

BEA CUKAI

Peraturan Presiden Nomor 105 Tahun 2015

Pemerintah memberikan kemudahan bagi *yacht* yang datang ke Indonesia apabila masuk dan keluar melalui 18 pelabuhan yang telah ditunjuk dalam pengurusan dokumen CIQP (*Customs, Immigration, Quarantine, Port*)

- Pelabuhan Sabang, Banda Aceh
- Pelabuhan Belawan, Medan, Sumatera Utara
- Pelabuhan Teluk Bayur, Padang, Sumatera Barat
- Nonggsa Point Marina, Batam, Kepulauan Riau
- Bandar Bintan Telani, Bintan, Kepualuan Riau
- Pelabuhan Tanjung Pandan, Belitung, Bangka Belitung
- Pelabuhan Tanjung Pandan, Belitung, Bangka Belitung
- Pelabuhan Sunda Kelapa dan Marina Ancol, DKI Jakarta
- Pelabuhan Benoa, Badung, Bali
- Pelabuhan Tenau, Kupang , NTT
- Pelabuhan Kumai, Kutawaringin Barat, Kalimantan Tengah
- Pelabuhan Tarakan, Tarakan, Kalimantan Utara
- Pelabuhan Nunukan, Bulungan, Kalimantan Timur
- Pelabuhan Bitung, Bitung, Sulawesi Utara
- Pelabuhan Ambon, Ambon, Maluku
- Pelabuhan Tual, Maluku Tenggara, Maluku
- Pelabuhan, Sorong, Sorong, Papua Barat
- Pelabuhan Biak, Biak Papua

Pencabutan Asas *Cabotage*

Apa itu Asas *Cabotage ?*

Prinsip yang memberikan hak beroperasi secara komersial di dalam satu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara ekslusif, dengan kata lain *cruise* yang boleh mengangkut dan menurunkan penumpang di Indonesia hanya yang berbendera Indonesia

PEMUSNAHAN BARANG TEGAHAN BEA CUKAI BANDUNG

3/5

BANDUNG – Bea Cukai Bandung melaksanakan pemusnahan barang yang menjadi milik negara (BMN) hasil tegahan tahun 2015 yang telah disetujui oleh Menteri Keuangan melalui Kepala KPKNL untuk dimusnahkan, yang telah ditindaklanjuti dengan Surat Keputusan Kepala Kantor Bea Cukai Bandung. Acara yang digelar di Kantor Bea Cukai Bandung, Rabu (3/5) dihadiri oleh para pemangku kepentingan dan tamu undangan di wilayah kerja Bea Cukai Bandung tersebut, dibuka oleh Kepala Bea Cukai Bandung Onny Yuar Hanantyoko, dan dilanjutkan dengan pemaparan sejarah singkat BMN hasil tegahan tahun 2015 yang akan dimusnahkan dengan menggunakan beragam cara dan peralatan. Barang-barang yang dimusnahkan antara lain barang kena cukai, barang kiriman pos, barang tegahan atas impor umum dan barang penumpang.

PRESS RELEASE CAPAIAN KINERJA DAN HASIL PENINDAKAN BEA CUKAI MALANG

3/5

MALANG - Bea Cukai Malang bersama Kantor Wilayah Bea Cukai Jawa Timur II menyelenggarakan kegiatan Press Release Capaian Kinerja dan Hasil Penindakan hingga bulan April 2016 serta Pemusnahan Barang Hasil Penindakan, pada Selasa (03/05). Dalam acara tersebut dipaparkan penerimaan, khususnya di lingkup Kanwil Bea Cukai Jawa Timur II dan di lingkup Bea Cukai Malang. Selain itu juga dipaparkan hasil penindakan Bea Cukai Malang selama periode 1 Januari s.d. 26 April 2016, serta ditampilkan sampel barang hasil penindakan berupa Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA) dalam negeri, MMEA Impor, barang tegahan pos, dan rokok ilegal dalam acara tersebut. Setelah kegiatan press release selesai, acara dilanjutkan dengan pemusnahan barang hasil penindakan yang terdiri dari 38.400 batang rokok dan 1.560 botol MMEA. Barang hasil penindakan tersebut dimusnahkan dengan cara dibakar dan dihancurkan dengan menggunakan alat berat.

BEA CUKAI JUANDA GAGALKAN PENYELUNDUPAN SHABU

SIDOARJO – Bea Cukai Juanda mengadakan *press conference* Penggagalan Penyelundupan Narkotika Jenis Methamphetamine (shabu) melalui Terminal 2 Kedatangan Internasional Bandara Juanda pada Selasa (10/05). Penyelundupan shabu dengan total berat bruto 500 gram ini dilakukan oleh seorang WNI laki-laki beinisial ZA. Tersangka merupakan penumpang pesawat Air Asia AK-364 rute Kuala Lumpur-Surabaya pada Jumat (22/04). Modus yang digunakan adalah dengan menyembunyikan shabu tersebut dalam bungkusan di tas koper berwarna hitam. Saat ini tersangka dan barang bukti telah diserahkan ke Badan Narkotika Nasional Provinsi Jawa Timur untuk penyelidikan dan penyidikan lebih lanjut. Penggagalan upaya penyelundupan shabu ini merupakan kerja sama yang baik dan terintegrasi antara Bea Cukai Juanda, Kantor Wilayah Bea Cukai Jatim I, dan BPIB Tipe B Surabaya, Direktorat Reserse Narkoba Polda Jatim, BNN Provinsi Jawa Timur, Imigrasi Bandara Juanda (Bidang Darinsuk), dan Pengamanan Bandara (LANUDAL dan POM AL dan AVSEC PT Angkasa Pura I).

SOSIALISASI FASILITAS PEMBEBASAN CUKAI ETIL ALKOHOL BEA CUKAI BOGOR

23/5

BOGOR – Bea Cukai Bogor mengundang tim Direktorat Teknis dan Fasilitas Cukai yang diwakili oleh I Gede Ketut Catur Palguna dan Benny Benyst dari Seksi Perizinan dan Fasilitas II dalam rangka sosialisasi fasilitas pembebasan cukai etil alkohol kepada pegawai Bea Cukai Bogor dan pengguna jasa dalam hal ini adalah penyalur dan pengguna fasilitas pembebasan cukai etil alkohol pada Senin (23/05). Ada beberapa poin yang dibahas yakni jenis dan jumlah BHA Bukan BKC dalam Permohonan PMCK-1 atau PMCK-2 harus lengkap dan sesuai dengan rencana kebutuhan EA, menyampaikan laporan bulanan tepat waktu, pengguna pembebasan tidak boleh menggunakan EA dengan fasilitas pembebasan cukai setelah jangka waktu keputusan pembebasan cukai berakhir sebelum mendapat keputusan pembebasan cukai yang baru, pengguna pembebasan tidak boleh menggunakan EA dengan fasilitas pembebasan cukai yang tidak sesuai dengan peruntukannya, Pengusaha Pabrik, pengusaha TP, atau Importir dilarang mengeluarkan etil alkohol dan memasukkan ke pengguna pembebasan melebihi jumlah kuota pembebasan yang telah diberikan, dan dalam perhitungan pembebasan cukai EA diberikan dengan mempertimbangkan kapasitas produksi terpasang yang tercantum dalam izin usaha industri.

BEA CUKAI MAKASSAR GOES TO UNIVERSITAS HASANUDDIN

18/5

MAKASSAR - Bea Cukai Makassar melaksanakan kegiatan sosialisasi bertajuk *Customs Goes to Campus* yang bertempat di Aula Prof. Syukur Abdullah Fisip Universitas Hasanuddin Makassar Sulawesi Selatan, dengan tema "Bersinergi Untuk Negeri Bersama Bea dan Cukai" pada Rabu (18/05). Sosialisasi ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang tugas dan fungsi Bea Cukai sebagai salah satu organisasi fiskal dibawah Kementerian Keuangan serta menyebarluaskan informasi mengenai peraturan kepabeanan dan cukai kepada masyarakat umum khususnya pada peraturan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 143/KMK.05/1997 tentang Pembebasan Bea Masuk dan/atau Cukai Atas Impor Barang untuk Keperluan Penelitian dan Pengembangan Pengetahuan dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 28/PMK.04/2008 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Barang Pindahan kepada Civitas Akademika khususnya Rektor, Dekan, Dosen, Lembaga Peneliti, dan Staf Rumah Sakit Universitas Hasanuddin Makassar. Materi sosialisasi disampaikan oleh dua narasumber yaitu Seksi Fasilitas Kepabeanan dan Cukai III Kanwil Bea Cukai Sulawesi Alimuddin Lisaw dan Kepala Seksi Kepabeanan dan Cukai I Bea Cukai Makassar Diding Saefudin.

BEA CUKAI BONTANG MUSNAHKAN MIRAS DAN ROKOK ILEGAL

18/5

BONTANG – Bea Cukai Bontang musnahkan 1.849 botol Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA) berbagai merek dan 97.984 batang rokok illegal, pada Rabu (18/05). Pemusnahan ini dilaksanakan di halaman depan Bea Cukai Bontang. Barang ilegal ini merupakan hasil penindakan yang dilakukan petugas Bea Cukai Bontang selama kurun waktu 2013 sampai 2015. Akibat barang ilegal ini, total potensi kerugian negara yang timbul sebesar Rp138.575.000,-. Kasus ini diduga melanggar UU nomor 39 tahun 2007 tentang perubahan atas UU nomor 11 tahun 1995 tentang cukai. "Pemusnahan ini momen penting, terutama menjelang bulan Ramadan, kami memiliki wewenang penuh untuk melakukan pemusnahan barang ilegal ini," jelas Kepala Bea Cukai Bontang Iwan Setyaboedhi. Pemusnahan Barang Milik Negara tersebut dilakukan dengan cara mesin penggilas, sedangkan rokok dibakar secara bersamaan.

Tata Cara Penetapan Tarif Cukai Hasil Tembakau

Pada 20 November 2015, Direktur Jenderal (Dirjen) Bea dan Cukai menetapkan peraturan tentang tata cara penetapan tarif cukai hasil tembakau dengan nomor PER-21/BC/2015. Peraturan tersebut merupakan tindak lanjut dari Peraturan Menteri Keuangan nomor 198/PMK.010/2015 dan merubah peraturan Dirjen sebelumnya nomor PER-40/BC/2014.

Garis besar peraturan Dirjen tersebut adalah merubah beberapa pasal peraturan Dirjen nomor PER-40/BC/2014 diantaranya pasal 3, dan pasal 7, menambahkan pasal 18A dan aturan tambahan lainnya.

Kepala Kantor Bea Cukai menetapkan tarif cukai hasil tembakau untuk merek baru dan penyesuaian tarif cukai hasil tembakau. Untuk merek baru dilakukan juga untuk hasil tembakau yang digunakan untuk pemeriksaan laborat dan hasil tembakau berupa tembakau iris yang digunakan sebagai bahan baku dalam pembuatan barang hasil akhir yang merupakan hasil tembakau dengan fasilitas tidak dipungut cukai. Penetapan tarif cukai untuk merek baru tentunya dilakukan berdasarkan permohonan dari pengusaha pabrik hasil tembakau atau importir, sedangkan penyesuaian tarif cukai hasil tembakau dilakukan berdasarkan permohonan pengusaha pabrik hasil tembakau atau importir serta kewenangan kepala Kantor Bea Cukai.

Sebelum menyesuaikan tarif hasil tembakau dari merek yang sudah ada penetapan tarif cukainya, tanpa melakukan perubahan Desain Kemasan penjualan eceran atas merek yang bersangkutan, Pengusaha Pabrik hasil tembakau atau Importir wajib mengajukan permohonan penetapan penyesuaian tarif cukai hasil tembakau kepada kepala Kantor, sesuai dengan contoh format yang telah diatur sebelumnya. Begitu juga dengan terhadap permohonan penetapan penyesuaian tarif cukai hasil tembakau dalam hal harga transaksi pasar telah melampaui batasan harga jual eceran per batang atau gram diatasnya.

Dalam jangka waktu paling lama 30 hari terhitung sejak tanggal permohonan diterima secara lengkap, kepala Kantor wajib memberikan keputusan. Keputusan diambil berdasarkan penelitian kepala Kantor. Penelitian dilakukan dengan mempertimbangkan ketersediaan pita cukai yang telah dipesan berdasarkan keputusan penetapan tarif cukai hasil tembakau sebelumnya yang dimiliki pengusaha pabrik hasil tembakau. permohonan disetujui atau dikabulkan, kepala Kantor menerbitkan keputusan penetapan tarif cukai hasil tembakau, sedangkan apabila permohonan ditolak, kepala Kantor menerbitkan surat penolakan dengan disertai alasan penolakan.

Untuk lebih jelasnya silahkan Anda unduh peraturan Dirjen tersebut di Direktori Peraturan *www.peraturan.beacukai.go.id.*

(Subdit Peraturan)

Catatan:

Pengusaha Pabrik adalah orang pribadi atau badan hukum yang mengusahakan pabrik.
Importir Barang Kena Cukai berupa hasil tembakau yang selanjutnya disebut Importir adalah orang pribadi atau badan hukum yang memasukkan barang kena cukai berupa hasil tembakau ke dalam daerah pabean.
Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang selanjutnya disebut Kantor adalah Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai atau Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

JAMUR TERMAHAL DI DUNIA BERNILAI RP 151 JUTA/KG

Sentuhan terakhir barangkali menjadi bagian terpenting dari hidangan ini. Telur truffle dengan krim dan taburan irisan serta parutan jamur truffle segar menjadi menu kebanggaan salah satu Restoran Melanosporum di Kota Teruel, Spanyol Tengah. Lantas dari manakah asal jamur truffle hitam yang bisa memberikan aroma yang sangat nikmat ini ? Jawabannya terletak di kawasan utara Spanyol yang kini menjadi lumbung jamur truffle dunia.

Truffle adalah sejenis tumbuhan jamur. Tak seperti jamur lainnya, jamur ini tumbuh di bawah tanah. Jadi, jamur ini memiliki aroma tajam sehingga binatang-binatang pun tertarik untuk memakannya.

Keberadaan tanaman ini tersebar di lingkungan sekitar dengan menanamnya sengaja dibuat secara alami yaitu dengan cara sederhana, membenihkan sejumlah biji pohon *ek* yang bersih dan steril. Lalu menempatkan jamur yang sudah diambil dari suntikan ke truffle.

Kawasan utara Spanyol telah menjadi lumbung jamur truffle dunia. Kota Teruel di Spanyol tengah merupakan wilayah yang jarang ditempati orang, namun di sana terdapat sejumlah lahan luas berisi jamur lezat yang dikirim ke banyak restoran di seluruh dunia.

Februari adalah bulan panen dan dipagi hari di bulan Februari yang dingin dan berangin seekor anjing mengendus-ngenduskan hidungnya ke tanah. Anjing ini telah dilatih untuk mencari bau khusus dari jamur truffle hitam. Sarrion, sebuah desa yang berada di antara Valencia dan Teruel menjadi pusat truffle hita dunia. Penanaman jamur bernilai tinggi ini telah mendorong pertumbuhan di kawasan tersebut yang tengah terpuruk perekonomiannya. Jamur truffle hitam terbaik berbentuk bulat dan berpasir. Jenis jamur tersebut tumbuh subur di lingkugan yang kering ini.

Julio Perales adalah seorang petani jamur truffle sekaligus Presiden Asosiasi Kolektor dan Petani Truffle Teruel atau disingkat Atruter menyatakan,

para petani jamur truffle di wilayah ini berusaha untuk meraih kesuksesan sebagai petani dan memastikan kelangsungan masa depan pertanian jamur truffle di kawasan ini sampai kepada anak-anak mereka kelak, karena itu para petani telah melatih anak-anaknya untuk bertanam dan cara memanen jamur truffle.

Sebelumnya, 30 tahun yang lalu, masa depan kawasan ini tampak suram. Tempat ini jarang dihuni oleh warga. Namun kini banyak warga yang menghuni dan menanam jamur truffle. Kolektor asal Perancis memanen jamur truffle liar di Spanyol sejak lama. Mereka tiba di Teruel di awal tahun 1960-an dan menemukan apa yang disebut dengan jamur truffle hitam musim dingin atau tuber melanosporum Vitt. Kini lahan itu telah diubah dan digantikan oleh ribuan pohon *Ek Holm* yang tumbuh bersama jamur truffle. Sebuah laporan di tahun 2014 dari peneliti di Universitas Valencia Santiago menunjukkan bahwa 25 persen dari jamur truffle hitam dunia tumbuh di kawasan ini dengan luas lahan tanamnya sekitar 8000 hektar. Produki truffle hitam di Spanyol di tahun 2014 hingga 2015 sekitar 40 ton yang hampir semuanya berasal dari Teruel.

Di waktu yang sama produksi jamur ini di Perancis juga antara 40-50 ton. Sementara jamur truffle masih menjadi misteri, pembibitannya kini bisa menghasilkan bentukan *Ek Mikoriza* di akar pohonnya yang bisa menghasilkan jamur truffle.

Penanam dan petani dari seluruh dunia datang ke Teruel untuk belajar. Pemburu truffle dahulunya menggiring babi untuk menemukan jamur bernilai tinggi ini. Tetapi kini anjing yang terlatih telah menggantikannya. Para peneliti jamur truffle di Spanyol menjelaskan bahwa aroma jamur truffle dapat dideteksi

oleh binatang. Ada kelompok jamur truffle yang berbau harum. Jika dipisahkan menjadi molekul yang berbau harum atau mempertimbangkan profil aromanya, ini adalah produk yang aromanya seperti mentega, keju biru, stroberi, zaitun hitam, kulit. Semuanya gambaran aroma dari truffle hitam.

Di Manjares , sebuah perusahaan jamur truffle asal Teruel Manjares La Tierra yang berdiri sudah selama 10 tahun melihat banyak potensi pada sektor industri ini. Perusahaan ini mengekspor sebagian besar truffle-nya. sekitar 80-90%. Tiga perempat jamur truffle Spanyol diekspor ke Perancis. Dan sisanya di ekspor ke Italia. Di Benua Eropa dan sejumlah negara lainnya jamur truffle adalah bisnis besar. Banyak jamur truffle yang jarang ditemui bisa dimakan di sini. Karena dianggap sebagai makanan yang lezat jamur ini menjadi salah satu makan termahal di dunia. Jenis truffle terbaik dibanderol harga lebih dari 11.300 Dolar atau setara dengan 151 Juta Rupiah per kilogramnya.

Meskipun ini adalah bisnis yang menguntungkan, tetapi ini juga bisnis yang memiliki banyak risiko. Butuh waktu 5 hingga 10 tahun bagi pohon *Ek* untuk bisa menghasilkan jamur truffle. Babi hutan dan hama seperti kumbang bisa merusak sebelum dipanen. Disamping itu perubahan iklim bisa juga mengancam pertumbuhannya. Seperti pada tahun lalu terjadi kekeringan yang mengakibatkan berkurangnya panen bagi pertanian non irigasi. Hal ini menyebabkan harga jamur truffle semakin melambung. Begitu pula dengan penanaman pohon *Ek Holm* yang juga merupakan faktor penentu keberhasilan panen jamur truffle. Dari hal ini kita bisa memetik makna hubungan simbiosis yang saling menguntungkan yakni hubungan antara pohon dengan jamur, antara manusia dengan hewan anjing sebagai pelacak jamur truffle bisa utuh.

(ariessuryantini)

MIXED MARTIAL ART

Belakangan ini fenomena Mixed Martial Art mulai muncul di Indonesia. Banyak yang tertarik untuk mempelajari teknik-teknik beladiri tetapi sebagai bentuk olahraga. MMA sendiri merupakan olahraga full contact modern yang memperbolehkan petarung menggunakan teknik pukulan, tendangan, bantingan, dan kuncian dalam bertarung. Olahraga ini gabungan dari teknik menyerang boxing, muay thai, karate, taekwondo, dan banyak lagi. Sedangkan teknik bantingan, kuncian, dan takedown banyak berasal dari judo, jujitsu, dan gulat.

Kelahiran MMA harus mengikuti juga dengan munculnya Ultimate Fighting Championship (UFC), hasil ide dari Art Davie, Rorion Gracie, dan John Millius. Mereka mencanangkan sebuah turnamen dengan 8 peserta yang minim peraturan (kecuali menggigit dan mencolok mata) dan batas waktu, untuk membuktikan teknik bertarung apa yang paling efektif di dunia. Selain itu, salah satu penggagas UFC yaitu Rorion Gracie, juga memiliki misi keluarga Gracie untuk menyebarkan teknik Gracie Jujitsu, atau Brazilian Jujitsu ke seluruh dunia. Dan ia menganggap cara ini adalah cara terbaik untuk membuktikan keampuhan jurus Gracie Jujitsu.

Banyak yang mempelajari sekedar untuk hobi dan dijadikan komunitasnya, seperti salah satu pegawai Bea Cukai Bandar Lampung, Soma Baskoro mempelajari teknik Brazilian Jujitsu. Awalnya ia melihat dari Televisi dan tertarik untuk mempelajari lebih dalam kemudian Soma mengikuti salah satu komunitas dengan tempat latihan di Kelapa Gading. Dari sekedar suka kemudian menjadi hobi, dan bahkan sempat ia diminta oleh salah satu pelatihnya untuk lebih serius dan menjadi atlit karena pelatihnya melihat potensi di dalam diri Soma.

Terbukti mengikuti beberapa turnamen, Soma berhasil meraih prestasi. Berikut beberapa prestasi Soma saat mengikuti pertandingan;

1. Bronze Medal 88+Kg Division

at Djarum Super Surabaya Submission Challenge, Surabaya, 24 September 2011;
2. Silver Medal 88+Kg Division at Djarum Super Surabaya Submission Challenge, Surabaya, 01 September 2012;
3. Bronze Medal 88+Kg Division at Djarum Super Indonesian Submission Championship - Bali, 08 December 2012;
4. Gold Medal 88+Kg Division at Super Grappler Submission Challenge, Surabaya 14 March 2015;
5. Silver Medal 88+Kg Division at at Super Grappler Indonesian Submission Championship , Jakarta 7 November 2015;
6. Silver Medal 88+Kg Division at Super Grappler Submission Challenge, Surabaya 5th March 2016

Tawaran untuk menjadi atlit secara serius tidak diterimanya karena ia juga memiliki tanggung jawab yang sudah ia sanggupi saat diterima menjadi pegawai Bea Cukai. Walaupun begitu Soma ingin tetap aktif di dalam komunitasnya asalkan tidak mengganggu kerjanya sebagai pegawai di salah satu Institusi dalam Kementerian Keuangan ini.

Latihan Brazilian Jujitsu dibawah arahan Coach Fransino Tirta (Synergy BJJ Black Belt and International MMA athlete) dan Coach Max Metino (Synergy BJJ Brown Belt and International MMA athlete), ia ikuti sejak tahun 2009 dan terus dilakukan hingga saat ini walaupun sekarang ia sudah berpindah tugas di luar kota dan tidak ada cabang latihan di kota tetapi semangat latihan terus dilakukannya. Kegiatan lain yang ia juga ikuti disaat tidak dalam tugas seperti Royler Gracie (Living Legend Gracie Family Academy, son of Helio Gracie founder of Brazilian Jiujitsu) BJJ Seminar Synergy Academy, Bali, 22 August 2009. Untuk menambah skill, Soma mengikuti latihan Boxing and Muaythai Training sejak 2012 hingga saat ini dengan Coach David Ramli (National Muaythai and Wushu Head Coach).

Soma juga terlibat Max Metino's Corner Team at event ONE Fighting Championship: Champions & Warriors (also known as ONE FC 10), Istora Senayan Jakarta 13 September 2013, lalu di Bali pada 20 September 2013 Soma mendapatkan Blue Belt Brazilian JiuJitsu Promotion under Synergy BJJ&MMA of Prof. Niko Han. Soma aktif juga di Braulio Estima (Multipe BJJ World Champion) BJJ Seminar, Bali 4 Oktober 2014, 2-Days MMA Exclusive Training Class with Indonesian UFC FDP Program Team under Coach Max Metino 2014, dan 3-Days Synergy Training Camp Under Prof. Niko Head Coach Synergy BJJ and MMA 2015.

Keseriusannya mendalami MMA khususnya Brazilian Jujitsu, Soma juga telah dipercaya sebagai MMA Referee and Judge Training dibawah Komite Olahraga Beladiri Indonesia (KOBI) pada 26 Maret 2016 dan Sejak April 2016 Soma diminta untuk menjadi Referee and Judge at Indonesian di acara salah satu televisi One Pride MMA Tournament.

Soma juga sempat menjelaskan Mixed Martial Arts (MMA) adalah perpaduan dari dua atau lebih gaya seni beladiri. Ajang pertandingannya yang terkenal seperti UFC dan One FC (Asia). Namun ada sepuluh style atau gaya beladiri yang kerap digunakan oleh petarung MMA khususnya pada UFC (Ultimate Fighting Championship). Berikut

beberapa contoh gaya beladiri yang umum ada di MMA.

Tinju adalah olahraga tempur dimana seorang petarung menggunakan pukulan tinjunya untuk melumpuhkan lawan. Hampir setiap praktisi berlatih tinju dalam mengembangkan keterampilannya dan beberapa tekniknya, dan kemudian dimodifikasi dalam MMA. Contohnya posisi petinju yang berdiri tegak dan bertarung menggunakan tangannya yang rentan terhadap take down atau bantingan. Sehingga para petarung mengubah caranya dengan menjaga lengan untuk lebih dekat dengan tubuh.

Brazilian Jiu Jitsu (BJJ) dikembangkan pada awal abad ke-20 oleh Mitsuyo Maeda dan berfokus pada pergulatan dan pertarungan bawah atau ground fighting. BJJ mengedepankan kuncian dan bantingan untuk melumpuhkan lawan. Ini gaya yang efektif bagi petarung dapat menggunakan sedikit atau tanpa tenaga untuk melumpuhkan lawan yang jauh lebih besar. Banyak petarung MMA melatih BJJ untuk mempersiapkan diri ketika terjadi pergulatan dan ground fighting. Gaya inilah yang dipilih oleh Soma.

Gulat gaya bebas (freestyle wrestling) berasal dari Inggris, Pegulat diperbolehkan menggunakan kaki atau kaki lawan mereka dalam keadaan menyerang atau bertahan. Tujuan utamanya membuat bahu lawan terlebih dahulu jatuh di matras. Petarung MMA menggunakan gulat gaya bebas sebagai cara efektif melakukan take downs atau menjatuhkan dengan memeluk kakinya. Kemampuan dalam beladiri ini juga dapat berguna ketika petarung ingin mempertahankan diri dari bantingan yang serupa.

Muaythai yang berasal dari Thailand. Gaya kickboxing Muay Thai terfokus pada

teknik pukulan, tendangan, dan pergumulan (clinching). Delapan titik serangan dalam Muay Thai termasuk pukulan, siku, lutut, dan tendangan. Banyak petarung MMA berlatih Muay Thai karena mengajarkan cara menyerang dengan siku dan lutut.

Taekwondo dikenal karena penekanannya pada teknik tendangan. Praktisi beladiri ini memegang suatu kepercayaan bahwa kaki merupakan anggota tubuh terkuat dengan jangkauan terpanjang dan dapat menghasilkan serangan kuat, sehingga mengurangi kemungkinan dibalas. Banyak petarung UFC memiliki latar belakang Taekwondo. "Sebenarnya masih banyak lagi tehnik-tehnik lain," ujar Soma. Untuk saat ini memang diakui Soma mungkin ia sudah tidak berlatih untuk pertandingan tetapi untuk menjaga fisik dan untuk menambah ilmunya. Karena tantangan saat menjadi Juri itu bukan hanya sekedar menentkan siapa menang siapa kalah tapi juga menghindarkan para pemain untuk cidera berat sehingga harus jeli dalam melihat adanya kemungkinan kejadian fatal saa pertandingan.

Untuk di Bea Cukainya sendiri Soma menceritakan sudah mulai ada dan dibentuk komunitas MMA tetapi belum serius. Pernah ia contact dengan salah satu pegawai yag juga berkecimpung di MMA tetapi karena belum pernah berkesempatan kerja bareng di satu unit kerja sehingga wacana untuk latihan bareng belum bisa terlaksana. "Di Bea cukai ntuk peminatnya ada dan saya rasa potensi-potensi bagus juga ada, harapannya kedepan bisa dijadikan komunitas yang lebih serius dan bisa terlibat di dalamnya," tutup Soma.

(**Desi Prawita/ Andy TS**)

Pulau Layang. Lokasi yang strategis dan berada dijalur lintas kapal, menjadikan patroli bea cukai lebih leluasa untuk mengintai penyelundup dan berlindung dari cuaca buruk.

Sumur Parinding

"Sumur yang Bermanfaat Bagi Patroli Bea Cukai, Juga Masyarakat Sekitar "

Air merupakan kebutuhan pokok hidup manusia yang tidak dapat digantikan dengan yang lainnya. bukan cuma manusia, seluruh mahluk yang bernyawa di muka bumi ini sangat membutuhkan air untuk kelangsungan hidup dan memenuhi segala kebutuhan sehari-harinya. Tidak semua wilayah yang ada di muka bumi ini memiliki cadangan air yang berlimpah, bila tiba musim kemarau, umumnya air yang ada di sumber-sumber mata air mulai mengering hingga akhirnya tidak mengeluarkan air lagi.

Namun demikian tidak sedikit dari mata air yang terus menerus mengeluarkan air kendati musim kemarau cukup lama. Keberkahan mata air inilah yang akan menjadi andalan bagi mahluk hidup untuk mendapatkan air dan memenuhi kebutuhannya. Maka dari itu, sudah selayaknya jika seluruh mahluk hidup akan selalu menjaga dan melestarikan sumber mata air itu agar dapat terus mengeluarkan air.

Seperti halnya yang terjadi pada Sumur Parinding, sumur yang terletak di Pulau Layang yang merupakan salah satu gugusan pulau di Kepulauan Riau, tepatnya berdekatan dengan Kabupaten Sambu Belakang Padang dan Pulau Batam ini, selalu memancarkan air tawar yang jernih walaupun keberadaannya di bibir pantai dan tidak pernah surut.

Pulau Layang sendiri merupakan pulau yang dijadikan sebagai tempat untuk berlindung dari amukan ombak laut, untuk mengintai pergerakan kapal penyelundup, dan sebagai tempat untuk beristirahat dan mengisi kebutuhan air kapal-kapal patroli yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC).

Pulau yang cukup besar ini memang menjadi pulau bea cukai dan telah lama digunakan oleh bea cukai baik untuk melancarkan kegiatan patroli laut, baik

Sumur Parinding. Karena kebedaraannya kini bukan hanya bea cukai yang memanfaatkannya, tapi masyarakat sekitar juga menggantungkan air Sumur Parinding untuk kebutuhan sehari-hari.

disekitar Pulau Batam, maupun perbatasan negara lainnya agar bisa mengintai kapal penyelundup yang akan membawa barangnya masuk maupun keluar negeri. Oleh karena itu, Pulau Layang selalu dijadikan tempat beristirahat bagi kapal patroli bea cukai yang telah beberapa hari berpatroli.

Untuk mengisi cadangan air, umumnya kapal patroli baik yang ada di Pangkalan Sarana Operasi (PSO) Batam maupun Tanjung Balai Karimun (TBK) selalu mengandalkan Sumur Parinding untuk kebutuhan air bersihnya. Tidak hanya itu, air sumur ini pun sering dipakai mandi oleh anak buah kapal (ABK), karena kesejukan air sumur ini yang dapat

membuat badan menjadi cepat segar kembali.

Dari hasil wawancara yang *WBC* lakukan ke beberapa pensiunan nakoda kapal patroli bea cukai, umumnya mereka mengandalkan Pulau Layang dan Sumur Parinding untuk memenuhi kebutuhan air bersih di kapal patroli. Sementara itu terkait dengan nama Sumur Parinding sendiri, salah seorang pensiunan nakoda yang bernama **R. Syamsul Bahri** mengatakan, sumur itu sebenarnya sudah ada sejak dulu bahkan sebelum bea cukai menggunakan Pulau Layang sebagai tempat beristirahat. Namun keberadaan sumur itu belum dimanfaatkan dengan baik dan belum banyak orang yang tahu kalau di sekitar pulau tersebut terdapat sumur air tawar yang sangat jernih dan airnya tidak pernah surut.

"Jadi pada waktu Pak Parinding (Hendrik Aris Parinding-red) menjabat sebagai Kepala Kantor Wilayah Bea Cukai TBK, beliau itukan sering ikut patroli jadi tahu lokasi-lokasi tempat persembunyian penyelundup dan dimana patroli bea cukai dapat bersembunyi untuk mengintai penyeludup. Karena pada saat itu di TBK sendiri sangat kesulitan air bersih, Pak Parinding memutuskan untuk menggunakan air sumur yang ada di Pulau Layang, baik untuk keperluan air bersih kapal patroli maupun keperluan air bersih di Kanwil Tanjung Balai Karimun, nah setahu saya sejak itulah sumur itu dinamakan Sumur Parinding mengingat jasa Pak Parinding yang memanfaatkan air sumur itu untuk keperluan di bea cukai," cerita Syamsul.

Hal ini diamini juga oleh **R.M.Jusuf** yang juga pensiunan nakoda kapal patroli bea cukai. Dirinya yang selalu membawa kapal patroli selalu memanfaatkan air Sumur Parinding untuk kebutuhan air bersih di kapal patroli."Tidak selalu patroli itu

Lawang Seh. Demi kesetiannya kepada DJBC, 20 tahun dilaluinya untuk menjaga aset bea cukai yang sangat berharga.

berjalan mulus sesekali juga kita harus kehilangan sasaran karena mereka lebih cerdik, nah untuk menghilangkan stres karena terjangan ombak besar dan kehilangan sasaran Pulau Layang ini sangat membantu kami dan air Sumur Parinding bisa membuat tubuh kami jadi segar kembali," ungkap Jusuf.

Keberadaan Sumur Parinding di Pulau Layang yang kini menjadi aset bea cukai juga mendapat perhatian dari DJBC, untuk itu Pulau Layang dijaga oleh salah seorang honorer yang bernama **Lawang Seh**. Pria asal Button, Sulawesi Tenggara, yang mengaku sudah 20 tahun menjaga Sumur Parinding di Pulau Layang.

Dalam kesehariannya Lawang bertugas menaikan dan menururnkan bendera merah putih di depan dermaga Pulau Layang, selain itu dirinya menjaga kebersihan dan membantu jika ada kapal patroli yang singgah di pulau itu. Untuk kebutuhan sehari-harinya, Lawang mendapat pasokan makanan dari kapal patroli yang datang ke pulau itu, jika pun tidak, ada orang yang akan mengantarkan bahan makanan untuk kebutuhan sehari-harinya.

"Memang tidak tiap hari kapal patroli bea cukai singgah disini, untuk kebutuhan sehari-hari saya ada yang mengantarkan baik dari TBK, Batam, ataupun dari Sambu Belakang Padang. Saya bertugas menjaga pulau ini termasuk menjaga agar Sumur Parinding tidak dirusak atau dicemari orang," tuturnya.

Air Sumur yang jernih dan tawar memang sangat aneh untuk ukuran Kepulauan Riau, dimana lokasi sumur yang berada di bibir pantai namun airnya tawar dan jika air laut pasang hingga masuk ke sumur, sesaat kemudian air akan kembali tawar. Sementara itu, pulau lain di dekatnya sangat sulit untuk mendapatkan air tawar yang bersih. Untuk itulah, Sumur Parinding juga dikenal di daerah Sambu Belakang Padang karena masyarakat banyak yang meminta air itu untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Bahkan ada juga yang menjualnya, namun bea cukai tidak mengenakan biaya kepada mereka asalkan mereka juga ikut menjaga sumur tersebut.

"Kalau di Sumur Parinding ini, ada satu pantangan yang harus dijaga oleh semua orang, yaitu kalau hendak mandi di sekitar sumur jangan melepaskan semua pakaiannya, karena akan mengalami kejadian aneh. Memang terdengar aneh, ada juga yang tidak percaya dan mencobanya, ya.. benar, selang beberapa lama kemudian ada yang bengkak dari anggota tubuhnya hehehehe...," ujar Lawang Seh menceritakan sedikit aroma mistis yang ada di Sumur Parinding.

Di balik berbagai manfaat yang dapat diambil dari Sumur Parinding dan sedikit aroma mistis dari sumur yang sangat teduh karena berada di bawah pohon asem tersebut. Tersirat sebuah pengabdian yang menjadi saksi akan integritas bea cukai dalam mengamankan wilayah perairan Sumatera Bagian Timur dari keluar masuknya kapal penyelundup. Dan pulau juga sumur ini akan menjadi cerita bea cukai di masa depan yang nantinya akan memiliki sarana dan prasarana yang lebih baik dan canggih dari sekarang.

(Supriyadi)

Ribuan botol miras dan rokok yang akan dilindas dalam acara pemusnahan barang bukti.

Mari Kita Peduli Lingkungan

Belakangan, berita seputar pemusnahan barang bukti kejahatan marak dilakukan berbagai instansi pemerintahan. Ratusan bahkan ribuan botol miras, linting rokok, ataupun dus bahan kimia berbahaya dimusnahkan secara manual dengan cara dilindas atau pun dibakar dan berakhir di tempat pembuangan akhir tanpa solusi berarti. Acap kali kita alpa, apa dan bagaimana dampaknya terhadap lingkungan setelah prosesi itu dilakukan.

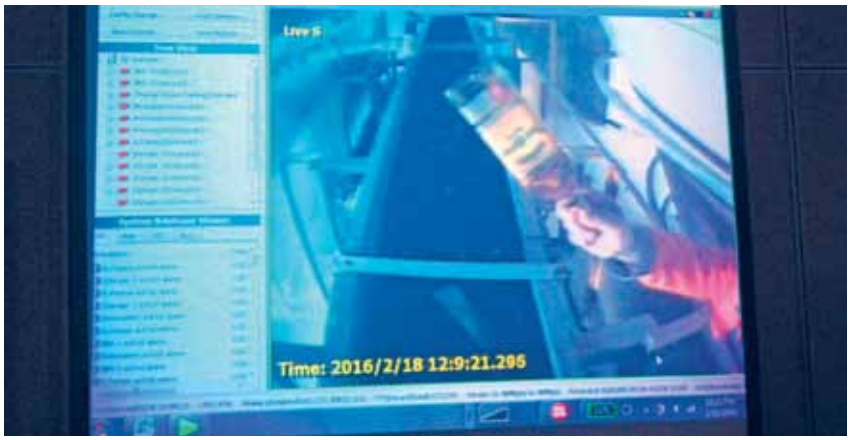
Cuaca panas menyengat tak menyurutkan para pekerja pabrik semen PT Holcim Indonesia Tbk yang berada di kawasan Cileungsi Bogor untuk terus bekerja. Tampak beberapa petugas pabrik serta penjaga mengawasi jalannya acara pemusnahan yang saat itu disaksikan langsung perwakilan pihak aparatur negara dari Kejaksaan, Kepolisian, dan tentunya Bea Cukai di wilayah Bogor Jawa Barat. Pasalnya di hari itu, pertengahan Februari lalu, KPPBC Bogor bekerjasama dengan PT Holcim mengadakan acara pemusnahan minuman beralkohol ilegal dari berbagai merek terkenal sebanyak lebih dari 10 ribu botol.

Kendati demikian proses produksi di pabrik itu berjalan seperti biasa. Puluhan truk kontainer pengangkut batu kapur wira-wiri di area pabrik. Sementara itu beberapa bus angkutan karyawan terlihat menumpahkan puluhan penumpang yang adalah karyawan pabrik. Kami hanya duduk di sana, mengamati para petugas yang sedang bekerja. Dari obrolan dengan beberapa aktivis di komunitas lingkungan, pabrik semen merupakan penghasil limbah berbahaya dan polusi terbesar karena menghasilkan emisi gas dan partikel debu yang bisa mengakibatkan gangguan kesehatan masyarakat sekitar seperti sesak napas dan iritasi pada kulit. Belum lagi dampak ekonomisnya atas pencemaran lingkungan yang ada.

Kembali ke awal cerita. Sesampainya di area pemusnahan, tampak para petugas pabrik dibantu beberapa buruh harian sedang memasukkan barang sitaan berupa botol miras ke dalam kompayer untuk selanjutnya dilebur. Beberapa hadirin undangan terlihat gelisah tak tahan dengan sengatan matahari yang sepertinya bisa membakar kulit. Mereka dan beberapa wartawan memilih berlindung di ruangan berpendingin sembari menyaksikan proses peleburan di layar besar. Sementara Picky Yanuar seorang petugas humas PT Holcim sedang menerangkan sistem dan prosedur pemusnahan barang yang lazim disebut *co-processing* itu.

Dari paparannya kami baru mengetahui bahwa proses pemusnahan ini sedemikian memperhitungkan dampak lingkungan. Ringkasnya, metode *co-processing* memusnahkan hampir semua jenis limbah dengan suhu sangat tinggi hingga mencapai 1.800 celsius di tanur produksi semen tanpa efek membahayakan. Proses ini tentu memerlukan analisis yang cermat dan prosedur yang akurat, dengan memanfaatkan teknologi tinggi dan aplikasi hasil pengembangan dan pengalaman selama bertahun-tahun menangani berbagai limbah.

Melalui *co processing*, limbah dapat dimusnahkan seluruhnya dan sumber daya tak terbarukan dapat dimanfaatkan. Menurut pembicara yang berdiri di depan, metode ini merupakan metode paling ramah terhadap lingkungan dan masyarakat untuk mengelola hampir semua jenis limbah industri. Dengan solusi *co-processing*, semua polutan organik dalam limbah diolah dengan energi panas secara tuntas sehingga tidak mencemari atmosfer. “Proses ini sesuai dengan prinsip keberlanjutan, aman, dan menjamin reputasi pelanggan,” ujar Picky.



Persiapan pemusnahan miras oleh pejabat terkait di halaman Geocycle.

Pemaparan tim geocycle kepada hadirin undangan.

Picky dan beberapa rekannya tergabung dalam wadah Geocycle, sebuah tim pengelola *co-processing* di PT Holcim. Tim ini memposisikan diri sebagai mitra semua pihak dalam mengelola limbah. Geocycle menguasai cara maupun prosedur yang aman dalam menangani berbagai jenis limbah, serta memahami peraturan perundang-undangan terkait upaya pemusnahan limbah yang bertanggung jawab. Rupanya, Geocycle beroperasi di lebih dari 35 negara, termasuk di sebagian besar kawasan Asia, dan selama 20 tahun lebih telah memanfaatkan limbah melalui teknologi *co-processing* dalam tanur semen di pabrik Holcim.

Metode pengelolaan limbah memanfaatkan tanur semen merupakan metode yang paling aman dan berkelanjutan, serta sesuai dengan standar keselamatan lingkungan hidup. Layanan pengelolaan lingkungan yang Geocycle tawarkan mencakup analisa, penanganan dan pengangkutan limbah, penyiapan dan pengelolaan limbah, pelatihan pengelolaan limbahnya sendiri, pemetaan dan penghitungan limbah, serta konsultasi pengelolaan limbah guna membantu klien meningkatkan kinerjanya dalam hal pengelolaan lingkungan. Peningkatan kinerja ini biasanya berdampak pada penghematan biaya operasional sebuah institusi.

Metode pemusnahan oleh Geocycle yang telah tersertifikasi ISO 17025 ini sangat efektif

digunakan untuk mengolah limbah yang tidak bisa didaur ulang. Limbah tersebut dikelola agar menjadi sumber energi di dalam tanur semen dan tidak akan meninggalkan residu sama sekali. "Kegiatan ini bersifat *non-commercial activity*. Sebagai salah satu bentuk sumbangsih PT Holcim Indonesia kepada negara atas usaha ikut mengurangi dampak pencemaran lingkungan dan menjaga pelestarian lingkungan hidup," sambung Picky.

Rupanya Geocycle selama ini menjadi mitra KPPBC Bogor dalam pemusnahan barang sitaan milik negara. "Geocycle telah membantu banyak perusahaan di Indonesia dalam memusnahkan produk atau barang yang memerlukan tingkat keamanan tinggi dalam setiap tahap pengelolaannya. Untuk limbah jenis ini, Geocycle memberikan pelayanan khusus, antara lain pemasangan segel pada kendaraan pengangkut, menyediakan dokumen Berita Acara Pemusnahan, pengamanan khusus, hingga proses pemusnahan limbah yang dapat disaksikan melalui CCTV, baik oleh klien maupun pihak pihak lain yang berkepentingan," papar Picky lagi.

Di tempat yang sama, Bonar Lumban Raja, yang saat itu menjabat Kepala KPPBC Bogor kepada *WBC* mengatakan, pihaknya memerlukan solusi yang cepat, aman, serta ramah lingkungan untuk memusnahkan barang bukti tindak pidana di bidang kepabeanan dan cukai seperti minuman mengandung etil alkohol (MMEA) atau miras yang dimusnahkannya saat itu. "Holcim melalui unit bisnis Geocycle kami nilai memiliki teknologi yang tepat serta mampu menjamin keamanan dalam proses pemusnahannya," ujar Bonar.

Prosesnya Secara Ringkas

Mari kita simak prosedur dan mekanisme teknis pemusnahannya. Proses pemusnahan diawali dengan pengambilan sampel limbah di lokasi klien untuk mengetahui karakter limbah. Setelah pemeriksaan laboratorium rampung dan limbah dapat diproses, pihak Geocycle akan mengajukan proposal berdasarkan banyaknya limbah yang akan ditangani, jasa yang dibutuhkan, dan lama pengerjaan. Setelah proposal disetujui, Geocycle akan melakukan pengemasan, penanganan, dan pengangkutan limbah sesuai ketentuan yang berlaku.

Setelah tiba di fasilitas milik Geocycle, *geocycle receiving officer* akan menerima limbah yang selanjutnya akan mengecek surat jalan, kemasan, dan label. Berat truk akan ditimbang begitu memasuki dan meninggalkan Geocycle. Analisa sidik jari pun dilakukan pada semua kemasan limbah sebelum muatan diturunkan, dan sample dicocokkan dengan limbah yang masuk. Setelah analisa sidik jari selesai, limbah kemudian diturunkan di fasilitas penyimpanan khusus, Geocycle membuat tanda terima atau *certificate of reception* (COR). Setelah itu limbah diproses dan disiapkan untuk pengolahan tahap akhir. Limbah diolah dengan metode *co-processing* di tanur bersuhu sangat tinggi. Jika diperlukan, pelanggan dapat melihat proses pengolahan limbah di fasilitas Geocycle.

Geocycle akan mengirimkan surat keterangan pemusnahan

Miras ilegal hasil sitaan KPPBC Bogor yang siap dimusnahkan Geocycle.

limbah atau *certificate of treatment* untuk arsip klien sebagai bukti bahwa kegiatan operasional mereka lakukan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan. Kemudian pelanggan menjalankan peraturan perundang-undangan lingkungan dan memenuhi target internal perusahaan. Geocycle menjamin merek, citra, dan reputasi dari perusahaan atau instansi sebagai kliennya.

Adapun jenis limbah yang bisa diproses melalui *co-processing* diantaranya limbah padat, cair, ampas, dan gas. Limbah padat seperti bahan plastik dan bahan kemasan bekas atau tercemar. Kemudian kain bekas yang tercemar minyak dan pelarut**.** Limbah karet atau material potongan sisa produksi**.** Bahan kemasan tidak layak pakai**.** Limbah tekstil atau garmen**.** *Bottom ash* dan residu proses lainnya. Untuk limbah cair seperti pelarut, oli bekas dan cairan tercemar lainnya. Ampas atau terak filter fasilitas pengolahan air limbah, pasir cetak-cor, ampas cat, ampas bahan kimia, dan tanah tercemar.

Sederhananya, teknologi *co-processing* dalam industri semen didefinisikan sebagai teknik pemakaian kembali limbah suatu industri sebagai substitusi bahan bakar fosil dan bahan baku semen dengan tujuan untuk memanfaatkan nilai energi dan nilai bahan yang masih terkandung di dalam limbah tersebut. Di Eropa teknologi *co-processing* dikenal juga sebagai *co-incinerator* dan telah berkembang pesat. Sementara di Indonesia pemusnahan limbah masih dilakukan terpisah dan menggunakan teknologi *incenerator* yang masih menghasilkan residu yang harus dilakukan pemusnahan kembali. Industri besar yang menggunakan sistem reaktor pembakaran seperti semen, baja, kapur, pembangkit listrik sangat mungkin memanfaatkan teknologi *co-processing* dalam strategi jangka panjangnya dalam mengelola pemakaian bahan bakar dan bahan baku berupa bahan galian. Seperti kita ketahui, bahn galian batu kapur dan pasir besi merupakan bahan baku utama untuk industri semen.

Namun, jenis limbah yang dapat dipakai dalam teknologi *co-processing* ini memang harus selektif dan dipersiapkan mulai saat pengelolaan awal. Mulai dari transportasi limbah sampai ke lokasi pengumpanan. Untuk jenis limbah yang mudah meledak, bersianida, radioaktif, infeksius, klorin tinggi tidak dapat diterima sebagai alternatif energi dan alternatif material.

Langkah pertama dalam penentuan jenis limbah yang dapat dipakai dalam teknologi *co-processing* adalah dengan mendata nilai energi dan nilai material yang dibagi menjadi tiga kategori yaitu *high grade*, *medium grate* dan *low grade*. Selanjutnya pengelolaan awal sebelum masuk ke lokasi pengumpanan. Pengelolaan awal material limbah yang berupa cair, padat atau lumpur (*slurry*) dapat dilakukan pencampuran lebih dari satu material sehingga dapat diperoleh suatu nilai energi baru yang diinginkan dan relatif stabil. Pengelolaan awal ini juga diperlukan untuk mengurangi kadar air atau impurities yang berlebih sehingga dapat memperkecil ketidaksempurnaan proses pembakaran.

Material limbah yang baru yaitu hasil pencampuran ditempatkan dalam suatu bin atau hopper tersendiri yang siap ditransportasikan ke lokasi pengumpanan secara kontinyu dan stabil. Massa limbah yang masuk harus dapat dikontrol dari ruang pengendalian operasi guna mengatur substitusi batubara yang harus dilakukan dan melihat perubahan gas CO (karbon monoksida) akibat pembakaran limbah. Indikator gas CO menjadi sangat penting untuk mengetahui kesempurnaan pembakaran.

Apabila CO tidak terkontrol dapat mengganggu efisiensi dan efektivitas alat penangkap debu (*electrostatic precepitator*). Indikator CO ini dapat membantu optimalisasi pemakaian bahan bakar dan kapasitas produk *clinker* (bahan mentah semen). Proses pembuatan *clinker* memerlukan suhu yang tinggi, baik ketika material masih berada di *suspension preheater* maupun telah berada di *rotary kiln*. Suhu tinggi inilah yang dimanfaatkan dalam teknologi *co-processing*.

Unsur-unsur kimia logam yang terkandung pada limbah akan menyatu dengan partikel *clinker* dan unsur-unsur kimia gas akan bersirkulasi dalam proses penguapan maupun pengembunan sulfur maupun klorin. Lokasi pengumpanan material limbah dalam proses produksi semen dapat dilakukan melalui *main burner*, *pyroburner*, *precalciner*, *calciner*, atau *tersier air duct*. Penentuan lokasi pengumpanan ini tentu dengan mempertimbangkan jenis, ukuran, kadar air limbah yang akan diumpankan.

Menghemat Batubara

Teknologi *co-processing* yang dilakukan secara konsisten dapat membantu penghematan energi fosil, mengurangi pemanasan global yang diakibatkan oleh peningkatan emisi CO2 (karbon dioksida) dan mempunyai dampak lingkungan yang lebih bersih dalam hal pemusnahan limbah industri. Dalam industri semen, kunci keberhasilan teknologi *co-processing* adalah penentuan lokasi dan sistem pengumpanan limbah, konsistensi kualitas nilai energi dan nilai bahan dari limbah dan pengelolaan limbah yang memperhatikan sistem kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan hidup (K3LH). Hal yang perlu diperhatikan dalam

penerapan teknologi *co-processing* adalah komposisi, bentuk dan ukuran serta kandungan air dan zat pengotor yang bervariasi antara berbagai jenis limbah agar tidak mempengaruhi kestabilan operasi dan kualitas produk.

Informasi yang dilansir Kementerian Lingkungan Hidup, cadangan sumber daya energi fosil dunia termasuk Indonesia terus menurun dari waktu ke waktu. Misalnya cadangan sumber daya energi yang berasal dari batubara yang dipakai di industri semen, baja, dan pembangkit listrik lainnya, akan habis dalam waktu 86 tahun. Akibat pemakaian batubara sebagai bahan bakar utama pembuatan *clinker*, industri semen Indonesia yang berkapasitas 32 juta ton per tahun termasuk penyumbang emisi CO2 yang cukup besar di atmosfer.

Dalam penelitian itu juga disebutkan, setiap tahun konsentrasi gas CO2 di atmosfer mengalami kenaikan yang mengakibatkan kenaikan suhu bumi. Konsentrasi CO2 diperkirakan bakal mencapai 520 ppm (*part per million*) di tahun 2100 dan suhu bumi diproyeksikan akan mengalami kenaikan sebesar 6 derajat celcius. Teknologi *co-processing* dalam industri semen dapat menjadi solusi alternatif yang tepat untuk melakukan substitusi secara bertahap terhadap pemakaian bahan bakar fosil.

Sementara itu, bagi para penghasil limbah yang mengalami kesulitan dalam pengelolaan limbahnya dapat bekerja sama dengan industri semen untuk pemusnahan limbah menggunakan teknologi bersih ini. Apabila teknologi ini dilaksanakan secara konsisten oleh semua industri pemakai energi besar di Indonesia dan dipayungi oleh regulasi hukum yang kuat dari pemerintah maka tiga persoalan besar yang dihadapi hampir semua negara dapat teratasi. Ketiga persoalan besar itu yakni penghematan

Persiapan pemusnahan miras oleh pejabat terkait di halaman Geocycle.

sumber daya alam termasuk bahan bakar fosil seperti batubara, pengelolaan lingkungan bersih yaitu pengurangan emisi CO2, dan penambahan lapangan kerja.

Hadirnya teknologi *co-processing* dapat menjembatani antara perusahaan-perusahaan penghasil limbah yang mengalami kesulitan dalam menangani limbah dan industri semen yang membutuhkan pasokan energi yang besar. Jadi semacam *win-win solution* antar kedua belah pihak. Pada industri semen, teknologi *co-processing* dapat memberikan keuntungan berganda yaitu mendapatkan energi alternatif yang dapat mengurangi pemakaian batubara sehingga dapat menekan biaya produksi dan juga mendapatkan tambahan pendapatan sebagai kompensasi dari perusahaan penghasil limbah karena sudah memusnahan limbah yang dihasilkan.

Dengan *co-processing* diharapkan pencitraan perusahaan atau pun instansi dalam pengelolaan lingkungan bertambah baik. Karena penggunaan teknologi ini akan meningkatkan kemampuan daya saing perusahaan secara regional maupun internasional. Dengan hadirnya metode mutakhir ini bumi diharapkan akan semakin bersih, masyarakat pun dapat berkontribusi dalam pembukaan lapangan kerja dalam hal penyediaan transportasi dan *pre-treatment* limbah.

Dengan mempertimbangkan berbagai keuntungan dari teknologi *co-processing* yang telah dijelaskan di awal maka sudah selayaknya pemerintah membantu dalam memberikan konsultasi dan regulasi yang jelas terhadap teknologi ini. Industri semen pun hendaknya sesering mungkin melakukan sosialisasi tentang teknologi ini terhadap masyarakat luas. Sejumlah industri semen seperti PT Indocement Tunggal Prakasa dan Holcim rupanya telah lama menerapkan teknologi *co-processing* ini. Mereka terbukti membuka diri dengan pihak luar, termasuk Ditjen Bea Cukai dan beberapa pihak industri manufaktur.

(Supomo/ sumber:www.geocycle.co.id)

Identifikasi Isu Strategis sebagai Dasar Penyusunan Kebijakan di Lingkungan DJBC

Latar Belakang

"Tidak ada sesuatu yang kekal di dunia ini, yang kekal adalah perubahan itu sendiri". Mungkin sebagian besar dari kita pernah mendengar pepatah tadi, yang intinya ingin menggambarkan bahwa segala sesuatu adalah dinamis. Kodak, Lehman Brothers, dan Friendster merupakan beberapa contoh perusahaan yang pernah sukses bahkan menjadi pemimpin di industrinya masing-masing, namun kemudian mengalami kegagalan karena tidak bisa merespon perubahan yang terjadi di lingkungannya. Pepatah tersebut tentunya tidak hanya berlaku bagi pelaku di dunia usaha yang memang sarat akan persaingan, tetapi juga berlaku bagi kehidupan bernegara, di mana setiap negara pasti menghadapi dinamika-dinamika perubahan baik di level nasional maupun internasional. Indonesia tentunya, sebagai salah satu negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia, serta terletak di persimpangan lalu lintas perdagangan internasional, juga tidak dapat menghindari perubahan-perubahan yang terjadi, baik di dalam maupun di luar negeri.

Secara umum, kedinamisan kondisi Negara Indonesia dapat dilihat dari berberapa perspektif, antara lain dari segi politik, ekonomi, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan. Dari segi politik, sistem demokrasi multipartai yang dianut Negara Indonesia mampu mendorong demokrasi menjadi lebih terbuka, di mana rakyat dapat secara bebas menyalurkan aspirasinya. Namun demikian, sistem demokrasi multipartai juga menyebabkan kondisi politik di Indonesia menjadi sangat dinamis dengan keberadaan beberapa partai politik yang memposisikan diri sebagai partai oposisi pemerintahan.

Lingkungan Strategis

Pergantian struktur pemerintahan yang rutin terjadi setiap lima tahun melalui mekanisme pemilihan umum juga sedikit banyak berdampak pada dinamika kehidupan bernegara Indonesia. Walaupun setiap pemerintahan yang baru tentunya akan melanjutkan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintahan yang lama, namun seringkali tiap-tiap presiden sebagai pemegang komando tertinggi mempunyai prioritas kebijakan nasional yang berbeda-beda. Di era pemerintahan Joko Widodo sekarang, kebijakan nasional mengacu pada sembilan program prioritas yang dituangkan dalam Nawacita, yang bertujuan sebagai panduan menuju Negara Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan.

Dari sudut pandang ekonomi, Indonesia juga mempunyai lingkungan yang sangat dinamis. Dalam beberapa tahun belakangan, perlambatan ekonomi global, penurunan harga beberapa komoditas utama, transformasi ekonomi China yang beralih dari ekonomi berbasis ekspor dan manufaktur menjadi ekonomi berbasis konsumsi dan jasa, serta kenaikan suku bunga di Amerika Serikat, merupakan beberapa faktor krusial yang mempengaruhi perekonomian hampir seluruh negara, termasuk Indonesia.

Selanjutnya, kondisi negara Indonesia juga sangat dinamis jika dilihat dari perspektif sosial budaya. Perubahan gaya hidup masyarakat menjadi lebih konsumtif, ditambah dengan jumlah penduduk yang sangat besar, membuat Indonesia menjadi pasar yang sangat menggiurkan, baik bagi produsen lokal maupun produsen dari negara lain. Perubahan di bidang sosial dalam hubungannya dengan kegiatan perekonomian juga dapat terlihat dari meningkatnya tren *e-commerce* yang terjadi di berbagai negara, yang bahkan mendorong *World Customs Organization* (WCO) untuk secara khusus mengatur lalu lintas barang antar negara dari kegiatan *e-commerce*.

Terakhir, lokasi yang sangat strategis juga membuat kondisi pertahanan dan keamanan Indonesia dinamis. Lokasi strategis meningkatkan ancaman masuknya berbagai barang yang membahayakan masyarakat, terutama narkoba, yang perlu mendapat perhatian yang serius dari seluruh elemen bangsa Indonesia. Selain itu, aspek pertahanan dan keamanan Indonesia juga selalu mendapatkan tantangan baik yang berasal dari dalam maupun luar negeri yang dapat mengganggu kestabilan bernegara, seperti masalah terorisme, separatisme, ataupun kejahatan trans-nasional.

Landasan Teori

Kondisi negara Indonesia yang jauh dari kata statis di atas menuntut pemerintah sebagai pihak yang mempunyai kewenangan untuk mengatur kehidupan bernegara untuk selalu merespon isu-isu strategis

yang terjadi. Sebelum dapat menentukan respon yang tepat, langkah pertama tentunya adalah memahami secara komprehensif isu-isu strategis tersebut. Hal ini dikarenakan bahwa permasalahan yang diidentifikasi secara tepat merupakan permasalahan yang setengahnya telah diselesaikan (William N. Dunn, 2007). Secara definisi, isu strategis dapat diartikan sebagai perkembangan atau perubahan yang muncul baik dari lingkungan internal maupun eksternal, yang dianggap mempunyai dampak yang signifikan terhadap pencapaian misi suatu organisasi (Dutton & Ottensmeyer, 1987). Meskipun isu-isu strategis mempunyai dampak yang signifikan terhadap suatu organisasi sehingga harus mendapatkan penanganan yang tepat, pembuat kebijakan justru seringkali terjebak pada kejadian-kejadian sporadis yang belum tentu merupakan akar permasalahan.

Perhatian mengenai perlunya me-*manage* isu strategis bagi setiap organisasi sebenarnya telah dimulai dari tahun 1980an, dengan diperkenalkannya istilah *Strategic Issue Management* (SIM). SIM pada dasarnya merupakan suatu sistem yang didedikasikan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan sekaligus merespon isu-isu strategis, sehingga dapat meningkatkan kapasitas organisasi untuk selalu beradaptasi dengan lingkungan yang dinamis (Dutton & Ottensmeyer, 1987). Dengan adanya *Strategic Issue Management*, para pembuat kebijakan tidak lagi disuguhi isu-isu yang masih mentah, melainkan isu-isu yang telah difilter dan dianalisis sehingga dapat dipahami secara efektif dan komprehensif, yang selanjutnya dapat digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan yang lebih tepat sasaran.

Langkah pertama dalam *Strategic Issue Management* adalah identifikasi isu-isu yang muncul di lingkungan internal dan eksternal organisasi, dan juga dengan memperhatikan visi, misi dan nilai-nilai organisasi. Agar suatu permasalahan ataupun isu-isu dalam suatu dapat dipahami secara tepat dan komprehensif, permasalahan ataupun isu tersebut harus dilihat dan dipahami dari berbagai perspektif. Sebagai contoh, adanya fenomena meningkatnya jumlah kejahatan oleh anak di bawah umur dapat dijelaskan dari beberapa sudut pandang: (a) tidak optimalnya peran orang tua dalam pengawasan anak, atau (b) gagalnya sistem pendidikan dalam pembentukan karakter, atau (c) *massive*-nya pengaruh budaya asing dan perkembangan teknologi bagi psikologi anak, atau (d) gabungan dari seluruh faktor tersebut. Selain perlunya pemahaman dari berbagai perspektif, pembuat kebijakan harus memperhatikan beberapa hal dalam mengidentifikasi isu-isu tersebut, antara lain:

- Isu harus dideskripsikan secara lengkap dan akurat
- Akibat yang mungkin terjadi jika isu tersebut gagal diidentifikasi secara tepat
- Isu-isu yang ada tidak selalu adalah ancaman, namun dapat pula merupakan peluang bagi organisasi

Setelah proses identifikasi, langkah selanjutnya adalah dengan membuat pemeringkatan isu-isu dan daftar prioritas. Penentuan prioritas sangat penting dalam hal ini karena pada dasarnya tidak semua isu-isu yang dapat diidentifkasi mempunyai dampak yang sama terhadap organisasi. Selain itu, organisasi juga seringkali memiliki keterbatasan sumber daya yang diperlukan untuk menangani isu-isu yang ada. Dalam penentuan prioritas isu-isu mulai dari isu yang sangat strategis sampai isu-isu yang relatif kurang strategis, perlu diperhatikan dua parameter utama, yaitu (a) signifikansi dampak terhadap organisasi, dan (b) urgensi, yang terdiri dari kemungkinan (*likelihood*) serta waktu (*immediacy*) terjadinya dampak tersebut, yang kemudian dapat disusun dalam suatu matriks seperti figur berikut:

		DAMPAK		
		Low	Medium	High
URGENSI	High	Medium Priority	High Priority	
	Medium			
	Low	Low Priority	Medium Priority	

Sumber: Laufer, David G. 2006. A Practical Process Guide to Issue Management. Washington: Public Council Affairs.

Setelah isu-isu dapat diidentifikasi dan disusun skala prioritas, organisasi dapat menetapkan perumusan kebijakan serta *action plan* yang akan membantu organisasi dalam pencapaian *outcome* yang diharapkan untuk isu-isu strategis (prioritas).

Besaran Isu Strategis

Pentingnya identifikasi isu-isu yang terjadi baik di lingkungan internal maupun eksternal sebagaimana diuraikan sebelumnya berlaku tidak hanya untuk organisasi swasta yang

memang secara *nature*-nya seringkali dihadapkan pada persaingan dengan competitor, tetapi juga berlaku di organisasi-organisasi pemerintahan, termasuk Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). DJBC selaku institusi yang mempunyai wewenang di antaranya pengaturan dan pengawasan lalu lintas barang impor, ekspor, serta barang kena cukai, tentunya harus juga mampu untuk mengidentifikasi isu-isu strategis baik di tingkat nasional, regional, maupun global dalam upaya peningkatan kinerja melalui kebijakan strategis dan program kerja, sebagaimana dijabarkan dalam gambar berikut.

Sumber: Paparan Tenaga Pengkaji Bidang Pengawasan dan Penegakan Hukum Kepabeanan Cukai pada forum Panelis Kemenkeu, Januari 2016.

Di tingkat internasional, dorongan globalisasi ekonomi yang mengaburkan batas-batas antar negara dengan semakin bebasnya arus barang, jasa dan modal bisa diibaratkan seperti pisau bermata dua. Selain memberi peluang pertumbuhan ekonomi, perdagangan bebas juga membawa ancaman, terutama terkait dengan potensi masuknya barang-barang yang membahayakan masyarakat. Dengan jumlah penduduk yang sangat besar, Indonesia merupakan pasar yang sangat menjanjikan bagi jaringan narkoba internasional. Terkait dengan hal ini, Badan Narkotika Nasional (BNN) pada bulan Mei 2016 bahkan menyatakan bahwa tren penyelundupan narkoba saat ini adalah dalam jumlah yang sangat besar melalui jalur laut, yang tentunya mengharuskan DJBC untuk selalu meningkatkan pengawasannya.

Di dalam negeri, adanya kebijakan nasional yang tertuang dalam Nawacita menuntut adanya respon dari seluruh jajaran instansi pemerintahan. Dalam hal ini, Nawacita ke 1, 3, 6, dan 7 merupakan kebijakan nasional yang sangat erat kaitannya dengan peran DJBC sebagai *revenue collector, industrial assistance, trade facilitator*, dan *community protector*. Nawacita ketiga misalnya, yang mengamanatkan didorongnya pembangunan di daerah pinggiran, bisa jadi mempunyai dampak luar biasa bagi pelaksanaan tugas dan fungsi DJBC. Sasaran pembangunan di daerah pinggiran tidak hanya berfokus pada pembangunan fisik (infrastruktur), tetapi juga pembangunan kegiatan perekonomian. Dalam perkembangannya, hal ini mendorong dimunculkannya wacana pembukaan perbatasan darat dengan negara lain sebagai pintu masuk importasi umum, yang mana apabila terealisasi merupakan tantangan baru bagi DJBC, baik dilihat dari segi regulasi maupun implementasi pelayanan dan pengawasannya.

Penutup

Selain isu-isu di atas, masih banyak isu-isu yang harus secara terus-menerus diidentifikasi seiring dengan dinamika yang terjadi baik di dalam internal institusi DJBC, di level nasional, maupun di level global. Namun, menimbang bahwa DJBC merupakan instansi pemerintahan, tentunya mekanisme identifikasi isu-isu strategis tersebut seyogyanya dilakukan melalui saluran komunikasi formal, agar segala proses yang terkait dengan pengidentifikasian isu-isu strategis dapat dipertanggungjawabkan secara publik. Dengan adanya saluran identifikasi dan komunikasi isu-isu strategis yang mengakomodasi pendekatan *top-down* maupun *bottom-up*, diharapkan kebijakan-kebijakan strategis maupun *action plan* yang ditetapkan DJBC menjadi lebih efisien dan tepat sasaran, mampu mengatasi akar permasalahan dan memanfaatkan peluang yang ada.

Subdirektorat Perencanaan Strategis dan Manajemen Transformasi, Direktorat Penerimaan dan Perencanaan Strategis

The Ministry of Tourism. Target 2016 The Ministry of Tourism set the number of tourists reached 12 million with foreign exchange generated is projected to reach Rp 172 trillion.

The Chance of Indonesia To Boost Tourist Numbers

Tourism is one of the most attractive and beneficial industries for Indonesia, so tourism development always increases each year along with the increasing of tourist numbers coming to Indonesia. This industry is so attractive, there are so much chances in the future. Even now, each country is trying to make their tourism increasingly recognized by many people, and Indonesia has a great chance to attract foreign tourists to come and visit Indonesia.

Talking about tourist, we differentiate it into two, namely, domestic tourists and foreign tourists. All this time, Indonesian tourism growth continues to develop along with the number of Indonesian citizens who make their home areas into tourist sites, either it already has the potential of nature tourism or tourist attractions created by the local community or investor.

Seeing potential in that industry, Indonesian tourism is unique as well attractive and consists of landscapes and cultures. This is the wealth that must be developed and marketed out of the country in order to invite the interest of foreign tourists to visit. About the beauty of nature, Indonesia does not lose even more beautiful compared with other countries, while the matter of culture, Indonesia is very rich in diverse of culture that is capable of displaying treats that attracted both to be seen and studied.

However, the arrival of foreign tourists each year has not shown a fantastic figure. It is because Indonesia is still not serious in promoting the tourist sites that exist in this country, even; international events that are followed much less compared to other countries.

For example, the number of Borobudur visitor only reaches 250 thousand people every year, compared to Angkor Wat in Cambodia considered far more beautiful than Borobudur able to attract tourists about 2.5 million people every year. This is certainly must be a special concern for the Indonesian government to promote Indonesia tourism to other countries and follow-up of the promotion.

One thing that is important here is the value of state revenue that can be generated by increasing the number of tourists who come, of course, it will add the number of state revenue, therefore, it is required a breakthrough in order to attract tourists to come to Indonesia.

This enormous potential, of course, requires the policies that lead to the easiness of entry and influx of foreign tourists to Indonesia. Therefore, in the package of policies issued by the government, one of which targets a number of foreign tourists to 20 million people in 2019. So what policies that have been made to achieve these targets?

Many government policies that facilitate the influx of foreign tourists to Indonesia and easiness of promotion that can be done by the Indonesian government to market tourism sites in this country in order to encourage world community to know Indonesia, so that the cultural diversity of this country may be increasingly loved by foreign tourists.

As stated by the Minister of Tourism, Arif Yahya told the media that to achieve the target of 20 million tourists by 2019; the Ministry of Tourism has issued regulations that facilitate foreign tourists in visiting Indonesia as well as for travelling in Indonesia. Through Presidential Regulation No. 104, 2015 dated 23 September 2015 of Free Visa for Short Visit (BVKS), nowadays, there are additional for 45 countries that get the facilities so there are 90 countries, which already get a free visa for the short visit.

According to the Minister of Tourism, the second stage of Free Visa for Short Visit policy is a strategic move to increase significantly the number of foreign tourists. Because, after BVKS first stage has been running, proved that this policy may increase the visit of foreign tourists from 30 countries during the period of 10 June to 9 August , which has reached 592 748, or increased about 15 percent over the same period in 2014 which reached 514 171 tourists.

Another policy is also a mainstay for the government to increase the number of foreign tourists, is the issuance of new regulation concerning on yacht and cruise ship. Through the issuance of Presidential Decree No. 105 of 2015 concerning on foreign yacht visit to Indonesia so the government has removed the provisions of CAIT (clearance approval for Indonesia territory). With this regulation, it will be easier for foreign yachts entering the territorial waters of Indonesia in handling CIQP document (customs, immigration, quarantine, port) and temporary import.

In addition, this regulation also eases foreign yacht entering the territorial waters of Indonesia for handling CIQP document in 18 ports. With this policy, it will be projected to increase the number of yacht visits to Indonesia until 6000 yachts in 2019 and it will generate the foreign exchange of US $ 600 million. Maritime tourism promotion also received additional support with the release of Ministry of Transportation Regulation No. PM 121, 2015 on the provision of facilities for tourists using cruise ships with foreign-flagged. With this regulation, the principle of cabotage for foreign cruise revoked so that foreign ships can carry and drop off passengers at the five ports in Indonesia.

Then what is the meaning of cabotage principle? This principle is the principle that gives a right to operate commercially in the country only to the transportation companies of the country itself exclusively. It means, the cruise that may carry and drop off passengers in Indonesia only flagged Indonesia. With the revocation of that principle, now foreign cruises can carry tourists at the port in the country to tour in the five ports, Tanjung Priok port, Tanjung Perak port, Belawan port, Makassar port, and Benoa port in Bali.

Meanwhile, other facilities has been also applied to the Presidential Decree No. 105 in 2015, is the government provide facilities for yachts that coming to Indonesia if entry and exit through the 18 ports which have been designated, they are first, Sabang Port, Banda Aceh. Second, Belawan Port in Medan, North Sumatra, third, Teluk Bayur port, Padang, West Sumatra. Fourth, Nonggsa Point Marina, Batam, Riau Islands. Fifth, Telani Bandar

Promotion. Although Indonesia attended many promotional events in foreign countries, but it is still less compared to other countries.

Bintan, Bintan, Riau Islands. Sixth, Tanjung Pandan Port, Belitung, Bangka Belitung. Seventh, Sunda Kelapa and Marina Ancol port, Jakarta. Eighth, Benoa port, Badung, Bali. Ninth, Tenau port, Kupang, East Nusa Tenggara. Tenth, Kumai port, Kotawaringin West, Central Kalimantan. Eleventh, Tarakan port, Tarakan, North Kalimantan. Twelveth, Nunukan port, Bulungan, East Kalimantan. Thirteenth, Bitung port, Bitung, North Sulawesi. Fourteenth, Ambon port, Ambon, Maluku. Fifteenth, Saumlaki port, West Southeast Maluku, Maluku. Sixteenth, Tual port, Southeast Maluku, Maluku. Seventeenth, Sorong port, Sorong, West Papua, and Eighteenth, Biak port, Papua Biak.

The policy is fully supported by the Ministry of Finance through the Directorate General of Customs and Excise (DGCE), marked by the application built for yachts and cruise ships that will go to Indonesia. With this application, the foreign tourists who enter through yachts and cruise ships no longer have difficulties in handling the administration of CIQP.

That is agreed by Prakash Reddy, as Manager Nongsa Point Marina, Batam, according to him, with the implementation of yachter application since the end of January to May 2016, the number of foreign tourists who has come by yacht rose quite sharply, even now travel agencies often make so many events so that they become more frequent to come.

"Before the yachter application exists, it is only 20 yachts within a month which come, but now it can reach 60 yachts in a month. Not only that, every event that we hold is always crowded by tourists who generally come from Thailand, Singapore, and Malaysia, "said Prakash.

Furthermore, Prakash said that with the delivery of documents electronically so foreign tourists who come by yacht no longer need to take care it to customs offices, even the delivery of documents can be done while on the ship if there is a network of Internet, as this application is web-based. This policy certainly can continue to be developed, because today, the yachter application has been applied throughout the customs offices in Indonesia, which is the entrance and exit of foreign tourists who use yacht.

With the policy created, whether it is enough to increase the number of foreign tourists to Indonesia. Certainly, it is not enough. There must be other activities that can further strengthen apart from the policy; for example with the continuous promotion. Promotion must be done so that foreign tourists getting to know the destination area, either by following the international exhibitions or through the website. Another thing to be noted is improving the service quality and tourism accommodation. Good service and hospitality will make the foreign tourist happy, and it is not impossible that they will come to visit again. Then, the equally important is increasing the comfort and safety. Both of these are compulsory so that foreign tourists feel safe and not feel worried when visiting Indonesia. In fact, the local community should

also participate to maintain a safe and comfortable atmosphere so that tourists can enjoy their holiday comfortably. Besides the hospitality of people, also determine the progress of tourism in a region.

If the policies and initiatives have been undertaken by the government, it is fitting the number of foreign tourists will increase. If data from the Ministry of Tourism figures the increasing in the number of tourists hit with up to 3.38 percent in 2015 for the period of January to October, or about 8 million tourists, then this figure gives optimism for the government to achieve. With the achievement of these figures, the tourism industry in Indonesia is also getting better, it is evident that the tourism industry has contributed to the national economy of foreign exchange of 4.23 percent for 2015.

Therefore, with the conditions that exist today, then the potential of Indonesia's tourism can be optimized up to several years. Even from a press release issued by the Ministry of Tourism explained, for the target of 2016 the Ministry of Tourism set the number of tourists reached 12 million with foreign exchange generated is projected to reach Rp 172 trillion.

In addition, for the number of domestic tourists traveling in the same year is expected to reach 260 trips with the money spent is projected to reach Rp 223.6 trillion. From the target to be achieved, then the tourism industry is expected to contribute to the national economy can be increased to 5 percent and the number of jobs created will reach 11.7 million workers.

All of this would require the support of various parties, both with other Ministry and the private sector. Coordination with other Ministry would be better run, exchange information, and the system used to make the policies issued also aims to facilitate the visits of foreign tourists as well as increase foreign exchange.

Cooperation with the private sector should be considered; by creating, the marketing and promotional strategy would further add to ease the dissemination of information of tourism objects in Indonesia. To support this, the Ministry of Tourism together with tourism stakeholders prepare a plan of which continue the marketing and promotional strategies and strengthen branding Wonderful Indonesia in the major markets countries.

This matter conducted in order to regain the attention of potential foreign tourists that Indonesia included in the wish list countries to be visited during their vacation. Besides, conducting the marketing communication campaign which feature images of tourism destinations in Indonesia, in 2016 Indonesia will join the exhibition such as; ITB Berlin, WTM London, WTM Dubai, CTM China, NATAS Singapore, Malaysia MATTA, JATA Japan, Korea, Australia and international tourism fairs which are of special interest such as DEMA show, Cruise Shipping, Boot Dusseldorf, GOLF, and MICE.

Meanwhile to introduce the new and exciting tourism and packages destinations l in Indonesia, The Ministry of Tourism also undertake a sales mission to big cities in a number of countries as a major source of foreign touristssuch as; Southeast Asia, Asia Pacific, Europe, Middle East, Africa and North America.

Other activities that will be conducted is organize familiarization trip to introduce and promote tourism sites by inviting international tourism stakeholders by visiting tourist destinations throughout Indonesia in order seeing is believing. They are included tour operators, media, social media activists and bloggers, associations and people who can influence in decision-making in the tourists event organizing.

Seeing the potential and measures to be taken by Indonesia to promote the tourism industry, increased the nation's optimistic for the achievement of the number of foreign tourists target that will come to the country which is famous for its beauty and the hospitality of its people. Now just how the government see sharply the chances that exist, and how to create a policy that tourists can easily get into Indonnesia and also make them feel secure and comfortable while visiting the tourist attractions of their target.

(Supriyadi/Jiwo, Zulva)

Facilities and infrastructure. Foreign Tourists will feel comfortable if the infrastructure is adequate to the attractions and of course conditions are safe.

Customs and Excise Contradictory Roles in Tourism: **Facilitate and Control**

It is undeniable that Indonesia is rich with diverse culture and beautiful nature. It is no wonder, then, that the number of tourists coming to Indonesia is increasing every year. While in the past, only select regions/ provinces were known internationally, with efforts, such as promotion and international events, more provinces are known internationally for their beauty and diverse art and culture.

Passenger Control. Risk management principle remains the favored method for passenger control unit.

The benefit is clearly felt by the state and the local government as the more tourists come, the more revenue they can reap. With the additional income and accelerated economic development, the local government could also develop their tourism potential in order to attract even more tourists, both domestic and international.

Especially now that the central government has launched policy package which, among others, is intended to facilitate the entry of tourists into Indonesia, such as by providing free visa, and simplifying the procedure for entry by yacht, in order to reach the target of 20 million international tourists in 2019.

While the influx of tourists into Indonesia can be deemed to be beneficial, the Directorate General of Customs and Excise (DGCE), as the front guard of the state, must perceive this phenomenon differently. The more people enter into the country, the greater the risk of illicit goods or illegitimate travellers also entering into Indonesia. Furthermore, DGCE

DGCE is principally implementing risk management in terms of customs control at the international airport, seaport, as well as on yachts.

Harry Mulya
Direktur Penindakan dan Penyidikan DJBC

Yachters is developed to answer the complaints that are often filed by tourists coming by yacht.

Erwin Hariadi

YMS is developed to overcome the problems posed by the limited DGCE's database and profiling.

Hengky Aritonang
Kelapa KPPBC Kendari

must control the movement of people strictly and selectively in order to not hinder the movement of legitimate goods and persons, but instead facilitate their entry, in a way that they are willing and eager to return to Indonesia.

The Director of Enforcement and Investigation, Harry Mulya, said that DGCE has positively contributed to the increase in the number of tourists to Indonesia. DGCE was among the team members that wrote the Presidential Regulation Number 79 of 2011 (now replaced by the Presidential Regulation Number 105 of 2015) on The Entry of Yacht into Indonesia. DGCE has also initiated the issuance of the Minister of Finance Regulation Number 228/PMK.04/2014 on Carnet and Number 261/PMK.04/2015 on Temporary Admission for Yacht.

DGCE has also simplified the procedure of temporary admission and accommodate the interest of stakeholders which demand a simple customs procedure with a single document, that provides legal certainty without disregarding its customs control. Finally, DGCE has been very supportive to tourism events, such as Sail Wakatobi-Belitong, Sail Moratai, Sail Komodo, and Sail Tomini, as well as to the development of marine tourism.

"DGCE is principally implementing risk management in terms of customs control at the international airport, seaport, as well as on the yacht. This means that the customs control is conducted selectively towards high-risk persons or tourists before their arrival through analyses on specific parameters by using data retrieved from PAU and PNRGov," said Harry.

Director of Customs, Oza Olavia, also acknowledged DGCE's contribution to tourism in Indonesia. For international events, such as Sail Wakatobi Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, Sail Tomini as mentioned above, DGCE facilitates the entry and exit of the yachts in accordance with the prevailing customs legislation concerning temporary admission. Not only is temporary admission granted exemption from import duties, its procedure is also simplified.

In the case of yacht, for example, the importer simply needs to lodge ATA/CPD Carnet or Vessel Declaration as the import declaration as well as re-export declaration (single document). Previously, as regulated by the Minister of Finance Regulation Number 142/PMK.04/2011, the importer is required to submit an official request for the temporary admission license attached with numerous supporting documents, and lodge a guarantee before submitting the import declaration during the importation and the export declaration during re-exportation. With carnet, the importer is not required to lodge a guarantee at the customs office of entry since the guarantee procedure is completed at the origin country. Similarly, with vessel declaration, the importer only needs to declare his guarantee for the state revenue from the temporary admission of his vessel in the vessel declaration.

"Goods temporarily admitted into customs territory using carnet or vessel declaration may be used anywhere within the customs territory. Carnet has also been recognized internationally. Tourists coming to Indonesia with yacht need only to fill the form in the yachters application. By doing that, the document will be automatically submitted to the online customs application and the customs officer will later conduct a physical examination," said Oza.

Harry further explained that the number of tourists coming by yacht is increasing in 2016, one reason of which is the utilization of application called Yacht Electronic Registration System (YachTERS). This application is similar to a popular transportation app in Indonesia called Go-Jek. Yacht owners can apply for clearence aproval time Indonesian territory (CAIT) from their cellphones. The data are connected to 9 differents government agencies, such as customs, immigration, Ministry of Transportation, and Indonesian National Army Headquarters.

Director of Customs and Excise Prime Service Office of Batam, Noegroho Wahyu said that the application was developed to serve international tourists entering Indonesia by yacht. " We developed this application to answer our service users' demand that complained about the cumbersome process of entering into Indonesia by yacht. This application can simplify and expedite the process of submitting the required documents. In less than a day, their documents will be processed and they can enter into Indonesia much more easily," explained Noegroho.

Head of Revenue Monitoring Section, Directorate of Revenue and Strategic Planning, Erwin Hariadi, as the developer of the yachter application, acknowledged that the application make customs service and control much simpler, without reducing their quality.

"This application system is web-based. This means that as long as there is an internet, tourists can submit their arrival and temporary admission documents, even as they are sailing. Once the application is submitted, the data will be transmitted to our customs system. All we have to do is to conduct inspection which can be finished within hours," Erwin said.

Thanks to this application system, complaints from Marina Nongsa Batam is now virtually non-existent. On the contrary, they appreciate DGCE's effort to facilitate the entry of foreign yachts. "The system was launched in early January 2016, with 23 days of piloting. The benefits were immediately apparent and the number of complaints was steadily decreasing," added Noegroho.

The application system is proved to increase the number of tourists coming to Indonesia, especially in Batam where there is a 300% increase, from 20 yachts a month to 60 yachts.

While yachter makes customs service simpler and customs control much easier, Harry stated that DGCE relies on other measures to ensure compliance and prevent violation. DGCE is utilizing AIS (Automatic Identification System), periodic yacht position report, and sea patrol.

Additionally, Head of Customs and Excise Service Office of Kendari, Hengky Aritonang has developed another application system called Yacht Monitoring System (YMS) to support yachter. He believed that it is necessary because the risk profile of yacht is high due to its characteristics of having no fixed schedule, having many compartments to conceal illicit goods, and being capable of mooring anywhere. It is not very uncommon that yachts are used to smuggle contrabands as evidenced by the seizure of 20kg of methamphetamine by Australian Police Force in August 2015, and the seizure of 2.25 tons of cocaine by the French Customs at the Caribbean Sea on April 2015.

"The more yacht entering into Indonesia due to the easier licensing, the higher the risk for customs. DGCE's database and profiling of the entry and movement of yacht in Indonesian waters are still very limited. We hope that YMS can solve that problem," said Hengky.

He added that YMS, as a database for the movement of yacht in Indonesia, is very useful for customs in analysing yachts' risk profile, which in turns, make it possible for customs to control their movement more efficiently and effectively in terms of effort and human resource allocation.

DGCE contributes to the success of international tourism events, such as Sail Wakatobi, Sail Belitong, Sail Morotai, Sail Komodo, Sail Tomini, by facilitating the entry and exit of yachts in accordance with the prevailing legislation of temporary admission.

Oza Olavia
Direktur Teknis Kepabeanan DJBC

To date, there have been 52 offices that actively utilizing the application in providing service and monitoring the movement of yachts.

What about the stakeholder's perspective? Do they still perceive that customs is too rigid in enforcing their policies? Prakash Reddy, the Manager of Marina Nongsa Point, Batam, said that there are still some complaints, especially during events that are promoted by agents in Batam. "Such complaints only occasional and understandable considering that during special events, many tourists will attempt to access the application at the same time and in turns make the application slower. Their complaints are usually more about the strict customs inspection, especially when compared to that in other countries," said Prakash.

Responding to the complaints, Oza acknowledged that sometimes the application is overloaded and the number of human resources available is not sufficient. She added,"problems in providing service to tourists, either coming through international airport,

International Event. DGCE is actively supporting international tourism events.

seaport, or yacht, are usually related with their intention of coming to Indoneisa, which is for leisure. They do not expect to face complex or rigid bureaucracy or customs procedures. Therefore, we need to give them extra attention and understanding about our system. The fact that there is no one-stop-service also does not help."

Another problem that sometimes happens in Batam, as the entry point for tourists coming by yacht from Malaysia, Singapore, and Thailand, is that the yacths occasionally arrive beyond the business hour. Thankfully, as the occurrence is rare, such problem can still be anticipated by the customs officers in shift.

Service and control are two sides of the same coin. While customs control performed by DGCE has been commendable, the quality of service provided also needs to be as excellent because as the front guard of the country, DGCE needs to leave a good impression to the tourists. Are DGCE human resources capable of providing such service?

Harry explained that officers are equipped with skills related to customs control on tourists, such as pre-arrival analysis (on passenger data and travel history), and for frontliners, passenger profiling analysis. DGCE also has a K-9 Unit to screen passenger's cargo in anticipating the smuggling of contrabands. Anticipating the entry of illegal goods into Indonesia is especially important because there are ports that are located very close to Indonesia, such as those in Malaysia in Singapore, which means that ships travel frequently between the ports.

"No special treatment to ships coming from ports that are close to Indonesia. But we acknowledge that because the travel time is relatively short and the travel frequency is high, intelligence analysis needs to be strengthened if we want to improve our customs control with limited human resources available. "The most common violation done by the tourists is bringing goods that are prohibited or restricted into Indonesia, such as illicit drugs, alcoholic beverages, cash, etc. They also sometimes enter by yacht without legitimate documents, such as temporary admission permit," added Harry.

It is imperative that the problems above are overcome because other problems related to customs control at the international airports and seaports remain. "At international airports, not all airlines submit their PNR data. At seaports, passenger manifests are submitted in print at the arrival of the ship. Moreover, passengers often fail to fill in the customs declaration. These make it difficult for us to analyze the data comprehensively. As for tourists entering by yacht, the main problem is due to their high mobility," said Harry.

While on the surface the task of providing user-friendly services and maintaining strict customs control seems to be divergent, in truth, they are closely related and, while the majority of service users might not realize, DGCE strives to carry out the tasks in a balanced manner.

By balancing the tasks, such as by providing a dedicated application system for yachts and simplifying the procedure of temporary admission in international events while maintaining customs control through application system and customs inspection, DGCE has undeniably contributed to the increasing number of tourists coming into Indonesia, as well as to the development of marine tourism development through its involvement in the task force set up specifically to develop marine tourism in Indonesia.

(Supriyadi)

Tourism Competitiveness Index of the World Has Ranked Indonesia in 50th Place

Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA,
Head of Legal and Public Communication, The Ministry of Tourism

The government has set a target for a number of foreign tourist arrivals until 2019 to reach 20 million people. This target would require significant work that what has been planned can be achieved. Therefore, many government's efforts to meet this target has been done, either conducted by the Ministry of Tourism or joint efforts by coordinating among government agencies.

One of interagency cooperation conducted by the Ministry of Tourism is cooperation with the Ministry of Finance, in particular with the Directorate General of Customs and Excise (DGCE). This cooperation to ensure the security of the state from the influx of both foreign tourists and goods carried by tourists who may threaten the security of Indonesia.

So what are the roles of DGCE to support the increasing number of foreign tourists who come to Indonesia, and cooperation like what that the Ministry of Tourism and DGCE especially in controlling the luggage and foreign tourists who

visit Indonesia? To know all those, WBC has interviewed the Head of Legal and Public Communication, The Ministry of Tourism, Dr.H.M.Iqbal Alamsjah, MA, in his office. Here are excerpts of the interview results.

How is the current condition of Indonesian Tourism?

Alhamdulillah Indonesia tourism in 2015 grew 10.3% or above the world tourism growth by 4.4% and the growth of tourism in the ASEAN region by 5.1%. Among ASEAN countries, Indonesia tourism growth is far above the negative growth of Malaysian tourism -15.7% and Singapore grew by only 0.9%. However, we are still under Thailand which grew 20.4%. For this, we need a benchmarking with Thailand.

From the growth by 10.3% in last year, we get a foreign exchange of US $ 12.5 billion with a contribution to the national GDP by 4%. In 2016, the target of Indonesian tourism is to achieve 12 million foreign tourist visit and 260 million domestic tourist movement, the contribution of tourism to national GDP by 5%, and the number of jobs created as many as 11.7 million workers.

This year is the year of acceleration in efforts to achieve the target set by President Joko Widodo, namely; tourism in 2019 should grow two-fold. In the year 2019 tourism must contribute to the national GDP by 8%, foreign exchange generated Rp. 240 trillion, jobs created in tourism field as many as 13 million people, foreign tourists visit as many as 20 million and the movement of domestic tourists by 275 million, and the index Indonesia tourism competitiveness will be ranked 30 worlds.

For Tourists featured area whether it increases every year or still limited to a few provinces?

Globally there is an increase at all entrances or 19 points to entry and other gates. However, from all of the main entrances (great) is Great Bali, Great Jakarta, and Great Batam has reached 80% or about 8 million tourists from a total of 10.4 million foreign tourists visiting in 2015 ago.

Generally, foreign tourists come to what provinces?

Almost all tourist destinations in the country. However, as I said before, it is still focused on the three entrances (great) Great Bali, Great Jakarta, and Great Batam, which reached 80%, and the rest is East Java about 200 thousand tourists, West Java 159 thousand, North Sumatra 197 thousand, NTB 70 thousand, and Yogyakarta 81 thousand tourists, and other provinces.

Actually, what is the superior of tourist areas in Indonesia?

We have the superior of being used as tourism business fort polio; they are nature 35%, the culture 50%, and manmade 5%. This potential is developed in tourism products that have high competitiveness, such as; for nature we develop the marine tourism products by 35%; ecological tourism (ecotourism) by 45%; travel and adventure (adventure tourism) by 20%, whereas culture is developed by culture travel historical and cultural heritage (heritage and pilgrim tourism) by 20%; shopping and culinary (culinary and shopping tourism) by 45%; and tours of the city and village (city and village tourism) by 35%. While man-made tour (manmade) we have developed the MICE tourism (MICE and event tourism) by 25%; sports tourism by 60%; and attractions that integrated (integrated tourism area) by 15%.

What about the supporting facilities infrastructures, are they all already adequate?

Globally they are inadequate. Our tourism facilities and infrastructures remain a constraint and should continue to be improved in order to enhance the global competitiveness. According to a report in Travel and Tourism WEF Competitiveness Report 2015, the weakness of Indonesian tourism, are in the elements of safety & security; health and hygiene; ICT readiness; environmental sustainability; tourism and service infrastructure in all of these elements are still ranked fourth after Singapore, Malaysia, and Thailand.

Being our Homework is how quickly fix this so that we continue to increase competitiveness. When in 2009 the competitiveness Indonesia tourism was ranked 81 out of 133 worlds, the year 2011 was ranked 74 of 139 countries in 2013 in the ranking of 70 out of 140 countries, 2015 was ranked 50 of 141 countries, and we are targeting in 2019 will be ranked 30 worlds.

One of the numbers of foreign tourist's improvement programs is drafting the easy regulations. Currently, the policy of Presidential Regulation No. 105 the year 2015 that regulate yacht visits at several ports has issued. What underlies the release of this policy?

We want to increase foreign tourist visits by the sea in efforts to achieve the target of 20 million foreign tourists visiting Indonesia in 2019. The potential of Indonesia marine tourism is very large due to the nearly 100,000 km coastline which is one of the longest in the world. For this, we want to optimize this potential by providing the easiness of visiting by using yachts. In other words, Indonesia is the best arena for the international yachter that we want to invite.

Nowadays, how many yachts visit to Indonesia, does every year increase?

On average around 750 yachts per year. In 2015, the target of yachts visits Indonesia as many as 1,500 ships, in 2016 has increased to 2,200 ships, as many as 3,000 ships, in 2017, 2018 and 2019 is projected respectively 4,000 5,000 boats and ships.

All this time how do the reporting process and control conducted by the government towards the arrival of foreign yachts?

It becomes very easy, no more beating. Now only around 3 hours through the online application. For example, Customs Batam has already

started to use digital technology yachters (Yacht Electronic Registration System). With this application, yacht owners can take care of CAIT (Clearance Approval Time Indonesian Territory) via mobile phones. Foreign Tourists only register online prior to entering the territory of Indonesia. Then, data in the registration will be connected with nine related ministries and institutions, such as Immigration, Customs, Ministry of Transport and the TNI headquarters. So, the process is very simple not as complicated as it used to be.

How much foreign exchange get by Indonesia from foreign tourists visit through these yachts?

Foreign exchange earnings from tourists' yacht expenditure or the yachter as much as US $ 150 per person/day and duration of their stay an average of 120 days. In 2014 the average yachts tourist visited as many as 5 people per boat with the number of visits to Indonesian waters yacht 750 boats, yachts travel generated foreign exchange reached US $ 67.5 million. With a target of 5,000 yachts in 2019, foreign exchange earnings from this tour will certainly rise more than seven-fold.

How DGCE role to support the program of increasing number of foreign tourists?

The role is very large in order to support the increasing services to foreign tourists to realize the target achieve in global competitiveness. Indonesia Tourism competitiveness now ranks 50 is expected to be a world ranking of 30 in 2019. Therefore, the quality of service of Customs and Excise, which also refers to the quality of the world (world class) must also be increased. For example, in the service of CAIT as just explained above, we've done an incredible amount of breakthrough improvements. From several weeks to just three hours. However, the speed of service is still below of world standard on average it has been 2 hours.

Until now, is there any international activities carried by The Ministry of Tourism and involve customs in it?

There are so many, especially for yachts tourist events and exhibitions that require a great role from customs in providing the best services to tourists. For international yacht events, in 2015, we has conducted such as; Singapore Strait Regatta (Singapore - Darwin), Neptune Regatta (Singapore - Indonesia), Sabang Regatta (Thailand - Malaysia - Indonesia), Sail Indonesia (Darwin - Indonesia), Darwin - Ambon Yacht Race (Australia - Indonesia-Australia), Darwin - Saumlaki (Australia - Indonesia - Australia), Indonesia Wonderful Sail 2 (Australia/New Zealand - Indonesia-Singapore), Sail Maluku (Australia-Indonesia - Australia), Back To Down Under Rally - Sail Tomini (Malaysia - Indonesia - Australia), and Fremantle to Bali and Beyond (Australia - Indonesia - Australia).

Have efforts made by DGCE been significant in increasing the number of foreign tourists to Indonesia?

It is very significant. Besides, supporting a wide range of international events held in Indonesia, DGCE participates in international activities. In addition, for the supervisory role is not in doubt, besides overseeing all foreign tourists who enter with application and technical possesses, DGCE is also be a filter of tourists who enter so that what they bring can be detected and controlled since their arrival, either at the airport or international port.

Currently what policy issued by the Ministry of Tourism for the easiness of foreign tourists that run by DGCE?

To support the achievement of the target of 20 million foreign tourists in 2019, the government has set as a priority tourist destination development "New Bali" such as; Lake Toba in North Sumatra, Tanjung Kelayang in Belitung, Tanjung Lesung in West Java, the Thousand Islands in Jakarta. Next, Borobudur in Central Java, Labuan Bajo in Nusa Tenggara Timur, Wakatobi in Southeast Sulawesi, Bromo Tengger Semeru in East Java. Then, Mandalika island in the Java Sea and the island of Morotai in Maluku. In destination " New Bali 10" is equipped with infrastructure facilities such as airports and ports as entry of foreign tourists. Surely DGCE role here is very large.

So there is nothing else to say DGCE task contrary to the government's desire to increase the number of foreign tourists coming. Evidently, DGCE has created an application that eases yachts and Cruise visit Indonesia, even these applications have been nationalized and proven to be able to increase the number of foreign tourists who visit Indonesia by using yachts.

What are the constraints faced by the inter-agency coordination to realize the increasing number of foreign tourists' program?

The success of tourism depends on coordination 'with the relevant agencies, including with stakeholders at national and regional. In other words, success is determined by the role of tourism as well; businesses tourism, academia, government (central and local), community, and media or Penta helix. For coordination between inter-agency it is proper to put forward the Homeland (NKRI) for the purposes of that one as well, so that sectoral ego is now no longer necessary because our coordination is based on the basis of the NKRI so what is the government's desire is always supported by other government agencies and even the private sector is now very helpful in promote Indonesian tourism.

What are the expectations of the Ministry of Tourism to DGCE towards the increasing number of foreign tourists' program?

DGCE role is very strategic in improving services to tourists. DGCE quality of service determines the competitiveness of tourism, which in turn greatly determine in winning business competition in the tourism industry at the global level. **(*)**

Identification of Strategic Issues as the Basis of Policymaking in DGCE

A. Background

"Nothing lasts forever, what lasts forever is change itself". Probably most of us have heard that statement before. It illustrates that everything is dynamic. Kodak, Lehman Brothers, and Friendster are a few examples of success companies and even become leaders in their respective industries, but then fail because they cannot respond to changes in their environment. It certainly applies not only to players in the business world, but it also applies to the statehood, in which every country must face the dynamics of change in both the national and international levels. Indonesia of course, as one of the countries with the largest population in the world, and is located at the crossroads of international trade traffic, also cannot avoid the changes that occur both inside and outside the country.

In general, the dynamics condition of Indonesia can be seen from several perspectives, namely political, economic, social, cultural, and defense and security. In terms of politics, multiparty democratic system adopted by Indonesia may encourage more open democracy, where people can freely express their aspiration. However, the system of multiparty democracy also leads to political conditions in Indonesia to be very dynamic with the presence of several political parties as the opposition parties to government.

B. Strategic Environment

The change of governance structure every five years through the electoral mechanism has influenced the dynamics of Indonesia. Although the new government will certainly continue the development carried out by the previous government, but often each president as the holder of the highest command has different national priority policy. In the era of Joko Widodo, national policies refers to the nine priority programs as outlined in Nawacita, which are intended as guides to the political sovereignty of Indonesia, economic independency and cultural personality.

From economic perspective, Indonesia also has a very dynamic environment. In recent years, the global economic slowdown, the decline in prices of some commodities, the transformation of China's economy shifted from the "manufacturing and exports-based economy" into "consumption and services-based economy", as well as the rising of interest rates in the United States, become some crucial factors affecting the economy of almost all countries, including Indonesia.

Furthermore, the condition of Indonesia is also very dynamic from the perspective of socio-cultural. The changes in people's lifestyles to become more consumptive and the large national population make Indonesia into a very lucrative market for both local producers and foreign producers. Changes in the social field in relation to economic activity can also be seen from the increasing trend of e-commerce that occurred in various countries, which even triggers the World Customs Organization (WCO) to specifically regulate the traffic of goods between the states of e-commerce activities.

Lastly, a very strategic location also makes the condition of Indonesia defense and security dynamic. The strategic location raised the threat of entry of various goods that harm the society, particularly drugs, which need serious attention of all elements of the Indonesian nation. In addition, aspects of defense and security of Indonesia also always get a challenge both from within and outside the country to destabilize the state, such as the problem of terrorism, separatism, or transnational crime.

C. Basis of Theory

Indonesia condition urges the government to always respond to the strategic issues that occur. Before we can determine the appropriate response, the first step is of course a comprehensive understanding of the

strategic issues. The problem that has successfully identified, has resolved half of the problem itself. (William N. Dunn, 2007). By definition, strategic issues can be defined as any developments or changes arising out both from internal and external environment, which is considered to have a significant impact on achieving the mission of an organization (Dutton & Ottensmeyer, 1987). Although the strategic issues have a significant impact on an organization, policy makers often stuck in sporadic events that are not necessarily at the root of the problem instead of giving proper handling.

The attention on the need to manage a strategic issue for every organization has actually started from the 1980s, with the introduction of the term Strategic Issue Management (SIM). SIM is basically a system that is dedicated to identify, analyze, and at the same time to respond to strategic issues, so as to increase the capacity of organizations to constantly adapt to the dynamic environment (Dutton & Ottensmeyer, 1987). With SIM, policy-makers are no longer treated the issues that are still raw, but the issues that have been filtered and analyzed so that it can be effectively and comprehensively understood, which can then be used as the basis for decision-making to be more effective.

The first step in the SIM is to identify the issues that arise in the organization's internal and external environments, and also by taking the vision, mission and values of the organization. In order to make an issue or problem to be understandable accurately and comprehensively, the problems or issues must be seen and understood from various perspectives. For example, the phenomenon of the increasing number of crimes by minors can be explained from several points of view: (a) lack of child monitoring by parents, or (b) the failure of the educational system in the formation of character, or (c) massive influence of foreign culture and the development of technology for the psychology of the child, or (d) a combination of all these factors. In addition to the need for an understanding the various perspectives, policy makers should consider several things in identifying these issues, among others:

- The issue must be fully and accurately described
- Result of which might happen if the issue fails to be properly identified
- Issue is not always a threat, but it can also be an opportunity for the organization

After the identification process, the next step is to create a ranking of the issues and the priority list. Setting priorities is very important in this case because basically not all the issues that can be identified will have a similar impact on the organization. In addition, organizations often have limited resources required to deal with the existing issues. In the prioritization of issues ranging from the issues that are strategic to issues that are relatively less strategic, we shall keep in mind two key parameters, namely (a) the significance of the impact on the organization, and (b) the urgency, which consists of the likelihood and the immediacy of the occurrence of such impacts, which can then be arranged in a matrix such as the following figure:

		IMPACT		
		Low	Medium	High
URGENCY	High	Medium Priority	High Priority	
	Medium			
	Low	Low Priority	Medium Priority	

Sumber: Laufer, David G. 2006. A Practical Process Guide to Issue Management. Washington: Public Council Affairs.

Once the issues are identified and the priority scales are compiled, an organization can set policy formulation and action plan that will assist organizations in achieving the expected outcomes for strategic issues.

D. Magnitude of Strategic Issues

The importance of identifying the issues that occur both in the internal and external environments as previously described applies not only to private sector organizations that are in the nature facing the competition with competitors, but it also applies in government organizations, including the Directorate General of Customs and Excise (DGCE). DGCE as the institution which has the authority to regulate and control the traffic of imported and exported goods imports, and excisable goods, must be also able to identify the strategic issues at the national, regional and global efforts to improve performance through strategic policies and work program, as described in the following figure.

At the international level, encouragement of economic globalization that blurs the boundaries between countries with increasingly free flow of goods, services and capital can be described as a double-edged knife. In addition to giving opportunities of economic growth, free trade also pose a threat, especially in relation to the potential of entry of goods that harm the society. With a very large population, Indonesia is a very promising market for international drug network.

Source: Explanation from the Adviser to Director General for Monitoring and Enforcement of Customs and Excise Law at the Ministry of Finance Panelists forum, in January 2016.

Related to this, the National Narcotics Agency (BNN) in May 2016 even suggested that drug smuggling trends today is in very large quantities through sea, which would require DGCE to always improve its control.

In the country, the national policy set out in Nawacita demands a response from all levels of government agencies. In this case, Nawacita 1, 3, 6, and 7 are national policies that are closely associated with DGCE roles as revenue collector, industrial assistance, trade facilitator and community protector. The third Nawacita which mandates the development in rural areas may have a great impact for the tasks and functions of DGCE. Development targets in rural areas are not only focused on physical infrastructure, but also the development of economic activities. In its development, this encourages the creation of the opening of the land border with another country as the entrance to the general importation, which if it is realized, it would be a new challenge for DGCE, both in terms of regulation and supervision and implementation services.

E. Closing

In addition to the issues above, there are still many issues that must continuously be identified in line with the dynamics that occur both within the internal of DGCE, at national level, as well as at the global level. However, considering that DGCE is a government agency, of course, the mechanism of identification of strategic issues should be done through formal communication channels, so that all processes related to the identification of strategic issues can be publicly accounted. With the channel of identification and communication of strategic issues that accommodate both "top-down" and "bottom-up", the strategic policies and action plans set by DGCE are expected to become more efficient and effective, capable of addressing the root causes and take advantage of existing opportunities.

Sub-Directorate of Strategic Planning and Management Transformation, Directorate of Revenue and Strategic Planning

Let's Take Care of Our Environment!

Class III Cigarette Manufacture, One month, a ream of excise stamps order.

Lately, we heard a lot of news about the destruction of haul carried out by various government agencies. Hundreds or even thousands of bottles of alcohol, cigarettes, or a box of hazardous chemicals destroyed manually by crushing or burning and end up in landfill without any meaningful solution. We often forget the impact to the environment after that procession.

The hot weather did not dampen the cement factory labors of PT Holcim Indonesia Tbk in Cileungsi, Bogor to continue working. It appeared some factories officers and security supervised the destruction process witnessed by the representatives of the state apparatus of Attorney, the Police and Bogor Customs. Because on that day, in the last mid-February, Customs Office of Bogor, in cooperation with PT Holcim held an illegal alcoholic beverages destruction of various famous brands of more than 10 thousand bottles.

Nevertheless the production process at the factory was running as usual. Dozens of container trucks carrying limestone passing by in the factory area. We just sat there, watching the officers at work. From a chat with some of the activists in the environmental community, the cement factory is a hazardous waste generator and the biggest polluters for emissions of gas and dust particles that can cause health problems towards surrounding communities such as shortness of breath and irritation to the skin. Not to mention the economic impact on existing environmental pollution.

Back to the story, the factory officers and labors inserted the confiscated goods in form of bottles of alcohol into conveyor to be destroyed. Some audience could not stand the sun that seemed to burn the skin. They and some journalists chose refuge in the air conditioned room while watching the destruction process on a large screen. Meanwhile, Picky Yanuar, a public relations officer of PT Holcim was explaining systems and procedures for the destruction of goods, it commonly called "*co-processing*".

From his presentation, we learned that this destruction process took the environmental impact into account. The *co-processing* methods destroy all types of waste with very high

temperatures up to 1,800 Celsius without any harmful effects. This process would require careful analysis and accurate procedure, by utilizing high technology and application as the result of development and experience over many years in handling various wastes.

Through *co-processing*, waste can be destroyed completely and non-renewable resources can be utilized. According to the speaker standing in front, this method is the friendliest method to the environment and the communities to manage virtually all types of industrial wastes. With the *co-processing* solutions, all organic pollutants in the waste processed by heat energy completely so it does not pollute the atmosphere. "The process is in accordance with the principles of sustainability, secure, and ensure the reputation of customers," said Picky.

Picky and some of his colleagues incorporated in Geocycle, a managing team of co-processing at PT Holcim. The team is the partner of all parties in managing waste. Geocycle maintains safe procedure in handling different types of waste based on the laws and regulations related to waste disposal efforts. Apparently, Geocycle is operated in more than 35 countries, including most of Asia, and has been utilizing waste co-processing technology in cement kilns at PT. Holcim for over 20 years.

Waste management methods using cement kiln is the most secure and sustainable method, and in accordance with environmental safety standards. Environmental management services of Geocycle includes analysis, handling and transportation of waste, preparation and waste management, waste management training, mapping and counting of wastes, as well as waste management consulting to help clients improve their performance in terms of environmental management. This performance improvement usually results in operational cost savings of an institution.

Method of extermination by Geocycle which has been certified with ISO 17025 is very effectively used to treat waste that cannot be recycled. The waste is managed to be an energy source in cement kilns and will not leave a residue at all. "This activity is non-commercial activity. As one form of contribution of PT Holcim Indonesia to the state for the effort in reducing environmental pollution and maintain environmental sustainability, "said Picky.

Apparently Geocycle has been a partner for KPPBC Bogor to exterminate seized goods. "Geocycle has helped many companies in Indonesia to destroy the products or goods that require a high level of security in every phase of its management. For this type of waste, Geocycle provides specialized services, such as installation of seals on vehicles, Destruction Report, special security, until the destruction of the waste that can be watched via CCTV, either by the client or the other interested parties, "said Picky again.

In the same place, Bonar Lumban Raja, who was the head of KPPBC Bogor at that time, said to the WBC that it requires a fast, safe, and environmentally friendly solution to destroy evidence of crime in customs and excise matters, such as beverages containing ethyl alcohol or liquor. "Holcim through Geocycle, has the right technology and is able to ensure security in the process of destruction," said Bonar.

The Process in Brief

Let's look at the procedures and technical mechanisms of destruction. The process begins with the sampling of waste to know the character of waste. After laboratory examination is completed and waste is ready to be processed, Geocycle will submit a proposal based on the amount of waste to be handled, services required, and a lead time. Once the proposal is approved, Geocycle will do the packaging, handling, and transport of waste according to applicable regulations.

Upon arriving at the Geocycle facility, the Geocycle receiving officer will receive waste which will further check the delivery order, packaging, and labeling. Trucks will be weighed upon entering and leaving Geocycle. Fingerprint analysis is performed on all packaging waste before the charge is unloaded, and the sample matched with incoming waste. After a fingerprint analysis is completed, the waste is later unloaded in a special storage facility, Geocycle issues a certificate of reception (COR). After the waste is processed and prepared for the final stage of processing, it is exterminated by

co-processing method at extremely high temperature kiln. If needed, the customer can also see the process at Geocycle facility.

Geocycle will send a certificate of treatment for clients' archives as proof that their operation is in accordance with environmental sustainability. Geocycle ensures the brand, image, and reputation of the company or agency as its client. The types of waste that can be processed through co-processing include solids, liquids, dregs, and gas.

Simply, co-processing technology in cement industry is defined as the technique of re-using an industrial waste as a substitute for fossil fuels and cement raw materials with the aim of utilizing the energy value and the value of the material that is still contained in the waste. European co-processing technology known as co-incinerator and has been growing rapidly. While in Indonesia, waste disposal is still done separately and uses the incinerator technology that still produces residues that must be destroyed back in. Large industrial systems that use combustion reactor such as cement, steel, limestone, power generation is very possible to utilize co-processing technology in the long-term strategy to manage the use of fuel and raw materials such as minerals. As we know, limestone and iron ore are the main raw material for the cement industry.

However, the type of waste that can be used in a co-processing technology is indeed should be selective and prepared. The first step in determining the types of waste that can be used in a co-processing technology is to record the energy value and the value of materials which are divided into three categories: high-grade, medium grade and low grade. Furthermore, early waste management is conducted to obtain a desired value of new energy and relatively stable. It is also necessary to reduce the water content or impurities excess so as to minimize imperfection of combustion process.

The new waste material that is the result of mixing is placed in a separate bin or hopper before being continuously transported. The incoming waste should be controlled from the control room in order to set the substitution of coal and see the changes in CO (carbon monoxide) resulting from the burning of waste. Indicators of CO gas become very important to know the perfection of combustion.

Coal Saving

Co-processing technology that is done consistently can help to save fossil energy, reduce global warming caused by increased emissions of CO2 (carbon dioxide) and have a cleaner environment in terms of waste disposal industry. In the cement industry, the key to successful co-processing technology is the determination of the location and waste feed system, the consistency of the quality of energy value and waste management system that takes health and safety and the environment into account. Things to consider in the implementation of co-processing technology is the composition, shape and size and water content and impurities that vary between different types of waste so as not to affect the stability of operation and product quality.

The information reported by the Ministry of Environment, world's fossil energy resources including Indonesia continued to decline over time. In the study, it was also mentioned that every year the concentration of CO2 in the atmosphere has increased. The concentration of CO2 is estimated to reach 520 ppm (parts per million) in the year 2100 and the earth's temperature is projected to increase by 6 degrees Celsius. Co-processing technology in the cement industry can be an alternative solution that is appropriate to make gradual substitution of the use of fossil fuels.

Meanwhile, for the waste producers who experience difficulties in waste management may work together with the cement industry for waste disposal using this clean technology. When this technology is implemented consistently by all major industrial energy consumers in Indonesia and housed within a strong legal regulation of government, the three major problems facing almost all countries can be resolved. Those three major issues are the saving of natural resources including fossil fuels such as coal, clean environment management (reduction of CO2) emissions, and increase employment.

The presence of co-processing technologies can bridge the gap between waste producing companies that have difficulty in handling the waste and cement industries that require large energy supply. In the cement industry, co-processing technology can provide multiple benefits of obtaining alternative energy which can reduce the usage of coal so as to reduce production costs and also earn additional revenue as compensation from waste producing companies.

By co-processing, it is expected to create a better company image in environmental management. Due to the use of this technology, it will also increase the company's regional and international competitiveness. With the presence of this latest method, it is expected to further clean the earth.

Considering the benefits of co-processing technology that has been described in the beginning, the government should assist by providing consultation and clear regulation toward this technology. The cement industry is also expected to socialize this technology to public as often as possible. Some cement industry such as PT Indocement Tunggal Prakasa and Holcim apparently have been implementing this co-processing technology for long time. They open up the information to public, including the Directorate General of Customs and Excise and some of the manufacturing industry.

(**Supomo/Jiwo/Zulva/ source: www.geocycle.co.id**)

KEMENTERIAN KEUANGAN
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

DEKLARASI INISIATIF

VOLUNTARY DECLARATION

Kewajiban importir :

- Melakukan pembayaran inisiatif
- Menyerahkan dokumen
- Menatausahakan dokumen

67 / PMK.04 / 2016

KEMENTERIAN KEUANGAN
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

PENGAWASAN PEMBAWAAN UANG TUNAI

Bea cukai memeriksa keaslian uang yang dibawa sesuai izin dari Bank Indonesia

Apabila tidak melapor akan dikenakan denda sebesar 10% dari jumlah uang yang dibawa, maksimal Rp300 juta

Apabila melapor tetapi jumlah uang yang dibawa lebih dari yang dilaporkan, akan dikenakan denda sebesar 10% dari jumlah kelebihan uang yang dibawa, maksimal Rp300 juta

BANK INDONESIA

Denda tersebut masuk sebagai penerimaan pabean lainnya yang disetorkan ke kas negara dan dilaporkan ke PPATK

PPATK

Membawa uang tunai senilai Rp100 juta atau lebih, baik rupiah maupun mata uang asing, atau instrumen pembayaraan lainnya seperti cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar, atau bilyet giro ke dalam maupun keluar daerah pabean Indonesia diwajibkan untuk melapor ke Bea Cukai.

BRAVO 1500225

@BeaCukaiRI

www.beacukai.go.id