ISSN 0126-2483

warta bea cukai

Informasi Terpercaya Kepabeanan dan Cukai

WELCOME HOME IBU SRI MULYANI!

Volume 48, Nomor 9, September 2016

Hati-Hati !!

Jangan sampai Anda menjadi korban penipuan lelang mengatasnamakan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

WASPADA LAH...

Jika Anda mendapatkan tawaran barang-barang lelang dari orang yang tidak Anda kenal.

Segera hubungi ..

Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL)

atau

BRAVO

1500225

"Connecting With Heart"

DARI REDAKSI

Belum lama ini Bank Dunia mengeluarkan laporan indeks kinerja logistik atau *logistic performance index* (LPI) di setiap negara. Laporan yang dipublikasikan secara berkala ini berdasalkan hasil survei oleh para profesional logistik di negara-negara wilayah operasinya menempatkan Indonesia di urutan ke-4 di antara negara ASEAN. Dari enam dimensi LPI yang digunakan untuk mengukur tingkat efektifitas dalam pergerakan logistik suatu negara, salah satunya yaitu *customs and border management clearance*. Peran Bea Cukai dan upayanya dalam meningkatkan LPI Indonesia dibahas dalam rubrik Laporan Utama pada edisi kali ini.

Pada edisi kali ini redaksi juga melakukan wawancara terhadap Direktur Informasi Kepabeanan dan Cukai (IKC). Masih ada kaitannya dengan LPI, Direktur IKC membahas bagaimana sistem teknologi dan informasi yang dimiliki Bea Cukai atau yang lebih dikenal dengan *Customs and Excise Information System and Automation* (CEISA) juga turut andil dalam mempengaruhi nilai LPI Indonesia.

Rubrik Laporan Khusus di edisi kali ini secara lengkap membahas kembalinya Sri Mulyani Indrawati yang menjabat menjadi Menteri Keuangan Republik Indonesia. Setelah enam tahun menjabat sebagai Direktur Pelaksana Bank Dunia, Sri Mulyani kembali dipercaya oleh Presiden Joko Widodo untuk memimpin Kementerian Keuangan dan membaktikan ilmu dan profesionalismenya untuk membangun ekonomi Indonesia ke arah yang lebih baik.

Rubrik Sisi Pegawai kali ini akan membahas figur penyiar Kanal BC Radio, Muhammad Faizur. Dalam wawancara ini redaksi akan mengulas kecintaannya pada dunia *broadcasting* dan bagaimana awalnya dia terjun ke dunia tersebut.

Sementara di rubrik Hobi dan Komunitas, redaksi akan menampilkan profil komunitas basket Bea Cukai. Baru-baru ini tim basket Bea Cukai berhasil menyabet juara 1 pada kompetisi Piala Adhyaksa Cup 2016 setelah melewati pertandingan yang cukup sengit. Jalannya pertandingan tersebut serta bagaimana sepak terjang komunitas basket Bea Cukai mencari pemain-pemain berbakat akan dibahas di rubrik Hobi dan Komunitas edisi ini.

Last but not least, mulai edisi ini Majalah WBC akan menampilkan rubrik baru yaitu rubrik Ragam. Rubrik ini menyajikan karya-karya sastra baik puisi, komik, cerita pendek ataupun cerita bersambung yang dikirimkan oleh para pegawai Bea Cukai dan masyarakat umum melalui e-mail. Untuk dapat berkontribusi jangan lupa kirimkan tulisan untuk beberapa rubrik WBC dan foto untuk Galeri Foto Anda ke wartabeacukai@gmail.com.

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 **wartabeacukai@gmail.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 : *wartabeacukai@gmail.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 September 2016

Laporan Utama

6 Menerawang Kinerja Logistik Nasional

9 Peran Bea Cukai Dalam LPI

16 **Wawancara:**
B. Wijayanta BM,
direktur informasi kepabeanan dan cukai (IKC)
"Kualitas dan Kehandalan Sistem Layanan Kepabeanan Berbasis IT Sangat Berpengaruh Terhadap Kelancaran Arus Barang"

Laporan Khusus

21 **Welcome Home, Ibu Sri Mulyani!**

Opini

26 KEWENANGAN BEA CUKAI DALAM PEMBERANTASAN TINDAK PIDANA PENCUCIAN UANG [1]
oleh: **Agustinus Catur Setiawan**, Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan Bea Cukai Pangkalpinang

Galeri Foto

24 KERAGAMAN INDONESIA

Profil Kantor

31 **Profil BC Panarukan**
BEA CUKAI PANARUKAN
DISEBUT BEA CUKAI SITUBONDO

Reportase

34 Container Control Unit Tanjung Priok Study Visit

35 MIGRASI MODUL IMPOR, LANGKAH BEA CUKAI PANGKAS DWELLING TIME

36 United Nations Environment Programme – Direktorat Jenderal Bea dan Cukai National Training Workshop on Combatting Illegal Trade in Chemicals and Waste in Indonesia

37 BEA CUKAI KUALA NAMU GAGALKAN PENYELUNDUPAN 1.025 GRAM NARKOTIKA

39 Bea Cukai **Menjawab**

Sisi Pegawai

40 *"Love at the first sight with broadcasting.."*
Muhamad Faizur

43 Ruang **Kesehatan**

44 **Peraturan**

Travel Notes

45 Tjong A Fie Kisah Kedermawanan Seorang Tionghoa di Kota Medan

ENGLISH PAGE

SPESIAL REPORT

65 Sri Mulyani is Back to Lead the Ministry of Finance

THE MAIN REPORT

68 Looking Ahead the National Logistics Performance

71 The Role of Customs and Excise in LPI

48 **Kicauan**

Sejarah

49 Menguak Sejarah Bea Cukai Tuban

52 **Event**

54 Berbagi **Pengetahuan**

Hobi dan Komunitas

56 TIM BASKET BEA CUKAI MERAIH PIALA ADHYAKSA CUP 2016

Feature

58 YUK KENALI FUNGSI X-RAY BEA CUKAI LEBIH DEKAT

62 **Ragam**

75 **Interview:**
B. Wijayanta BM,
Director of Customs and Excise Information Technology
"Quality and Reliability of Customs Service-Based IT System Greatly Effects The smoothness of the flow of goods"

TRAVEL NOTES

78 Tjong A Fie Mansion The Story of A Generous Chinese in Medan

FEATURE

81 GETTING TO KNOW THE ROLE OF X-RAY MACHINE BETTER

Menerawang Kinerja Logistik Nasional

Kondisi pelabuhan merupakan potret perekonomian sebuah negara.
Di sanalah pintu gerbang logistik dunia dibuka.
Dibutuhkan langkah konkret dalam membangunnya.
Solusi terpampang di depan mata, namun siapkah kita mengerjakannya?

Belum lama ini Bank Dunia mengeluarkan laporan Indeks Kinerja Logistik atau *Logistics Performance Index* (LPI) di setiap negara. Laporan tersebut secara berkala dipublikasikan berdasarkan hasil survei kepada para profesional logistik di negara-negara wilayah operasinya.
LPI tahun 2016 dilakukan di 160 negara berdasarkan enam dimensi, yaitu efisiensi *customs and border management clearance*, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, kemudahan pengaturan pengiriman internasional, kompetensi dan kualitas jasa logistik, kemampuan melakukan *tracking & tracing*, dan frekuensi pengiriman tepat waktu (*timeliness*).

Penurunan skor LPI Indonesia terjadi pada hampir semua dimensi, kecuali *international shipment* dan *tracking & tracing*. Dari enam dimensi LPI Indonesia 2016, tiga dimensi yaitu kompetensi dan kualitas jasa logistik, *tracking & tracing*, dan *timeliness* mempunyai skor di atas 3. Tiga dimensi lainnya yakni *customs*, infrastruktur, dan pengiriman internasional di bawah 3.

LPI 2016 menempatkan Jerman pada peringkat pertama dengan skor 4,23. Sementara itu diantara negara Asean, Indonesia berada pada posisi keempat. Peringkat tertinggi adalah Singapura (peringkat 5), diikuti Malaysia (32), Thailand (45), Indonesia (63), Vietnam (64), Brunei Darussalam (70), Filipina (71), Kamboja (73), Myanmar (113), dan Laos (152).
LPI memang tidak menunjukkan

secara eksplisit kondisi logistik suatu negara, termasuk biaya logistik. Namun, LPI dapat menggambarkan tingkat efisiensi dan efektivitas sektor logistik, terutama dalam pergerakan barang.

Khusus Indonesia, salah satu dimensi yang perlu mendapatkan perhatian adalah infrastruktur yang mempunyai skor terendah, yaitu 2,65. Infrastruktur menjadi salah satu masalah utama di Indonesia, terutama menyangkut jumlah, kapasitas, dan penyebarannya. Kondisi infrastruktur Indonesia sesuai *The Global Competitiveness Report* tahun 2014-2015 yang dikeluarkan oleh *World Economic Forum* bisa dibandingkan dengan negeri jiran Malaysia. Infrastruktur Indonesia secara keseluruhan mendapatkan skor 4,2 peringkat 72, sedangkan Malaysia dengan skor 5,6 peringkat 20.

Secara rinci, Indonesia untuk kualitas jalan raya mendapatkan skor 3,9 peringkat 72, Malaysia 5,6 peringkat 19. Kualitas infrastruktur rel kereta api skor 3,7 peringkat 41, sementara Malaysia 5,0 peringkat 12. Kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia diberi skor 4 peringkat 77 sementara Malaysia 5,6 peringkat 19. Sedangkan kualitas infrastruktur transportasi udara Indonesia mendapatkan skor 4,5 di peringkat 64, skor Malaysia 5,7 peringkat 19. Biaya logistik di Indonesia pun terhitung cukup tinggi sampai 24 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB).

Rupanya, sistem logistik Indonesia masih memiliki hambatan pada kelancaran distribusi barang dan jasa. Biaya yang harus ditanggung masih tinggi serta waktu pengiriman yang lama. Tentu ini akan menambah biaya bagi perusahaan karena tidak sesuai dengan estimasi, sehingga pada akhirnya harga jual barang tersebut akan menjadi lebih tinggi untuk menutup besarnya biaya logistik.

Gedung World Bank.

Penyebab tingginya biaya logistik Indonesia juga adalah teknologi informasi dan komunikasi yang kurang memadai untuk kegiatan pemantauan arus barang di berbagai daerah yang dapat menambah biaya. Pengadaan alat angkut truk dan kapal laut yang masih memiliki pajak yang tinggi. Regulasi logistik yang tidak terintegrasi antara pemerintah pusat dan daerah, sehingga masih ada pungutan yang dikenakan oleh pemerintah daerah. Kemampuan sumber daya manusia dalam bidang logistik yang kurang mendukung, serta tetap digunakannya alat transportasi yang sudah tidak layak operasi.

Menurut World Bank, biaya logistik Indonesia yang jika dihitung dari total PDB mencapai 24 persen ini merupakan yang tertinggi di kawasan Asia Tenggara. Indonesia memiliki keterbatasan anggaran untuk biaya pembangunan infrastruktur. Pada tahun 2015 hanya dianggarkan sebesar 5 persen dari PDB, bahkan tahun-tahun sebelumnya hanya dianggarkan sebesar 2-3 persen saja dari jumlah PDB. Kemudian transportasi darat merupakan penyumbang terbesar dalam biaya logistik Indonesia sebesar 66,8 persen dan selebihnya merupakan biaya administrasi yang termasuk biaya penanganan persediaan. Selain itu, masih terdapat biaya lain berupa biaya bongkar muat, parkir, serta pungutan liar. Hal ini akan menimbulkan dampak negatif di mana mulai diberlakukannya pasar tunggal ASEAN yang kemudian pada tahun 2020 akan menjadi pasar global. Adanya dukungan transportasi yang layak akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Pembangunan infrastuktur mampu menyumbang tujuh persen bagi pertumbuhan ekonomi nasional Indonesia.

Strategi Peningkatan Daya Saing Logistik

Tentunya, laporan dwi tahunan World Bank ini akan menarik perhatian semua kalangan karena pihak yang dilibatkan akan lebih besar termasuk swasta dan pemerintah. Selain itu, LPI 2016 akan mengukur kegiatan *crossborder* seperti ekspor dan impor. Namun, demikian yang paling penting adalah kenyataan yang dirasakan oleh masyarakat Indonesia, bukan semata-mata rangking LPI. Dari berbagai aspek penilaian World Bank di LPI 2016, secara umum aspek

yang mengalami kemajuan antara lain kepabeanan, infrastruktur, pengiriman internasional, kompetensi logistik, dan sistem pelacakan barang, kecuali *timeliness* atau ketepatan waktu.

Sejatinya, pergerakan ranking LPI Indonesia sulit diprediksi karena negara-negara lain juga banyak melakukan perbaikan. Di kawasan Asean, Thailand relatif lebih unggul dari Indonesia. Hal tersebut karena secara geografis Negeri Gajah Putih bersifat *inland*. Berbeda dengan Indonesia sebagai negara maritim yang dihuni ribuan pulau, tentu biaya logistiknya menjadi tinggi. Pada sistem logistik di Indonesia dan negara kepulauan lainnya, gudang memiliki fungsi peting. Diperlukan gudang yang terpadu, semacam terobosan Gudang Berikat (GB) dan Pusat Logistik Berikat (PLB) oleh Bea Cukai.

Gudang diharapkan dapat terhubung secara elektronik untuk memudahkan pemantauan ketersediaan barang. Hal ini penting bagi *supply chain management* agar tidak terjadi kekosongan barang di gudang yang dapat menyebabkan kenaikan harga karena tidak seimbangnya penawaran dan permintaan barang. Tidak semua gudang dilengkapi teknologi informasi *Warehouse Management System* (WMS) yang mengatur mengenai data inventori. Pengusaha juga masih mengeluhkan mahalnya biaya penanganan jasa *clearance* dan jasa pergudangan.

Secara umum, untuk meningkatkan daya saing infrastruktur Indonesia, maka disusunlah Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2015-2019 yang diharapkan dapat mengatasi krisis infrastruktur yang sedang terjadi. Target yang harus dicapai adalah pembangunan 10 pelabuhan kontainer baru, revitalisasi pelabuhan yang difungsikan sebagai hub internasional, antara lain Pelabuhan Belawan, Makassar, Sorong, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Bitung. Dikembangkannya 76 rute perintis, pembangunan jalan baru sejauh 2.000 km, pengembangan bandar udara khusus barang, dibangunnya 10 kawasan industri baru yang mencakup tempat tinggal bagi tenaga kerjanya, dilakukannya pembangunan dan modernisasi 5.000 pasar tradisional (target 1.000 pasar per tahun), serta pembangunan bank infrastruktur.

Kemudian akan dibangunnya *short sea shipping (Costal Shipping)* yang terintegrasi. Pengembangan jalan raya yang memadai dan penggunaan kereta api sebagai transportasi utama serta pembangunan jalur kereta api Trans-Sumatra, Trans-Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Selain itu, dikembangkan pula Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung dan Bitung. Ini merupakan langkah pemerintah dalam meningkatkan sistem logistik di Indonesia agar dapat bersaing dengan negara lain.

Selain itu, dengan adanya Asean Economy Community (AEC) atau pasar bebas Asean Indonesia juga harus meningkatkan persaingan komoditas di pasar tunggal ini. Pasar yang semakin luas menuntut adanya kreativitas dalam mengolah sebuah produk dan memberikan nilai tambah yang akan meningkatkan harga jualnya. Hal ini juga untuk menyiasati adanya kencederungan persamaan sumber daya yang dimiliki negara anggota Asean karena berada dalam kawasan yang sama. Sehingga terdapat keunggulan kompratif yang membuat setiap negara anggota Asean tetap dapat melakukan perdagangan meskipun memiliki produk yang sama.

Sekadar me-*refresh* ingatan kita, dalam sesi debat capres pada Juni 2014 lalu, Presiden Joko Widodo menjanjikan untuk menyelesaikan masalah konektivitas di Indonesia guna menekan biaya logistik yang sangat tinggi dengan cara membangun tol laut. "Tol laut bukanlah jalan raya yang dibangun di atas laut seperti jembatan, melainkan kapal-kapal besar yang menyusuri Aceh sampai papua. Konsep ini mirip pendulum nusantara," ujarnya. Kini dua tahun berselang, Jokowi yang sukses menjadi Presiden terus berupaya membayar utang janjinya.

Dalam Pidato Kenegaraan dalam rangka HUT RI ke-71 di gedung DPR 16 Agustus lalu, Presiden membeberkan pencapaiannya dalam Program Tol Laut. Menurutnya, pemerintah menetapkan 24 pelabuhan sebagai simpul jalur tol laut. Sebagai pendukung, pemerintah juga berencana membangun 47 pelabuhan nonkomersial dan 41 pelabuhan hingga 2019. Hitungan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bapennas), pembangunan tol laut bakal menghabiskan anggaran hingga Rp700 triliun. Sumber rutenya dari tiga kota, Jakarta, Surabaya, dan Makassar. Sebagai contoh, rute Tanjung Perak (Surabaya) – Tual (Maluku) – Fakfak (Papua Barat) – Kaimana – Timika (Papua). Lalu Tanjung Priok (Jakarta) – Kijang – Natuna (Kepulauan Riau).

Dalam perhitungan pemerintah, ongkos logistik melalui darat mencapai 50 persen dari total biaya yang dikeluarkan. Sedangkan lewat laut biaya logistik akan lebih murah menjadi 20 persen saja. Berkat tol laut, Presiden mengklaim, daerah-daerah terluar negara kita sekarang sudah memiliki pasokan bahan baku memadai. Misalnya, kepulauan Anambas, Kepulauan Riau. Dulu, daerah ini pernah sampai tiga bulan tak ada pasokan telur gara-gara cuaca buruk. Tol laut membuat pasokan bahan baku ke Anambas terpenuhi karena kapal yang mengangkutnya lebih besar sehingga bisa menghadapi cuaca buruk.

(Supomo/ *dari berbagai sumber***)**

Gedung Kantor Pusat Bea Cukai.

Peran Bea Cukai Dalam LPI

Di balik gencarnya berita penurunan skor LPI Indonesia tahun ini, rupanya masih ada ruang yang bisa dibanggakan. Dari enam dimensi yang dinilai, dua di antaranya yakni international shipment dan tracking & tracing, atau dimensi pengapalan internasional dan sistem pelacakan barang yang dinilai sangat baik.

Di 2016 ini Indeks Kinerja Logistik (LPI) Indonesia turun dari 3,08 pada tahun 2014 menjadi 2,98. Hal ini membuat peringkat Indonesia turun dari peringkat 53 menjadi 63 dari 163 negara yang disurvei. Salah satu komponen LPI yang mengalami penurunan adalah komponen kepabeanan yang turun dari 2,87 menjadi 2,69 dalam periode yang sama.

Dari 14 variabel yang diukur, delapan di antaranya mengalami peningkatan. Menurunnya variabel ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman barang, baik impor maupun ekspor, menyebabkan secara keseluruhan komponen kepabeanan mengalami penurunan. Kendati aspek organisasi dan sumber daya manusia sudah semakin baik, yang didukung dengan data waktu penyelesaian importasi barang yaitu *dwelling time* yang sudah mencapai kurang dari 4 hari dan *customs clearance* yang sudah mencapai dari 0,5 hari, tapi rupanya hal ini belum bisa mendongkrak angka LPI.

Dari sisi kepabeanan penurunan ini dapat terjadi karena meningkatnya persepsi ketidakpastian pengguna jasa yang salah satunya disebabkan oleh gangguan aplikasi pelayanan kepabeanan atau *Customs-Excise Information System and Automation* (Ceisa) yang sering terjadi sejak sentralisasi pengelolaan infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK).

Adapun delapan variabel kepabeanan yang mengalami peningkatan yakni menurunnya persentase pemeriksaan fisik, menurunnya persentase pemeriksaan fisik yang lebih dari satu kali, meningkatnya peran prosedur kepabeanan dalam perbaikan lingkungan logistik, dan meningkatnya kompetensi, dan kualitas pelayanan petugas. Selain itu ada varibael meningkatnya transparansi pelayanan kepabeanan, meningkatnya penyampaian pemberitahuan pabean secara elektronik, menurunnya jumlah hari *clearance* dengan pemeriksaan fisik selama 4 hari, dan menurunnya jumlah dokumen pelengkap impor menjadi 3 dokumen saja.

Di sisi lain, empat variabel yang mengalami penurunan yaitu menurunnya ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman impor, menurunnya ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman ekspor, dan menurunnya ketersediaan informasi tentang perubahan peraturan, serta tidak adanya percepatan pelayanan terhadap pengguna jasa patuh.

Bila kita tengok kondisi LPI pada negara-negara ASEAN, komponen kepabeanan LPI sebagian besar juga mengalami penurunan. Dari sepuluh negara ASEAN, dua negara tidak dilakukan pengukuran, enam negara mengalami penurunan komponen kepabeanan, dan hanya dua negara mengalami peningkatan komponen kepabeanan, yaitu Singapura dan Myanmar.

Dari empat variabel komponen kepabeanan yang mengalami penurunan itu, variabel ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman ekspor mengalami penurunan terbesar yaitu sebesar 17 persen. Kondisi itu diikuti oleh variabel ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman impor yaitu sebesar 8 persen. Dua variabel lainnya dengan penurunan 1 persen yakni terkait ketersediaan informasi dan pelayanan kepada pengguna jasa patuh.

Penurunan variabel ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman impor belum sejalan dengan kinerja pelayanan kepabeanan di bidang impor dan proses pengeluaran barang impor secara keseluruhan di pelabuhan, dimana data *dwelling time* impor sudah mencapai kurang dari 4 hari dan *customs clearance* yang juga sudah mencapai kurang dari 0,5 hari. Namun demikian meskipun delapan variabel lain dalam komponen kepabeanan dan kinerja *dwelling time* dan *customs clearance* sudah semakin baik, penurunan variabel komponen kepabeanan yang teramati dalam LPI ini adalah masukan yang

Pelabuhan Tanjung Priok.

penting bagi Bea Cukai untuk terus berbenah diri.

Kondisi Ceisa Menjadi Krusial

Wijayanta, Direktur Informasi Kepabeanan dan Cukai (IKC) Bea Cukai, mengatakan bahwa saat ini terdapat tingkat ketergantungan yang sangat tinggi pada sistem IT dalam proses pelayanan dan pengawasan Bea Cukai. Selain itu *World Customs Organization* (WCO) juga mencanangkan tahun 2016 ini sebagai *The Year of Digital Customs*. Menurut Wijayanta, pihaknya terus berupaya agar Direktorat IKC mampu mewujudkan diri sebagai *Business Enabler* dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Bea Cukai.

Artinya Direktorat IKC merupakan unit yang menangani TIK Bea Cukai yang mampu mendorong terciptanya proses bisnis di Bea Cukai yang lebih efektif dan efisien. Memang, saat ini sistem TIK Bea Cukai itu terintegrasi dalam sistem TIK Kementerian Keuangan. Salah satu tujuan intregrasi sistem TIK Kementerian Keuangan adalah untuk mewujudkan IFMIS (*Integrated Financial Management Information System*). Namun, dengan adanya integrasi sistem TIK apabila terjadi gangguan di satu titik tertentu maka akan berakibat pada aspek layanan lainnya.

Menyikapi kondisi yang ada, Kementerian Keuangan telah mengambil langkah-langkah strategis dan konkret untuk menghadapi gangguan TIK. Bahkan Menteri Keuangan telah menunjuk Staf Ahli Organisasi, Birokrasi dan Teknologi Informasi (OBTI) selaku CIO Kementerian Keuangan untuk menjadi koordinator pengawasan dan penanganan operasional seluruh layanan TIK Kementerian Keuangan. Langkah yang sudah dilakukan sangat banyak dan variatif, seperti telah melakukan mitigasi risiko

Pelayanan kepada pengguna jasa di Kantor Pusat Bea Cukai.

untuk meminimalkan terjadinya gangguan, perbaikan infrasturktur Bea Cukai, perbaikan UPS dan *power house*, peningkatan *supply* layanan listrik PLN dari premium menjadi platinum, penyempurnaan SOP, *assessment* menyeluruh semua perangkat pendukung, monitoring dan evaluasi antara CIO Kemenkeu dengan pengelola TIK masing-masing unit eselon I, serta penyempurnaan pola koordinasi dan komunikasi ketika terjadi gangguan.

"Kami di jajaran IKC juga telah mengambil langkah-langkah perbaikan baik dari sisi *security*, melakukan optimalisasi pengelolaan *database*, penambahan dan optimalisasi infrastruktur, dan yang tidak kalah penting meningkatkan koordinasi intensif dengan unit kerja yaitu kantor pelayanan dan komunikasi dengan pengguna jasa sehingga dalam hal tejadi gangguan kami bisa komunikasikan secepatnya," ujar Wijayanta.

Ia pun mengaku pihaknya sudah melakukan langkah perbaikan dalam pengembangan sistem TIK Bea Cukai. Tentu memperhatikan segala aspek mulai dari kemudahan penyampaian dokumen, teknologi yang digunakan, sistem pengelolaan yang berubah, sampai dengan aspek *security*, pemanfaatan data dan informasi, dan evaluasi dari penyempurnaan yang telah dilakukan. Ia memberi contoh sistem PDE (Pertukaran Data Elektronik) yang semula hanya diterapkan di lima kantor besar Bea Cukai di era 1990-an kemudian diperluas ke kantor lainnya.

Selain PDE pihak IKC juga saat ini mendorong penerapan sistem PDE berbasis internet di kantor-kantor kecil. Bahkan di tahun 2016 ini Direktorat IKC sudah melakukan *mandatory* atas penerapan PDE internet pada beberapa kantor pelayanan Bea Cukai. Tujuannya agar kantor-kantor pelayanan di seluruh Indonesia dapat terhubung secara elektronik. Hal ini sejalan dan mendukung paket kebijakan yang dicanangkan pemerintah yaitu paket kebijakan XII. Kemudian pengelolaan *Data Center* yang semula tersebar (desentralisasi) karena belum

Lupi Hartono
Kepala Sub Direktorat Perencanaan Strategis dan Manajemen Tranformasi (PSMT) Direktorat Penerimaan dan Perencanaan Strategis (PPS) Bea Cukai

terintegrasi sekarang sudah terintegrasi (sentralisasi) sehingga memudahkan dalam pengelolaan dan keseragaman.

"Kami, jajaran Direktorat IKC telah mengembangkan dan menyempurnakan beberapa aplikasi khususnya impor. Kami juga secara aktif mendorong pengembangan aplikasi baru lainnya di Portal INSW. Serta yang tidak kalah pentingnya memberikan kontribusi dengan terlibat memberikan masukan kepada K/L terkait untuk penerapan *Single Risk Management, Single Submission*, maupun integrasi SLA, serta perijinan lartas karena tidak bisa dipungkiri terjadi *interconnectivity dan interoperability* terkait dengan sistem impor maupun ekspor," ujarnya.

Sementara itu, menurut Kepala Sub Direktorat Perencanaan Strategis dan Manajemen Tranformasi (PSMT) Direktorat Penerimaan dan Perencanaan Strategis (PPS) Bea Cukai, Lupi Hartono, jumlah gangguan Ceisa pada periode tahun 2014-2015 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan periode tahun 2013-2014. Peningkatan gangguan layanan Ceisa juga teramati melalui data jumlah pertanyaan yang masuk mengenai Ceisa melalui *call centre* Bea Cukai. Dimana jumlah pertanyaan yang masuk berbanding lurus dengan jumlah jam gangguan Ceisa. Terhadap sistem layanan Ceisa yang tersentralisasi dalam TIK Kemenkeu, Menteri Keuangan sudah meminta agar dilakukan langkah taktis dan strategis untuk mengatasinya.

Identifikasi secara kualitatif ini memiliki keterbatasan yaitu tidak dapat menyajikan secara kuantitatif kontribusi parsial gangguan layanan Ceisa terhadap penurunan variabel ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dan pengiriman impor dan ekspor. Untuk itu masih perlu dilakukan penelaahan lebih lanjut untuk dapat mengidentifikasi secara kuantitatif faktor penyebab ini, atau ada faktor-faktor penyebab lainnya. Penurunan kinerja komponen kepabeanan didominasi oleh menurunnya variabel ketepatan waktu pelayanan kepabeanan dan pengiriman impor dan ekspor. Variabel ini tidak hanya terkait dengan pelayanan kepabeanan, tetapi juga dengan ketepatan waktu pengiriman baik dengan instansi atau pelaku jasa logistik lainnya.

Meningkatnya gangguan sistem layanan ini mendorong Bea Cukai untuk menyusun rencana kontingensi atau *business continuity plan* yang komprehensif dan mudah dilaksanakan ketika sistem Ceisa mengalami gangguan. Hal ini ditujukan agar pelayanan terhadap barang impor dan eskpor tidak mengalami gangguan. Kemudian memberikan keleluasaan untuk melakukan pengadaan dan pengelolaan secara mandiri seluruh perangkat TIK yang mendukung layanan Ceisa mengingat tingkat kritikalitas dan kerentanan layanan Ceisa Bea Cukai dibandingkan dengan layanan unit eselon I lain di lingkungan Kementerian Keuangan. Kemudian tim IKC Bea Cukai dan Pusintek Kemenkeu segera menyiapkan pembangunan untuk penguatan data center Kemenkeu, dengan penyediaan dua data center yang aktif guna memfasilitasi sistem layanan yang semakin kompleks.

Menurut Lupi, pihaknya membuat kajian terhadap publikasi LPI 2016 yang diterbitkan World Bank ini bertujuan mendukung kinerja Bea Cukai secara umum. Lupi menilai performa LPI ini cukup penting menyangkut citra Indonesia di dunia internasional. "Di LPI ini kan ada elemen *customs* atau kepabeanan makanya kami mengkaji ini sebagai bahan pertimbangan untuk pimpinan kami dalam menentukan kebijakan ke depan," ujarnya.

Lupi menambahkan, sejatinya *core* di PSMT terbagi dalam tiga bidang, yakni proses bisnis, kebijakan organisasi, dan manajemen kepegawaian. "Kami selalu memperhatikan perubahan lingkungan strategis seperti kebijakan pemerintah dan dampaknya terhadap peran institusi Bea Cukai. Kebijakan pemerintah ini yang sudah dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah atau RPJM Nasional Tahun 2014-2019. Salah satu program utamanya yaitu peningkatan konektivitas nasional dan juga internasional. Mengapa logistik dinilai menjadi penting, karena konektivitas tidak bisa lepas dari logistik. Atas hal tersebut, peran Bea Cukai sangat penting dalam mendukung program pemerintah seperti RPJM ini khususnya dalam meningkatkan konektivitas," tegas Lupi.

LPI sendiri adalah survei yang dilakukan World Bank bekerja sama dengan peneliti dari Turki yang bertujuan menilai aspek logistik suatu negara. Walaupun ada beberapa elemen yang diukur dalam LPI, namun

demikian elemen kepabeanan seakan menjadi wajah Indonesia di mata dunia. LPI di tahun ini ada penurunan di beberapa elemen termasuk elemen kepabeanan. Elemen kepabeanan di tahun ini turun dari 2,87 menjadi 2,69.

Terkait penurunan performa sistem komputer layanan Ceisa belakangan ini, menurut Lupi, prinsipnya Bea Cukai akan selalu menjadikan hal ini sebagai masukan untuk terus memperbaiki diri. "Kami juga memperhatikan metode pengumpulan data dari penelitian LPI ini yang tentunya ada survei dari pengguna jasa logistik atau pelaku usaha ekspor-impor. Rupanya elemen kepabeanan ini tidak hanya didasarkan ukuran performa *customs* saja, tetapi juga mengukur kinerja semua instansi yang ada di wilayah perbatasan (*border*)," ujarnya.

Dalam mengukur kinerja kepabeanan, ada 14 unsur Bea Cukai yang dinilai. Dari 14 unsur ini ternyata 8 telah mengalami peningkatan, di antaranya adalah proses bisnis dan kompetensi SDM di Bea Cukai yang dipersepsikan meningkat. Hal ini tentunya berimbas pada persepsi positif publik pada budaya organisasi Bea Cukai. Namun demikian Bea Cukai masih dipandang mengalami penurunan dalam hal ketepatan waktu penyelesaian kewajiban kepabeanan dalam hal ekspor impor. Hal itu tentu bertolak belakang dengan hal sebelumnya. Mengapa SDM, proses bisnis, dan budaya organisasi semakin baik tetapi dalam hal pelayanan dan ketepatan waktu malah menurun.

Dari data LPI ini, Subdit PSMT Direktorat PPS Bea Cukai mencoba berintrospeksi dan mulai mencari akar penyebabnya. Apa gerangan yang menjadi sebab penilaian yang bertolak belakang ini. "Kesimpulan kami sementara adalah adanya kendala di sistem komputer layanan Ceisa yang sempat mengalami gangguan operasional," katanya. Hal tersebut menjadi logis karena LPI 2016 ini mengambil data pada tahun sebelumnya, dan di 2015 sistem Ceisa ini banyak sekali mengalami gangguan. Intensitas gangguan Ceisa di tahun 2015 cukup tinggi. Data ini juga didukung oleh jumlah komplain pengguna jasa yang masuk ke *callcenter* Bea Cukai.

Kondisi ini mendorong Bea Cukai segera meningkatkan kinerja IT yang berkaitan dengan sistem pelayanan berbasi komputer seperti halnya Ceisa. Bisa dibilang fokus perbaikan di tiga lini penting IT, yaitu infrastruktur, database, dan aplikasi. "Jika terdeteksi ada masalah di sistem IT ini tentu kita akan mefasilitasi dan mendorong ada terobosan di aplikasi. Berdasarkan berbagai masukan, saat ini kendala utamanya ada di infrastruktur. Sesuai dengan bidang kami sebagai manajemen transformasi, langkah yang kami ambil adalah memfasilitasi dan mengkoordinasikan pertemuan antara unit TIK di Kemenkeu dan IKC di Bea Cukai termasuk memfasilitasi *workshop* bersama *Management Information System Expert* agar ada solusi atas peningkatan gangguan Ceisa ini," ujar Lupi.

Lupi mengatakan pihaknya di PSMT sedang mengupayakan tata laksana kepabeanan yang efektif dan efisien. "Selain memperbaiki Ceisa ini, kita juga akan membangun sistem kepatuhan bagi pengguna jasa. Kita sedang merubah tata laksana kepabeanan. Kita mencoba mendefinisikan kembali *profiling* pengguna jasa. Siapa pengguna jasa yang baik akan kita perlakukan secara baik. Hal itu untuk meningkatkan daya saing kita atas negara Asean," imbuhnya.

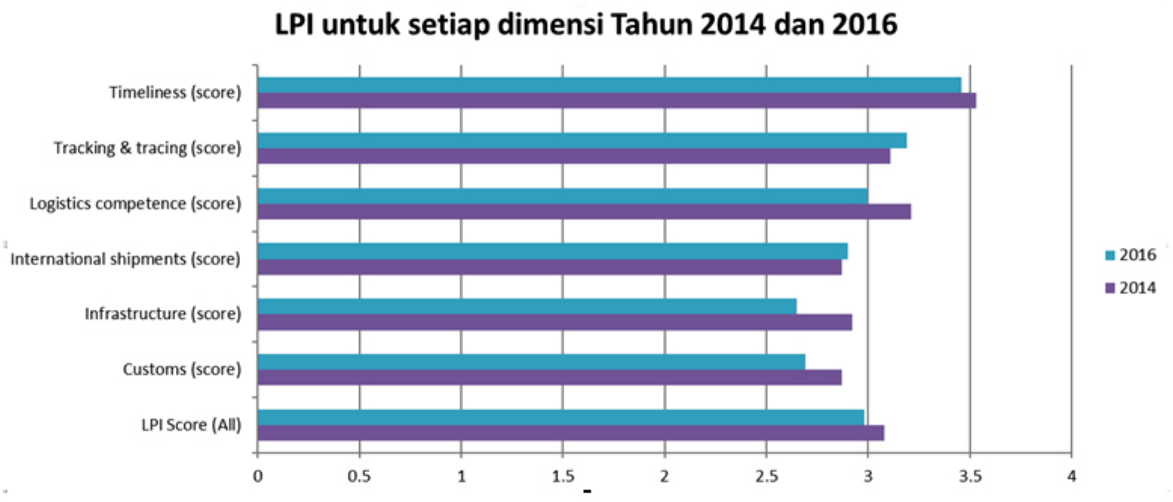
Harus Ada *Logistic Reform*

Sekretaris Umum Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) wilayah DKI Jakarta Adil Karim mengaku prihatin terkait kondisi logistik dan peringkat LPI nasional yang menurun. Namun demikian dirinya menyangsikan objektivitas hasil penilaian LPI yang dilakukan dan dipublikasikan pihak World Bank yang menjadi bahan perbincangan publik belakangan ini. "Saya pribadi tidak tahu persis perhitungan apa yang dipakai Bank Dunia. Karena saya melihat Bank Dunia ada kepentingan politis terkait LPI ini. LPI menentukan persepsi publik terhadap suatu negara. Sudah barang tentu juga menentukan posisi tawar satu negara dalam pengelolaan moneternya," ujar Adil.

Adil Karim
Sekretaris Umum Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) DKI Jakarta

Sebagai asosiasi logistik domestik yang resmi berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan, pihaknya tidak merasa dihubungi dan dilibatkan Bank Dunia dalam penentuan LPI ini. Padahal anggota ALFI yang berjumlah lebih dari 300 perusahaan itu juga banyak yang Penanaman Modal Asing (PMA). "Menurut kami, kami layak disurvei dalam menentukan angka LPI. Pemeringkatan LPI ini menurut saya tidak *fair*. Karena tidak melibatkan pengusaha domestik. Yang disurvei semua adalah perusahaan-perusahaan

Situasi Jakarta International Container Terminal



logistik PMA yang pasti memiliki ekspektasi sangat tinggi. Ini *kan* menyangkut kebutuhan negara investor. LPI yang dibuat World Bank ini sarat kepentingan untuk memudahkan masuknya barang ke sebuah negara," ujarnya.

Terlepas dari hasil LPI, Adil mengatakan *cost logistic* nasional memang masih sangat tinggi, sekitar 24 persen dari PDB. "Kita masih tertinggal jauh dari Malaysia dan Thailand. Apalagi dengan Singapura biaya logistiknya di bawah 10 persen. Masih tingginya *cost logistic* nasional membuat harga komoditas dalam negeri lebih mahal dari produk impor sehingga komoditas kita tidak mampu bersaing dengan produk asing. Tingginya *cost logistic* nasional juga dapat dilihat biaya transportasi laut dalam negeri masih lebih mahal dibandingkan dengan biaya ke luar negeri seperti China atau Afrika," jelasnya.

Misalnya, kata Adil, biaya angkut 1 unit kontainer dari Priok ke Jayapura kapal reguler memakan waktu 21 sampai 30 hari *port to port* Rp15.500.000 dengan kontainer 20 *feet*. Sementara Priok – Guangzhou Cina hanya USD400 (Rp5.400.000) Priok – Lome, Afrika USD1250 atau Rp16.875.000. Dia berharap kementerian terkait mengupayakan perbaikan sarana dan prasarana di pelabuhan seperti peralatan bongkar muat di terminal dengan produktivitas tinggi supaya kapal tidak berlama-lama di pelabuhan.

Menanggapi kinerja Bea Cukai secara umum, Adil memandang

Server IKC di Kantor Pusat Bea Cukai sebelum dialihkan ke Pusintek Kemenkeu.

memang banyak pekerjaan rumah yang harus segera diselesaikan. Masalahnya ada di nota hasil intelijen (NHI), Ceisa, dan penerimaan dokumen. Ketika itu sempat ada 800 dokumen ekspor impor terblokir di Pelabuhan Tanjung Priok.

"Ceisa di *customs* sering terjadi *shut down*, hal itu sebagai pemicu menurunnya indikator *customs* dan tentu menentukan performa *customs* secara umum. Anggota kita banyak mempertanyakan, kenapa sampai begini, barang jadi telat datang. Proses impor menjadi tertunda dan tidak sesuai dengan jadwal pengiriman," ungkapnya.

Ditambahkan Adil, Bea Cukai selalu mempunyai masalah di nota hasil intelijen (NHI). Untuk itu ia menilai seharusnya Bea Cukai memiliki *database* yang kuat. "Ini bisa mengganggu arus impor dan *dwelling time*. Barang yang sama tapi dikenakan NHI beberapa kali, padahal hasil NHI itu tidak ditemukan apa-apa. Penanganan jalur merah masih lambat. LPI, khususnya *dwelling time* ini masih banyak masalah di pelabuhan. Terkadang pengiriman kontainer dari lini satu ke tempat pemeriksaan fisik itu masih lama. Tapi yang paling krusial itu masalah Ceisa," ujarnya.

"Kami sampai pernah kirim surat ke Presiden ketika problem lumayan besar di terjadi di pelabuhan pada saat Ceisa *shut down* pada saat Bulan Ramadhan lalu. Ketika itu banyak barang ekspor tertunda karena harus ganti kapal. Para perusahaan tidak sesuai dengan jadwal pengirimannya, dan akhirnya mereka kena penalti. Kami sempat minta dibuatkan *contingensy plan*, jadi ketika *server* itu mati maka ada solusi awal, seperti PEB disket di waktu lalu. Saya usulkan untuk desentralisasi sistem komputer pelayanan khusus di pelabuhan besar saja. Karena jika sentralisasi, begitu server mati maka akan mati semua," imbuhnya.

Adil mencontohkan desentralisasi layak diterapkan di Pelabuhan Surabaya, Belawan, Semarang, dan tentunya Jakarta. "Jakarta itu sebagai pintu gerbang perekonomian nasional, khususnya pelabuhan Tanjung Priok. Setiap daerah yang memiliki pelabuhan besar itu memiliki server sendiri. Jadi tidak tergantung kondisi server pusat. Kalau pusat bermasalah, daerah tidak ikut *stop*. Saya tahu Bea Cukai sudah melakukan berbagai perbaikan, tapi ketika satu kali saja sistem *shut down*, dunia usaha sudah teriak," sarannya.

Masalah lain yang cukup riskan menurutnya adalah belum semua kementerian dan lembaga terkait masuk Indonesia National Single Window (INSW). Seperti Kementerian Perdagangan dan Kementerian Perhubungan yang belum masuk sistem INSW. "Harus ada keinginan yang kuat dari seluruh kementerian yang terkait untuk mewujudkan INSW. Sistem portal INSW yang dibangun di jaman Sri Mulyani dan Susiwijono bertujuan untuk memudahkan pengguna jasa dalam menjalankan proses bisnisnya. Integrasi satu atap secara virtual atau IT ini harus segera dijalankan, seperti tertuang dalam Peraturan Pemerintah No 77 Tahun 2007. Harus ada cambuk dari Presiden dengan mengeluarkan Keppres," ujarnya.

Pada akhirnya, Adil berharap reformasi di bidang logistik segera diupayakan, terutama dari sisi regulasi. Secara bersama-sama antara pihak pemerintah dan swasta membenahi logistik nasional, terutama infrastrukturnya. Kemudian semua proses bisnis sedianya berbasis IT agar efisien. "Kita jadikan INSW ini sebagai kacamata dunia dalam melihat kita. Sekarang masih kuat egosektoral antar lembaga negara kita. Hemat saya infrastruktur dibenahi, birokrasi yang harmonis, dan perkuat IT. Itu yang mendesak," pungkas Adil.

(Supomo/Andy TS)

"Kualitas dan Kehandalan Sistem Layanan Kepabeanan **Berbasis IT Sangat Berpengaruh terhadap Kelancaran Arus Barang"**

B. WIJAYANTA BM, DIREKTUR INFORMASI KEPABEANAN DAN CUKAI (IKC)

Direktorat ini merupakan andalan Bea Cukai dalam hal Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK). Untuk mendapatkan gambaran lengkap seputar kinerja logistik nasional dilihat dari sisi information technology (IT) kepabeanan, redaksi WBC menyambangi Direktur Informasi Kepabeanan dan Cukai (IKC) B. Wijayanta BM di ruang kerjanya di Kantor Pusat Bea Cukai Jakarta, medio Agustus. Berikut petikannya;

Apa yang menjadi fokus jajaran Bapak saat ini?

Sebelum menjawab pertanyaan itu perlu saya sampaikan bahwa saat ini terdapat tingkat ketergantungan yang sangat tinggi pada sistem IT dalam proses pelayanan dan pengawasan sesuai tugas dan fungsi Bea Cukai. Selain itu, *World Customs Organization* (WCO) juga mencanangkan tahun 2016 ini sebagai *The Year of Digital Customs*. Untuk itu, kami seluruh jajaran IKC pada saat ini sangat serius dan fokus dalam hal-hal sebagai berikut. Pertama, bagaimana kami mengoptimalkan penggunaan TIK agar mampu mendukung pelayanan dan pengawasan di bidang pabean dan cukai. Kedua, bagaimana kami mewujudkan TIK Bea Cukai agar mampu mendukung pengambilan keputusan di bidang kepabeanan dan cukai.

Ketiga, kami terus berupaya agar Direktorat IKC mampu mewujudkan diri sebagai *business enabler* dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Bea Cukai. Artinya Direktorat IKC merupakan unit yang menangani TIK Bea Cukai yang mampu mendorong terciptanya proses bisnis di Bea Cukai yang lebih efektif dan efisien. Dalam tataran operasional, dengan adanya berbagai gangguan kami focus dalam menjaga kelangsungan layanan. Namun demikian, kami terus melakukan pengembangan-pengembangan aplikasi dalam rangka otomasi dan integrasi proses bisnis dan penanganan gangguan, pembenahan *security,* dan kecepatan layanan. Selanjutnya mengupayakan agar data yang sudah terkumpul dapat dimanfaatkan oleh pihak *stakeholder* terkait untuk kepentingan pelaksanaan pelayanan dan pengawasan serta pengambilan kebijakan.

Beredar kabar di berbagai media akhir-akhir ini sering terjadi gangguan sistem layanan IT Bea Cukai, bagaimana pendapat Bapak dan langkah-langkah apa yang sudah dilakukan?

Perlu saya sampaikan terlebih dahulu bahwa memang sistem TIK Bea Cukai itu terintegrasi dalam sistem TIK Kementerian Keuangan. Salah satu tujuan intregrasi sistem TIK Kementerian Keuangan adalah untuk mewujudkan IFMIS (*Integrated Financial Management Information System*). Dengan adanya integrasi sistem TIK, apabila terjadi gangguan di satu titik tertentu maka akan berakibat pada aspek layanan lainnya.

Namun yang terpenting, yang perlu saya sampaikan, bahwa jajaran Kementerian Keuangan telah mengambil langkah-langkah strategis dan konkret untuk menghadapi gangguan TIK. Bahkan Menteri Keuangan telah menunjuk Staf Ahli Organisasi, Birokrasi dan Teknologi Informasi (OBTI) selaku *chief information officer* (CIO) Kementerian Keuangan untuk menjadi koordinator pengawasan dan penanganan operasional seluruh layanan TIK Kementerian Keuangan.

Langkah yang sudah dilakukan sangat banyak dan variatif, seperti telah melakukan mitigasi risiko untuk meminimalkan terjadinya gangguan, perbaikan infrasturktur DJBC, perbaikan uninterruptible power supply (UPS) dan *power house*, peningkatan *supply* layanan listrik PLN dari premium menjadi platinum, penyempurnaan *standard operating procedure* (SOP), *assessment* menyeluruh semua perangkat pendukung, monitoring dan evaluasi antara CIO Kemenkeu dengan pengelola TIK masing-masing unit eselon I, serta penyempurnaan pola koordinasi dan komunikasi ketika terjadi gangguan.

Kami di jajaran IKC juga telah mengambil langkah-langkah perbaikan baik dari sisi *security*, melakukan optimalisasi pengelolaan *database*, penambahan dan optimalisasi infrastruktur, dan yang tidak kalah penting meningkatkan koordinasi intensif dengan unit kerja yaitu kantor pelayanan, dan komunikasi dengan pengguna jasa sehingga dalam hal tejadi gangguan kami bisa komunikasikan secepatnya.

Selain itu, untuk meningkatkan komunikasi dan pemahaman dengan pengguna jasa, kami melakukan forum silahturahim dengan asosiasi seperti ALFI, ASPERINDO, dan APKB untuk mendengarkan curhatan, kesulitan mereka, serta menampung harapan mereka atas gangguan layanan yang terjadi. Harapan kami, apabila terjadi gangguan kami dapat segera melakukan langkah-langkah penanganan yang cepat sekaligus membangun pola koordinasi dan komunikasi antara kami dan *stakeholder*.

Kami serius, bukan hanya berorientasi mempercepat pemulihan gangguan tapi juga meminimalkan potensi gangguan. Namun yang tidak kalah penting sebagaimana arsitektur sistem TIK Bea Cukai terintegrasi dengan sistem lain yang ada baik itu di Portal INSW, sistem *provider*, sistem TIK lain misalnya MPN G2 dan PUSINTEK maupun sistem CEISA itu sendiri sehingga kami juga harus mampu berkoordinasi dengan baik dibawah kendali CIO selaku koordinator pengawasan dan penanganan operasional seluruh layanan TIK Kementerian Keuangan. Kami berharap dapat meminimalkan gangguan di kemudian hari.

Bagaimana perkembangan sistem komputer pelayanan CEISA di DJBC?

Perlu juga saya jelaskan, perkembangan sistem TIK di DJBC telah melewati proses yang sangat panjang. Diawali pada tahun 1990-an dengan *Customs Fast Release System* (CFRS), kemudian dilanjutkan tahun 1996 adanya sistem disket dan terus mengalami perbaikan. Kemudian munculnya sistem pertukaran data elektronik sekitar tahun 1997-an dan kemudian munculnya Portal INSW di tahun 2007. Fase terakhir adalah adanya integrasi CEISA di tahun 2012 . Pada tahun 2015 tata kelola TIK mengalami perubahan karena adanya kebijakan integrasi dan konsolidasi sistem TIK yakni seluruh pengelolaan *Data Center* (DC) dan *Data Recovery Center* (DRC) di bawah pengelola TIK Kementerian Keuangan.

Apakah ada terobosan lain dari Direktorat IKC untuk penyempurnaan sistem komputer pelayanan?

Langkah perbaikan sudah dan terus kami lakukan. Kami terus berproses terjadinya evolusi dan

> ***Kami di jajaran IKC juga telah mengambil langkah-langkah perbaikan baik dari sisi security, melakukan optimalisasi pengelolaan database, penambahan dan optimalisasi infrastruktur.***

pengembangan sistem TIK DJBC. Tentu memperhatikan segala aspek mulai dari kemudahan penyampaian dokumen, teknologi yang digunakan, sistem pengelolaan yang berubah, sampai dengan aspek *security*, pemanfaatan data dan informasi dan evaluasi dari penyempurnaan yang telah dilakukan. Saya beri contoh, sistem PDE (Pertukaran Data Elektronik) yang semula hanya diterapkan di lima kantor besar Bea Cukai di era 1990-an kemudian diperluas ke kantor lainnya.

Selain PDE kami juga saat ini mendorong penerapan sistem PDE berbasis internet di kantor-kantor kecil. Bahkan di tahun 2016 ini kami sudah melakukan *mandatory* atas penerapan PDE internet pada beberapa kantor pelayanan Bea Cukai dan terus akan melakukan perluasan implementasinya dan juga sistem aplikasi yang digunakan. Tujuannya agar kantor-kantor pelayanan di seluruh Indonesia dapat terhubung secara elektronik. Hal ini sejalan dan mendukung paket kebijakan yang dicanangkan pemerintah yaitu paket kebijakan XII. Kemudian pengelolaan *Data Center* yang semula tersebar (desentralisasi) karena belum terintegrasi sekarang sudah terintegrasi (sentralisasi) sehingga memudahkan dalam pengelolaan dan keseragaman. Selanjutnya, sesuai ketentuan, pengelolaan DC/DRC telah dikonsolidasikan menjadi satu di Kementerian Keuangan.

Kendala apa saja yang dihadapi Direktorat IKC dalam pengembangan sistem komputer pelayanan ini?

Tentu setiap pengelolaan TIK dimanapun juga akan menghadapi berbagai kendala. Terlebih Bea Cukai yang punya peran sangat strategis baik dalam pelayanan maupun pengawasan dengan tuntutan yang sangat tinggi dan cepat untuk mendukung kelancaran arus logistik. Namun tanpa mengabaikan aspek pengawasan maka kendala kami hadapi tentu terkait dengan ketersediaan SDM dan kecepatan dalam proses pengembangan aplikasi dan penyediaan infrastruktur yang harus cepat untuk mendukung implementasi aplikasi yang sangat diperlukan dalam perbaikan proses bisnis kepabeanan dan cukai.

Proses bisnis di Bea Cukai itu karakteristiknya *real time*, transaksional. Artinya layanan dilakukan per dokumen sampai dengan selesai dan berlangsung 24x7, *time sensitive*, adanya *interoperability* dan *interconnectivity* dengan kementerian dan lembaga (K/L) dan bank yang lain, pengguna/*user* yang sangat besar dan bervariasi, dan lain-lain. Kesemuanya menuntut kecepatan dan akurasi dalam pengembangan namun juga kecepatan dalam memberikan solusi terkait dengan gangguan sekaligus efektifitas dalam pemanfaatan data. Semuanya itu diawali dengan sistem perencanaan yang bagus sehingga kami fokus bukan hanya orientasi pada program tapi juga pelayanan.

Bisa dijelaskan mengenai perkembangan berbagai aplikasi pemberitahuan pabean secara elektronik di Bea Cukai?

Pertanyaan menarik. Kami memiliki *project* cukup besar dan strategis. Tahun 2016 ini sesuai dengan Keputusan Komite Pengarah TIK kami akan menyelesaikan 26 aplikasi. Sebagian aplikasi yang harus kami kembangkan bersifat strategis karena sudah menjadi program pemerintah dan masuk dalam Inisatif Strategis Kemenkeu bahkan Paket Kebijakan Ekonomi dari pemerintah. Misalnya Pusat Logitik Berikat (PLB), Aplikasi Impor, Aplikasi Ekspor, Aplikasi Tempat Penimbunan Berikat (TPB), Aplikasi Barang Kiriman, dan sebagainya. Sedangkan aplikasi yang sudah berjalan sekitar 50 aplikasi.

Awal bulan Agustus ini kami berupaya menerapkan Aplikasi Impor yang baru di beberapa kantor, kemudian bersamaan dengan Aplikasi Ekspor. Saya berharap di minggu pertama September aplikasi TPB akan diterapkan. Tentu kami sangat fokus terkait dengan dukungan kelangsungan layanan untuk kelancaran aplikasi-aplikasi tersebut.

Apakah ada semacam polling atau survei kepuasan pengguna jasa terhadap sistem komputer pelayanan di Bea Cukai?

Kami melakukan survei pengguna jasa sebagai bagian penerapan sistem *balance score card* untuk mengukur tingkat kepuasan pengguna jasa. Kami akan ukur di akhir tahun terkait survei kepuasan pengguna jasa atas layanan IT. Tapi yang tidak kalah penting bahwa kami juga melakukan evaluasi dua mingguan terkait aduan/keluhan oleh *IT Operation* atas gangguan layanan sehingga kalau terjadi gangguan kami bisa mengukur kecepatan terkait penyelesaiannya. Data ini sekaligus kami gunakan sebagai evaluasi terkait penyempurnaan aplikasi jika itu memang diperlukan serta bisa digunakan untuk menyusun program kepada Direktorat terkait untuk memberi pemahaman kepada pengguna jasa melalui sosialisasi.

Apa pandangan Bapak terhadap dunia usaha secara umum terkait dengan layanan TIK Bea Cukai?

Saya sering mendapatkan masukan atau pun keluhan terkait beberapa gangguan layanan TIK Kemenkeu. Kami merespon setiap keluhan secara cepat karena kami

Situasi Pelabuhan Tanjung Priok.

menyadari pentingnya kecepatan arus barang khususnya di pelabuhan dan upaya penurunan *cost of logistic*. Namun kami juga fokus pada optimalisasi penerimaan dan pengawasan yang menjadi perhatian serius dari pimpinan. Oleh karena itu kami memahami setiap keluhan dari pengguna jasa sehingga kami di Direktorat IKC beroperasi 24x7 untuk menangani setiap keluhan dan gangguan dan juga sekaligus berupaya supaya keluhan itu tidak terjadi lagi.

Apa ada kaitan langsung antara sistem komputer pelayanan yang ada di Bea Cukai dengan indeks kinerja logistik atau *logistics performance index* **(LPI) nasional?**

Kami fokus sekali bahwa penurunan LPI yang merupakan hasil survei yang dilakukan di 160 negara sebagai nilai efisiensi dan efektifitas sektor logistik meskipun *customs* hanya merupakan salah satu dari 6 variabel yang dinilai. Selain *customs* itu ada *infrastructure, international shipment, logistics quality and competence, tracking and tracing,* dan *timeliness*. Masing-masing variabel berpengaruh. Namun demikian, secara pribadi saya menganggap bahwa turunnya skor LPI ini harus menjadi hikmah, alias jajaran Direktorat IKC bekerja lebih keras lagi. Karena kualitas dan kehandalan sistem layanan kepabeanan yang sudah berbasis IT sangat berpengaruh terhadap kelancaran arus barang.

Kemudian muncul pertanyaan, bagaimana cara perbaikannya? Dengan menjaga kelangsungan layanan, pengembangan aplikasi dalam rangka otomasi dan integrasi proses bisnis dan penanganan gangguan, pembenahan *security* dan kecepatan layanan, serta sekaligus menjaga keamanan TIK. Tentu perlu dukungan kehandalan sistem TIK dari semua pihak terkait, karena sistem terdapat keterkaitan yang erat antara sistem TIK yang satu dengan yang lain. Kami fokus layanan TIK Bea Cukai agar berjalan dengan baik atau tidak mengalami gangguan, sehingga mampu mendukung kelancaran arus barang serta penurunan *cost of logistic,* serta mendukung perekonomian nasional dengan tidak mengabaikan sistem pengawasan.

Menurut Bapak apakah penurunan *dwelling time* **di pelabuhan serta merta menaikkan LPI?**

Bagaimana strategi untuk memperbaikinya?

Sebagaimana saya jelaskan sebelumnya, ada beberapa komponen yang dinilai dalam LPI. Banyak hal yang harus dibenahi jika nilai LPI bisa naik, dan semua pihak terkait harus bertanggung jawab untuk memperbaiki. Saya kira, institusi Bea Cukai telah banyak melakukan pembenahan dan terobosan agar terjadi penurunan *dwelling time* terkait kecepatan pemeriksaan, percepatan penyampaian dokumen pelengkap pabean, dan sampai dengan penerapan *Indonesia Single Risk Management* (ISRM), program Pusat Logistik Berikat, dan lainnya.

Kami, jajaran Direktorat IKC telah mengembangkan dan menyempurnakan beberapa aplikasi khususnya impor. Kami juga secara aktif mendorong pengembangan aplikasi baru lainnya di Portal INSW. Serta yang tidak kalah pentingnya memberikan kontribusi dengan terlibat memberikan masukan kepada K/L terkait untuk penerapan *Single Risk Management, Single Submission*, maupun integrasi SLA, serta perijinan lartas karena tidak bisa dipungkiri terjadi *interconnectivity* dan *interoperability* terkait dengan sistem impor maupun ekspor. **(*)**

Sri Mulyani disambut para pegawai Kementerian Keuangan.

Welcome Home, Ibu Sri Mulyani!

Setelah enam tahun berkiprah menjadi Direktur Pelaksana Bank Dunia, Sri Mulyani Indrawati kembali dipercaya untuk mempimpin Kementerian Keuangan RI. Presiden Joko Widodo memanggil Sri Mulyani pulang ke tanah air untuk membaktikan ilmu dan profesionalisme yang dia miliki membangun ekonomi Indonesia ke arah yang lebih baik.

"MERUPAKAN suatu kehormatan bagi saya diminta oleh bapak Presiden Joko Widodo untuk kembali ke Indonesia dan mengemban tugas yang saya tahu tidak ringan. Tidak ringan karena saya sudah tahu bahwa di dalam APBN dan politik anggaran atau kebijakan fiskal merupakan suatu instrumen dan luar biasa penting bagi negara untuk bisa digunakan di dalam mencapai cita-cita pembangunan nasional," ujar Sri Mulyani pada saat serah terima jabatan dari mantan

Menteri Keuangan Bambang P.S. Brodjonegoro yang sekarang menjabat sebagai Kepala Bappenas (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional).

Sri Mulyani menyadari bahwa ini adalah suatu kepercayaan yang sangat tinggi, dan dia dengan rendah hati ingin membaktikan kemampuannya, pengetahuan, maupun profesionalismenya bagi tugas yang sangat penting ini. Oleh karena itu dia ingin sekali mendapatkan dukungan dari seluruh jajaran Kementerian Keuangan mulai dari pejabat Eselon I, II, III dan seluruh jajaran staf. "Saya tahu Anda semuanya memiliki tugas yang berat, namun juga memiliki ambisi dan cita-cita untuk mengelola keuangan negara yang sebaik-baiknya sesuai dengan amanat UUD 1945, sesuai dengan amanat perundang-undangan keuangan negara dan UU yang terkait lainnya," ujarnya.

Menurutnya, kebijakan fiskal terutama dalam situasi ekonomi yang sangat menekan, baik dari lingkungan internasional maupun dari dalam negeri akan menerima beban yang semakin besar dan tugas ini merupakan suatu tugas yang mulia namun tidak ringan. Dia mengajak seluruh jajaran Kementerian Keuangan untuk bersama-sama menjalankan tugas ini supaya dapat mendukung tujuan nasional. Termasuk menggunakan anggaran untuk mendukung keseluruhan tugas Kementerian/ Lembaga dan pemerintah daerah agar semua bisa menjalankan tugas, fungsi dan peranannya sesuai yang diharapkan dan direncanakan secara efisien dan akuntabel.

Dia menyampaikan pesan dari Presiden untuk Kementerian Keuangan bahwa tugas yang harus diemban terutama untuk menggunakan instrument fiskan dalam memerangi kemiskinan, mengurangi kesenjangan, menciptakan kesempatan kerja, dan mengembalikan kepercayaan

Serah terima jabatan Menteri Keuangan.

publik, baik masyarakat secara umum, maupun para pelaku usaha sehingga mereka semua menjadi motor penggerak pembangunan yang efisien. "Adalah tidak mungkin untuk menjalankan fungsi ekonomi hanya mengandalkan APBN. Jadi kami menggunakan itu untuk mendapatkan dukungan dan sekaligus mendukung fungsi-fungsi di dalam perekonomian sehingga mereka mampu dan bisa menjalankan fungsi untuk bisa menciptakan kemakmuran bersama, menciptakan kesempatan kerja, mengurangi kemiskinan dan kesenjangan," harapnya.

Pada kesempatan itu, Sri Mulyani menyampaikan terima kasih kepada Bambang sebagai mantan Menteri Keuangan yang telah banyak melakukan inisiatif untuk bisa memiliki rancangan anggaran bahkan dengan target-target yang telah didiskusikan dengan DPR, kemudian menjadi instrumen baik dari sisi penerimaan negara maupun belanja negara yang efektif. "Saya akan banyak bertanya kepada Pak Bambang yang telah merencanakan, karena saya tahu ini sudah mendekati penyelesaian nota keuangan dan tentu saya sangat berharap kepada DPR untuk memberikan dukungan dengan kerja sama yang positif kepada kami di Kementerian Keuangan sehingga kami bisa menjalankan tugas dan fungsinya secara optimal sesuai dengan keinginan rakyat yang disuarakan melalui DPR," paparnya.

Sri Mulyani sangat mengharapkan dari seluruh jajaran Kementerian Keuangan untuk secara rendah hati terus menerus memperbaiki kinerja dari Kementerian Keuangan. Departemen atau Kementerian ini begitu penting dan menjadi harapan dari masyarakat. Apa yang dilakukan oleh kementerian ini akan mencerminkan kualitas dari birokrasi secara keseluruhan dan juga akan memberikan suatu kepercayaan terhadap kinerja dari birokrasi RI. Dia berharap bahwa Kementerian Keuangan bisa terus menjadi contoh dan teladan bagi kinerja birokrasi di Indonesia yaitu birokrasi yang tidak mempersulit, birokrasi yang memiliki semangat melayani, birokrasi yang transparan, dan birokrasi yang akuntabel serta profesional. "Saya tahu nilai-nilai itu sudah ada di Kementerian Keuangan, tugas saya tentu saja untuk menyuburkan nilai-nilai ini sehingga bisa betul-betul tercermin dan terlihat oleh seluruh masyarakat, Kementerian/ Lembaga, Pemerintahan Daerah,

dan seluruh *stakeholder* di luar," katanya.

Ketika ditanya apa tugas prioritas yang akan dilakukan Sri Mulyani sebagai Menteri Keuangan yang baru, menurutnya yang paling penting sekarang adalah melakukan berkoordinasi khususnya dalam melihat APBN mulai dari proses perencanaan, penganggaran, dan dengan seluruh Kementerian/ Lembaga untuk menyakinkan bahwa APBN menjadi instrumen untuk menstimulasi ekonomi dan sekaligus juga untuk memperbaiki fondasi perekonomian Indonesia.

Itu akan dilihat secara detail dari sisi penerimaan negara maupun dari sisi fungsi belanja. Dan ini tidak bisa dilakukan sendiri oleh Kementerian Keuangan, tetapi mulai dari perencanaan bekerjasama dengan Bappenas, mendiskusikan dengan DPR, dan kemudian di dalam alokasi anggaranya oleh Kementerian/ Lembaga. APBN juga harus dibuat supaya sinkron dan harmonis dengan kebijakan-kebijakan yang sudah dilakukan oleh kementerian, karena koordinasi, harmonisasi, dan sinkronisasi akan sangat penting dan efektif untuk mencapai tujuan dalam menjalankan instrumen fiskal yaitu pengentasan kemiskinan, menciptakan kesempatan kerja, mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan, dan mengurangi kesenjangan.

Jadi kebijakan fiskal bukanlah kebijakan yang berdiri sendiri secara eksklusif, tetapi dia adalah bagian atau bahkan alat bagi kebijakan ekonomi pada umumnya, bahkan kebijakan keseluruhan pemerintah. "Itu yang akan saya perhatikan dan tentu saja dalam waktu yang singkat akan saya lihat seluruh apa yang sudah disusun oleh Pak Bambang sampai saat ini dan bagaimana terus untuk mengoptimalkannya," ujarnya.

Sedangkan mengenai kebijakan-kebijakan khusus seperti *tax amnesty* dan lainnya, dia akan terlebih dahulu melihat apa yang sudah disepakati dan apa saja target yang sudah ditetapkan dan bagaimana untuk tidak membuat *tax amnesty* sebagai suatu tujuan yang berdiri sendiri tetapi *tax amnesty* adalah bagian dari keseluruhan kebijakan fiskal dan pengelolaan APBN yang bertanggung jawab. "Banyak target-target yang sudah dicanangkan, tentu saya akan melihat secara hati-hati dan melihat bagaimana perencanaan untuk pelaksanaan dari berbagai macam keputusan yang sudah dibuat," tegasnya.

Sri Mulyani juga memohon dukungan media sebagai *partner* yang sangat penting bagi Kementerian Keungan untuk bisa menyuarakan program-program pemerintah yang dicerminkan oleh kebijakan fiskal dan juga bisa menjadi *partner* yang jernih di dalam menciptakan suasana sehingga masyarakat dunia usaha maupun *stakeholder* yang lain memiliki pemahaman dan kepercayaan akan kredibilitas dari kebijakan Kementerian Keuangan khususnya kebijakan fiskal.

"Sekali lagi saya mohon doa restu bagi semuanya, ini tugas yang tidak ringan dan saya merasa sangat terhormat untuk diberikan kepercayaan kembali mempimpin Kementerian ini yang begitu penting dan saya yakin dengan dukungan Bapak Ibu sekalian baik yang di pusat dan jajaran Kementerian Keuangan di semua daerah akan bekerja sangat keras untuk bisa menunjang keberhasilan dari program pemerintah di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Yusuf Kalla," harapnya.

(Piter)

Foto bersama pegawai.

KERAGAMAN INDONESIA

Keragaman budaya atau "cultural diversity" adalah keniscayaan yang ada di bumi Indonesia. Keragaman budaya di Indonesia adalah sesuatu yang tidak dapat dipungkiri keberadaannya. Dalam konteks pemahaman masyarakat majemuk, selain kebudayaan kelompok sukubangsa, masyarakat Indonesia juga terdiri dari berbagai kebudayaan daerah bersifat kewilayahan yang merupakan pertemuan dari berbagai kebudayaan kelompok sukubangsa yang ada didaerah tersebut.

FOTOGRAFER:
FARDHANI HAMIPUTRI AKHZAN SUBDIT KOMUNIKASI DAN PUBLIKASI DIT. KIAL

KEWENANGAN BEA CUKAI DALAM PEMBERANTASAN TINDAK PIDANA PENCUCIAN UANG (1)

Oleh : **Agustinus Catur Setiawan**, Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan Bea Cukai Pangkalpinang

PENDAHULUAN

Pencucian uang adalah tindakan pelaku tindak pidana untuk menyembunyikan atau menyamarkan asal-usul harta kekayaan yang merupakan hasil dari tindak pidana dengan berbagai cara agar kekayaan hasil tindak pidananya susah ditelusuri aparat penegak hukum sehingga pelaku tindak pidana leluasa memanfaatkan harta kekayaan tersebut baik untuk kegiatan sah maupun tidak sah. Kewenangan DJBC dalam pemberantasan Tindak Pidana Pencucian Uang (TPPU) sudah beberapa kali diulas dalam majalah ini (terakhir diulas dalam Warta Bea Cukai edisi bulan Desember 2015). Dalam tulisan ini penulis ingin menyampaikan aspek lain dari kewenangan DJBC dalam pemberantasan TPPU.

DASAR HUKUM

Penanganan tindak pidana pencucian uang di Indonesia yang dimulai sejak disahkannya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2002 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2002 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang, telah menunjukkan arah yang positif. Hal itu, tercemin dari meningkatnya kesadaran dari pelaksana Undang-Undang tentang Tindak Pidana Pencucian Uang, seperti penyedia jasa keuangan dalam melaksanakan kewajiban pelaporan, Lembaga Pengawasan dan Pengatur dalam pembuatan peraturan, Pusat Pelaporan dan Analisis Transaksi Keuangan (PPATK) dalam kegiatan analisis, dan penegak hukum dalam menindaklanjuti hasil analisis hingga penjatuhan sanksi pidana dan/atau sanksi administratif.

Upaya yang dilakukan tersebut dirasakan belum optimal, antara lain karena peraturan perundang-undangan yang ada ternyata masih memberikan ruang timbulnya penafsiran yang berbeda-beda, adanya celah hukum, kurang tepatnya pemberian sanksi, belum dimanfaatkannya pergeseran beban pembuktian, keterbatasan akses informasi, sempitnya cakupan pelapor dan jenis laporannya, serta kurang jelasnya tugas dan kewenangan dari para pelaksana Undang-Undang ini.

Untuk memenuhi kepentingan nasional dan menyesuaikan standar internasional, maka pada bulan Oktober 2010, disahkan Undang-Undang nomor 8 tahun 2010 tentang Pencegahan dan Pemberantasan Tindak Pidana Pencucian Uang (selanjutnya akan disingkat menjadi UU nomor 8 tahun 2010).

Ada hal-hal yang baru yang diatur dalam UU nomor 8 tahun 2010 yang terkait dengan kewenangan DJBC. Hal yang

pertama adalah tindak pidana yang menjadi pidana asal TPPU. Dalam UU nomor 8 tahun 2010, ada 26 jenis tindak pidana merupakan tindak pidana asal. Dua diantaranya adalah tindak pidana kepabeanan dan tindak pidana cukai. Dalam undang-undang yang lama yaitu Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2003 (selanjutnya akan disingkat menjadi UU nomor 25 tahun 2003) tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2002 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang, tindak pidana kepabeanan masih disebut dengan istilah tindak pidana penyelundupan barang dan tindak pidana cukai belum dinyatakan sebagai tindak pidana asal. Dengan disebutnya tindak pidana kepabeanan dan cukai sebagai tindak pidana asal, hal ini membawa konsekuensi bahwa penyidikan TPPU yang berasal dari tindak pidana kepabeanan dan cukai hanya dilakukan oleh PPNS DJBC (pasal 74 UU no 8 tahun 2010 menyatakan: *Penyidikan tindak pidana Pencucian Uang dilakukan oleh penyidik tindak pidana asal sesuai dengan ketentuan hukum acara dan ketentuan peraturan perundang-undangan,kecuali ditentukan lain menurut Undang-Undang ini)*. Hal lain yang merupakan hal baru adalah perluasan kewenangan DJBC terhadap pengawasan pembawaan uang tunai dan instrumen pembayaran lain ke dalam atau ke luar daerah pabean. Dalam Undang-undang yang lama, DJBC hanya mengawasi pembawaan uang tunai ke dalam atau ke luar daerah pabean. Dalam UU nomor 8 tahun 2010, kewenangan DJBC diperluas lagi dengan pengawasan pembawaan instrument pembayaran lain dalam bentuk cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar atau bilyet giro

Dalam tulisan ini, penulis akan sedikit mengulas mengenai kewenangan DJBC dalam mengawasi pembawaan uang tunai dan instrumen pembayaran lain ke dalam atau ke luar daerah pabean. Dalam UU nomor 8 tahun 2010, hal tersebut diatur dalam pasal 34, pasal 35 dan pasal 36.

Pasal 34

(1) *Setiap orang yang membawa uang tunai dalam mata uang rupiah dan/atau mata uang asing, dan/atau instrumen pembayaran lain dalam bentuk cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar, atau bilyet giro paling sedikit Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) atau yang nilainya setara dengan itu ke dalam atau ke luar daerah pabean Indonesia wajib memberitahukannya kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.*

(2) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai wajib membuat laporan mengenai pembawaan uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan menyampaikannya kepada PPATK paling lama 5 (lima) hari kerja sejak diterimanya pemberitahuan.

(3) PPATK dapat meminta informasi tambahan dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mengenai pembawaan uang tunai dan/atau

instrument pembayaran lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 35

(1) *Setiap orang yang tidak memberitahukan pembawaan uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa denda sebesar 10% (sepuluh perseratus) dari seluruh jumlah uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain yang dibawa dengan jumlah paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*

(2) *Setiap orang yang telah memberitahukan pembawaan uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1), tetapi jumlah uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain yang dibawa lebih besar dari jumlah yang diberitahukan dikenai sanksi administratif berupa denda sebesar 10% (sepuluh perseratus) dari kelebihan jumlah uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain yang dibawa dengan jumlah paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*

(3) *Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang berkaitan dengan pembawaan uang tunai diambil langsung dari uang tunai yang dibawa dan disetorkan ke kas negara oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.*

(4) *Direktorat Jenderal Bea dan Cukai harus membuat laporan mengenai pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dan menyampaikannya kepada PPATK paling lama 5 (lima) hari kerja sejak sanksi administratif ditetapkan.*

Pasal 36

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberitahuan pembawaan uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain, pengenaan sanksi administratif, dan penyetoran ke kas negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dan Pasal 35 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Hal-hal yang diatur dalam pasal 34 dan pasal 35 sebagaimana dinyatakan di atas, diatur pula dalam UU nomor 25 tahun 2003. Yang membedakan adalah dalam UU nomor 25 tahun 2003 belum diatur mengenai pengawasan pembawaan instrument pembayaran lain. Hal lain yang membedakan adalah mengenai sanksi. Dalam UU nomor 25 tahun 2003, pelanggaran terhadap ketentuan pembawaan uang tunai senilai 100 juta rupiah atau lebih atau mata uang asing yang setara dengan itu ke luar atau masuk daerah pabean, sanksinya adalah sanksi pidana denda paling sedikit 100 juta dan paling banyak 300 juta rupiah. Karena sanksinya adalah sanksi pidana, maka penyidikannya dilakukan oleh Polisi. Petugas DJBC hanya sebatas menegah barang bukti, melakukan pemeriksaan singkat terhadap penumpangnya dan kemudian menyerahkan barang bukti dan tersangkanya kepada Polisi. Polisi kemudian akan menyidik dan menyerahkan tersangka dan barang bukti kepada penuntut umum. Proses penyidikan ini bisa sangat merepotkan penumpang terutama penumpang yang hanya transit di Indonesia. Bisa dibayangkan penumpang yang hanya transit di Indonesia tetapi kemudian harus menjalani proses penyidikan sampai dengan persidangan. Karena dianggap merepotkan, maka di dalam UU nomor 8 tahun 2010 pelanggaran terhadap ketentuan pembawaan uang tunai dan instrument pembayaran ini sanksinya bukan lagi pidana denda melainkan sanksi administrasi dan penegakkan ketentuan ini dilakukan oleh DJBC.

INSTRUMEN PEMBAYARAN LAIN

Dalam perkembangannya, tindak pidana pencucian uang semakin kompleks, melintasi batas-batas yurisdiksi, dan menggunakan modus yang semakin variatif, memanfaatkan lembaga di luar sistem keuangan, bahkan telah merambah ke berbagai sektor. Untuk mengantisipasi hal itu, *Financial Action Task Force (FATF) on Money Laundering* telah mengeluarkan standar internasional yang menjadi ukuran bagi setiap negara dalam pencegahan dan pemberantasan tindak pidana pencucian uang dan tindak pidana pendanaan terorisme yang dikenal dengan *Revised 40 Recommendations* dan *9 Special Recommendations (Revised 40+9)* FATF. Financial Action Task Force adalah suatu badan antar pemerintah yang bertujuan untuk mengembangkan dan meningkatkan kebijakan untuk memberantas tindak pidana pencucian uang. FATF merupakan kelanjutan dari konvensi PBB untuk mendorong perang melawan perdagangan obat bius serta kejahatan pencucian uang. Instrumen pembayaran lain (*Bearer Negotiable Instrument* atau disingkat BNI) yang diatur dalam UU nomor 8 tahun 2010 ini memang merupakan hal baru yang belum diatur dalam undang-undang sebelumnya. Dimasukkannya pengawasan terhadap pembawaan BNI ini merupakan salah satu Rekomendasi Special dari FATF. Rekomendasi Special dari FATF mengenai Bearer Negotiable Instrument *bisa lihat di tabel*.

Pengawasan pembawaan BNI lintas negara memang sulit, tetapi negara lain telah berhasil

Recommendation	Rekomendasi
SR 9. *Countries should have measures in place to detect the physical cross-border transportation of currency and* ***bearer negotiable instruments****, including a declaration system or other disclosure obligation.* *Countries should ensure that their competent authorities have the legal authority to stop or restrain currency or bearer negotiable instruments that are suspected to be related to terrorist financing or money laundering, or hat are falsely declared or disclosed.* *Countries should ensure that effective, proportionate and dissuasive sanctions are available to deal with persons who make false declaration(s) or disclosure(s). In cases where the currency or bearer negotiable instruments are related to terrorist financing or money laundering, countries should also adopt measures, including legislative ones consistent with Recommendation 3 and Special Recommendation III, which would enable the confiscation of such currency or instrument.*	**SR 9. Jasa Kurir Uang Tunai** Negara-negara harus berupaya mendeteksi pengiriman mata uang dan ***alat pembayaran atas bawa*** lintas negara secara fisik, termasuk system membuat deklarasi atau kewajiban pelaporan lainnya. Negara-negara harus menjamin bahwa pihak yang berwenang memiliki kewenangan untuk menghentikan atau menahan mata uang atau alat pembayaran atas bawa yang didga kuat terkait dengan pendanaan teroris atau pencucian uang, atau alat yang dilaporkan atau dideklarasi secara tidak benar. Negara-negara harus menjamin bahwa sanksi yang efektif, proporsional dan dissuasive tersedia untuk dibebankan kepada orang-orang yang membuat deklarasi atau pelaporan yang tidak benar. Dalam kasus jika mata uang atau alat pembayaran atas bawa terkait dengan pendanaan teroris atau pencucian uang, negara-negara juga harus mengambil berbagi tindakan termasuk pembuatan undang-undang yang sesuai dengan Rekomendasi Khusus III yang menjadikan mata uang atau lat pembayaran atas bawa tersebut dapat disita.

Contoh gambar cek

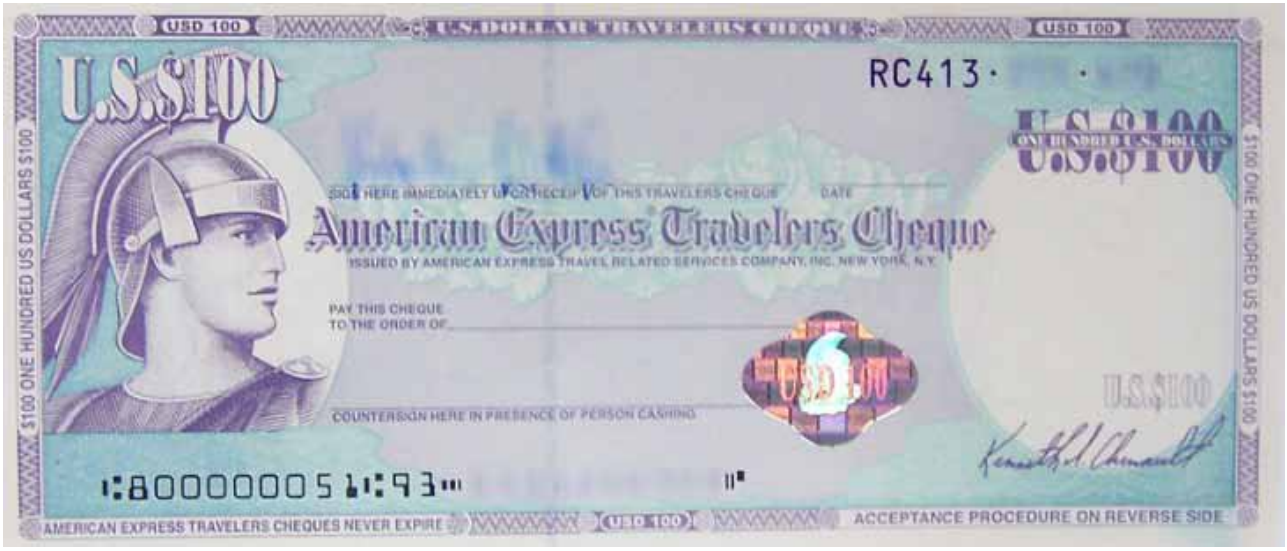
melakukan tanggung jawab itu. Sebagai contoh pengawasan pembawaan uang tunai di Australia yang diambil dari AUSTRAC (PPATK-nya Australia), sepanjang 2006-2011 terdapat laporan Cross Border Movement Bearer Negotiable Instrument sebanyak 4.469 buah laporan. (Warta Bea Cukai edisi Juli 2014).

Instrument pembayaran lain yang diatur dalam pasal 34 dan 35 adalah cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar, dan bilyet giro. Dalam UU no 8 tahun 2010 tidak dijelaskan definisi dari cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar dan bilyet giro. Penulis mencoba menjelaskan pengertian masing-masing dari berbagai macam sumber.

Cek adalah surat yang suatu surat berharga bertanggal dan menyebutkan tempat penerbitnya yang digunakan sebagai alat pembayaran, yang di dalamnya memuat ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan undang-undang sebagai syarat formal dari surat cek yang merupakan perintah tanpa syarat oleh penarik untuk membayar kepada pihak pihak pemegang atau pembawanya. Fungsi lain dari cek adalah sebagai alat untuk melakukan pembayaran tunai.

Syarat hukum dan penggunaan cek sebagai alat pembayaran giral seperti yang diatur di dalam KUH Dagang pasal 178 yaitu :

- pada surat cek harus tertulis perkataan “CEK”



Contoh gambar cek perjalanan

- surat cek harus berisi perintah tak bersyarat untuk membayar sejumlah uang tertentu .
- nama bank yang harus membayar (tertarik)
- penyebutan tanggal dan tempat cek dike luarkan
- tanda tangan penarik.

Jenis-jenis Cek :

a. Cek Atas Nama yaitu cek yang diterbitkan atas nama seseorang atau badan hukum tertentu yang tertulis jelas di dalam cek tersebut. Sebagai contoh jika didalam cek tertulis perintah bayarlah kepada : Tn. Roy Akase sejumlah Rp 3.000.000,- atau bayarlah kepada PT. Marindo uang sejumlah Rp 1.000.000,- maka cek inilah yang disebut dengan cek atas nama, namun dengan catatan kata “atau pembawa” di belakang nama yang diperintahkan dicoret.
b. Cek Atas Unjuk yaitu cek yang merupakan merupakan kebalikan dari cek atas nama. Di dalam cek atas unjuk tidak tertulis nama seseorang atau badan hukum tertentu jadi siapa saja dapat menguangkan cek atau dengan kata lain cek dapat diuangkan oleh si pembawa cek. Sebagai contoh di dalam cek tersebut tertulis bayarlah tunai, atau cash atau tidak ditulis kata-kata apa pun. Cek Silang.
c. Cek Silang atau cross cheque merupakan cek yang dipojok kiri atas diberi dua tanda silang. Cek ini sengaja diberi silang, sehingga fungsi cek yang semula tunai berubah menjadi non tunai atau sebagai pemindahbukuan.
d. Cek Mundur yaitu cek yang diberi tanggal mundur dari tanggal sekarang, misalnya hari ini tanggal 01 Mei 2002. Sebagai contoh. Tn. Roy Akase bermaksud mencairkan selembar cek dan di mana dalam cek tersebut tertulis tanggal 5 Mei 2002. Jenis cek inilah yang disebut dengan cek mundur atau cek yang belum jatuh tempo, hal ini biasanya terjadi karena ada kesepakatan antara si pemberi cek dengan si penerima cek, misalnya karena belum memiliki dana pada saat itu.
e. Cek Kosong atau blank cheque merupakan cek yang dananya tidak tersedia di dalam rekening giro. Sebagai contoh nasabah Tn. Rahman Hakim menarik cek senilai 60 juta rupiah yang tertulis di dalam cek tersebut, akan tetapi dana yang tersedia di rekening giro tersebut hanya ada 50 juta rupiah. Ini berarti kekurangan dana sebesar 10 juta rupiah, apabila nasabah menariknya.

Cek perjalanan adalah surat berharga yang dike luarkan oleh sbeuah bank, yang mengandung nilai, dimana penerbitnya sanggup membayar sejumlah uang sebesar nilai nominalnya kepada orang yang tanda tangannya tertera pada cek perjalanan tersebut. Orang dapat membeli cek perjalanan ini dengan membeli pada bank penerbit atau agen-agennya dengan harga nominal ditambah biaya administrasi. Pada waktu membeli cek perjalanan, pembeli harus membubuhkan tanda tangan dalam cek itu di hadapan penjual dan pada saat menguangkan pemegang cek tidak perlu membayar apa-apa lagi dan cukup membubuhkan tanda tangan lagi. Hanya orang yang namanya sesuai dengan nama di dalam cek itulah yang bisa mencairkannya. Bila cek perjalanan ini hilang atau dicuri orang maka penerbit atau agennya dapat menggantinya bila dilaporkan hilang. Jangka waktu berlakuknya cek ini tanpa batas, dan itu yang membedakan dengan cek biasa yang masa berlakunya 70 hari. **(*)**

KPPBC Tipe Pratama Probolinggo. Dengan jumlah pengguna jasa yang relatif sedikit namun beban target yang dicapai cukup besar.

Profil BC Panarukan

Mengapa Bea Cukai Panarukan Lebih Dikenal Dengan Nama Bea Cukai Situbondo?

Dalam struktur organisasi Bea Cukai tidak ada yang namanya Kantor Bea Cukai Situbondo, tetapi yang ada adalah Kantor Bea Cukai Panarukan, akan tetapi masyarakat Jawa Timur pada umumnya lebih familiar menyebutnya dengan Kantor Bea Cukai Situbondo. Kantor yang berdomisili di jalur pantai utara (pantura) ini memang berada di Kabupaten Situbondo, sedangkan Panarukan adalah Kota Kecamatan, sehingga masyarakat lebih mengenalnya dengan Bea Cukai Situbondo.

Gedung Bea Cukai Panarukan berdiri di atas tanah yang cukup luas dan beralamat di Jalan Raya Wringin Anom No. 366. Kantor ini sangat mudah diakses kendaraan karena letaknya yang berada di jalan pantura Surabaya-Banyuwangi. Walaupun bangunannya terlihat tua, namun di dalamnya terdapat fasilitas-fasilitas yang sangat memadai untuk melayani *stakeholder*, antara lain parkiran yang luas, ruangan layanan mandiri yang terdapat komputer, ruang tunggu yang nyaman, toilet yang bersih, *media center*, *medical center*, dan sarana ibadah (musholla).

Kantor ini termasuk tipe pratama yang dipimpin setingkat

Arijono Hidayat
Kepala Kantor Bea Cukai Panarukan

Eselon IV atau Kepala Seksi, namun kalau dilihat dari wilayah pengawasannya yang cukup luas, kantor ini layak untuk dijadikan kantor setingkat tipe madya. "Wilayah pengawasan kita cukup luas, ada tiga kabupaten yang berada di ujung timur pulau Jawa yaitu Kabupaten Situbondo, Kabupaten Bondowoso, dan Kabupaten Jember. Sebelah utara berbatasan dengan Selat Madura, dan sebelah selatan dengan Samudera Hindia. Sedangkan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Lumajang, serta sebelah timur Kabupaten Bayuwangi," ujar Kepala Bea Cukai Panarukan **Arijono Hidayat**.

Kegiatan *capacity building* pegawai Bea Cukai Panarukan.

Petugas Bea Cukai Panarukan menunjukkan barang tegahan.

Arijono berpendapat, kalau nantinya Kementerian Keuangan menyetujui untuk meningkatkan status kantor Bea Cukai tipe pratama menjadi tipe madya, dimana salah satunya adalah Kantor Bea Cukai Panarukan, maka diharapkan kualitas pengawasan terhadap penyalahgunaan kepabeanan dan cukai di wilayah ini tentu dengan sendirinya akan dapat ditingkatkan. Jumlah personil khusunya di bidang Penindakan dan Penyidikan (P2) akan bertambah, yang dipimpin setingkat Kepala Seksi.

Dia memaparkan bahwa Kantor Bea Cukai Panarukan memiliki tugas untuk melaksanakan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenangnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pelaksanaan tugas pokok kantor ini tercermin dalam 3 aspek yang berjalan secara serempak, yaitu aspek pengawasan, pelayanan, dan penunjang.

Aspek pengawasan berusaha mengamankan penerimaan negara, melindungi masyarakat, serta menegakkan hukum untuk mencegah pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai. Sementara itu, aspek pelayanan menitikberatkan pada usaha menciptakan dan memberdayakan sumber daya yang ada sehingga dapat memperlancar arus barang, mengurangi ekonomi biaya tinggi, dan menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi pertumbuhan industri dan investasi. Untuk menjamin terlaksananya kedua aspek di atas diperlukan aspek penunjang berupa sarana, prasarana dan sumber daya manusia (SDM) yang memadai.

Di Kabupaten Situbondo, terdapat 4 pelabuhan laut yang tersebar di sepanjang wilayah utara Kabupaten Situbondo, keempat pelabuhan tersebut yaitu Pelabuhan Besuki, Panarukan, Kalbut, dan Jangkar. Salah satu dari keempat pelabuhan tersebut, yaitu Pelabuhan Panarukan, sudah siap menjadi pelabuhan bongkar muat barang menggunakan kontainer yang terintegrasi dengan moda transportasi angkutan darat dan kereta api.

Pelabuhan baru Panarukan ini sudah selesai dibangun pada tiga tahun lalu dengan panjang dermaga kurang lebih 3 kilometer. Belum lama, pelabuhan yang berhadapan dengan Gunung Putri itu telah diresmikan Dinas Perhubungan Pusat, hanya saja sampai saat ini belum ada kegiatan. Perhubungan sendiri hanya menyediakan sarana, tinggal tergantung bagaimana Pemda setempat untuk menggunakan dan menarik para investor supaya pelabuhan tersebut dapat digunakan sebaik mungkin.

Potensi perkembangan ekonomi di Kabupaten Situbondo sendiri, mulai berkembang dengan adanya akses transportasi yang semakin beragam, baik dari jalur laut maupun jalur darat. Salah satunya dengan adanya perusahaan nikel yang terletak di wilayah Baluran dan menurut rencana juga akan dibangun penyulingan BBM di wilayah Kalbut. Investor pun mulai bersemangat untuk berinvestasi karena upah minimum kota (UMK) di Kabupaten Situbondo termasuk masih rendah.

Kabupaten Bondowoso yang terletak di antara Kabupaten Situbondo dan Kabupaten Jember, memiliki potensi ekonomi yang juga tidak kalah dari kabupaten lainnya. Sampai saat ini, Kabupaten Bondowoso merupakan salah satu penghasil tembakau yang terbaik, sehingga banyak pengusaha yang mulai mengembangkan usahanya di Kabupaten Bondowoso.

Begitu juga dengan Kabupaten Jember yang memiliki akses transportasi yang mudah, membuat kabupaten ini mampu untuk menarik investor dan wisatawan untuk datang dan berinvestasi ke Kabupaten Jember. Selain aksesnya yang mudah dijangkau, Kabupaten Jember juga didukung dengan sumber daya alamnya yang melimpah. Dengan menonjolkan sektor perkebunan, Kabupaten Jember terkenal sebagai penghasil tembakau terbaik dan tidak menutup kemungkinan para pengusaha mendirikan usaha untuk mendekatkan produsen dengan bahan baku.

Dari ketiga wilayah pengawasan di atas, Subseksi P2 Bea Cukai Panarukan telah memetakan

daerah-daerah yang dianggap rawan terjadinya pelanggaran di bidang cukai. Seperti di Kabupaten Situbondo misalnya, sudah beberapa kalai ditemukan rokok tanpa dilekati pita cukai yang berasal dari wilayah Kanwil Jatim I di Kecamatan Bungatan dan Kecamatan Besuki. Sedangkan daerah rawan di Kabupaten Bondowoso termasuk di Kecamatan Pujer dan Kecamatan Bondowoso. Di daerah ini juga pernah ditemukan rokok tanpa dilekati pita cukai.

Begitu juga di Kabupaten Jember yang ditempuh dengan perjalanan darat melalui jalur selatan dari Probolinggo memiliki titik-titik rawah terjadinya pelanggaran di bidang cukai terutama di Kecamatan Mayang, Sukowono, Silo, Rambipuji, dan Kecamatan Sumbersari. Di daerah ini juga sudah pernah dilakukan petugas Bea Cukai penegahan terhadap rokok ilegal yang tidak dilekati pita cukainya.

"Memang daerah pengawasan kita termasuk perlintasan, seperti rokok palsu biasanya dibawa menuju Kabupaten Bayuwangi maupun yang mau menyeberang ke Bali dan Sumbawa. Jadi di sini lewat-lewat saja, sehingga petugas kita atur semaksimal mungkin untuk mengawasi," ujar Arijono, yang dua tahun lagi akan memasuki masa pensiun itu dengan semangat.

Di wilayah pengawasan Bea Cukai Panarukan terdapat 26 perusahaan rokok yang tersebar di Kabupaten Jember dan Kabupaten Bondowoso. Sedangkan di Kabupaten Situbondo sendiri tidak ada pabrik rokok. Perusahaan rokok tersebut kebanyakan memproduksi tembakau iris dan cerutu, serta terdapat beberapa yang memproduksi SKT (sigaret kretek tangan) dan SKM (sigaret kretek mesin). Daerah peredaran hasil produksi rokok ini pada umumnya meliputi wilayah tiga Kabupaten tersebut.

"Dari wilayah pengawasan yang cukup luas tersebut, kami berusaha memaksimalkan sarana dan prasarana serta didukung oleh 21 orang pegawai yang ada untuk melakukan pengawasan dengan sebaik-baiknya. Kami pernah melakukan penindakan baik kegiatan importasi melalui pos lalu bea, kawasan berikat, dan kegiatan cukai. Tahun lalu kami sudah dua kali melakukan penangkapan penyelundupan sabu melalui Pos Lalu Bea," tambahnya.

Bea Cukai Panarukan memiliki beberapa aset untuk menunjang kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan menjalankan tugas pokok dan fungsi, berupa satu unit alat X-Ray yang terdapat di Kantor Pos Lalu Bea Jember, kendaraan dinas roda empat sebanyak 4 unit, dan kendaraan roda dua sebanyak 5 unit. Walaupun pegawai kebanyakan warga setempat, namun kantor ini juga memiliki 5 unit rumah dinas yang terdapat 2 unit di Jl. Mawar dan tiga unit di Jl. R. Suprapto, dan rata-rata ditempati oleh pegawai yang masih muda.

Wilayah Bea Cukai Panarukan yang terletak di pesisir pantai utara dan berbatasan langsung dengan selat madura, menyebabkan sebagian wilayahnya terdapat pelabuhan- pelabuhan tradisional. Namun demikian disayangkan sampai saat ini, Bea Cukai Panarukan belum memiliki kapal untuk kebutuhan patroli. Padahal kantor ini melayani impor barang atas nama PT Pertamina melalui pelabuhan Kalbut. Pelabuhan Kalbut sendiri merupakan salah satu pelabuhan tradisional yang terletak di ujung utara Kabupaten Situbondo, tepatnya di Desa Semiring, Kecamatan Mangaran, Situbondo.

Intensitas kegiatan impor barang yang dilakukan oleh PT Pertamina melalui pelabuhan Kalbut Situbondo cukup tinggi. Kapal yang masuk bisa 3-4 kapal dalam satu bulan atau selama setahun bisa melayani puluhan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (BC.2.0). Selain pelabuhan Kalbut, terdapat beberapa pelabuhan tradisional yang berada di wilayah pengawasan Panarukan, antara lain pelabuhan Besuki, pelabuhan Panarukan, pelabuhan Jangkar dan pelabuhan Puger. Jadi total pelabuhan laut yang terdapat di wilayah kerja kantor Panarukan sebanyak 5 pelabuhan.

Selain dikelilingi pelabuhan laut di wilayah Bea Cukai Panarukan juga terdapat Bandar Udara Notohadinegoro yang terletak di Kabupaten Jember. Bandar udara ini merupakan bandara sipil yang hanya melayani penerbangan dengan rute Jember-Surabaya dan belum melayani penerbangan internasional. Ada satu Kantor Pos Lalu Bea yang berada dalam pengawasan Bea Cukai Panarukan terletak di Jl. Panglima Besar Sudirman No. 05 Jember. Kantor PLB Jember melakukan kegiatan pencacahan dan pembeaan atas barang yang diimpor dari luar negeri melalui Kantor Pos. Setiap tahun, ribuan dokumen PPKP melalui kantor Pos Lalu Bea ini dilayani Bea Cukai Panarukan.

Hanya ada satu jenis Tempat Penimbunan Berikat yang ada di wilayah pengawasan Bea Cukai Panarukan yaitu Kawasan Berikat dengan profil perusahaan PT PTPN X (Persero) Unit Industri Bobbin yang beralamat di Jl. Bondowoso Km. 10, Kelurahan Candijati, Kecamatan Arjasa, Kabupaten Jember. Perusahaan ini memproduksi cerutu tanpa golongan yang diekspor ke beberapa negara termasuk Hongkong dan Jerman dengan jumlah tenaga kerja sekitar 2.350 orang. Sedangkan perusahaan dengan Fasilitas Impor Tujuan Ekspor (KITE) terdapat dua perusahaan yaitu PT Panca Mitra Multi Perdana dan PT Bonindo Abadi. Namun secara administrasi dan pengawasan, kedua perusahaan tersebut berada dibawah pengawasan dan pelayanan Kanwil Bea Cukai Jatim I.

(Piter)

Container Control Unit Tanjung Priok Study Visit

Sehubungan dengan kerja sama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dengan *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) dalam kerangka UNODC - WCO *Global Container Control Programme (CCP), Container Control Unit* (CCU) Tanjung Priok, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok telah melakukan kegiatan *study visit* ke unit *CCU Port Klang Royal Malaysian Customs Departement* (RMCD) atau Jabatan Kastam Diraja Malaysia (JKDM) pada tanggal 10 sd. 13 Mei 2016.

Para peserta Container Control Study Visit.

Container Control Programme (CCP) adalah program kerjasama yang digagas bersama oleh UNODC dan WCO guna memastikan keamanan rantai pasokan internasional yang telah diluncurkan di tahun 2004 sebagai respon atas kejahatan terorganisir dan ancaman terhadap umat manusia yang disebabkan oleh perdagangan barang-barang ilegal yang menggunakan kontainer laut.

Kegiatan study visit dilaksanakan dengan tujuan untuk bertukar pengalaman bagi para petugas analis dalam melakukan kegiatan analisa, seleksi dan targeting intelijen, membangun jalur komunikasi dan koordinasi antar unit CCU pada beberapa pelabuhan laut yang menjadi pelabuhan muat barang impor tujuan Indonesia dan melaksanakan *best practice* implementasi unit CCU atau kunjungan ke *Port Control Unit* (PCU) lain yang berada di kawasan Asia Tenggara maupun antar kawasan lain yang juga telah melaksanakan program CCP.

Bertempat di Jabatan Kastam Diraja Malaysia (JKDM) Selangor, Malaysia dengan dihadiri oleh perwakilan DJBC dan jajaran pejabat dan pegawai JKDM baik dari Kantor Pusat maupun Kantor Wilayah Selangor khususnya tim CCU Port Klang, pejabat dari Bagian Teknologi Maklumat, JKDM dan pejabat dari *Ministry of International Trade and Industry* (MITI), perwakilan donor program yaitu Mr. Claude St. Denis, *Regional Director Canadian Border Service Agency*, dan pegawai dan pejabat dari Port Klang *Port Authority,* kegiatan study visit dilaksanakan melalui beberapa rangkaian kegiatan.

Pada hari pertama, peserta kegiatan *study visit* menerima pemaparan dari masing-masing unit CCU yang terkait sistem administrasi dan pengawasan serta peraturan perundang-undangan yang berlaku di masing-masing negara terkait kegiatan pengawasan, kemudian melakukan peninjauan area Pelabuhan Barat Klang (*West Port*) dengan menggunakan kapal patroli JKDM.

Pada hari kedua, peserta *study visit*, melakukan peninjauan ke Pelabuhan Barat Klang yang merupakan *free zone.* Peserta berkesempatan meninjau Unit Kontrol Radiasi Port Klang, yang melakukan pengawasan atas kontainer yang mengandung radiasi pada Pelabuhan Utara dan Pelabuhan Barat Klang. Kegiatan dilanjutkan dengan mengunjungi ruang kerja unit CCU Port Klang yang berada di Kantor JKDM Pelabuhan Utara Klang.

Pada hari ketiga kegiatan study visit, dimulai dengan pemaparan mengenai rencana perubahan sistem kepabeanan pada JKDM, dan pemaparan mengenai *The Strategic Trade Act* (STA) 2010.

Dengan berdasarkan kepada STA 2010, unit CCU Port Klang telah berhasil melakukan penegahan terhadap komoditas *transshipment* berupa alat elektronik yang memiliki spesifikasi teknis untuk keperluan militer.

Secara keseluruhan kegiatan study visit tersebut dapat berjalan lancar, Diharapkan hubungan yang telah terbina dengan baik ini dapat senantiasa terjaga dan dapat dioptimalkan dengan adanya saling komunikasi dan koordinasi antar unit CCU melalui pertukaran data dan informasi. **(*)**

MIGRASI MODUL IMPOR, LANGKAH BEA CUKAI PANGKAS *DWELLING TIME*

Dalam upaya memangkas *dwelling time*, Bea Cukai terbitkan Perdirjen BC Nomor PER-20/BC/2016 tentang Perubahan Ketiga atas Perdirjen BC Nomor P-22/BC/2009 tentang Pemberitahuan Pabean Impor yang mengatur perubahan tata laksana pelayanan impor dan format dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Hal ini berdampak pada pembaruan modul PIB dan perubahan software komunikasi data antara pengguna jasa dan sistem yang dimiliki Bea Cukai.

Dengan pembaruan ini, proses pemeriksaan fisik barang dan proses pengajuan PIB menjadi lebih cepat, serta pembayaran dalam rangka voluntary declaration pun dapat terakomodir. Selain itu, khusus untuk importasi jalur hijau, importir tidak perlu menyerahkan dokumen pelengkap pabean.

Jauh sebelum kebijakan ini diterapkan, patch modul PIB yang baru dan software komunikasi tersebut telah dipublikasikan sejak tanggal 4 Agustus 2016 di website Bea Cukai www.beacukai.go.id dan website PT EDI. Sedangkan peraturannya pun telah disosialisasikan kepada importir dan Perusahaan Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK) wilayah Jabodetabek pada tanggal 22 Juni 2016 di Kantor Pusat Bea Cukai dan pada tanggal 4 Agustus 2016 di Kantor Bea Cukai Soekarno Hatta. Termasuk pelatihan update modul juga telah dilaksanakan di Kantor Bea Cukai Halim, Merak, dan Cikarang pada tanggal 28-29 Juli 2016. Untuk lebih memantapkan pelaksanaan migrasi modul impor ini, Bea Cukai akan melaksanakan sosialisasi lagi pada tanggal 18 Agustus 2016 di Kantor Pusat Bea Cukai.

Kondisi arus impor ekspor di Pelabuhan Tanjung Priok.

Dalam rangka mempermudah proses update modul PIB tersebut, importir/ PPJK dapat melakukannya secara mandiri berdasarkan petunjuk instalasi yang ada di website Bea Cukai www.beacukai.go.id atau di website PT EDI. Namun, dalam pelaksanaannya ternyata masih banyak importir dan PPJK yang memilih untuk melakukan instalasi langsung ke PT EDI daripada melakukannya secara mandiri.

"Dari hasil pendampingan implementasi yang kita lakukan pada tanggal 11 Agustus 2016 di Tanjung Priok dapat disimpulkan bahwa ketidaklancaran proses migrasi ini karena importir/ PPJK belum bisa submit dokumen atau mengambil respon yang disebabkan komputer mereka dalam antrian untuk di-install langsung di PT EDI. Kami menyarankan sebaiknya importir/ PPJK meng-update modul PIB secara mandiri saja, sehingga proses menjadi lebih cepat," ujar Direktur Kepabeanan Internasional dan Antar Lembaga Robert Leonard Marbun.

Sistem terbaru ini sudah diimplementasikan dan berjalan lancar di Kantor Bea Cukai Merak, Jakarta, dan Cikarang sejak tanggal 1 Agustus 2016. Hingga saat ini dokumen PIB yang sudah diproses di tiga kantor tersebut sebanyak 1.086 dokumen. Sementara implementasi di Kantor Bea Cukai Tanjung Priok sendiri, mulai 11 Agustus 2016 sampai dengan saat ini telah memproses sebanyak 520 PIB.

Demi lancarnya kebijakan ini, Bea Cukai telah menyiapkan petugas khusus yang dapat ditanya sewaktu-waktu di Kantor Bea Cukai Tanjung Priok atau importir/ PPJK dapat menghubungi layanan contact center Bravo Bea Cukai 1500225. Hal ini merupakan bentuk komitmen Bea Cukai untuk senantiasa memberikan pelayanan terbaik kepada para pengguna jasa guna mendukung perekonomian nasional. (*)

United Nations Environment Programme – Direktorat Jenderal Bea dan Cukai National Training Workshop on Combatting Illegal Trade in Chemicals and Waste in Indonesia

Para peserta Workshop.

United Nations Environment Programme – Direktorat Jenderal Bea dan Cukai National Training Workshop on Combatting Illegal Trade in Chemicals and Waste in Indonesia, 2-4 Agustus 2016, Pusdiklat Bea dan Cukai

Saat ini Direktorat Jenderal Bea dan Cukai telah bekerja sama dengan United Nations Environment Programme (UNEP) dengan dukungan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan selaku focal point nasional Konvensi Basel / Rotherdam / Stockholm telah menyelenggarakan National Training Workshop on Combatting Illegal Trade in Chemicals and Waste in Indonesia pada tanggal 2 – 4 Agustus 2016, yang bertempat di Pusdiklat Bea dan Cukai, Jakarta.

Undangan kerja sama ini dilatar belakangi dengan pemahaman bahwa Asia dianggap tujuan utama pembuangan limbah dan bahan kimia berbahaya dan Indonesia saat ini bekerja sama dengan UNEP dalam program Regional Enforcement Network for Chemicals and Waste yang bertujuan untuk memerangi kejahatan lingkungan melalui peningkatan kapasitas petugas penegak hukum dan mengembangkan koordinasi dan kolaborasi baik pada tingkat nasional maupun regional di 25 negara di kawasan Asia Tenggara dan Asia Selatan.

Pelatihan tersebut melibatkan beberapa peserta internal DJBC diantaranya ada 30 pejabat dan pegawai, 8 perwakilan dari lingkungan hidup Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, serta 1 perwakilan dari Kepolisian Republik Indonesia. Dan narasumber yang hadir sebagai pemateri pada kesempatan tersebut adalah, Mr. Liu Ning, Programme Officer untuk UNEP, Mr. Huib Van Westen, Intelligence and Investigation Service Waste, Ms. Magdalena Kwarta, Industrial and Offshore Control, Norwegian Environment Agency, Mr. Lee Chun Hul, Deputy Head of RILO Asia Pasific dan Mr. Choi Jin Ho, Investigator RILO-AP serta beberapa orang narasumber nasional dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Hari pertama pemaparan materi dilakukan oleh Mr. Liu Ning mengenai latar belakang terjadinya perdagangan illegal kimia dan bahan berbahaya serta kasus-kasus yang sedang trend terjadi di wilayah asia. Kemudian pada hari kedua pemaparan materi dilakukan oleh perwakilan RILO AP yaitu Mr. Choi Jin Ho dan Mr. Lee Chun Hul mengenai peran RILO – AP beserta beberapa program yang dilaksanakan oleh RILO – AP WCO. Pemaparan dilanjutkan dengan perwakilan Direktorat P2 mengenai penindakan dan penegahan di bidang kimia dan limbah B3. Lalu dilanjutkan dengan pemaparan penindakan dan penyidikan oleh Kepolisian Republik Indonesia.

Pada hari terakhir pemaparan oleh Mr. Huib Van Westen dan Mr Liu Ning mengenai pengenalan modul pelatihan penegakan yang dimiliki oleh UNEP-Interpol dan juga REN Handbook. Setelah itu dilanjutkan dengan pemaparan oleh Ms. Magdalena Kwarta tentang usaha pengembalian pengiriman bahan kimia dan limba B3 kembali ke negara asalnya. Dalam pemaparan ini peserta diajak untuk memaparkan beberapa kasus yang pernah terjadi di Indonesia. Dan Ms. Magdalena Kwarta menyampaikan beberapa prosedur dan kewajiban sebagai anggota konvensi Basel dalam prosedur pengembalian kimia dan limbah B3 tersebut.

Kemudian acara ini ditutup oleh bapak Alfian Chaniago dengan menyampaikan bahwa acara workshop ini sangat bermanfaat bagi DJBC untuk meningkatkan pengetahuan mengenai bahan kimia dan limbah B3 serta mempererat kerja sama baik dengan organisasi internasional maupun instansi dalam negeri terkait. Melalui kegiatan ini diharapkan penegakan hukum kepabeanan terhadap barang – barang yang dimaksud agar dapat dilaksanakan se-optimal mungkin. (*)

BEA CUKAI KUALA NAMU GAGALKAN PENYELUNDUPAN 1.025 GRAM NARKOTIKA

Suasana konferensi pers penegahan sabu.

Pada Selasa (09/08) bertempat di Aula Cakrawala Kantor Bea Cukai Kuala Namu, telah diselenggarakan konferensi pers bersama Kantor Wilayah Bea Cukai Sumatera Utara, Kepolisian Daerah Sumatera Utara diwakili oleh Direktur Reserse Narkoba Polda Sumatera Utara, BNN Provinsi Sumut dan BNN Kabupaten Deli Serdang atas penindakan upaya penyelundupan narkotika via Bandara Internasional Kuala Namu.

Konferensi pers yang dibuka oleh Kepala Kantor Bea Cukai Sumatera Utara Iyan Rubiyanto ini juga dihadiri oleh perwakilan dari beberapa instansi komunitas bandara antara lain Otoritas Bandar Udara Kualanamu, PT Angkasa Pura II (Persero), Balai Karantina Hewan dan Tumbuhan, Balai Karantina Ikan, Maskapai Air Asia serta sejumlah insan pers baik cetak maupun elektronik.

"Pada tanggal 4 Agustus 2016 Tim CNT (*Customs Narcotics Team*) Bea Cukai Kuala Namu dan Unit Anjing Pelacak Narkotika (APN) Kanwil Bea Cukai Sumatera Utara berhasil menggagalkan penyelundupan narkotika sebanyak 1.025 gram Narkotika Golongan I jenis Methamphetamine yang dibawa oleh seorang penumpang berinisial MFBS warga negara Malaysia yang tiba dengan menggunakan pesawat terbang rute Penang – Kualanamu," ujar Kepala Kantor Bea Cukai Kuala Namu Zaky Firmansyah.

Berdasarkan hasil pemeriksaan dan wawancara terhadap pelaku, didapatkan informasi dari MFBS bahwa barang tersebut berasal dari seorang laki-laki yang berada di Penang, Malaysia dan akan diserahkan ke seseorang setelah tiba di salah satu hotel di Kota Medan.

Dari informasi tersebut, Tim CNT Bea Cukai Kuala Namu bersama-sama dengan Dit Res. Narkoba Poldasu melakukan *control delivery* (CD) dan berhasil menemukan pelaku yang merupakan kurir untuk mengambil barang tersebut. Dari hasil interogasi, diketahui bahwa pemilik barang adalah dua orang yang merupakan tahanan yang berada di Lapas Tanjung Gusta.

Dari upaya penggagalan sabu tersebut, maka Bea Cukai dan aparat penegak hukum lainnya berhasil menyelamatkan 5.125 orang dari bahaya narkotika, dengan asumsi 1 gram di konsumsi oleh 5 orang. Diharapkan kedepannya dapat terjalin sinergi antar istansi khususnya di Sumatera Utara demi menyelamatkan generasi bangsa Indonesia. **(*)**

KPPBC TIPE MADYA PABEAN B TARAKAN

Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Tarakan adalah kantor vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) yang dipimpin oleh Kepala Kantor setingkat eselon III.a. Berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Kantor Wilayah DJBC Kalimantan Bagian Timur. Terletak di kota Tarakan dengan wilayah kerja meliputi kota Tarakan, kabupaten Bulungan, kabupaten Malinau, kabupaten Tana Tidung, kabupaten Berau, dan provinsi Kalimantan Timur.

FOTOGRAFER:
YUSUF BAKHTIAR

PEMBEBASAN BEA MASUK BUKU ILMU PENGETAHUAN

Pertanyaan:

Nama saya Adam Amy dari Bogor ingin menanyakan apakah untuk importasi buku ilmu pengetahuan dapat dibebaskan dari Bea Masuk dan Pajak Impor? Terima kasih atas jawabannya.

Adam Amy, Bogor.

Jawaban:

Terima kasih atas pertanyaan Saudara Adam Amy di Bogor, Kami dari Subdit Penyuluhan dan Layanan Informasi menyampaikan beberapa informasi terkait dengan pertanyaan yang Saudara ajukan sebagai berikut:

Impor buku ilmu pengetahuan dibebaskan dari bea masuk (BM) dan pengenaan pajak pertambahan nilai (PPN) serta dikecualikan dari pemungutan pajak penghasilan (PPh) pasal 22 sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Keuangan nomor 103/PMK.04/2007 dan Peraturan Menteri Keuangan nomor 122/PMK.011/2013. Hal tersebut ditegaskan dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor SE-16/BC/2013 tentang Penegasan Pelayanan Importasi Buku Ilmu Pengetahuan, yang menyebutkan bahwa pembebasan tersebut berlaku juga untuk buku-buku pelajaran umum, kitab suci dan buku-buku pelajaran agama.

Pembebasan BM diberikan terhadap impor buku ilmu pengetahuan yang meliputi buku ilmu pengetahuan dan teknologi, buku pelajaran umum, kitab suci, buku pelajaran agama, dan buku ilmu pengetahuan lainnya. Dikecualikan dari buku yang diberikan pembebasan BM sebagaimana tersebut di atas, meliputi buku hiburan, buku roman populer, buku sulap, buku iklan, buku promosi suatu usaha, buku katalog di luar keperluan pendidikan, buku karikatur, buku horoskop, buku horor, buku komik, dan buku reproduksi lukisan.

Terhadap impor buku ilmu pengetahuan seperti tersebut di atas, diberikan pembebasan BM tanpa perlu mendapatkan persetujuan pemberian pembebasan BM dari Menteri Keuangan atau pejabat yang ditunjuk. Sementara terhadap impor buku-buku yang dikecualikan dari pembebasan BM, dipungut BM sesuai Buku Tarif Kepabeanan Indonesia 2012.

Orang pribadi atau badan yang melakukan impor buku-buku pelajaran umum, kitab suci, dan buku-buku pelajaran agama, untuk memperoleh pembebasan dari pengenaan PPN tidak diwajibkan memiliki Surat Keterangan Bebas (SKB) PPN yang diterbitkan oleh Dirjen Pajak. Buku-buku pelajaran umum seperti tersebut di atas merupakan buku-buku fiksi dan nonfiksi untuk meningkatkan pendidikan dan kecerdasan bangsa, yang merupakan buku-buku pelajaran pokok, penunjang dan kepustakaan.

Sementara kitab suci yang dimaksud adalah kitab suci agama Islam meliputi kitab suci Alquran termasuk tafsir dan terjemahnya baik secara keseluruhan maupun sebagian, dan Juz Amma. Kitab suci agama Kristen Protestan meliputi Perjanjian Lama dan Perjanjian Baru termasuk tafsir dan terjemahannya baik secara keseluruhan maupun sebagian. Kitab suci agama Katolik yang meliputi Perjanjian Lama dan Perjanjian Baru termasuk tafsir dan terjemahannya baik secara keseluruhan maupun sebagian. Kitab suci agama Hindu meliputi Weda, Smerti dan Sruti, Unpanisad, Itihsa, Purnama, termasuk tafsir dan terjemahannya baik secara keseluruhan maupun sebagian. Kitab suci agama Budha meliptui Tripitaka termasuk tafsir dan terjemahannya baik keseluruhan maupun sebagian. Juga kitab suci lainnya yang telah ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang agama atau pejabat lain yang ditunjuk.

Impor barang berupa buku-buku pelajaran umum, kitab suci dan buku-buku pelajaran agama yang dibebaskan dari pungutan BM dan PPN, tidak dipungut pajak penghasilan (PPh) Pasal 22 dan tidak diwajibkan memiliki Surat Keterangan Bebas (SKB) PPh Pasal 22 yang diterbitkan oleh Dirjen Pajak.

Salam,

Subdit Penyuluhan dan Layanan Informasi
Direktorat KIAL

"Haiii...selamat pagi Sahabat Kanal, apa kabar pagi ini? Semoga selalu semangat ya dalam memulai aktivitas!"

Setiap pagi mulai pukul 08.00 WIB sapaan hangat seorang penyiar Kanal Bea Cukai (BC) Radio selalu terdengar. Menyemangati para pegawai Bea Cukai dan pendengar lainnya untuk memulai aktivitasn. Setiap pagi para pendengar setia Kanal BC Radio yang akrab disapa Sahabat Kanal, akan ditemani oleh suara Muhamad Faizur dengan kata-kata motivasi, lagu-lagu penggugah semangat, juga informasi aktual dan terkini.

Produk unggulan sebuah radio, selain lagu dan program acara, adalah penyiar. Penyiar ialah orang yang bertugas membawakan atau memandu acara di radio, misalnya acara berita, pemutaran lagu pilihan, talk show, dan sebagainya. Bisa dibilang ia menjadi ujung tombak sebuah stasiun radio dalam berkomunikasi dengan pendengar. Merekalah yang sehari-hari menyapa pendengar dengan suara khas yang hangat dan komunikatif yang juga menjadi daya tarik bagi pendengar untuk tidak beranjak dari menyimak segmen acara yang disajikan sampai selesai.

"Love at the first sight with broadcasting.."

Muhamad Faizur

Aktivitas itulah yang dilakukan Muhamad Faizur, penyiar Kanal BC Radio yang akrab disapa dengan panggilan Izur. Setiap harinya ia bercuap-cuap di depan *microphone*, mewawancarai narasumber, sambal tangannya sibuk menyusun playlist lagu dan iklan di layer komputer.

Pegawai Kantor Pusat Bea Cukai, pada Subdit Komunikasi dan Publikasi ini suka sekali dengan satu hobi yang terbilang unik, senang pada hal berkaitan dengan pemecahan masalah atau menyelesaikan soal. "Hobi saya memang agak aneh. Sebenarnya saya senang sekolah, senang menghadapi ujian dan mengerjakan soal seperti UAS. Pokoknya itu memberikan sensasi tersendiri buat saya. Bisa dibilang saya senang memecahkan masalah. Asyiknya saat ketemu soal yang sulit, dan dapat menyelesaikan soal tersebut seperti ada sensasi kebagaiaan tersendiri. Hobi saya yang lain adalah berenang, *public speaking*, menyanyi, dan menjadi pembawa acara (MC)," ujar pengagum penyiar televisi, Putra Nababan dan Najwa Shihab ini.

Awalnya Faizur menjadi penyiar saat bergabung di stasiun radio milik sekolahnya semasa SMA. Kebetulan di SMA 48 Jakarta, tempatnya menuntut ilmu, memiliki stasiun radio. Untuk bisa menjadi penyiar, Faizur bersama beberapa kandidat yang lain harus menjalani tahap seleksi. Dari beberapa siswa yang mengikuti seleksi, ia berhasil masuk enam besar dan akhirnya dinyatakan lulus. Ia pun selanjutnya mengikuti *training* dengan para senior yang terlebih dulu menjadi penyiar, dimana ia berlatih siaran dan mengoperasikan peralatan siar. "*Nah* dari situlah saya pertama kalinya merasa cinta dan suka sekali dengan dunia *broadcasting*. Suka banget, yang namanya *ngomong* atau *ngemsi*. *Alhamdulilah*-nya begitu masuk Bea Cukai *kok* nyambung lagi ke dunia penyiaran, *MasyaAllah,*" jelasnya.

Lulus dari SMA tahun 2013, Faizur tidak lantas bercita-cita menjadi PNS, karena sebenarnya ingin melanjutkan pendidikan ke salah satu perguruan tinggi di luar negeri. "Jujur saja *gak* kepikiran masuk ke STAN, apalagi Bea Cukai. Anti banget yang namanya kedinasan awalnya. Bahkan tidak tertarik kuliah di universitas yang ada di Indonesia. Tapi namanya juga orang tua, mereka lebih suka anaknya memilih sekolah yang setelah lulus nanti sudah jelas dimana nantinya anaknya berkarir. Orang tua saya bilang lebih senang kalau anaknya jadi PNS, saya sebagai anak hanya bisa nurut demi mendapat ridho Allah SWT," ungkapnya.

"Ini ada pembukaan STAN coba kamu daftar deh bang," begitu kata orang tua Faizur. Ia pun diberi pilihan oleh orang tuanya, jika lulus STAN berarti harus menjalani kuliahnya, sebaliknya kalau tidak lulus ia diijinkan berangkat ke luar negeri. Tahapan ujian sudah dilaluinya dan ternyata memang sudah takdirnya Faizur diterima di STAN, ia pun mendapat jurusan Kepabeanan dan Cukai. "Kuliah di STAN dijalaninya meski awalnya ada perang batin juga. Mungkin kalau menuruti kata hati, kuliah *pengen* gak dilanjutin. Tapi orang tuaku selalu bilang kamu pasti bisa melanjutkan sampai selesai, tinggal kamunya saja yang masih kurang ikhlas. Akhirnya kuliah bisa saya teruskan, dan *Alhamdulilah* bisa lulus tahun 2014 dengan IPK 3,83 dan masuk 5 besar. Orang tua sampai kaget dengan raihan nilai yang saya dapat. Tapi itu memang sudah jadi prinsip saya, walaupun saya tidak menyukai suatu bidang, tetap harus saya jalani dengan sebaik-baiknya," ujarnya mantap.

Lulusan Prodip I Angkatan 19 tahun 2014 ini menjalani penempatan pertamanya di Semarang, tepatnya di Kantor Bea Cukai Tanjung Emas tahun 2015. Awalnya ia ditempatkan pada Bagian Keuangan dan sudah menjadi pedoman hidupnya dimanapun ditempatkan berusaha ia pahami dan selesaikan dengan sebaik-baiknya. Tetapi ternyata atasan dan teman satu bagiannya mengamati keberadaan Faizur di Bagian Keuangan. Mereka menilai kalau Faizur yang cekatan dan *public speaking*-nya bagus, kurang cocok ditempatkan di sana, alhasil Faizur pun dimutasi ke Seksi Penyuluhan dan Layanan Informasi (PLI), Kantor Bea Cukai Tanjung Emas.

Kebetulan waktu itu di PLI Tanjung Emas sedang dibangun

stasiun radio oleh Kasi PLI Bea Cukai Tanjung Emas Imam Sarjono. Setelah radio berdiri, Imam pun memerintahkan Faizur untuk siaran percobaan dengan beberapa rekan pegawai lainnya.

"Memang dasarnya hobi siaran, jadi saya dengan senang hati jalankan tugas itu. kebetulan dulunya punya *background* sebagai penyiar akhirnya saya ditugaskan melanjutkan radio. Satu lagi, Bea Cukai Tanjung Emas juga membuat TV *streaming*, saya pun berkesempatan menjadi penyiarnya," ungkap Faizur yang merasa sangat bersyukur sekaligus terkejut sekali, ternyata di Bea Cukai ada bidang di luar kepabeanan dan cukai. Dimana yang biasanya menangani soal pelabuhan, impor, ekspor, pengawasan terhadap penyelundup, dan lain sebagainya.

Karena pertama kali kembali bersiaran, Faizur coba memanfaatkan pengalaman, teori, dan praktek yang dulu pernah ia pelajari. Coba membuat segmen acara, diisi berita seputar bea cukai, berkirim salam, dan lain sebagainya. Training dengan mengundang praktisi radio juga dilakukan, salah satunya dengan memanggil penyiar dari Radio Imelda FM Feby, penyiar yang juga *trainer* untuk *music director*. Belajar mulai dari merancang program, menyiapkan musik, siaran, dan menyajikan lagu. Semua itu dituntut untuk dilakukan sendiri.

Ia pun merasa senang bisa menjadi bagian dari Radio BC Semarang karena berkesempatan mewawancarai Dirjen Bea Cukai Heru Pambudi sebagai bintang tamu sesaat setelah melakukan *press release* tentang pengungkapan narkoba di Jepara dan mengunjungi Bea Cukai Tanjung Emas. "Saat mewawancarai Pak Heru, terungkap kalau beliau tertarik dengan keberadaan radio, sampai berpikir konsep radio seperti di Semarang harus dibawa ke Kantor Pusat. Pak Imam Sarjono ketika itu meminta Pak Dirjen untuk menyediakan waktu lima menit karena BC Radio baru saja mengudara, jadi sebagai *starter* buat siaran kami dan tepat rasanya karena Pak Heru sebagai orang tertinggi di Bea Cukai," cerita Faizur yang mengaku pada saat itu masih berstatus sebagai CPNS, belum disumpah sebagai PNS.

Dalam siarannya, Dirjen menyampaikan hasil capaian yang diraih Bea Cukai di tahun 2015, berbagai macam terobosan yang dicanangkan Bea Cukai pada tahun 2016 serta menyampaikan amanat bagi pegawai Bea Cukai di seluruh penjuru tanah air. Dirjen juga mengapresiasi tim yang menjalankan Radio Streaming bctemas.fm dan berharap bisa menjadi radio dengan standar nasional Bea Cukai.

"Radio BC di Tanjung Emas basisnya adalah streaming, jadi siapapun yang memiliki internet bisa akses mendengarkan siaran radio kami. Dari Hongkong, dari mana-mana, ternyata banyak yang *dengerin*, akhirnya dibuatlah yang di Kantor Pusat dengan *based on streaming* dengan peralatan berteknologi tinggi. Sedangkan di Semarang baru belajar coba-coba, bahkan biaya keluar dari kantong pribadi Pak Imam," imbuh putra asli Betawi, yang mengaku senang saat menjalani proses wawancara dan bertemu dengan narasumber mulai dari Kepala Seksi, Kepala Kantor, Kepala Kanwil sampai kemudian bisa mewawancarai Dirjen.

Tepat pada 6 Juni 2016, Faizur menempati posisi barunya sebagai pelaksana Subdit Komunikasi dan Publikasi. Penempatan ini memang terkait dengan pembagunan Kanal BC Radio dan TV. Tidak berbeda dengan tugasnya sewaktu di Semarang, ia ditugaskan untuk mengelola Kanal BC Radio sebagai penyiar. Ia pun mulai menikmati tugasnya ini. "Bersyukur sekali dan tidak terlupakan sering bertemu orang-orang hebat, bahkan bisa mewawancarai tamu dari luar negeri beberapa waktu lalu yaitu Direktur Komunikasi Netherlands Customs dan Atase Belanda untuk ASEAN. Rasanya bahagia banget bisa wawancarai mereka, meski awalnya sedikit gugup," kisahnya.

Radio merupakan salah satu media massa yang jangkauannya paling luas di muka bumi jika didukung dengan jaringan yang berbasis internet. Begitu pula dengan eksistensi Kanal BC Radio. Faizur berkeyakinan untuk Kanal BC Radio di masa mendatang memiliki potensi dan jangkauan yang sangat besar. Apalagi Kanal BC Radio selain telah berfungsi sebagai radio streaming yang memanfaatkan teknologi internet, juga akan segera dapat diaplikasikan dengan teknologi *gadget*.

"Semoga Kanal BC Radio kedepannya menjadi media penyampaian informasi terkemuka dan semakin bermanfaat. Inipun bisa menjadi ladang ibadah kita, baik bagi orang-orang yang terlibat di dalamnya maupun yang telah membangun radio ini. Bermanfaat sebagai media untuk memecahkan masalah, bisa memberikan solusi, serta jadi ajang curhat sekalipun. Mudah-mudahan ini bisa bermanfaat buat semua orang," harapnya, yang juga memberi motivasi kepada rekan-rekannya untuk tidak berhenti mencoba dan belajar hal-hal baru selagi masih muda.

"Pelajari sebisa mungkin apa yang bisa kita pelajari. Kita tidak tahu takdir kita nantinya akan seperti apa? Pelajari sebanyak mungkin apapun yang bisa kita pelajari, karena kemungkinan besar salah satunya akan bermanfaat dan terpakai, baik di pekerjaan atau bidang kehidupan yang lain. Jadi apapun yang bisa kita pelajari dan selama masih ada waktu, lakukanlah!" pungkas Faizur.

(Ariessuryantini)

TELINGA BERDENGUNG

Dr. Maya C.L.M

Pertanyaan :

Dok, akhir-akhir ini pendengaran saya sering terganggu sejak latihan temb di Kesamaptaan kemarin. Tel kanan saya sering berdengun Kira-kira apa yang terjadi ya

Nana, Bogor

Jawab :

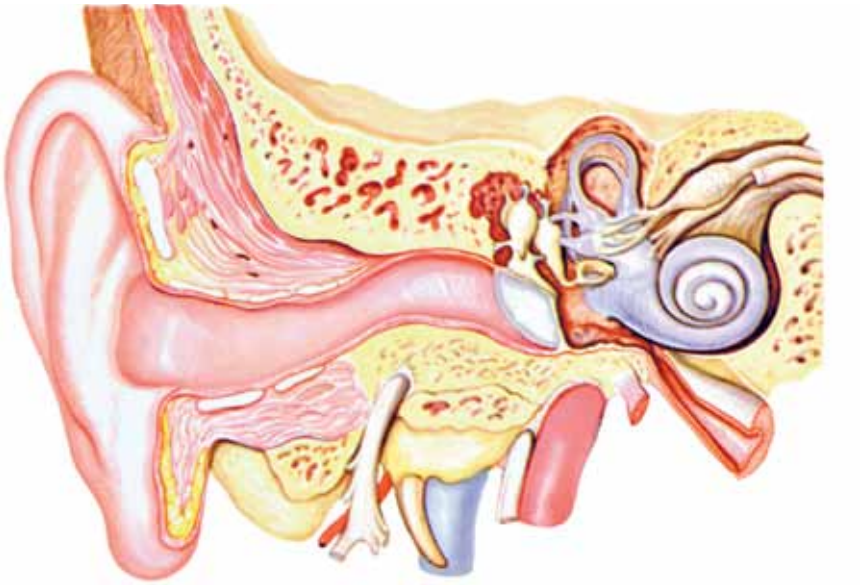
Telinga terdiri dari 3 bagi yaitu telinga luar, telinga ten dan telinga dalam.

Daun telinga (bagian luar berfungsi sebagai corong untu mengarahkan suara masuk k saluran telinga.

Telinga tengah adalah ruangan yang memanjang dari selaput gendang ke bagian luar telinga bagian dalam. Selain itu terdapat saluran udara mastoid dan lobang tabung pendengaran yang menghubungkan ke bagian belakang hidung dan bagian atas anak tekak. Melalui tabung ini udara masuk ke dalam dan keluar menjaga tekanan tetap sama di permukaan luar dan permukaan dalam selaput gendang.

Telinga bagian dalam terdapat rumah siput dan pipa setengah lingkaran (labyrinth) yang berfungsi mengelola gelombang suara yang masuk menjadi impuls syaraf dan dibawa oleh sjaraf pendengaran ke otak untuk ditafsirkan. Di telinga bagian dalam terdapat 2 otot yang berfungsi untuk mengurangi getaran yang ditimbulkan oleh suara yang kuat.

Bila suara yang keras memasuki saluran telinga, terutama bila suara keras tersebut dapat di antisipasi, maka otot



secara reflek menegang untuk mengurangi getaran yang masuk ke telinga dalam. Suara keras yang tidak diharapkan seperti tembakan senapan dalam jarak dekat bisa merobek selaput gendang telinga.

Pada latihan Kesamaptaan bunyi tembakan yang adalah bagian dari latihan dapat diminimalkan traumanya dengan menggunakan penutup telinga dan juga oleh sistem tubuh sendiri melalui kedua otot yang menegang di telinga bagian dalam. Sehingga trauma suara yang dialami diharapkan tidak sehebat itu.

Telinga berdengung bisa dihubungkan dengan kondisi presbikusis (penyakit degeratif/ penuaan), terpapar suara bising terus menerus, penyakit Meniere, kekurangan darah, penyakit tiroid, trauma kepala, efek samping obat, tumor, dan bisa juga tanpa penyebab.

Sehingga perlu dilakukan evaluasi oleh dokter atau dokter spesialis untuk keadaan yang dialami Anda agar dapat dicarikan penyebab dan penanganannya. Gangguan yang berlanjut dapat menyebabkan kemampuan untuk mendengar berkurang, kemampuan konsentrasi menurun, kesulitan tidur, bahkan dapat menimbulkan depresi atau kegelisahan.

Perlindungan yang perlu dilakukan telinga:

1. Benda yang runcing dan tajam tidak boleh dimasukkan ke dalam saluran telinga.
2. Jangan menampar seseorang di telinga bagian luar.
3. Jangan terjun menyelam ke dalam air dengan samping kepala menghadap ke bawah.
4. Paparan suara yang kuat ke telinga dan terus-menerus (suara mesin, orkes metal, dan lain-lain) akan merusak mekanisme pendengaran dan mengurangi kemampuan mendengar, untuk itu perlu digunakan penutup telinga. (*)

Peraturan Direktur Jenderal Nomor Per-23/BC/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemberian Pembebasan Bea Masuk dan/atau Cukai serta Penyelesaian Kewajiban Pabean atas Impor Barang Perwakilan Negara Asing Beserta Para Pejabatnya yang Bertugas di Indonesia (PDJ PNA)

LATAR belakang perumusan PDJ PNA yaitu untuk melaksanakan ketentuan Pasal 16 ayat (1) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 149/PMK.04/2015 tentang Pembebasan Bea Masuk dan/atau Cukai atas Impor Barang Perwakilan Negara Asing Beserta Para Pejabatnya yang Bertugas di Indonesia. Secara garis besar, hal-hal yang diatur dalam PDJ PNA dimaksud yaitu:

a. Tata cara permohonan dan penelitian pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor oleh perwakilan negara asing beserta pejabatnya;
b. Tata cara permohonan dan penelitian pembebasan bea masuk dan/atau cukai atas impor barang selain kendaraan bermotor oleh perwakilan negara asing beserta pejabatnya;
c. Mekanisme penyelesaian kewajiban pabean, larangan atau pembatasan, dan pemeriksaan fisik barang atas barang perwakilan negara asing beserta pejabatnya;
d. Tata cara permohonan dan penelitian pemindahtanganan barang perwakilan negara asing beserta pejabatnya; dan
f. Tata cara permohonan, penelitian, dan pelaksanaan pemusnahan barang perwakilan negara asing beserta pejabatnya.

Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor Per-24/BC/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemberian Pembebasan Bea Masuk serta Penyelesaian Kewajiban Pabean atas Impor Barang untuk Keperluan Badan Internasional Beserta Pejabatnya yang Bertugas di Indonesia (PDJ BI)

LATAR belakang perumusan PDJ BI yaitu untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18 ayat (1) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 148/PMK.04/2015 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Barang untuk Keperluan Badan Internasional Beserta Pejabatnya yang Bertugas di Indonesia. Secara garis besar, hal-hal yang diatur dalam PDJ BI dimaksud yaitu:

Tata cara permohonan dan penelitian pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor oleh Badan Internasional beserta pejabatnya;

a. Tata cara permohonan dan penelitian pembebasan bea masuk dan/atau cukai atas impor barang selain kendaraan bermotor oleh Badan Internasional beserta pejabatnya;
b. Mekanisme penyelesaian kewajiban pabean, larangan atau pembatasan, dan pemeriksaan fisik barang atas barang milik Badan Internasional beserta pejabatnya;
c. Tata cara permohonan dan penelitian pemindahtanganan barang Badan Internasional beserta pejabatnya; dan
d. Tata cara permohonan, penelitian dan pelaksanaan pemusnahan barang Badan Internasional beserta pejabatnya.

Secara umum, pengaturan di antara kedua PDJ itu hampir sama, namun ada beberapa hal yang membedakan yaitu:

No	Perbedaan	Badan Internasional	Perwakilan Negara Asing
1	Fasilitas yang diberikan	Pembebasan Bea masuk atas impor kendaraan dan barang selain kendaraan bermotor	Pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, barang selain kendaraan bermotor termasuk diplomatic bags, diplomatic pouch, dan diplomatic mail serta barang kena cukai
2	Permohonan Pengajuan	Pengajuan ke Dirjen u.b. Direktur Fasilitas dengan Persetujuan Menteri Sekretariat Negara	Pengajuan ke Dirjen u.b. Direktur Fasilitas dengan Persetujuan Menteri Luar Negeri
3	Pemenuhan Lartas	Pemenuhan lartas sebelum pengeluaran barang	-
4	Penyelesaian atas Kendaraan Bermotor	Penyelesaian atas impor kendaraan bermotor, dengan cara reekspor, dipindahtangankan dan dimusnahkan dengan mengajukan permohonan kepada Dirjen u.b. Direktur Fasilitas dengan Persetujuan Menteri Sekretariat Negara	Penyelesaian atas impor kendaraan bermotor, dengan cara reekspor, dipindahtangankan dan dimusnahkan dengan mengajukan permohonan kepada Dirjen u.b. Direktur Fasilitas dengan Persetujuan Menteri Luar Negeri

Untuk detail lengkap peraturan dapat diunduh melalui Direktorat Peraturan pada website resmi Bea Cukai.

Tjong A Fie

Kisah Kedermawanan Seorang Tionghoa di Kota Medan

Pesona Indonesia bukan melulu pada keindahan alamnya saja, kearifan lokal dan objek-objek sejarah juga dapat menjadi elemen penting memberi warna dunia pariwisata Indonesia. Indonesia, negeri penuh sejarah dalam pembangunannya. Bukan hanya dari masyarakat pribumi yang ingin bangsa ini menjadi maju, pendatang dari luar negeri pun mencintai negeri ini dan menginginkan kehidupan yang lebih layak dibanding di negara asalnya.

Perjalanan kami kali ini sedikit berbeda dengan perjalanan sebelumnya, jika sebelumnya mengunjungi wisata alam, kali ini melihat lebih jauh sejarah pembangunan sebuah wilayah, adalah Pulau Sumatera tepatnya Sumatera Utara dengan ibu kotanya Medan.

Pembangunan dan perkembangan kota Medan sejak dulu hingga kini terus tumbuh pesat sebagai kota terbesar di Provinsi Sumatera dan kota terbesar nomor tiga di Indonesia. Medan menyimpan banyak sejarah yang menarik disimak. Salah satunya peran orang-orang Tionghoa membangun kota Medan. Tidak banyak yang tahu bagaimana orang-orang Tionghoa ini ikut membangun dan memajukan Kota Medan.

Dilandasi rasa penasaran tentang sejarah Kota Medan, kami pun berkunjung ke jalan Jenderal A. Yani Nomor 105 Medan. Sebelumnya kami tidak tahu kalau jalan yang dulunya diberi nama jalan Kesawan dan terkenal dengan wisata kuliner malam Kesawan Square yang akhirnya harus hilang karena tidak banyak dikunjungi lagi, ternyata menyimpan sejarah Kota Medan sangat fenomenal.

Tepat di kanan jalan kami berhenti persis di depan rumah orang Tionghoa, sangat besar, megah dan sangat bagus. *Ya,* inilah

Memiliki Beberapa Ruang Tamu. Sebagai orang yang dermawan Tjong A Fie selalu menerima tamu untuk memberikan bantuan yang ditemuinya di ruang tamu yang berbeda-beda.

Tjong A Fie Mansion, seorang Tionghoa yang memiliki banyak peran dalam pembangunan Kota Medan. Memasuki rumah yang kini menjadi museum tersebut disambut beberapa *guide* ramah dan langsung menjelaskan tiap-tiap sudut rumah yang memiliki luas 6000 m2.

Tjong A Fie Mansion, merupakan rumah tinggal yang kemudian dibuka untuk umum. Ketika berkunjung ke dalam rumah ini kita akan mendapati banyak sekali ruangan, dengan berbagai peninggalan dari Tjong A Fie. Pertama kali menginjakkan kaki, kami melewati sebuah gapura besar, masuk ke dalam halamannya yang cukup luas, sangat mirip dengan rumah-rumah yang mungkin pernah kita lihat di dalam serial-serial film Cina lama.

Masuk ke dalam ruangan pertama yakni ruangan tamu, kami disuguhkan pemandangan berupa kursi-kursi tempo dulu, foto-foto Tjong A Fie dan keluarga, serta berbagai pernak-pernik lainnya, seperti vas bunga, lemari, hingga keramik-keramik lengkap terpajang. Ruangan selanjutnya ruangan makan, kita akan mendapati sebuah meja makan yang cukup besar dengan perabotan makan tersusun rapih di atasnya.

Masuk ke dalam ruang tidur Tjong A Fie, maka berbagai benda antik dan kuno peninggalan sang taipan akan kita temukan. Kamar tidur ini menyimpan berbagai kenangan dari sang pemilik. Kita juga bisa menemukan sebuah ruangan yang dipakai oleh Tjong A Fie untuk beribadah. Semua peralatan seperti persembahan, hio, dan pernak-pernik lainnya dapat ditemukan di sini, lengkap dengan berbagai benda antik lainnya juga. Selain itu banyak sekali ruangan lain di sini, dimana selain benda-benda antik, di bagian belakang rumah juga masih menemui foto-foto keturunan Tjong A Fie.

Lalu siapa sebenarnya Tjong A Fie ini? Dari penjelasan guide, kami mendapat penjelasan bahwa Tjong A Fie lahir tahun 1860 sebagai orang Hakka. Kehidupan yang kurang bagus di kampungnya membuat ia memilih merantau pada usia 15 tahun. Tanah Deli pun menjadi takdirnya. Di sini ia bekerja keras dan giat membangun relasi, hingga kemudian terkenal sebagai seorang wirausahawan, banker, dan industrialis Tionghoa yang paling dihormati di Asia Tenggara. Lebih dari itu, Tjong A Fie dianggap sebagai salah satu pendiri Kota Medan. Perusahaannya mempekerjakan lebih dari 10.000 karyawan. Meskipun ia bukan satu-satunya orang kaya di Medan, tapi kedermawanan dan kepemimpinannya sebagai Kapitan China *(Majoor der Chineezen),* membuat namanya istimewa.

Sebagai Bapak Kota Medan, Tjong A Fie memang punya peran penting dalam pendirian sejumlah bangunan penting di kota ini. Sekitar tahun 1888, Sultan Deli yang sedang berkuasa, Sultan Makmun Al-Rasyid, hendak membangun sebuah istana di Medan. Tjong A Fie kabarnya menyumbang sampai 1/3 biaya pembanguan istana yang kini menjadi salah satu tujuan wisata itu. Peninggalan Tjong A Fie yang lain adalah sumbangan sebuah jam besar kepada Kantor Kotapraja Medan pada tahun 1913. Jam itu sampai sekarang masih dipajang di Balai Kota Medan, sebuah bangunan Belanda yang terletak satu garis lurus dengan rumah Tjong A Fie. Jam buatan Firma Van Bergen di Heillgerlee Belanda itu ia persembahkan khusus untuk Kota Medan.

Tjong A Fie juga disebut sebagai orang pertama di balik pembangunan jalur kereta api *(Deli Spoorweg Maatschappij)* yang menghubungkan Kota Medan dengan wilayah Pelabuhan Belawan. Selain itu, dia menjadi donatur utama pembangunan Masjid Raya Al-Mahsun. Untuk bidang kesehatan, dia mendirikan rumah sakit Tionghoa pertama bernama Tjie On Jie Jan.

Dengan usaha keras dan ulet yang dilakukan oleh Tjong A Fie, Kota Medan pun menduduki posisi yang sangat penting

untuk perdagangan regional dan pariwisata di Asia Tenggara. Tjong A Fie adalah salah seorang taipan penting yang membangun relasi bisnis dengan kawasan regional di Selat Malaka. Kota Medan menjadi terhubung secara dekat dengan Penang karena aktivitas yang intens di dua kawasan tersebut. Tidak hanya dalam hal perdagangan, tapi juga untuk tata kota dan arsitektur bangunan. Pengusaha-pengusaha perkebunan Inggris dan arsitek dari penduduk sekitar selat ini sering disewa oleh orang-orang kaya Medan. Sebaliknya, para arsitek dan pengusaha perkebunan Belanda membawa ide-ide baru melintasi selat tersebut.

Lapangan pusat kota terbuka di tengah kota pendudukan kolonial di Medan disebut *"Esplanade"*, sama seperti satu lapangan terbuka yang ada di Penang. Bangunan-bangunan rumah toko (ruko) serta tipe bangunan di kedua kota ini juga sangat mirip satu sama lain. Makanya, gabungan gaya Belanda dan Inggris sangat banyak terdapat di Kota Medan hingga sekarang.

Keberhasilan Tjong A Fie di perantauan tidak membuatnya lupa pada tanah kelahirannya. Di Propinsi Nanking, Cina, Tjong A Fie membangun sebuah pabrik untuk mendorong perindustrian di sana. Atas jasa-jasanya, Kerajaan Cina mengangkat Tjong A Fie sebagai bangsawan dengan gelar Tjie Voe, dan pada tahun 1911 gelar itu dinaikkan lagi menjadi To Thay. Itulah kisah taipan paling legendaris di Tanah Deli yang tak bisa dipisahkan dari sejarah Kota Medan. Jadi, orang Tionghoa sebenarnya bukan orang asing di kota ini.

Tjong A Fie wafat diusia 61 tahun, pada museum terdapat foto terakhir beliau tepatnya saat ulang tahun ke 60 tahun, satu tahun sebelum wafat. Sebagai orang yang sangat kaya dan dermawan, Tjong A Fie juga telah memikirkan akan kelangsungan perusahaan dan kebiasaannya untuk terus menyumbangkan hartanya untuk orang-orang yang tidak mampu, maupun membantu pembangunan negara. Untuk itu, sebelum wafat Tjong A Fie juga mewasiatkan seluruh kekayaannya di Sumatera maupun di luar Sumatera kepada Yayasan Toen Moek Tong yang harus didirikan di Medan dan Sungkow pada saat ia meninggal dunia.

Bahkan, ia menuliskan permintaanya agar yayasan tersebut memberikan bantuan keuangan kepada pemuda berbakat dan berkelakuan baik dan ingin menyelesaikan pendidikannya, tanpa membedakan kebangsaan. Tjong juga berpesan agar yayasan membantu mereka yang tidak mampu bekerja dengan baik karena cacat serta membantu para korban bencana alam tanpa memandang kebangsaan atau etnis.

Itulah sejarah pembangunan Kota Medan yang mendapat bantuan begitu besar dari kaum Tionghoa. Dari sejarah itu juga kita dapat lihat kalau kedermawanan Tjong A Fie tidak memandang agama dan suku. Semuanya dibantu untuk kepentingan bersama, bahkan beberapa peninggalanya ada yang tetap digunakan hingga kini dan tetap memiliki peran yang cukup vital.

Hingga kini pun perekonomian Kota Medan tetap maju dengan peran orang-orang keturunan Tionghoa yang telah menjadi Warga Negara Indonesia, mereka tetap hidup rukum satu dengan yang lainnya, bahkan dengan orang pribumi pun mereka tetap menjalin hubungan kekerabatan yang harmonis sehingga tidak pernah terjadi gesekan antar etnis di Kota Medan.

Jadi kalau kita berkunjung ke Kota Medan, selain berkunjung ke objek-objek wisata alam di sekitar Sumatara Utara dan Kota Medan itu sendiri, ada baiknya kita berkunjung ke Tjong A Fie Mansion di tengah Kota Medan dan tidak terlalu sulit untuk mencarinya. Selain bisa melihat sejarah Kota Medan dari Tjong A Fie Mansion, kita juga bisa melihat bangunan-bangunan tua yang terletak disekitar jalan A. Yani, karena memang lokasi tersebut menjadi kawasan kota tua yang dilestarikan oleh Pemda setempat.

(Supriyadi)

Ruang Makan Dengan Peralatan Antik. Hingga kini masih tersusun dengan rapi berbagai macam peralatan makan yang sangat antik dan terawat.

MASYARAKAT
DAN BEA CUKAI

Esther ButetSiahaan Mantaaap,Bea&Cukai semakilin lebih baik... #Semakinlebihdihati
Like · Reply · Message · August 14 at 6:02pm

Santoso Nugroho Bravo customs kalian memang jempol
Like · Reply · Message · 1 · August 11 at 3:40pm

Hendrick A Sihombing ingin Informasi
Saya akan melakukan perjalanan ke batam. Dan rencana mau MEMBAWA 4 kamera DLSR dari Medan untuk merekam pemandangan di pulau batam. apakah ada tatacaranya bila saya membawa 4 kamera dari Medan, dan pas pulang dari batam menuju medan tidak dicurigai membawa kamera baru dari batam....?
dan bila ada pengisian formulir barang bawaan, dimana saya seharusnya meminta dan mengisi formulir tersebut, dan harus ditanda tangani oleh siapa...? terimakasih
Like · Reply · Message · August 9 at 12:42pm

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Selamat sore, Sdr. Hendrick A Sihombing.

Sebelum Anda keluar dari Terminal Kedatangan Bandara Hang Nadim, Batam kami sarankan untuk melaporkan barang-barang yang Anda bawa ke petugas Bea dan Cukai di Terminal Keberangkatan.

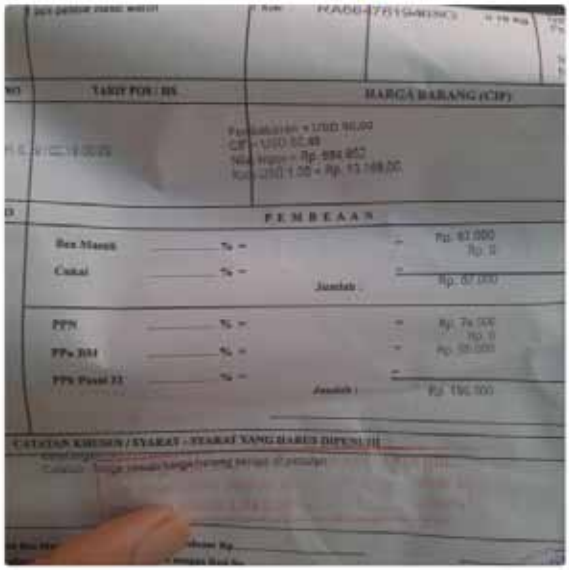
Terima kasih.
Like · Reply · Commented on by Sigit Wijanarko (?) · August 10 at 5:50pm

Gathul Yoga mantap abis operasi sabu2nya..
Like · Reply · Message · August 8 at 10:43pm

Edo Kondolangit sekedar masukan direktorat jendral pajak untuk penumpang atau pendatang yg berasal dari cina pemerisaanya lebih di perketat lagi mengingat bayaknya kasus yg berhubungan dengan kejahatan bnyak bersal dari sana,
Like · Reply · Message · August 7 at 10:57am

Ermawati saya sering nonton acara custom protection...acaranya bagus bisa menambah pengetahuan tentang bea cukai
Like · Reply · Message · Yesterday at 11:06am

Prasetyo Herfianto @prasetyoh · Apr 26
Dapat lampiran, langsung telpon ke @beacukaiRI, dijelasin sejelas-jelasnya. Jadi ngerti pajaknya, CIF darimana.



Kppbc Cikarang shared Direktorat Jenderal Bea dan Cukai's photo
August 16 at 11:45am
Show Attachment
Like · Comment · Share
Fendy, Topoe Prasetyo and Kppbc Cikarang
Write a comment...

Ria Rivicland shared Direktorat Jenderal Bea dan Cukai's photo
August 15 at 10:00pm
Semoga sistemnya ga trble berkepanjangan, utk modul sdh terealisasi, hanya respon dri new module nya aj spertinya msi blm sinkron..

BeaCukaiRI

Menguak Sejarah Bea Cukai Tuban

Bojonegoro adalah sebuah Ibu Kota Kabupaten di Provinsi Jawa Timur, yang berbatasan dengan Kabupaten Tuban di utara, Kabupaten Lamongan di timur, Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Ngawi di selatan, serta Kabupaten Blora (Jawa Tengah) di barat. Bagian barat Bojonegoro (perbatasan dengan Jawa Tengah) merupakan bagian dari Blok Cepu, salah satu sumber deposit minyak bumi terbesar di Indonesia.

Bojonegoro juga terkenal sebagai penghasil Tembakau Virginia terbesar di Indonesia yang telah lama dikenal sebagai tembakau terbaik di dunia. Hijaunya tanaman tembakau dapat terlihat di seluruh wilayah Bojonegoro antara bulan Mei-Oktober. Dari keunggulan ini masyarakat Bojonegoro memanfaatkanya sebagai bahan baku rokok sehingga tumbuh beberapa industri rokok di wilayah Bojonegoro.

Pertumbuhan industri rokok (juga migas) tentunya memerlukan pengawasan dan pelayanan yang cepat, tepat, dan profesional. Untuk itulah pemerintah melalui Kementerian Keuangan memberikan pelayanan dan pengawasan yang sepenuhnya dilakukan oleh Kantor Bea Cukai Bojonegoro.

Secara geografis wilayah pengawasan Bea Cukai Bojonegoro hanya meliputi Bojonegoro dan kota Tuban saja, namun demikian luasnya wilayah tersebut tetap memerlukan pengawasan yang maksimal agar dapat memberikan pelayanan yang optimal.

Menurut Kepala Bea Cukai Bojonegoro M. Solafudin, untuk pelayanan yang diberikan kantor ini meliputi dua kegiatan, yaitu ekspor impor dan cukai. “Untuk cukai di sini ada 20 pabrik rokok yang tersebar di Bojonegoro dan Tuban, ini yang menyumbang penerimaan cukup besar. Sampoerna melalui Mitra Pembuat Sigaret (MPS) menjadi industri rokok golongan 1 yang paling banyak memberikan masukan penerimaan cukai, selebihnya dari industri besar juga yaitu Gudang Garam dan Wismilak,” papar Solafudin.

Tampak depan kantor Bea Cukai Tuban.

Lebih lanjut dijelaskannya, dari seluruh target penerimaan sebesar Rp826 miliar sepenuhnya dari cukai, sedangkan kegiatan ekspor impor dari Pertamina tidak masuk ke dalam penerimaan bea masuk. Sementara itu, untuk kegiatan ekspor impor lainnya di wilayah Bojonegoro dan Tuban masih belum ada, baru sebatas rencana pembangunan kawasan industri saja.

Kedepannya Bea Cukai Bojonegoro, dengan mengandalkan 25 orang personilnya, akan lebih fokus pada sosialisasi dan komunikasi kepada seluruh industri rokok yang ada, termasuk menjalin hubungan yang baik dengan instansi pemerintah terkait di wilayah Bojonegoro dan Tuban. “Saat ini kami mencoba untuk melakukan pelayanan jemput bola khususnya pada pelaporan cukai, dimana pada peraturan yang baru akan mengenakan denda dua kali lipat dari nilai cukai jika terlambat menyerahkan laporan. Untuk itu, selain kami menyediakan pelaporan melalui elektronik, untuk industri kecil kami coba bantu dengan mendatangi dan mencari pemecahan kendala yang dialami mereka untuk pelaporan,” ungkapnya.

Sementara itu, Bea Cukai Bojonegoro juga intensif

melakukan kerja sama dengan instansi terkait, khususnya pemerintah daerah dimana banyak sekali peraturan yang saling berhubungan khususnya pada industri rokok. Bahkan dengan pihak Kepolisian dan Dandim juga sudah komunikasinya berjalan sangat baik yang dapat mendukung kegiatan pengawasan agar industri rokok di Bojonegoro dan Tuban dan terlindungi dari persaingan yang tidak sehat.

"Kami ingin industri rokok di Bojonegoro berkembang dengan pesat, untuk itu kami akan melakukan pembinaan dan pendekatan agar mereka merasa nyaman berusaha di sini, dan kami jamin kalau Bea Cukai akan lakukan eksistensi dan berikan perlindungan pada seluruh pabrik di wilayah Bojonegoro dan Tuban. Bahkan rencannya kami akan memudahkan pelayanan pembayaran dengan cara *gesek* sehingga pengguna jasa tidak perlu lagi ke bank. Namun upaya ini masih belum dapat terealisasi karena masih ada yang keberatan," jelasnya.

Menyusuri Kantor Bea Cukai Tuban

Saat berkunjung ke Bea Cukai Bojonegoro, waktu luang kami gunakan untuk mencari sisi lain dari liputan kami. Berdasarkan cerita pegawai Bea Cukai Bojonegoro, di wilayah tersebut ada bangunan tua bekas kantor Bea Cukai. Ditemani dua orang pegawai, berangkatlah kami mengunjungi dua buah bangunan kuno yang sudah tidak digunakan lagi sebagai kantor.

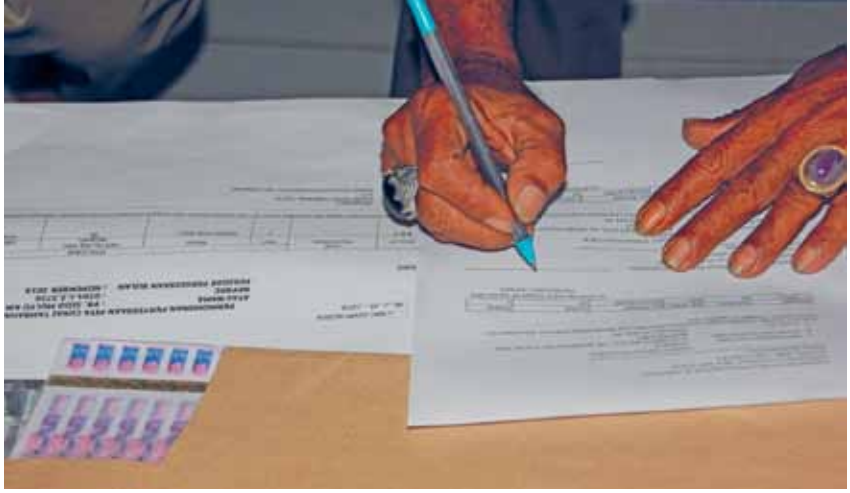
Bangunan pertama, adalah Kantor Pos Bantu Bea Cukai di Glondong, pinggiran kota Tuban berjarak kurang lebih 30 km dari Bojonegoro. Kami menempuh perjalanan selama 1 jam. Berhenti persis di depan kantor, kami pun memasuki bangunan kantor yang masih dijaga dan dirawat seorang penduduk. Halaman belakangnya yang luas dimanfaatkan warga sekitar untuk menjemur padi, karena memang gedung kantor tersebut dikelilingi persawahan yang terbentang luas.

Pada halaman depan terdapat papan nama dengan tiangnya tertulis "Departemen Keuangan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kantor Pos Bantu Glondong". Tembok dan kusen-kusen jendela bangunan tersebut meski sudah terlihat tua tapi bersih dan terawatt, begitu pula dengan lantainya.

> **"Untuk pelayanan yang diberikan kantor ini meliputi dua kegiatan, yaitu ekspor impor dan cukai.**
>
> **M. Solafudin**
> Kepala KPPBC Bojonegoro

Tidak lama berada di Pos Bantu Glondong, kemudian kami melanjutkan perjalanan menuju Kantor Pos Pengawasan Bea dan Cukai Tuban. Sejauh 15 km kami tempuh menuju Kota Tuban dari Glondong. Sesampainya di lokasi kami disambut dengan bangunan kuno yang kokoh dengan bentuk bangunan ala arsitektur Belanda. Konon berdasarkan penjelasan yang kami peroleh dari orang yang menunggu dan merawat gedung Bea Cukai Tuban Soekirno, Kantor Bea Cukai Tuban dibangun sekitar tahun 1970-an. Kantor Bea Cukai Tuban awalnya merupakan kantor yang berdiri sendiri yaitu sebagai Kantor Cabang Tingkat II Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Namun sejak mulai tahun 1985 Bea Cukai Tuban diambil alih dan bergabung dengan Bea Cukai Gresik untuk dijadikan Kantor Pos Pengawasan yang fungsinya mengawasi Pelabuhan Tuban dibawah wilayah kerja Bea Cukai Gresik.

Keberadaan Kantor Bea Cukai Tuban yang berada di jalan Basuki Rakhmat, ketika itu berperan untuk mengontrol lalu lintas barang yang masuk dan keluar dari Pelabuhan Tuban yang telah dikenal sebagai pelabuhan sejak abad XI. Menilik ke belakang tentang peran Pelabuhan Tuban, pada zaman dinasti Yuan menyebutkan, pada tahun 1293, Bandar Tuban telah menjadi salah



Mengambil pesanan pita cukai.

satu tempat mendaratnya prajurit Cina yang akan menyerang kerajaan Jawa. Tuban juga merupakan pelabuhan utama bagi kerajaan Hindu dan Budha, termasuk Majapahit. Pelabuhan ini masih berperan sebagai bandar internasional terbesar di Jawa Timur sampai akhir abad XIV. Pertumbuhannya cukup pesat karena memiliki komoditas khusus seperti unggas, kambing, ikan, dan sayuran.

Posisi Tuban sebagai pelabuhan internasional kemudian digantikan oleh Pelabuhan Gresik, dengan komoditas andalannya emas dan batu mulia. Hal tersebut menjadikannya sebagai salah satu bandar terpenting dan terkaya di Jawa. Gresik berada di bawah kekuasaan Majapahit sejak abad XIII, dan dijadikan kota pelabuhan pada paruh kedua abad XIV. Letaknya yang terlindung oleh Selat Madura sangat strategis sebagai pelabuhan, sehingga kapal-kapal dari berbagai negeri singgah pula di bandar ini. Di masa berkembangnya jaringan kerajaan Islam, Gresik berada di bawah pengaruh Giri (salah satu Walisongo), tempat Sunan Giri dan keturunannya menyebarkan ajara Islam melalui jaringan perdagangan, ke wilayah timur Nusantara.

Beberapa alasan yang menyebabkan Pelabuhan Tuban tergeser perannya ke Pelabuhan Gresik ketika itu antara lain karena fasilitas pelabuhan Tuban kurang memadai, adanya endapan lumpur yang mendangkalkan pelabuhan Tuban. Penarikan pajak di Tuban sangat tinggi, sehingga para pedagang tidak mendapat banyak keuntungan yang diharapkan.

Disamping itu, penguasa Tuban menggunakan cara kekerasan untuk memaksa kapal asing mendarat di pelabuhannya. Dalam hal ini Tuban dibantu oleh Arosbaya (Madura). Berita-berita lain juga menyebutkan bahwa jung-jung Cina (kapal tradisional Cina) dipaksa untuk berlabuh di Tuban, bahkan pernah terjadi pertempuran di laut yang berakhir dengan kekalahan jung-jung Cina, kemudian seluruh muatannya disita. Itu adalah kisah mengenai Pelabuhan Tuban masa dahulu.

Seperti sebuah museum, kantor ini menyimpan barang-barang bersejarah, kenangan-kenangan lama yang selain bisa dikenang juga bisa disampaikan kepada pembaca. Memasuki gedung kuno Pos Pengawasan Bea dan Cukai Tuban. Tampak dari halaman luar bangunan yang masih kokoh, baik, dan terawat. Pada bagian halaman depan gedung tertulis "Departemen Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kantor Pos Pengawasan Tuban". Gedung ini dikelilingi pohon-pohon besar dan rimbun.

Memasuki dalam gedung, tergambar sisa-sisa kegiatan kantor ini, kami masih menemukan sisa-sisa berkas kegiatan dan buku-buku peraturan sebelum adanya Undang-Undang Kepabeanan tahun 1995 yang ditinggalkan. Terdapat lambang Garuda Pancasila bersama sila-silanya. Kami juga menemukan sebuah Kartu Ucapan Selamat Hari Raya tertulis tahun 1985 yang ditandatangani oleh Kepala Kantornya Asmuni. Cukup unik memang, termasuk juga menemukan perlengkapan kerja yang masih kuno.

Memasuki ruang depan kantor, terlihat kusen-kusen kayu yang tidak lapuk dimakan usia. Terdapat juga pintu koboi yang masih bagus engselnya. Hanya saja yang membuat kami bingung mengapa ada kotak brankas besar terbuat dari baja yang menempel pada tembok kantor. Herannya lagi ada sebuah kamar di ruang depan letaknya ada di atas dan untuk menaikinya disediakan tangga besi. Kami coba menanyakan pada Pak Soekirno, tapi beliau pun tidak tahu apa fungsi kamar yang dilengkapi dengan tangga besi. Cukup buat kami penasaran, karena unik saja menurut kami, karena di ruang depan kantor, yang merupakan mukanya sebuah kantor tetapi justru terdapat brankas dan kamar atas bersama tangga besinya. Tapi itulah mungkin keunikan dari Kantor Pos Pengawasan Tuban.

Dari informasi yang berhasil kami gali, Kantor Bea dan Cukai Tuban, dulunya merupakan kantor tersendiri. Namun sejak tahun 1985 bergabung dengan Bea Cukai Gresik dan hanya dijadikan pos pengawasan saja yang fungsinya untuk mengawasi pelabuhan. Kalau dulu semasa masih sebagai Kantor Pelayanan fungsinya melayani dan mengawasi cukai di wilayah Tuban dan melakukan pengawasan antar pulau di Pelabuhan Tuban Selanjutnya Kantor Pos Pengawasan Tuban dari menjadi bagian Bea Cukai Gresik diserahkan kepada Bea Cukai Bojonegoro pada 18 Mei 1994, hanya saja gedung ini sudah tidak dipakai lagi sebagai gedung perkantoran.

(Ariessuryantini/ Supriyadi)

BEA CUKAI TERNATE TENGGELAMKAN KAPAL PENYELUNDUP

15/8

TERNATE – Bea Cukai Ternate menghadiri acara eksekusi pemusnahan dan penenggelaman barang bukti hasil penangkapan yang dilakukan oleh 3 instansi yang berotoritas atas pengawasan di perairan Maluku Utara (15/08). Salah satu diantara 3 kapal tangkapan tersebut merupakan tangkapan Kantor Wilayah Bea Cukai Maluku, Papua, dan Papua Barat saat melakukan patroli laut di sekitar Perairan Morotai yang kemudian kasusnya diserahkan ke Kantor Bea Cukai Ternate untuk dilakukan penyidikan lebih lanjut. Kapal tersebut ditangkap karena melakukan *illegal fishing* di daerah perairan Indonesia. Saat diperiksa, kapal yang dikemudikan oleh seorang nahkoda bersama dengan 9 orang ABK lainnya yang berkewarganegaraan Filipina tersebut kedapatan memuat ikan dari laut Halmahera dan akan dibawa ke Filipina tanpa memiliki dokumen kepabeanan. Proses penenggelaman kapal tersebut dilakukan dengan cara dirusak bagian-bagian tertentu sehingga tidak dapat beroperasi lagi dan tenggelam ke dasar laut.

BEA CUKAI TEMBILAHAN MUSNAHKAN RIBUAN BOTOL MIRAS

18/8

TEMBILAHAN –Bea Cukai Tembilahan musnahkan Barang Milik Negara (BMN) hasil penindakan sepanjang tahun 2015 hingga 2016 (18/08) di halaman Kantor Bea Cukai Tembilahan. Selama periode 2015 hingga 2016 Bea Cukai Tembilahan telah melakukan penindakan sebanyak 28 kali, antara lain penindakan terhadap barang impor, barang dari kawasan bebas yang tidak memenuhi ketentuan peraturan undang-undang di bidang pabean, dan cukai. Barang-barang yang dimusnahkan berupa 9.510.160 batang produk hasil tembakau, 533 carton berisi 4.932 botol dan 2.472 kaleng minuman keras, 20 karung pakaian bekas, dan 23 set telepon genggam. "Total keselurah nilai barang yang dimusnahkan tersebut diperkirakan mencapai Rp6,2 miliar. Sementara penerimaan negara yang hilang ditaksi sekitar Rp3,1 miliar," ujar Yusmariza. Dari pemusnahan ini Bea Cukai juga berhasil mengamankan stabilitas pasar dalam negeri. Diharapkan pemusnahan ini menimbulkan efek jera pada pelaku pelanggaran, serta dapat meningkatkan sinergi antar instansi pemerinah dalam mengamankan hak-hak penerimaan negara.

BEA CUKAI KALBAGBAR GELAR SOSIALISASI PLB

10/8

PONTIANAK - Kantor Wilayah Bea Cukai Kalimantan Bagian Barat melaksanakan Sosialisasi Pusat Logistik Berikat (PLB), Rabu (10/08) di Grand Mahkota Hotel Pontianak yang dihadiri oleh Gubernur Kalimantan Barat Drs. Cornelis M.H, Anggota Komisi XI DPR RI Ir. G. Michael Jeno, *stakeholder*, serta Instansi terkait. Tema yang diangkat adalah "Mengejar Mimpi menjadi Hub Logistik Asia Pasifik". Cornelis berharap hasil yang didapat dari sosialisasi tersebut dapat memberikan dampak yang positif atas iklim usaha dan perdagangan, khususnya di Provinsi Kalimantan Barat. Senada dengan Cornelis, Kakanwil Bea Cukai Kalbagbar Saipullah Nasution menyampaikan bahwa beliau akan memberikan dukungan jika terdapat perusahaan di Kalimantan Barat khususnya yang ingin memanfaatkan salah satu fasilitas yang diberikan oleh Bea Cukai ini. Acara tersebut menghadirkan narasumber Kasubdit Tempat Penimbunan Berikat (TPB) Tatang Yuliono dan Kepala Seksi TPB Dorothea Sigit Lestariningtyas untuk menyampaikan materi seputar PLB. Selain itu, turut pula dihadirkan Ketua Asosiasi Pengusaha Pusat Logistik Berikat Ety Puspitasari untuk memberikan opini dan tanggapan atas kemudahan-kemudahan dari PLB.

INI TANGGAPAN PEMERINTAH ATAS ISU KENAIKAN HARGA ROKOK

22/8

JAKARTA – Pemerintah dalam pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan harga dan cukai rokok harus mempertimbangkan seluruh aspek secara komprehensif. Di samping mempertimbangkan faktor kesehatan masyarakat, pemerintah perlu memperhatikan aspek seluruh mata rantai industri tembakau nasional, mulai dari petani, pekerja di industri rokok, pedagang, dan konsumen. Demikian juga harus mempertimbangkan kondisi daya beli masyarakat, inflasi, dan keberlangsungan penyerapan tenaga kerja. Selama ini penentuan kebijakan harga dan tarif rokok selalu dibicarakan bersama Kementerian Lembaga dan Asosiasi serta pihak-pihak terkait dengan tujuan agar terjadi keseimbangan antara kepentingan kesehatan, industri, dan konsumen. Saat ini pemerintah (Kementerian Keuangan dan Kementerian terkait lainnya) bersama dengan Asosiasi dan Lembaga terkait sedang mengkaji mengenai faktor-faktor di atas untuk menentukan kebijakan yang tepat berkaitan dengan harga dan tarif cukai rokok. Dengan demikian menanggapi berita yang beredar mengenai kenaikan harga rokok di berbagai media massa, pada Senin (22/08) pemerintah menyampaikan bahwa sampai dengan saat ini belum ada aturan terbaru mengenai Harga Jual Eceran (HJE) rokok.

BEA CUKAI DABO SINGKEP MUSNAHKAN ROKOK DARI KAWASAN BEBAS

18/8

JAKARTA – Kerja sama yang baik antara Bea Cukai Dabo Singkep dan Kepolisian Resort Lingga buahkan hasil berupa penangkapan atas 5.232 kaleng miras/MMEA dan pada Kamis (18/08) Bea Cukai Dabo Singkep menggelar pemusnahan barang-barang hasil penindakan tersebut. Selain MMEA, turut dimusnahkan 7.258 bungkus atau sekitar 116.568 batang rokok ilegal berbagai merek, yang merupakan hasil penindakan mandiri Bea Cukai Dabo Singkep, berdasarkan hasil analisis intelijen dan informasi dari masyarakat yang diperoleh dalam kurun waktu tahun 2015-2016. Barang-barang tersebut diduga keluar dari kawasan bebas Batam melalui pelabuhan tidak resmi yang minim akan pengawasan. "Modus yang dilakukan pelaku adalah dengan mengganti kemasan dan selanjutnya barang dititip ke anak buah kapal sehingga menghindari kecurigaan," ujar Kepala Kantor Bea Cukai Dabo Singkep Tony Leonard. Lokasi penindakan tersebar di beberapa pelabuhan seperti Pelabuhan Rakya Desa Pengambil, Jagoh, Roro Jagoh, dan Kawasan Pelabuhan Desa Suak Buaya.Total barang yang dimusnahkan bernilai Rp130 juta, sementara potensi kerugian negara ditaksir mencapai Rp172 juta.

DUKUNG GIAT WONDERFUL INDONESIA CROSS BORDER, BEA CUKAI MERAUKE AWASI PERBATASAN SOTA

17/8

MERAUKE – Bea Cukai Merauke bekerja sama dengan Imigrasi dan Karantina setempat atau biasa disebut Customs, Immigration, and Quarantine (CIQ) lakukan pengawasan ekstra di perbatasan Sota terkait dengan kegiatan Wonderful Indonesia Cross Border, Sabtu (17/08). Tim CIQ berkoordinasi dan melakukan kegiatan pelayanan serta operasi bersama yang dimulai dari tanggal 15 s.d. 17 Agustus 2016. Saat kegiatan berlangsung, terdata 1.324 masyarakat Papua Nugini melintas ke wilayah Republik Indonesia untuk mengikuti rangkaian acara. Masyarakat pelintas batas itupun tak luput dari pemeriksaan oleh para petugas CIQ. Dari hasil pemeriksaan, terdapat tegahan atas barang bawaan di antaranya 57 dada kura-kura, 14 lembar gelembung, 5 pasang tanduk rusa, dan beberapa barang tegahan lainnya. Semua barang diserahkan dan ditahan oleh Karantina.

Melestarikan Pohon Bong dari Kepunahan

Dupa adalah bahan aromatik yang terbuat dari getah pohon bong. Apabila dibakar di atas arang, dupa menghasilkan aroma yang harum. Guna menghasilkan asap yang lebih tebal dan guna menambah harumnya, terkadang wangi-wangian lain dicampurkan dalam dupa.

Fungsi dupa adalah sebagai alat upacara keagamaan umat Hindu, Budha, Konghucu, dan lainnya. Bentuk dupa ada berbagai macam seperti batang berukuran 11-42 cm, *magic stick*, bentuk kerucut, spiral, bentuk hewan, dan lainnya. Biasanya disebut sebagai *Hio* atau *Yoshua*.

Batang dupa terbuat dari kulit pohon bong sejenis pohon salam. Kepopuleran dupa mengakibatkan banyak pohon bong dieksploitasi dan akhirnya terancam punah. Namun kini sebuah proyek Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) membantu penanaman pohon yang menguntungkan ini agar terus terjaga sebagai hasil bumi, salah satunya di negara Laos.

Berdasarkan data dari *International Fund for Agricultural Development* (IFAD) sebuah badan dari PBB yang tujuan utamanya adalah menyediakan pendanaan dan menggerakkan sumber-sumber tambahan untuk program-program yang khusus dirancang untuk pengembangan ekonomi wilayah miskin, terutama dengan mengembangkan produktivitas agrikultural, diketahui pada tahun 2008 pemerintah Laos mendeklarasikan bahwa pohon bong menghadapi ancaman kepunahan. Melihat kondisi tersebut, IFAD mulai mendorong ratusan penduduk desa untuk menanam pohon bong sebagai hasil bumi yang bisa diperdagangkan. Proyek tersebut dimulai pada tahun 2011 di distrik Samouay dan berkembang ke bagian selatan Laos dan selesai pada bulan Desember 2015.

Para petani pun merasa terbantu dengan aktivitas yang bermanfaat ini sehingga tersedia mata pencaharian yang menjanjikan untuk keluarga mereka. Para petani kini berhasil melanjutkan kegiatan bertaninya secara mandiri. Sebelumnya mereka tak punya apa-apa, rumah hanya hunian sementara. Lantainya terbuat dari bambu, tetapi kini bisa membuat lantai dari kayu. Dahulu mereka membuat atap dari ilalang, kini atap rumah dari logam. Setelah proyek ini hadir ke desa, para petani bisa memiliki rumah sendiri. Saat ini proyeknya menjangkau lebih dari 900 rumah tangga dan cakupan perkebunan pohon bong mencapai 2.000Ha.

Proyek ini melatih para petani dalam hal menanam dan mengelola perkebunan bong, disamping pertanian padinya. Mereka juga diajari cara memanen kulit pohon bong agar bisa berkelanjutan dengan cara mengupas kulit pohon selama 5 kali dalam satu tahun. Antara tahun 2011-2013, nilai kulit pohon bong semakin berlipat. Berdasarkan potensi yang menguntungkan tersebut, pohon ini mulai ditanam kembali. Menurut IFAD, setelah 7 tahun penanaman, kini setiap hektar pohon bong bisa membuat seorang petani memiliki penghasilan tahunan sekitar Rp13 juta dan ia akan bisa terus memanen kulit pohon hingga 50 tahun mendatang. Sejumlah warga desa bisa membeli sepeda motor dari hasil panen kulit pohon bong, untuk membawa hasil panen dari kebun ke desa. Artinya mereka bisa menjual hasil panen secara rutin kepada para

pedagang yang datang dari sekitar Vietnam untuk membeli hasil panen kulit pohon bong mereka.

Untuk melindungi hutan bong dari eksploitasi berlebihan oleh penanaman modal asing dan perusahaan swasta yang mulai menjangkau pasar hijau ini, pemerintah Laos menyediakan sertifikat lahan resmi bagi para petani pohon bong.

Pohon bong adalah salah satu kisah sukses di Laos. Proyek ini sukses karena kemitraan yang sukses juga. Orang-orang luar biasa bekerja sama demi tujuan bersama. Hasil yang hampir serupa diraih dalam produksi kopi, beras, dan teh. Laos memiliki produk pohon bong yang bagus kualitasnya dan cukup unik, dengan warga yang amat bersemangat. Laos bisa menjadi negara yang amat maju ke depannya.

(Ariessuryantini)

TIM BASKET
BEA CUKAI

MERAIH PIALA ADHYAKSA CUP 2016

Yeaaaaaaaay...!!!

Sorak sorai kemenangan langsung terdengar dari pendukung tim Basket Bea Cukai setelah berhasil mengalahkan tuan rumah yakni Tim Kejaksaan dengan skor 62-59 dan mengakhiri Turnamen Invitasi Bola Basket Adhyaksa Cup 2016 yang berlangsung selama 3 hari pada tanggal 22 hingga 24 Juli 2016. Diprakarsai oleh Kejaksaan RI, kejuaran basket antar Kementerian dan Lembaga ini digelar di GOR Bulungan Jakarta.

Kemenangan yang diperoleh Bea Cukai tidaklah mudah, karena perlu melewati perpanjangan waktu hingga dua kali. Tim Bea Cukai pada 3 quarter pertama selalu unggul poin tetapi menjelang akhir quarter 4 Tim Kejaksaan berhasil menyamakan skor menjadi 48 sama. Skor yang sama menyebabkan pertandingan dilanjutkan ke babak tambahan selama 5 menit. Skor pun kembali sama, yakni 55 poin sehingga perlu ada *overtime* kedua.

Rasa *deg-degan* saat menonton pertandingan final antara Tim Bea Cukai dengan Tim Kejaksaan muncul karena setelah perpanjangan waktu masih belum ada yang unggul. Setelah perpanjangan waktu kedua Bea Cukai unggul tipis dengan skor akhir 62-59. Baik pemain maupun pendukung langsung merasakan lega dan bersuka cita dengan kemenangan yang berhasil diperoleh.

Pertandingan yang baru pertama kali diselenggarakan ini diikuti oleh 12 tim dengan sistem setengah kompetisi. Kedua belas tim dibagi menjadi 4 grup dimana Bea Cukai masuk dalam grup yang sama dengan Tim Basket dari Badan Meteorologi dan Geofisika dan Tim Basket Kementerian Dalam Negeri. Sebagai juara grup, di babak semifinal Bea Cukai mengalahkan Tim Basket Kepolisian RI baru kemudian bertemu dengan Tim Basket Kejaksaan RI.

Ditanya mengenai kesiapan tim sebelum bertanding, salah satu pemain senior Rohni Rahmawan bercerita bahwa tidak ada persiapan khusus yang dilakukan tim Bea Cukai. Kebetulan sebelum ada invitasi Adhyaksa Cup 2016, tim basket eselon II di sekitar Jabodetabek dan Kanwil BC Jawa Barat melakukan turnamen mini sebagai pemanasan untuk pertandingan antar Eselon II Dirjen Bea dan Cukai yang diadakan di Batam pada awal Agustus 2016.

Adanya invitasi tersebut, menyebabkan pelatih tim basket Bea Cukai menyeleksi pemain-pemain untuk mengikuti Piala Adhyaksa 2016, khususnya mereka yang mengikuti turnamen mini. Formasi pemain tersebut bergantung pada kebutuhan pelatihnya. Tim yang turun di GOR Bulungan ada 25 orang dengan 15 pemain dan 10 orang *official* (*supporting unit*).

Beberapa hari sebelum turnamen, untuk meningkatkan semangat pertandingan, pelatih Tim Basket Bea Cukai atau juga biasa disebut Customs Basket Club (CBC) menjawalkan *sparring* dengan Club SMC di Tebet dan dengan Tim Indosat di Lapangan Paspampres. Pada uji coba itu CBC mengalami kekalahan, tapi menjadi pemicu untuk bertanding lebih baik. "Untungnya ada turnamen mini itu, jadi kondisi fisik dan mental sudah terbentuk," tutur Rohni.

Kemenangan ini juga sebagai modal mental bagi para pemain yang akan bertanding di Hari Oeang pada bulan Oktober 2016, yang merupakan hari peringatan di lingkungan Kementerian Keuangan (Kemenkeu). Belum banyak memang pertandingan di luar lingkungan Kemenkeu yang diikuti oleh CBC. Terakhir kalinya, sebelum menang di Turnamen Bola Basket Adhyaksa 2016, CBC juara HPI Cup yang diselenggarakan oleh Bea Cukai tahun 2015 setelah di final menang lawan Pelindo. Kedepannya diharapkan makin banyak prestasi yang bisa ditorehkan CBC.

(**Desi Prawita**)

YUK KENALI FUNGSI **X-RAY BEA CUKAI** LEBIH DEKAT

Sering kita mendengar atau membaca Bea Cukai berhasil menegah narkotika atau barang larangan pembatasan yang coba diselundupkan karena kejelian petugas melihat saat barang diperiksa melalui mesin x-ray. Juga bagi mereka yang pernah berpergian dengan menggunakan pesawat melalui bandara atau kapal melalui bandar udara atau pelabuhan, tentu barang bawaaannya akan dimasukkan ke dalam suatu mesin untuk diperiksa yang dikenal dengan nama mesin x-ray. Mungkin banyak yang bertanya-tanya bagaimana mesin x-ray bekerja dan mengapa barang-barang itu harus melewati mesin x-ray?

Sebelum membahas lebih lanjut, perlu diketahui *Xray* atau sinar-X atau sinar roentgen lebih akrab dikenal dengan kata *x-ray*. Menurut wikipedia indonesia, *xray* merupakan salah satu bentuk dari radiasi elektromagnetik dengan panjang gelombang berkisar antara 10 nanometer ke 100 pikometer (mirip dengan frekuensi dalam jangka 30 PHz to 60 EHz). Pusing dengan bahasanya? Jika bisa disimpulkan secara umum sinar-x adalah sinar radiasi yang memiliki daya tembus dan bisa divisualisasikan hasilnya.

Awal mulanya, mesin x-ray digunakan di dunia medis untuk melihat dalam tubuh manusia dan sebuah revolusi besar di bidang kedokteran. Sinar-x umumnya digunakan dalam diagnosis gambar medis dan kristalografi sinar-x. Sinar-x adalah bentuk dari radiasi ion dan dapat berbahaya. Penemu x-ray adalah seorang ahli fisika di Universitas Wurzburg, Jerman, bernama Wilhelm Conrad Roentgen. Pertama kali ditemukan secara tidak sengaja saat ia melakukan eksperimen dengan sinar katoda.

Dalam perkembangannya, mesin x-ray tidak hanya digunakan untuk keperluan medis tapi juga untuk kebutuhan berbagai

industri, hingga untuk keamanan. Pengaplikasian x-ray pertama kali pada sektor pengamanan dan penjagaan. Umumnya dieksplorasikan pada pengamanan gedung pemerintahan, *mall*, hotel, lingkungan pelatihan militer, apartemen, bandara, pelabuhan, dan lain-lain. Sensor sinar-x sangat membantu dalam proses deteksi dan indentifikasi.

Mesin x-ray merupakan alat yang digunakan untuk menyeimbangkan antara fungsi pelayanan dan fungsi pengawasan dari Bea Cukai, ketika fungsi pelayanan dimaksimalkan maka pengawasan akan menurun (berakibat terhadap lolosnya barang saat masuk ke daerah pabean), sebaliknya ketika pengawasan dimaksimalkan maka pelayanan akan berkurang kualitasnya (peningkatan antrian). Maka mesin x-ray dapat menjembatani problematika ini. Sebagai contoh adalah ketika mesin tersebut dapat membantu mengurangi antrian pemeriksaan barang di pelabuhan dan bandara, sehingga dapat dikatakan ia memiliki peran yang sangat vital

Tidak ada data pasti sejak kapan Bea Cukai memakai peralatan x-ray tapi dari keterangan Kepala Seksi Sarana Operasi (Sarop) IV Direktorat Penindakan dan Penyidikan Yudi Permadi, diperkirakan Bea Cukai mulai menggunakan x-ray sejak awal tahun 1990. Mesin x-ray ada beberapa jenis, yang dipakai Bea Cukai sebagai berikut:

1. **Mesin X-Ray Cabin**. Biasanya jenis mesin ini digunakan untuk *scan* paket di Kantor Pos dan barang bawaan *hand carry* penumpang pesawat dan kapal laut.
2. **Mesin X-Ray Bagas**i. Digunakan untuk *scan* barang bawaan penumpang kapal dan pesawat yang dimasukkan ke bagasi.
3. **Mesin X-Ray Cargo**. Untuk *scan* barang-barang bervolume lebih dari 100 cm kubik. Biasanya ditempatkan di bandara untuk pemeriksaan muatan kargo pesawat. Tapi ada beberapa juga yang dipergunakan di pelabuhan untuk mengawasi barang-barang kiriman.
4. **Mobile Container Scanner X-Ray**. Melakukan *scan* kontainer dan memiliki dual mode, yaitu mode mobile dan mode portal.
5. **Hi-Co Scan X-Ray**. Dipergunakan untuk *scanning* kontainer. Biasanya diletakkan di pelabuhan karena ukurannya yang besar.
6. **Scanvan**. Melakukan *scan* barang-barang dengan penempatan mesin yang dapat dipindah sesuai dengan lokasi *scan* yang diinginkan.

Mesin x-ray yang dimiliki bea cukai telah cukup memadai dan jumlah X-Ray saat ini sudah cukup membantu pengawasan. Kedepannya direncanakan jumlahnya untuk terus ditambah. Peralatan x-ray dipergunakan Bea Cukai untuk mengawasi pintu-pintu perbatasan seperti pelabuhan, bandara, dan Pos Lintas Batas.

"Untuk pelabuhan ada beberapa pelabuhan yang mesin x-ray nya belum ada, sementara itu untuk bandara internasional yang dijaga oleh petugas Bea Cukai semua memiliki mesin x-ray. Saat ini mesin x-ray memang hanya digunakan untuk membantu pemeriksaan fisik barang saja," ujar Yudi.

Tentu bagi Bea Cukai alat-alat atau mesin x-ray merupakan salah satu senjata utama untuk fungsi pengawasan. Tanpa mesin tersebut, pengawasan memang tetap bisa berjalan, namun dengan menggunakan x-ray bisa mempermudah, menghemat waktu, dan membuat petugas lebih fokus. Tanpa harus buang *effort* memeriksa satu persatu, cukup men-*scanning* barang sudah bisa terlihat isinya. Walaupun begitu, tidak serta merta hasil *scanning* langsung terlihat jelas. Diperlukan juga keahlian si operator atau petugas mesin x-ray. Berbagai upaya dilakukan penyelundup untuk mengelabui petugas dengan menyelipkan barang-barang terlarang seperti narkotika, tapi berkat kejelian dan pengalaman operator, penyelundupan berhasil digagalkan.

Operator yang menganalisis *image* hasil x-ray memang dibekali diklat dasar x-ray, tetapi praktik di lapangan juga membutuhkan pengalaman. Bahkan agar lebih akurat, penugasan tidak dilakukan sendiri melainkan beberapa orang karena menganalisis *image* itu tidak melulu sesuai teori. Salah satu operator becerita, ia butuh pengalaman beberapa tahun untuk memiliki *skill*/ kemampuan yang cukup mumpuni untuk mendeteksi.

Dalam penggunaannya, setiap satuan kerja di Bea Cukai memiliki sistem pengawasan sendiri yang menyesuaikan lingkungan pengawasannya, seperti di bandara dan pelabuhan tentu berbeda cara pengawasannya. Untuk di bandara, peralatan yang digunakan adalah mesin x-ray kargo, x-ray kabin, dan x-ray bagasi. Di beberapa tempat seperti Bandara Soekarno Hatta juga memiliki mesin x-ray mobile atau scanvan. Dari penjelasan Kepala Seksi Sarana Operasi Kantor Bea Cukai Soekarno Hatta Ricky M. Hanafi, di Bandara Soekarno Hatta, Bea Cukai telah memiliki sarana operasi berupa xray di area kargo terminal kedatangan internasional dan kantor pos. Pada tahun 2016 ini telah dioperasikan juga unit scanvan yang berfungsi sebagai xray mobil sehingga bisa menjangkau *remote area* dan akan mempermudah petugas untuk mengawasi lalu lintas barang yang ditarget.

Saat ini Kantor Bea Cukai Soekarno Hatta memiliki beberapa mesin x-ray dengan berbagai tipe dan merek, namun sebagian sudah tidak dioperasikan mengingat masa pakai unit dimaksud sudah cukup lama sehingga kurang efektif bila dioperasikan. Semenjak dibangunnya Terminal 3 Ultimate, seluruh mesin xray di terminal tersebut telah diperbaharui dengan yang baru sehingga diharapkan dapat memberikan pelayanan yang prima dan pengawasan yang optimal.

X-ray di Bandara Soekarno Hatta.

"Walaupun sebagian ada yang rusak dan tidak bisa dipakai, namun dengan peralatan yang ada tentu kami tetap mengoptimalkan pengawasan," ungkap Ricky.

Operator mesin x-ray yang bertugas di bandara juga harus cakap, gesit, dan bisa bekerja sama dengan unit lain, karena layanan di bandara diukur dalam hitungan detik. "Mempercepat layanan bukan berarti mengurangi pengawasan tetapi dibantu dengan *tools* pengawasan lain agar lebih efisien," tambahnya.

Untuk di pelabuhan, sebagai contoh Tanjung Priok, mesin x-ray yang dipergunakan adalah Hi-Co Scan X-ray Container dan Mobile Container Scanner X-Ray untuk pemeriksaan kontainer, scanvan, dan mesin x-ray kargo untuk pemeriksaan barang-barang dengan dimensi kecil. Selain itu juga ada alat serupa x-ray tetapi menggunakan sinar gamma atau Gamma Ray.

Baik yang menggunkan sinar-x ataupun gamma ada yang sifatnya portal/ statis dan ada yang *mobile*. Untuk x-ray yang sifatnya portal adalah Hi-Co Scan X-ray Container yaitu berbetuk seperti ruangan dimana container yang akan diperiksa dimasukkan ke dalam ruangan tersebut. Sedangkan yang *mobile*, Bea Cukai menggunakan HCVM atau Heimann Cargo

Container Scanner di Tanjung Priok.

Vision Mobile yang bisa men-*scan* kontainer sembari berjalan. HCVM di Indonesia baru ada 5 buah dan semua dimiliki oleh Bea Cukai dan ditempatkan di pelabuhan-pelabuhan besar.

Mesin gamma ray hanya digunakan pada pelabuhan (Tanjung Priok, Tanjung Mas, dan Tanjung Perak) untuk proses pemeriksaan barang ekspor karena memiliki waktu *scan* yang relatif lebih cepat dibandingkan dengan mesin x-ray. Perbedaannya terletak pada:

1. **sumber radiasinya**, jika gamma ray menggunakan pancaran radiasi dari cobalt 60 sementara mesin x-ray mendapatkan sumber radiasi dari tenaga listrik yang diubah menjadi sinar-x.
2. **Penetrasi**, mesin x-ray memiliki penetrasi yang lebih baik dibandingkan dengan gamma ray.
3. **Konsumsi listrik**, mesin gamma ray memiliki konsumsi listrik yang lebih rendah dibandingkan dengan mesin x-ray.
4. **Waktu Scan,** waktu scan gamma ray relatif lebih cepat dibandingkan dengan mesin x-ray.
5. Peralatan lain yang digunakan Bea Cukai untuk membantu pengawasan yang serupa dengan mesin x-ray tidak ada, namun dalam membantu pengawasan Bea Cukai menggunakan mesin lain berupa:
6. **Trace detector,** digunakan untuk melakukan pendeteksian jejak narkotik hingga partikel nano gram.
7. **Chemical identifier,** digunakan untuk mengidentifikasi jenis bahan kimia yang ada.

Bea Cukai tetap mengikuti perkembangan teknologi dalam hal pengawasan, namun tetap disesuaikan dengan kebutuhan. Contohnya, dulu hanya ada *single view* yaitu hasil tembakan sinar hanya dari 1 sisi yaitu sisi atas. Saat ini sudah menjadi *dual view* dengan arah tembakan sinar dari sisi atas dan sisi samping sehingga lebih jelas posisisnya. Bahkan saat ini teknologinya sudah berkembang, bisa terlihat 360 derajat. Apabila dikembangkan lagi, tidak menutup kemungkinan akan muncul pencitraan dengan warna yang lebih beragam di monitor x-ray. Tidak hanya 3 warna dasar seperti yang ada saat ini, yaitu jingga (organik), hijau (anorganik), dan biru (logam).

Bea dan Cukai selalu melakukan pembaruan terhadap teknologi mesin x-ray yang digunakan, misalnya adalah kemampuan penetrasi, kemampuan pembedaan material, kemampuan *scanning*, dan juga melakukan optimalisasi dan utilisasi mesin x-ray yang ada.

Untuk pemeliharaan mesin *scanner* kontainer (hico dan gamma ray) dilakukan pengecekan rutin harian oleh teknisi dari vendor mesin tersebut, sementara untuk pengecekan rutin mesin x-ray portable (cabin,bagasi dan cargo) sesuai dengan *standard operating procedure* (SOP) yang ada, yaitu setiap satuan kerja berkewajiban melakukan pengecekan rutin terhadap mesin harian, kemudian melakukan pelaporan kepada Kantor Pusat mengenai kondisi dari mesin tersebut sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. 53 Tahun 2010 tentang tata laksana pengawasan.

Prosedur perbaikan mesin x-ray rusak adalah satker melaporkan ke kantor pusat lalu kantor pusat menghubungi vendor untuk mengirimkan teknisi, barulah teknisi melakukan perbaikan pada mesin x-ray tersebut. Adapun jika ada yang rusak berat dan tidak bisa diperbaiki tentu satker harus melaporkan ke Kantor Pusat sehingga akan ada pengadaan atau pembelian unit baru.

Seiring perkembangan teknologi dan perubahan modus operandi penyelundupan tentu perlu juga adanya peningkatan kemampuan, tidak hanya mengandalkan peralatan tetapi *skill* dari para petugas Bea Cukai di unit pengawasan.

(**Desi Prawita**)

MARTINA PARADESI

Tentang kotoran yang kau buang tadi pagi
Melebur baunya hingga ke ujung negeri
Tentang air seni yang kau tinggalkan di pohon jati merebah basah menggenangi wajah kami

Kau tak pernah tahu arti dari mati
Dan tak akan pernah mengerti tangisan kami
Saat gadis cantik kami, kau larikan sembunyi
Kau nodai jelita permaisuri ibu naumi

Bau subuh semakin mencekram dusun sepi
Pekikan cendrawasih tak lagi hiraukan pagi
Terik langit lazuardi membakar rongga sanubari
Hingga bulan berbisik tentang keberadaan Martina Paradesi

Seorang pemuda berlari hengkih di atas duri
Menerjang terjang hutan tropis milik para babi
Teriakannya menembus batas frekuensi mimpi
Memecah retak langit hitam jam dua dini hari

Martina Paradesi... Martina Paradesi... Martina Paradesi...
Sang pemuda menggendong darah dan jasad tuan putri
Dusun pecah menghantam angin darat di bulan Juni
Teriakan pilu tak terbendung hingga ayam sibuk menyanyi

Martina telah mati... Martina telah mati
Dibunuh dan direnggut sucinya dengan keji
Tak berbaju, telanjang berang mencaci bumi
Menuntut dendam atas kematiannya yang tak terpuji

Pasukan hidup mati telah berkumpul di garis api
Dendam kematian memuncak di daerah prajurit sejati
Menggelegak, membangkitkan semua rasa sakit hati
Mengungkit kembali peristiwa tempo dulu yang telah berhenti

Ibu-ibu menggendong anaknya membawa belati
Semua pemuda dan anjingnya siap menyerang keji
Kepala suku berteriak lantang merekah cakrawala sunyi Bertarung bengis memecah bumi Cendrawasih ini

Lawan pun tak segan untuk mati
Harga diri suku yang mahal dijunjung tinggi
Hanya karena satu nyawa yang melayang pergi
Berribu nyawa bergelimpangan sebagai pengganti

Tentang kotoran yang kau buang tadi pagi
Melebur baunya hingga ke ujung negeri
Tentang air seni yang kau tinggalkan di pohon jati
Merebah basah menggenangi wajah kami

Masih perlukah sisa kotoran kalian bagi
Masih pentingkah air seni basi lagi
Masih haruskah saling melempar darah pertiwi
Masih kurangkah jantung yang telah kami beri

Ingatkah kau tentang tanah ini
Tempat Sisingamaraja mewujudkan mimpi
Tempat Agus Salim mengaji
Tempat I Gusti Ngurah Rai mati sepi

M. RIFKI AL HABIB

Dusta

Senja memerah di Padang Kurusetra. Asap dan debu sisa pertempuran mengepul memenuhi sudut-sudut arena Baratayudha. Angin menderu berkesiut membawa aroma kematian yang mencekam. Jasad-jasad tak bernyawa rebah bergelimpangan membisu tak berdaya. Lolong serigala terdengar menyayat dari dalam gelapnya hutan, tak sabar menunggu datangnya waktu berpesta. Resi Durna tergugu pilu. Bukan kabar tewasnya Aswatama anak kesayangannya yang membuat dia begitu berduka. Tapi lebih karena Yudhistira, sang ksatria berdarah putih itu telah berdusta.

Di padang nan sepi seorang anak penggembala kambing sedang melakukan pekerjaannya. Lalu, lewatlah Kalifah sang pemimpin negeri. Timbul niat sang pemimpin negeri untuk mengetahui sejauh mana kejujuran rakyatnya, anak gembala tadi. "Nak, bolehkah kambingmu kubeli satu?" tanyanya menguji. "Saya hanyalah seorang penggembala, saya tidak berhak untuk menjual kambing ini. Semua kambing milik majikan saya" jawab anak penggembala. "Majikanmu tak akan tahu, kalau kubeli satu dan nanti kamu laporkan bahwa kambing gembalaanmu diterkam serigala" timpalnya lagi. "Saya tidak mau melakukannya, Tuan. Meski pemilik kambing tidak tahu tetapi Allah akan mengerti dan mengetahui perbuatan saya," jawab anak gembala dengan tegas.

Jujur adalah mata uang universal yang diterima dimana saja diseluruh penjuru dunia. Bahkan dalam legenda sekalipun, tokoh antagonis –yang mewakili simbol kejahatan- dalam hati kecilnya tetap mendamba kejujuran. Dan sejarah telah mencatat dengan tinta emas momentum-momentum ketika anak manusia berhasil menegakkan kejujurannya. *"Sesungguhnya kejujuran akan membimbing menuju kebaikan, dan kebaikan akan membimbing menuju surga. Sesungguhnya seseorang akan bersungguh-sungguh berusaha untuk jujur, sampai akhirnya ia menjadi orang yang benar-benar jujur. Dan sesungguhnya kedustaan akan membimbing menuju kejahatan, dan kejahatan akan membimbing menuju neraka. Sesungguhnya seseorang akan bersungguh-sungguh berusaha untuk dusta, sampai akhirnya ia benar-benar tertetapkan di sisi Allâh sebagai pendusta. (HR. Bukhari dan Muslim.)*

Dalam kapasitas pribadi, seseorang dalam hidupnya pasti pernah berdusta baik secara sengaja maupun tidak. Ketika Tuhan memberikan karunia berupa kesadaran untuk memperbaiki diri maka seketika itulah dia bisa mulai meninggalkan semua dusta dan menempuh jalan kejujuran. Tapi dalam kapasitas sebagai anggota organisasi semudah itukah ketika seseorang memutuskan untuk meniti jalan kejujuran? Dalam organisasi kadang dusta adalah sebuah mata rantai yang saling terkait, membentuk ikatan yang berjalin berkelindan. Kadang sesorang, suka atau tidak, harus menerima kenyataan bahwa dia telah menjadi bagian dari mata rantai dusta yang terlanjur membelit.

Namun jangan berkecil hati, Tuhan Maha Adil dan tidak akan membebani seorang hamba melebihi kemampuannya. Ketika kondisi memaksa harus berada dalam mata rantai dusta, selemah-lemah iman adalah mengingkari dalam hati. Berusahalah untuk memberikan kontribusi –walau sekecil apapun- untuk memperbaiki. Bagi seorang pemimpin ada tanggung jawab lebih, ada sebuah amanah yang harus dipertanggungjawabkan nanti. Dan yang pasti, jangan sampai sejarah mencatatnya sebagai pemimpin yang melakukan pembiaran sehingga dusta tetap terpelihara, padahal jelas-jelas dia mengetahuinya. **Wallahu 'alam**

TEGUH IMAN

LAPORKAN BARANG BAWAAN ANDA DENGAN CUSTOMS DECLARATION

BARANG pribadi penumpang diberikan pembebasan bea masuk sebesar nilai pabean FOB $250 per penumpang atau $1000 per keluarga untuk setiap kedatangan, selebihnya akan dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor. Barang pribadi penumpang juga diberikan pembebasan cukai 200 batang sigaret, 25 batang cerutu, 100 gram hasil tembakau iris, 1 liter Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA), untuk setiap orang dewasa, selebihnya akan dimusnahkan.

FOTOGRAFER:
FATONI MEINDRA DWI W

Sri Mulyani welcomed the employees of the Ministry of Finance

Sri Mulyani is Back to Lead the Ministry of Finance

After six years working as Managing Director of the World Bank, Sri Mulyani Indrawati is trusted to lead the Ministry of Finance. President Joko Widodo summons Sri Mulyani to return to Indonesia to dedicate her knowledge and professionalism to build Indonesia's economy to a better direction.

The handover of Position of the Minister of Finance

"It is an honor for me to be asked by Mr. President Joko Widodo to return to Indonesia and a duty that I know is not light, because I already know that National Budget and Budget Policies or Fiscal Policy are important instruments for the country to be used in achieving the ideal national development, "said Sri Mulyani at the time of handover of position with the former Minister of Finance Bambang PS Brodjonegoro whi now serves as Head of National Development Planning Agency.

Sri Mulyani wished to dedicate her ability, knowledge and professionalism to this very important task. Therefore she wanted to get the support from all levels of the Ministry of Finance from Echelon I, II, III and all levels of staff. "I know you all have an arduous task but also have ambitions to manage state finances as well as possible in accordance with the mandate of the 1945 Constitution, in accordance with the mandate of the state finance law and other relevant laws," she said.

According to her, fiscal policy, especially in the depressing economic situation both from international and domestic, will receive a greater burden and a noble task. She invited all ranks of the Ministry of Finance to jointly carry out this task in order to support national objectives. Including using the budget to support the overall task of the Ministry/Agency and local governments so that everyone could perform tasks, functions and role as expected and planned efficiently and accountably.

She delivered a message from the President to the Ministry of Finance that the fiscal instrument shall be used in the fight against poverty, reducing inequalities, creating employment opportunities, and restore public confidence, both society in general as well as business people so that they all become the motor of efficient development. "It is not possible to perform economic functions rely solely on the state budget. So we use it to get the support and simultaneously support functions in the economy so that they are capable and can perform the function to be able to create shared prosperity, creating jobs, reducing poverty and inequality, "she hoped.

On that occasion, Sri Mulyani thanked to Bambang as a former Finance Minister who had a lot of initiative to draft the national budget with targets that had been discussed with the Parliament, to become an instrument both in terms of revenues and effective state expenditures. "I will ask many questions to Mr. Bambang, because I knew it was nearing the completion of the financial statement and of course I very much hope to Parliament to provide support to the positive cooperation with us in the Ministry of Finance so that we can carry out its duties and functions optimally in accordance with the wishes of the people who voiced through the Parliament, "she said.

Sri Mulyani is expecting from all ranks of the Ministry of Finance to humbly and continuously improve the performance of the Ministry of Finance. This Ministry is so important and becoming the expectations of society. What was done by this ministry will reflect the quality of the bureaucracy as a whole and will also provide a confidence in the performance of the bureaucracy of RI. She hoped that the Ministry of Finance to continue to be a role model for the performance of the bureaucracy in Indonesia that is not complicated, the bureaucracy that has the spirit of serving, transparent bureaucracy, and the accountable and professional bureaucracy. "I know the values that already exist in the Ministry of Finance, my job of course to nourish these values so that it can truly be reflected and seen by the entire community, Ministries/ Institutions, Local Government and all stakeholders on the outside," she said.

When she was asked about what is the priority task to be performed as the new Minister of Finance? She said that the most important thing now is to coordinate with the entire Ministry/ Agency, especially in view of the state budget, from planning, budgeting, and to ensure that the state budget be an instrument to stimulate the economy and at the same time to improve the foundation of Indonesia's economy.

It will be seen in detail on the revenue side and on expenditure site, and this cannot be done alone by the Ministry of Finance, but start from planning by coordinating with National Development Planning Agency, then discussed with the House of Representatives, and budget allocation shall be communicated with related ministry/institution. Budget also must be well-synchronized drafted with the policies that have been carried out by the related ministry. Coordination, harmonization and synchronization will be very important and effective to achieve the objectives in running a fiscal instrument that are poverty reduction, creation of employment opportunities, promote the economic growth, improve equity and reduce inequalities.

So fiscal policy is not an exclusive policy, but it is a part of national economic policy. "That's what I noticed, and certainly in a short time I would deeply see what has been prepared by Mr. Bambang and how to continue to optimize it," she said.

Regarding with specific policies such as tax amnesty and others, she will first look at what has been agreed and what targets have been set and how to not make the tax amnesty as a purpose that stands alone but the tax amnesty is part of the overall fiscal policy and the responsible management of the state budget. "Many of the targets that have been proposed, of course I will look carefully and study the planning for the implementation of the various decisions that have been made," she said.

Sri Mulyani also requested the support of the media as a partner that is very important for the Ministry of the Finance in order to voice the government's programs that are reflected by fiscal policy and could also be a good partner in creating an atmosphere so that the business community and other stakeholders have an understanding and trust toward the credibility of the policy of the Ministry of Finance particularly the fiscal policy.

"Again I ask your support for all this task is not easy and I feel very honored to be given the trust back to lead this ministry, therefore we can support the success of government programs under President Joko Widodo and Vice President Yusuf Kalla governance, "she hoped.

(Piter)

The handover of Position of the Minister of Finance

Looking Ahead the National Logistics Performance

The port condition is a portrait of a country's economy. There is the gate for world logistic. It takes concrete steps in developing it. Solution is in sight, but are we ready to do it?

The World Bank recently issued a Logistics Performance Index (LPI) report in each country. The report periodically published based on the results of surveys of the logistics professionals in the countries of operations. LPI 2016 was conducted in 160 countries based on six dimensions, namely the efficiency of customs and border management clearance, quality of trading infrastructure and transportation, ease of setting up international shipments, competence and quality of logistics services, ability to perform tracking & tracing, and frequency of on time delivery (timeliness).

LPI score for Indonesia decreased in almost all dimensions, except for international shipment and tracking & tracing. Among the six dimensions of LPI Indonesia in 2016, the three dimensions namely competence and quality of logistics services, tracking & tracing, and timeliness scored above 3. Three other dimensions namely customs, infrastructure, and international shipments scored below 3.

LPI 2016 put Germany in first place with a score of 4.23. Meanwhile among ASEAN countries, Indonesia

is in fourth position. Singapore sits on the highest rank (rank 5), followed by Malaysia (32), Thailand (45), Indonesia (63), Vietnam (64), Brunei Darussalam (70), Philippines (71), Cambodia (73), Myanmar (113) and Laos (152). LPI does not indicate explicitly logistics conditions of a country, including logistics costs; however, LPI can describe the level of efficiency and effectiveness of the logistics sector, especially in the movement of goods.

One of the dimensions that shall be the concern of Indonesia is infrastructure which has the lowest score with 2.65. The condition of Indonesia's infrastructure according to Global Competitiveness Report 2014-2015 released by the World Economic Forum can be compared to Malaysia. Overall, Indonesian Infrastructure was in 72nd position with score 4,2, while Malaysia was in 20th position with score of 5.6. Logistics cost in Indonesia was also quite high up to 24 percent of Gross Domestic Product (GDP).

Apparently, logistic system in Indonesia still faces obstacles to the smooth distribution of goods and services. The cost to be borne is still high and takes long delivery times. This will certainly add the cost for the company so the selling price will be higher to cover the cost of logistics.

The causes of the high cost of logistics Indonesia are because of the inadequacy of information and communication technologies for monitoring the flow of goods in the various areas; the procurement of truck and ship that still subject to high tax; logistic regulation that is not integrated between central and local government, so there is still a levy imposed by local government; lack of human resource in logistics matters; and the usage of infeasible used transportation.

According to the World Bank, Indonesia's logistic cost is the highest in Southeast Asia, while Indonesia has limited budget for infrastructure development. In 2015, it was only allocated for 5 percent of GDP, even in previous years it was only allocated for 2-3 percent of the total GDP. Then the road transport is the largest contributor to the high logistic cost in Indonesia that is 66.8 percent and the rest are administrative costs including the cost of inventory handling, cost of loading and unloading of goods, parking, as well as extortion. This will have a negative impact to the implementation of ASEAN single market and the global market in 2020. The viable transportation support will boost economic growth. Infrastructure development can contribute to economic growth of seven percent of the national Indonesia.

Strategy to Improve Logistics Competitiveness

Among various aspects of the World Bank ratings in LPI 2016, generally customs, infrastructure, international shipments, logistics competence and tracking system of goods, except timeliness, show the progress.

In ASEAN region, Thailand's position in LPI 2016 is relatively better compare to Indonesia. This is because geographically, Thailand is inland, while Indonesia is a maritime and archipelagic country so that the logistics cost is higher, therefore the function of warehouse is important. An integrated warehouse is needed such as Bonded Warehouse (GB) and Bonded Logistic Center (PLB).

The warehouse is expected to connect electronically to facilitate monitoring of the availability of goods. It is important for supply chain management in order to avoid gaps in the warehouse which can lead to a rise in price due to the imbalance of supply and demand of goods. Not all warehouses are equipped

with Warehouse Management System (WMS) that manages the data inventory. Employers still also complain about the high cost of clearance service handling and warehousing services.

In general, to increase the competitiveness of Indonesia's infrastructure, Medium Term Development Plan (Plan) 2015-2019 is expected to address the infrastructure crisis. Targets to be achieved are the construction of 10 new container ports, the revitalization of the port which functioned as an international hub, among others Port of Belawan; Makassar; Sorong; Tanjung Priok; Tanjung Perak; and Bitung. The development of 76 pacer route, construction of new roads as far as 2000 km, development of special airport for goods, the construction of 10 new industrial parks, construction and modernization of 5000 traditional market (target: 1000 market per year), as well as the development of bank infrastructure.

Then it will be the construction of integrated short sea shipping (Costal Shipping), development of adequate road; the use of train as the primary transportation; railway construction in Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, and Papua; and development of International Hub Port of Kuala Tanjung and Bitung. Those are steps of government in improving the logistics system in Indonesia in order to compete with other countries.

Just to refresh our memories, in a presidential debate session in June 2014, President Joko Widodo promised to resolve the connectivity issues in Indonesia in order to reduce logistics costs by building sea toll. "Sea Toll is not built on the sea like a bridge, but the big ships that sail Aceh to Papua. The concept is similar with archipelagic pendulum, "he said. Now two years later, Jokowi who went on to become the president continues to promise to pay the promise.

During the speech on The 71th Independence Day of Indonesia in the House of Representatives on 16 August 2016, the President revealed achievements in Sea Toll Program. According to him, the government established 24 ports as connectors for marine toll lanes. The government also plans to build 47 ports and 41 noncommercial ports until 2019. Based on the calculation of National Development Planning Agency (*Bapennas*), it will spend up to Rp 700 trillion.

With the Sea Toll, the President claimed, the outer regions of Indonesia now have an adequate supply of raw materials, for example, Anambas Islands in Riau Islands. In the past, this area had ever faced three months without eggs stock because of bad weather. Sea toll makes the supply of raw materials to Anambas met using larger transport vessels so that it can face the bad weather.

(Supomo/from various sources)

The Role of Customs and Excise in LPI

Despite the declining Indonesia's LPI score this year, we can still be proud of some of the aspects that are being assessed. Of the six dimensions assessed, two, international shipment, and tracking & tracing, score admirably.

Despite the declining Indonesia's LPI score this year, we can still be proud of some of the aspects that are being assessed. Of the six dimensions assessed, two, international shipment, and tracking & tracing, score admirably.

Indonesia's LPI in 2016 is down from 3.08 in 2014 to 2.98. Of the 163 surveyed countries, Indonesia ranked 63, down from 53. One of the components that shows a decline is customs which falls from 2.87 to 2.69 in the same period.

Of the 14 variables measured, 8 variables shows an increase. The declining score of the variables of clearance and delivery of both export and import bring down the total customs score. The much improved organization and human resources, and shorter dwelling time, less than 4 days, as well as customs clearance, approximately 0.5 day, are not apparently enough to raise Indonesia's LPI score.

Another factor that might cause the decline is the uncertainty faced by traders due to the frequent errors in the Customs-Excise Information System and Automation (CEISA) occurring after the infrastructure management migration.

Eight customs variables that show improvement are the percentage of physical inspection, percentage of physical examination that is conducted more than once, role of customs procedure in the improvement of logistics environment, competence and service quality of the officers, transparency of customs clearance, electronic customs declaration, clearance time with physical examination (4 days), and the number of import supporting documents (3 documents).

4 variables that are declining are the clearance and delivery of import, clearance and delivery of export, provision of adequate and timely information on regulatory changes, inavailability of expedited customs clearance for traders with high compliance levels.

Lupi Hartono
Deputy Director of Strategic Planning and Trasformation Management (PSMT), Directorate of Revenue and Strategic Planning (PPS) Bea Cukai

Glancing at other ASEAN countries' LPI, we can see that they also experience a decline in their customs score. Of the 10 ASEAN countries, 2 were not assessed, 6 were worsened, and only Singapore and Myanmar were improved.

Of the 4 declining components, the variable of clearance and delivery of export experienced the worst decline with 17 percent, followed by clearance and delivery of import with 8 percent, and information provision & expedited customs clearance for traders with high compliance with 1 percent decrease.

The declining clearance and delivery of import are not in line with the overall customs service performance and clearance of import at the port, where the dwelling time for import has now been reduced to 4 days and customs clearance to 0.5 days. These declines shall serve as crucial reminders for Customs and Excise to keep improving.

CEISA is Crucial

Wijayanta, Director of Customs and Excise Information (IKC) of Directorate General of Customs and Excise (DGCE), explained that there is currently strong reliance to IT system in Customs and Excise service and control. World Customs Organization (WCO) also regards 2016 as the Year of Digital Customs. According to Wijayanta, IKC keeps on working to be the business enabler for DGCE.

Becoming the business enabler will mean that IKC will be the unit that manages the information and technology of DGCE and encourages a more effective and efficient customs and excise business process. DGCE's IT system is currently integrated with the IT system of the Ministry of Finance, one objective of which is to realize IFMIS (Integrated Financial Management Information System). The weakness of such integrated system is, though, that a disruption to a certain aspect of the system will affect the other seemingly unrelated aspects.

The Ministry of Finance have prepared strategic and concrete steps to solve such problems. The Minister of Finance has appointed the Expert Staff of Organization, Bureaucracy and Information technology as the CIO of the Ministry of Finance to be the coordinator for the control and operational management of IT service of the Ministry of Finance. Some examples of the steps that have been taken are risk mitigation, infrastructure improvement, UPS and power house repairment, electricity supply upgrade from the National Elecricity Company (PLN) from premium to platinum, SOP improvement, overall assessment to supporting equipment, monitoring and evaluation between the Ministry of Finance CIO and IT managing units in each Echelon I unit, and improvement to the coordination and communication whenever disturbance occurs.

"We at IKC have also taken steps to improve security, optimize database management, add and optimize infrastructure. Also important is that we intensify the coordination with units, such as service office, and communication with traders," said Wijayanta.

Wijayanta admits that IKC has strived to develop DGCE IT system by taking into account various aspects, such as ease of submitting documents, available technology, management system, security, data and information utilization, and evaluation of the improvement that has been made. He gave the example of PDE (Electronic Data Exchange) system that was only initially implemented in 5 major customs and excise offices in the 1990s before the system is used widely in other offices.

In addition to PDE, IKC also currently encourages the implementation of internet-based PDE system at smaller offices. In 2016, IKC has made it mandatory for several customs and excise service offices to implement internet-based PDE so that all service offices in Indonesia could be electronically connected. This is in line with the government's policy package XII. The management of data center is now centralized to make management easier and more uniform.

"We at IKC have developed and improved several applications, especially those related to import. We are actively encourage the development of other new applications in INSW portal. Also important we contribute by giving inputs to other government agencies concerning single risk management, single submission, SLA integration, and licensing concerning prohibition and restriction due to the interconnectivity and interoperability in the import and export system," said Wijayanta.

In the meantime, according to the Deputy Director of Strategic Planning and Trasformation Management (PSMT), Directorate of Revenue and Strategic Planning (PPS), Lupi Hartono, there were more errors in CEISA occuring in the period of 2014-2015 than that in 2013-2014. This increase is also indicated by the increasing number of CEISA-related questions at DGCE call centre. The increasing number of inquiries is in line with the increasing number of hours of CEISA experiencing troubles and errors. The Minister of Finance has requested for tactical and strategic steps to handle CEISA that is centralized in the Ministry of Finance IT system.

Such qualitative indication,

however, has its limitation in that it is not able to quantify the partial contribution of the troubles experienced by CEISA to the decrease in the variable of timeliness of customs clearance and delivery of import and export. Further study is needed to identify quantitatively the causal factors, or other possible factors.

The constant problems faced by the service system encourages DGCE to formulate a comprehensive contingency plan or business continuity plan that is easily implemented whenever there is trouble. DGCE also allows independent procurement and management of IT infrastructure to support CEISA considering the crucial role and vulnerability of CEISA when compared to the service systems of other units in the Ministry of Finance. IKC and Pusintek (Information and Technology Centre) has also prepared two data centers to facilitate the increasingly complex service system.

According to Lupi, PPS is currently studying World Bank's LPI 2016 because he thinks that LPI performance affects significantly Indonesia's image in the international level. "We are studying the customs element of LPI as consideration for our leaders in formulating future policies," he said.

Lupi further explained that the core of PSMT is in three fields, business process, organization policy, and human resource management. "We are aware of the change in strategic environment, such as the government policies and their impact to DGCE as stated in the Middle-term National Development Program of 2014-2019. One of the main programs is to increase national and international connectivity. Logistics is crucial because it is inseparable from connectivity. Therefore, DGCE plays an important role in supporting government's programs, such as RPJM especially in improving connectivity.

Commenting on the declining performance of CEISA recently, Lupi is of the view that DGCE shall take it as an input to improve. "We are studying the data collection method of LPI, such as survey from traders and logistics service users. The element of customs is not based solely on the performance of customs, but also that of other agencies operating at the borders." While the assessment result of the human resources, business process, and culture of organization is getting better, the aspect of service and timeliness is contradictorily declining.

Subdirectorate of PSMT is currently trying to identify the root of the problem. "Our temporary conclusion is that the problem comes from the operational troubles experienced by CEISA," said Lupi. This makes sense considering that the LPI 2016 data were taken from data in 2015, when CEISA experienced frequent troubles and traders complained through DGCE call center also frequently.

This means that DGCE must improve its IT system and focus on three important aspects of its IT: infrastructure, database, and application. "If we detect trouble in our IT system, we will facilitate and encourage breakthrough in terms of application. Various inputs suggest that the main problem now lies in infrastructure. As the unit responsible for transformation management, we facilitate and coordinate consultations between IT unit of the ministry with IKC, as well as joint workshop on Management information System Expert to find the best solution for the CEISA problem," said Lupi.

Lupi said that PSMT is currently striving to create an effective and efficient customs procedure. "In addition to improving CEISA, we are also building a compliance system for traders. We are in the process of amending customs procedures and re-defining trader profiling in order to improve our competitiveness among other ASEAN member states."

Logistics Reform is a Must

General Secretary of Indonesian Logistics and Forwarder Association (ALFI) of Jakarta, Adil Karim is concerned with the declining logistics

Adil Karim
General Secretary of Indonesian Logistics and Forwarder Association (ALFI) of Jakarta

environment and national LPI score; although he is also rather dubious about the objectivity of the survey. "I personally do not know the calculation method used by the World Bank but I think there is a political interest in the survey. LPI affects public perception towards a certain country and, therefore, determine the bargaining point of a country in terms of its monetary management," said Adil.

As an official national logistics association under the Ministry of Transport, he feels that the association is not involved in the survey although, of the 300 companies under the association, many of them are foreign investors. "We think that we deserve to be surveyed for the LPI. I think the LPI ranking is unfair because it does not involve domestic companies. The respondents are all foreign investors that always have high expectation. World Bank's LPI is full of outside interests that tries to make goods enter a country much easier," said Adil.

Regardless the LPI score, Adil stated that the national logistics cost is indeed very high, approximately 24 percent of GDP. "We are lagging behind Malaysia and Thailand; let alone Singapore whose logistics cost is under 10 percent. The high logistics cost make it difficult for our national products to compete with the imported products, because they are more expensive. Our domestic sea

transport cost is even higher than cost to transport overseas, such as China or Africa."

Adil gave the example of the logistics cost of a 20-foot container from Priok to jayapura with a regular ship takes 21 to 30 days and costs 15,500,000 rupiah; whereas the logistics cost from Priok to Guangzhou, China is only 400 US Dollar or approximately 5,400,000 rupiah and Priok to Lome, Africa is 1250 US Dollar or 16,875,000 rupiah. He expects that relevant ministries could improve the facilities at the port, such as high productivity loading and unloading equipment at the terminal to prevent long dwelling time.

Commenting on the overall performance of DGCE, Adil thinks that DGCE has a lot of homework to do, such as in terms of its intelligence note, CEISA, and document submission. There were once 800 export and import documents blocked at Tanjung Priok seaport. "Because CEISA often experiences a shut down, score for the aspect of customs is low. A lot of our members were asking for explanation. Importation was halted and lagged behind the schedule."

According to Adil, DGCE often have problems with its intelligence note. Adil is of the view that DGCE should have a strong database. "This problem could disrupt import and dwelling time. A certain product could be mentioned in the intelligence note more than once although upon further inspection, no problem was found. Clearance for goods going through the red channel are also slow. A lot of problems related to dwelling time still linger. The movement of containers to the physical inspection site still takes too long. CEISA, though, remains the biggest problem," he said.

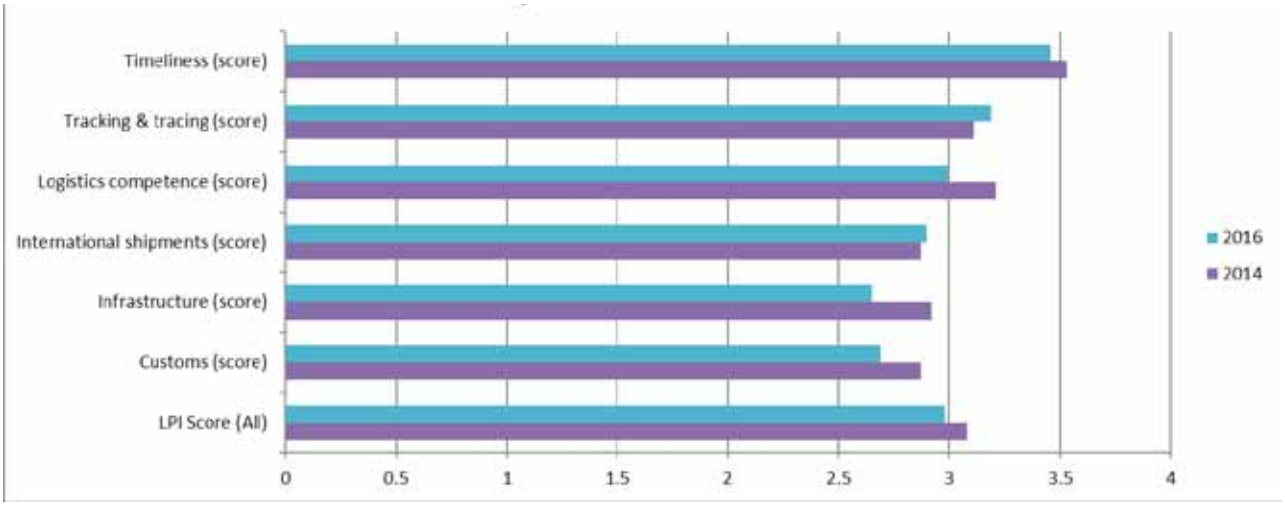
"We had to send a letter to the President once when CEISA was shut down last Ramadan and caused quite a ruckus at the port. Movement of exported goods were halted because they have to change ships. Traders could not follow their schedule and was subject to penalty. We asked for a contingency plan which will allow temporary solution should the server is shut down, similar to the use of export declaration diskette in the past. I suggested that service computer system be decentralized," said Adil,

Adil said that decentralization would be suitable to be implemented in the ports in Surabaya, Belawan, Semarang, and of course, Jakarta. "Jakarta is the gate of the national economy, especially Tanjung Priok. If the ports at those major cities have their own dedicated server, they will not have to rely on the central server. While I realize DGCE has done a lot of improvement, I must say that the business sector suffers everytime the computer system shuts down."

Another concern, according to Adil, is that not all relevant ministries and agencies have joined Indonesia National Single Window (INSW), such as the Ministry of Trade and the Ministry of Transport. "A strong will from all relevant ministries is needed to realize INSW. INSW was established in the era of Sri Mulyani and Susiwijono to facilitate traders in doing their business. This virtual single window must run immediately as mandated in the Government Regulation Number 77 of 2007. The President must enforce the mandate by issuing a Presidential Decree," he added.

Finally, Adil hopes that logistics in Indonesia be reformed, especially in terms of its regulations, together by the government and business sector, especially the infrastructure. All business process must be IT-based to make them more efficient. "Let's make INSW our image. Sectoral ego among agencies is very apparent. In my opinion, we should prioritize improving our infrastructure, harmonizing bureaucracy, and strengthening our IT," ended Adil. **(*)**

LPI Score for all Aspects in 2014 and 2016



"Quality and Reliability of Customs Service-Based IT System Greatly Effects The smoothness of the flow of goods "

B. Wijayanta BM, Director of Customs and Excise Information Technology

Directorate of Customs and Excise Information Technology is a mainstay of Indonesian Customs in terms of Information and Communication Technology. To get a complete explanation of the national logistics performance viewed from customs IT side, the editorial staff of WBC has visited Director of Customs and Excise Information Technology Mr. B. Wijayanta BM in his office at DGCE's Headquarters, Jakarta, August. Here the excerpt:

What are the focuses of your department today?

Before answering that question, I need to say that nowadays there is a reliance on IT system in the service and surveillance process according to the duties and functions of DGCE. In addition, WCO (World Customs Organization) had also launched in 2016 that "This is The Year of Digital Customs". Therefore, we and the whole range of Directorate of Customs and Excise Information Technology is very serious and concerned with the following matters. First; How can we optimize the use of ICT in order to support service and surveillance in the field of customs and excise. Second; How do we realize DGCE's ICT in order to support the decision-making in the field of customs and excise.

Third; We're going to work to make the Directorate of Customs and Excise Information Technology be able to manifest itself as a Business Enabler in the implementation of DGCE's tasks and functions. This means that the Directorate of Customs and Excise Information Technology is a unit that handles ICT of DGCE that can encourage to create a more effective and efficient business processes in Indonesia Customs. At the operational level, with a variety of disorders, we must concentrate on maintaining the continuity of service. Nevertheless, we continue to make application developments in the context of automation and integration of business processes and to handle the interrupt, to fix the security and speed of service. Furthermore, to strive for the data that has been collected can be used by the relevant stakeholders for the benefit of service and surveillance implementation, as well as policy making.

Rumors in the media that lately there are more system disorders in Customs IT service system, how is your opinion and what steps have already done?

Well, I need to say in advance that it is indeed DGCE's ICT system integrated into the Ministry of Finance ICT system. One of the objectives of ICT system integrated with Ministry of Finance is to realize the IFMIS (Integrated Financial Management Information System), with the integrated ICT system, if a system disorder occurs in a particular area then it will result in more services aspects.

But the most important thing, I need to say that the ranks of the Ministry of Finance have taken the strategic and concrete steps to face the disruption of ICT. Even the Minister of Finance has been appointed the Advisor of the Organization, Bureaucracy and Information Technology (OBTI) as CIO of the Ministry of Finance to coordinate the surveillance and operational handling to the entire ICT service in the Ministry of Finance.

Steps that have been done are many and varied, such as conducting a mitigate risks to minimize disruptions, improvement of DGCE's infrastructure, repairing the UPS and powerhouse, increasing the supply of electric service from the State Electricity Company (PLN) from premium into platinum, enhancing SOP, and conducting the assessment to all supporting devices, monitoring, and evaluation between the CIO the Ministry of Finance with ICT manager of each of echelon I unit, as well as improving the coordination and communication patterns when system disorders occurred.

We are in the ranks of Directorate of Customs and Excise Information Technology (IKC) has also taken remedial measures both in terms of security, optimizing database management, replenishment, and infrastructure optimization. And, no less important is to improve the intensive coordination with working unit, namely service and communication office with service users so that in the case of disruption occurred we can communicate as soon as possible.

Besides, to improve communication and understanding with the service users, we do a gathering forum with associations such as ALFI, ASPERINDO, and APKB to listen to their problem and difficulties and to accommodate their expectations on service system disorders. With hope, if an interruption occurs we can immediately take steps to handle it as well as establish a pattern of coordination and communication among us and stakeholders.

We are serious and not only oriented in accelerating the recovery of a system disorder but also minimizing the potential disruptions. But, no less important as the architecture of DGCE's ICT systems that integrated with other systems that exist both in the Portal INSW, provider system, and other ICT system for example MPN G2 and PUSINTEK or CEISA system itself, so we also should be able to well coordinate under the control of the CIO as coordinator of the surveillance and management of ICT services operating throughout the Ministry of Finance. We hope that we can minimize disruption in the future.

How is the development of CEISA service computer systems in DGCE?

It should be also explained that the development of ICT system in DGCE has gone through a very long process. Beginning in the 1990s with the Customs Fast Release System (CFRS), then followed by the floppy disk system in 1996 and continued improving. Then, there was an advent of electronic data interchange system around the 1997's and then the emergence of Portal INSW in 2007. The final phase was the integration of CEISA in 2012. In 2015, ICT governance changed due to the policy of integration and consolidation of the entire management of ICT systems that were Data Center (DC) and Data Recovery Center (DRC) under the Ministry of Finance ICT manager.

Is there another breakthrough from the Directorate of Customs and Excise Information Technology (IKC) for the improvement of service computer system?

Corrective measures have been continued to do, we continue to process the evolution and development of DGCE's ICT system. Certainly by considering all aspects starting with the ease of a document submitted, the technology used, the change of management system until the security aspect, then, the use of data and information, and the evaluation of improvements conducted, I give you an example; EDI system (Electronic Data Interchange) which originally applied only to five major Customs Office in the 1990s and then extended to other offices.

Besides PDE, now we also encourage the adoption of Internet-based EDI system in small customs offices. Even in 2016, we've been doing over the mandatory to apply EDI Internet in some customs services offices and will continue to expand its implementation and application systems used. The goal is that customs services offices throughout Indonesia can connect electronically. This is in line and it also supports the policy package launched by the government that is the policy package XII. Then the management of Data Center that originally scattered (decentralized) due to not integrated, but now it has integrated (centralized), so it facilitates in terms of the management and uniformity. Furthermore, according to the provisions, the management of DC/DRC has been consolidated in the Ministry of Finance.

Are there any obstacles faced by Directorate of Customs and Excise Information Technology (IKC) in the development of these services computer systems?

Of course, wherever each ICT management will also face a variety of obstacles. Moreover, DGCE which has a very strategic role both in service and surveillance with very high and fast demands to support the smooth of flow of logistics. But without ignoring surveillance aspects so the obstacles we face certainly related to the availability of human resources and speed in the process of application development and provision of infrastructure that must be quick to support the implementation of applications that are necessary for the improvement of customs and excise business process.

The characteristics of business processes in Customs is real-time, transactional. This means that the service is done per document until completed and ongoing 24x7,

time-sensitive, interoperability and interconnectivity with other ministries and agencies and other banks, the user/ large and varied users, and others. All of which demands the speed and accuracy in development but also the speed in providing solutions related to disturbances at the same the effectiveness in the utilization of data. Everything that begins with good planning system so that we are concerned with not only the orientation of the program but also the service.

Could you explain the development of various applications of electronic customs declarations in DGCE?

It is an interesting question. We have a fairly large and strategic project. This 2016 is in accordance with the Decision of the Steering Committee on ICT, we will finish the 26 applications. Some applications that must be developed are strategic because it has been a government program and included in the Strategic Initiative, Ministry of Finance, even the Economic Policy Package from the government. For example Bonded logistic center (PLB), Import applications, Export applications, Bonded Storage application (TPB), Delivery Goods application, etc. While the applications that have been already running are about 50 applications.

Early in this August, we strive to implement a new import application in multiple customs offices, along with Export application. I hope in the first week of September TPB application will be applied. Of course, we are very concerned to relate to support the continuity of services for the smooth of these applications.

Is there a sort of poll or survey for the satisfaction of service users towards the services computer systems in DGCE?

We conduct a survey of service users as part of the application of balanced scorecard system to measure the level of satisfaction of service users. We will measure at the end of the year related to the service user satisfaction surveys on IT services. However, the important thing is that we also conduct the biweekly evaluation related to complaints to IT Operations for the disruption of service so that we can measure the speed of completion. This data used also as the evaluation related to the refinement of the application if it is needed, and it can be used to develop programs to relevant directorates to give an understanding of service users through socialization.

What are you view towards the business world in general related to ICT services of DGCE?

I often get feedback or complaints related to some service disruptions of ICT, MOF. We respond to every complaint as soon as possible because we realize the importance of speed of the flow of goods, especially in port and efforts to reduce the cost of logistics. However, we are also concentrating on revenue optimization and surveillance that become serious concerns for the leadership ranks. Therefore we understand that any complaints from service users so that we in the Directorate of Customs and Excise Information Technology operates as long as 24x7 to deal with any complaints and system disorders and also once sought to make the complaints do not occur again.

Is there a direct link between the service computer system in DGCE with the logistic performance index (LPI) national?

We are concerned that a decrease of LPI is the result of a survey conducted in 160 countries as the efficiency and effectiveness of logistics sector, although customs only one of the six variables are assessed. Besides customs, there are infrastructure, international shipments, logistics quality and competence, tracking and tracing, and timeliness. Each variable is interplay. However, personally, I consider that the decline in this LPI score must be a motivation in order to make the ranks of Directorate IKC working harder, due to the quality and reliability of customs service-based IT system highly effects to the smoothness of flow of goods.

Then the question arises, how to repair? With maintaining service continuity, application development in the context of automation and integration of business processes and interrupt handling, revamping the security and speed of service, as well as maintaining ICT security. It naturally needs to support the reliability of ICT systems of all parties involved, because there is a close link among ICT systems. Our concern is DGCE's ICT in order to make it runs properly or not impaired, so it can support the smooth flow of goods as well as decreasing the cost of logistics, and support the national economy without ignoring the surveillance system.

According to you the decline of dwelling time at the port alacrity raise LPI? How do the strategies to improve it?

As I mentioned earlier, there are some components that valued in LPI. There are many things that must be addressed if the value of LPI can go up, and all parties involved should be responsible for fixing. I guess, DGCE has a lot to make improvements and breakthroughs in order to decrease dwelling time related to the inspection speed, the acceleration of delivery of customs documents, until the application of ISRM, Bonded Logistics Center program and others.

We, the Directorate of Customs and Excise Information Technology (IKC) has developed and perfected a few applications, especially import applications. We also actively encourage the development of other new applications in the Portal Indonesia Single Window. As well as no less important to contribute by engaging with providing input to the other related agencies to the implementation of Single Risk Management, Single Submission, and the integration of SLA, as well as the licensing of prohibited and restricted goods, because it can occur interconnectivity and interoperability related to the import and export system. (*)

Tjong A Fie Mansion

The Story of A Generous Chinese in Medan

The charms of Indonesia is not only in its natural beauty, but also its local knowledge and historical objects that can be an important element to color the Indonesian tourism world. Indonesia is a country with full of history in its development. Not only of indigenous people who want this nation to be developed but also the newcomers from abroad will love this country and want a better life than in their home country.

Our trip, this time, was slightly different from previous trips. If previously we had visited natural attractions, this time, we would look beyond the history of region development namely Sumatera Island, precisely North Sumatra with its capital Medan.

Since the past, the construction and development of Medan had continued to grow rapidly as the largest city in Sumatra Province and the third largest city in Indonesia. Medan was a city that saved a lot of interesting history that always wanted to listen. One of them was the role of Chinese people in building the city of

Medan. Many people didn't know the Chinese people had participated in constructing and advancing Medan.

Since the curiosity on the history of Medan, we visited the General A. Yani street No. 105 Medan. We did not know if the street formerly named Kesawan street which was famous with its evening culinary tourism called Kesawan Square, but it had ultimately lost because there were no more visitors who kept the phenomenal history of Medan.

Right on the right road, we stopped right in front of the Chinese house that was very large, grand and nice. Yes, this is a Tjong A Fie Mansion called "a historical jewel in Medan", a house of a Chinese who had many roles in the development of Medan. Entering the house that now became a museum, we greeted by some friendly guides who would describe each corner of the house which had an area of 8000 sq.meter.

Tjong A Fie Mansion, a dwelling house which opened to the public for the first time in June 2009. It was a registered historical landmark as well as a cultural heritage building and museum. When visiting the house, we would find a lot of rooms, with many relics from Tjong A Fie. When we firstly came in, we passed a large arch, then came into the large courtyard that was very similar to the houses we may have ever seen in the past Chinese film series.

Coming into the first room which was the guest room, we were presented with the view of the past chairs, the photographs of Tjong A Fie and family, as well as various other trinkets, such as flower vases, cabinets, until complete ceramics displayed. The next room was the dining room, we would find a big dining table with its furniture that was neatly arranged on it.

Coming into the Tjong A Fie's bedroom, then a variety of antiques and ancient relics of the tycoons would be found. The bedroom holds the memories of the owner. We could also find a room used by Tjong A Fie to worship. All equipment such as offerings, incense, and other trinkets could be found here, along with various other antique objects as well. Besides there were a lot of other rooms with its antique things, in the rear of the house, we could also see the pictures of Tjong A Fie's descents.

So who is exactly Tjong A Fie? From the guide's explanation, we got information that Tjong A Fie was born in 1860 as the Hakka people. He came from a humble and poor origins in China. He didn't even finish his schooling so he and his brother, Tjong Yong Hian, could help out in their family's shop that made him chose to migrate at the age of 15 years. The Land of Deli became his destiny. In this land, he worked very hard and diligent in order to build relationships, until then he was known as the most respected Chinese entrepreneur, banker, and industrialist in Southeast Asia. Moreover, Tjong A Fie was regarded as one of the founders of Medan. His company employed more than 10,000 employees. Although he was not the only rich man in the field, due to his generosity and leadership as China Kapitan (Majoor der Chineezen), made him special.

As the father of Medan, Tjong A Fie had an important role in the establishment of many important buildings in this city. Around 1888, the incumbent Sultan of Deli called Sultan Ma'mun al-Rashid, wanted to build a palace in Medan. Tjong A Fie reportedly accounts for 1/3 the cost of the construction of the

palace which now becomes one of a tourist destination. The other Tjong A Fie's relics was the contribution of a big watch to the Township Office Hours Medan in 1913. It remains on display at City Hall Medan, a Dutch building located one straight line with Tjong A Fie's Mansion. The big watch made by Van Bergen in the Heillgerlee Netherlands was dedicated specifically to Medan.

Tjong A Fie also referred as the first man behind the construction of the railway line (Deli Spoorweg Maatschappij) which connected Medan to the area of Belawan Port. In addition, he became a major donor of the development of Masjid Raya al-Mahsun. For the health sector, he also founded the first Chinese hospital called Tjie On Jie Jan.

With his big effort and tenacious, Medan occupied a very important position for the regional trade and tourism in Southeast Asia. Tjong A Fie was an important tycoon who built a business relationship with Selat Malaka region. Medan became closely connected to Penang because of the intense activity in those two regions. Not only in terms of trade, but also town planning and architecture of the building. British plantation entrepreneurs and architects of this strait area were often hired by wealthy people in Medan. Instead, the architects and Dutch planters had brought the new ideas across the strait.

Downtown's field in the city center in Medan called "Esplanade", the same as the open field that was in Penang. The house store buildings (shops), as well as the type of building in this city, were also very similar to each other. Hence, the combined style of Dutch and English was widely available in Medan until today.

Tjong A Fie success in overseas did not make him forget to the land of his birth. In the province of Nanking, China, Tjong A Fie built a plant to encourage the industry there. For his services, the Kingdom of China raised Tjong A Fie as the royal with Tjie Voe

degree, and in 1911 the title was raised again to To Thay. That was the story of the legendary tycoon in Deli Land that could not inseparable from the history of Medan. So, the Chinese people was not a stranger in this city.

Tjong A Fie died at age 61 years, in museum contained his last photo precisely when the 60th anniversary year, one year before his death. For a Chinese man who were very rich and generous, Tjong A Fie also had thought of the continuity of the company and his habit to donate his property to people who can not afford, as well as helping the country's development. Then, before his death, Tjong A Fie also willed his entire fortune inside and outside of Sumatra to Toen Moek Tong Foundation that should be established in Medan and Sungkow when he died.

Even, he wrote his request that the foundation provided financial assistance to the talented and well-behaved young men who wanted to complete their education, regardless of their nationality. Tjong also advised that the foundation helped those who could not work properly due to a defect and helped the victims of natural disasters without irrespective of their nationality or ethnicity.

That was the development history of Medan that had received so much assistance from a Chinese. From the history, we could also see that the generosity of Tjong A Fie did not look at religion and ethnicity. Everyone was assisted to the common interest, even some of his relics still used until now and had a vital role.

Until nowadays the economy of Medan has kept moving forward with the role of Chinese descents who have been the citizen of Indonesia, they still live in peace one another, even with the natives, they maintain social bliss connection that never happened a friction among ethnic in Medan.

So if we want to visit Medan, besides visiting the sights of nature around North Sumatra and Medan, we would better visit Tjong A Fie Mansion that is in the middle of Medan, where it is not too difficult to find it. Besides seeing the history of Medan from Tjong A Fie Mansion, we can also see the old buildings located around A. Yani street, because these locations become the old town area which is preserved by the local government.

(Supriyadi)

GETTING TO KNOW THE ROLE OF X-RAY MACHINE BETTER

We often hear or read about how Directorate General of Customs and Excise (DGCE) successfully seizes goods that are prohibited and restricted being smuggled due to the officers' scrutiny when checking the goods through the xray machine. Those who have travelled by plane or ship through the airport or seaport must have also put their belongings into the xray machine. How does it actually work and why must the goods go through the machine?

Wikipedia Indonesia defines xray as a form of electromagnetic radiation with a wavelength of around 10 nanometer to 100 picometer (similar to a frequenxy of around 30 PHz to 60 EHz). In layman's terms, x-ray is a radiation ray that can see through and visualize the inside.

Xray was initially used for medical purposes to see the internals of human. It is often used to diagnose medical pictures and crystalography of xray. It is a form of a dangerous ion radiation. It was first found by a physics expert at the university of Wurzburg, Germany, Wilhelm Conrad Roentgen accidentally when he experimented with cathode ray.

It its development, xray machine is used not only for medical purposes but also industrial or even security purposes. It was first applied for security purposes at the government building, mall, hotel, military training complex, apartment, airport, seaport, etc to help in the process of detection and identification.

Xray is used by DGCE to balance its service and control functions. The use of xray helps DGCE serve the community without disregarding the security aspect and, therefore, it could help reduce the queue of goods examination at the seaport and airport.

It is not precisely known when DGCE began to use xray equipment; but according to the Head of Operation Facilities IV Section, Directorate of Enforcement and investigation, Yudi

Permadi, DGCE bagn to use xray in early 1990. There are a few types of xray used:

1. **Cabin xray machine.** This machine is commonly used to scan packages and handcarried goods of passengers of airplane and ship.
2. **Baggage xray machine.** This machine is usually used to scan goods of passengers of airplane and ship that are stored in the cargo.
3. **Cargo xray machine.** This machine is used to scan goods with the volume of more than 100cm^3. It is usually used at the airport to check cargo of a plane or at the seaport to check consignments.
4. **Mobile container xray scanner.** This machine is used to scan a container and is equipped with two modes, mobile and portal mode.
5. **Hi-Co xray scan.** This is used to scan a container and due to its large size, it is usually placed at the seaport.
6. **Scanvan**.This used to scan goods and it is easily moved to the desired place.

DGCE uses the xray machines to control the borders such as airport, seaport, and cross-border post. While the number of xray machines is deemed sufficient, DGCE plans to add more machines. "While all international airports where customs officers work have an xray machine, some seaports do not. Xray machine is currently used only to help the physical examination of goods," said Yudi.

For DGCE, the use of an xray machine can make officers' job easier. Nevertheless, it takes skill for the operators to identify and the result of the xray scans because criminals nowadays have their own clever ways in concealing forbidden goods, such as drugs.

Operators analyzing the xray scan image are equipped with knowledge and theories of xray through a short course. But experience also plays an important role and, therefore, it often happens that the image analysis is done by more than one officer. It takes a few years of experience to have the necessary skills in analyzing xray images.

Different work units use different equipment, depending on the work environment. Officers at the airport, for example, use cargo, cabin, and baggage xray machines. Some, such as the Soekarno-Hatta airport, even uses mobile xray machine like scanvan. Ricky M. Hanafi, Head of Operation Facilities Section of Prime Customs Offive of Soekarno-Hatta explained that at the Soekarno-Hatta airport, DGCE has used xray at the international arrival terminal and the post office. Mobile xray machine, such as scanvan, has also operated to reach remote area.

Currently Prime Customs Office of Soekarno-Hatta has some x-ray machines with various type and brand, however some of them are not operated anymore due to the life time of use. Since the building of Terminal 3 Ultimate, all x-ray machine in that terminal has been renewed in order to provide excellent service and opotimum control.

"Althought some of them are broken and can't be used, however with the equipment that we have, we keep optimizing the control," said Ricky.

X-ray machine operator at airport shall be capable, agile, and able to cooperate with other units, for services at airports are measured in seconds.

X-ray machine used at Port of Tanjung Priok is Hi-Co Scan X-ray Container and Mobile Container Scanner X-Ray to check the containers, scanvan, and x-ray machine to check goods with tiny dimension. Besides, there is Gamma Ray.

X-ray and gamma ray that DGCE have are both in form of portal/static and mobile. For x-ray portal, DGCE have Hi-Co Scan X-ray Container. It is like a room where the container that

will be checked enters into it. For the mobile x-ray, DGCE uses HCVM atau Heimann Cargo Vision Mobile that able to scan the container while the truck is moving. In Indonesia there are only 5 units of HCVM at some major ports, and all of them are owned by DGCE.

Gamma ray machines are only operated at Ports (Tanjung Priok, Tanjung Mas, dan Tanjung Perak) to check the export goods for those can scan faster than X-Ray. The differences between gamma ray and X-Ray are:

a. **The source of radiation,** if gamma ray uses radiation from cobalt-60 while the x-ray uses electrical power that is converted into x-rays.
b. **Penetration,** x-ray machines have better penetration than the gamma ray
c. **Consumption of electricity,** gamma ray machine has a lower power consumption compared to the x-ray machine.
d. **Time Scan,** a gamma ray scan relatively faster to the x-ray machine.

Other equipments used by Customs are:

a. **Trace detector,** used to detect traces of narcotics to nanoparticles gram level
b. **Chemical identifier,** used to identify the types of chemicals content.

Customs stay abreast of technological developments in terms of control, but still tailored to the needs. For example, there used to be only a *single view* of x-ray from only one side, but now it is a *dual view*. Even today the technology has developed, it could be seen 360 degrees and it is possible to appear more diverse colour in x-ray monitor. Not only 3 basic colors as it exists today, namely orange (organic), green (inorganic), and blue (metal).

Customs always renew the technology of x-ray machine and optimize utilization of existing x-ray machines.

For the maintenance of the container scanner (hico and gamma rays) is daily checked by technicians from the vendor of the machine, while portable x-ray machine (cabin, baggage and cargo) is checked in accordance with standard operating procedure (SOP) that exist, each business unit is obliged to carry out regular checks on the machine, then report to the Headquarters about the condition of the machine in accordance with the regulations of the Director General of Customs and Excise No. 53 Year 2010 on Control Procedure.

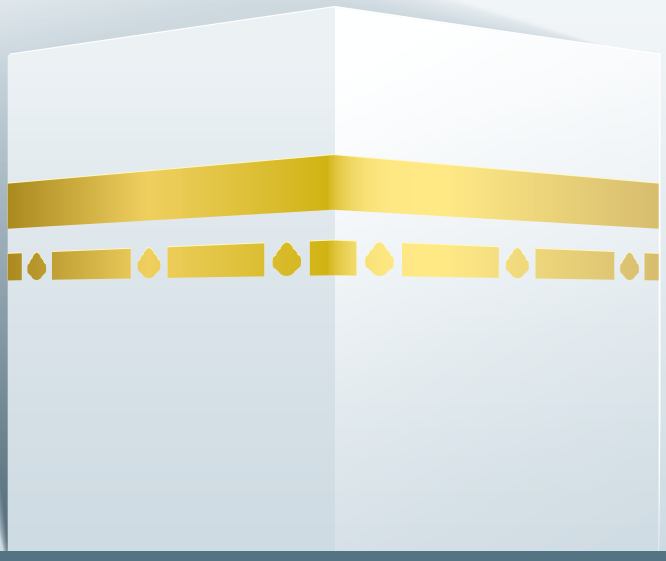
Procedure to damaged x-ray machine is business unit reports to Headquarters and Headquarters contact the vendor to send a technician, then technician repairs the x-ray machine. As if there are damaged and can not be repaired, business unit shall report to the Headqurters so that there will be a procurement or purchasing a new equipment.

Along with the development of technology and changes in the modus operandi of smuggling, it certainly needs an increase of ability, not only to rely on the equipment but the skill of the Customs officers at the control unit.

(Desi Prawita)

KELUARGA BESAR
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
MENGUCAPKAN

Selamat Hari Raya Idul Adha 1437 H



Tumbuhkan keikhlasan dan kepedulian terhadap sesama