

EVALUASI KEBIJAKAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG PADA DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

Akhmad Firdiansyah¹⁾, Ario Seno Nugroho²⁾

^{1,2} Jurusan Kepabeanan dan Cukai, Politeknik Keuangan Negara STAN, Bintaro Sektor V,
Tangerang Selatan, Indonesia, 15222
email: afirdiansyah@pknstan.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk
[20-08-2017]

Revisi
[12-09-2017]

Tanggal diterima
[23-11-2017]

ABSTRACT:

Customs clearance activities carried out by the Directorate General of Customs and Excise (DJBC) is closely related to the competitiveness of national economy indicators specifically ease of doing business, logistics performance index and dwelling time. Physical Examination of goods (bahandle) is a performance indicator of DJBC. Physical Examination was performed by the customs because of the number error and type of goods (red channel) or an error of the customs value and/or classification/tariff as well as random examination (green channel and priority channel). This research aims to analyze the effectiveness of the physical examination performed by DJBC. This research exploits descriptive qualitative analysis method using secondary data import (PIB) during 2015-2016. The results of the study showed that the error found (hitrate) was 5.9% meaning among 2.165.243 PIB checked, 127.775 documents were false. This proves that the physical examination conducted by DJBC is not efficient. Risk management is required through the evaluation of the determination of the variables in the physical examination not only because of the number and type of error, but also the customs value and/or classification/tariffs. Improved physical examination can result in the potential for efficient results and implement good governance.

Keywords: physical examination, red line, efficient

ABSTRAK:

Kegiatan pemeriksaan pabean (*customs clearance*) yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) berkaitan erat dengan daya saing perekonomian nasional dalam hal kemudahan melakukan bisnis, indeks performa logistik dan *dwelling time*. Pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) merupakan indikator kinerja DJBC. Pemeriksaan fisik dilakukan terhadap pemberitahuan pabean karena kesalahan jumlah dan jenis barang (jalur merah) maupun kesalahan karena nilai pabean dan/atau klasifikasi/tarif serta pemeriksaan secara acak (jalur hijau dan jalur prioritas). Penelitian ini bertujuan menganalisa efektivitas kegiatan pemeriksaan fisik (*bahandle*) yang dilakukan oleh DJBC. Penelitian ini menggunakan metode analisa kualitatif deskriptif dengan menggunakan data sekunder importasi Pemberitahuan Impor Barang nasional (PIB) pada kurun waktu 2015-2016. Hasil penelitian menunjukkan bahwa besarnya kesalahan yang ditemukan (*hitrate*) adalah 5,9% yaitu artinya bahwa terhadap 2.165.243 PIB yang diperiksa, terdapat 127.775 dokumen yang salah. Hal ini membuktikan bahwa pemeriksaan fisik yang dilakukan oleh DJBC belum efisien. Diperlukan penataan manajemen yang baik melalui evaluasi penentuan variabel dalam pemeriksaan fisik dengan manajemen risiko yang obyektif dan terukur, bukan hanya karena kesalahan jumlah dan jenis saja, melainkan juga kesalahan karena nilai pabean dan/atau klasifikasi/tarif. Perbaikan tata kelola pemeriksaan fisik dapat memberikan potensi hasil yang efisien dan dapat mewujudkan pemerintahan yang baik (*good governance*).

Kata Kunci: pemeriksaan fisik, jalur merah, efisien

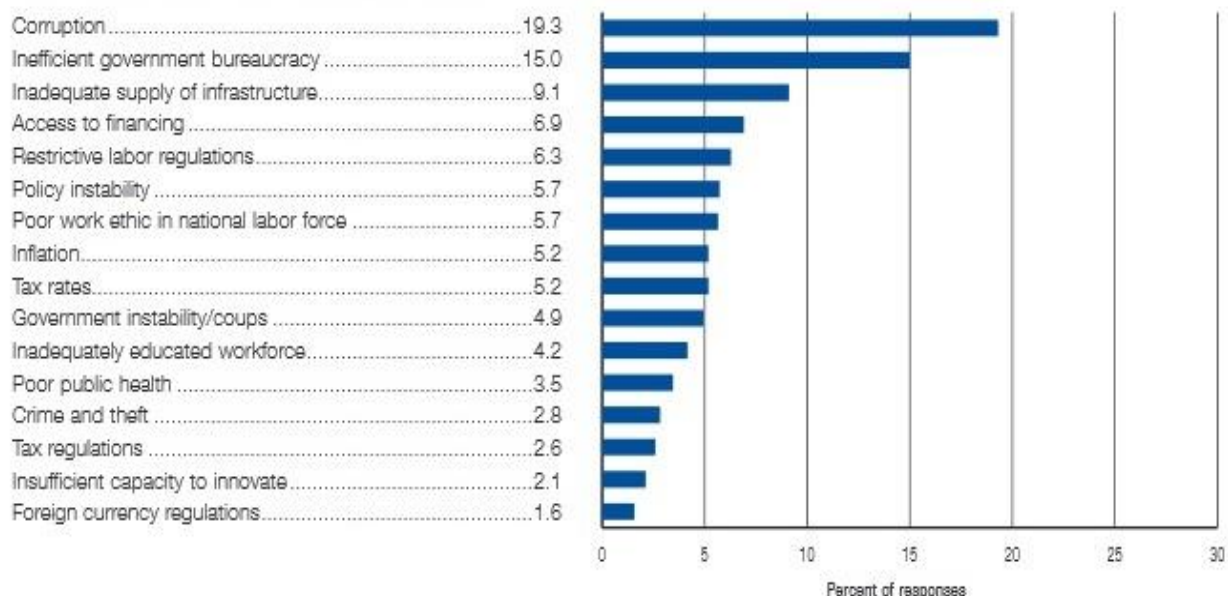
1. PENDAHULUAN

Tolak ukur kesuksesan dalam reformasi birokrasi adalah mengarah kepada upaya perubahan tata kelola pemerintahan yang lebih baik. Pelayanan semestinya dititikberatkan pada upaya mendahulukan kepentingan umum, mempermudah urusan publik, dan mempersingkat waktu dalam menyelesaikan urusan publik. Menurut Tjokroamidjojo (1984), birokrasi dimaksudkan untuk mengorganisasi secara teratur suatu pekerjaan yang harus dilakukan oleh banyak orang. Pengorganisasian harus dapat diselesaikan dengan cepat, namun akurat dalam

pengambilan keputusan, oleh karena itu dibutuhkan manajemen risiko.

Kementerian Keuangan sebagai pemangku kebijakan ekonomi di Indonesia, memiliki tujuan manajemen risiko untuk meningkatkan efektifitas alokasi dan efisiensi penggunaan sumber daya organisasi dalam setiap kegiatan. Salah satu bentuk kegiatan adalah pemeriksaan pabean (*customs clearance*) yang diwenangkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) berupa penelitian administratif secara dokumen dan kegiatan pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) harus dilakukan secara efektif dan efisien.

Gambar 1. Faktor-faktor penyebab permasalahan bisnis di Indonesia



Sumber: WEF (2012).

Kegiatan *custom clearance* dalam hal pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) merupakan indikator kinerja DJBC yang juga dikaitkan dengan perekonomian nasional dalam hal kemudahan bisnis, *dwelling time*, dan indeks performa bisnis. Hal ini sejalan dengan pernyataan *World Economic Forum/WEF* (2012) bahwa

kesuksesan bisnis sangat dipengaruhi oleh faktor utama yaitu inefisiensi birokrasi yang menempati urutan kedua setelah masalah korupsi pada urutan pertama.

Kemudahan atau kesuksesan bisnis di Indonesia masih terkendala efisiensi birokrasi, sehingga berpengaruh pula terhadap performa logistik Indonesia yang

hanya menempati urutan ke-63 di dunia (Tabel 1). Menurut Kresnalyiska (2015) dalam sistem administrasi pemerintahan yang modern haruslah diperlukan

monitoring dan pengukuran pencapaian tujuan yang obyektif, efisien dan terukur dalam implementasinya agar efisien.

Tabel 1. *Logistics Performance Index (LPI) 2016*

<i>Country</i>	<i>Customs</i>	<i>Infrastructure</i>	<i>International Shipments</i>	<i>Logistics Competence</i>
1. Germany =	4.12	4.44	3.86	4.28
2. Luxembourg ↑	3.90	4.24	4.24	4.01
3. Sweden ↑	3.92	4.27	4.00	4.25
5. Singapore =	4.18	4.20	3.96	4.09
9. Hong Kong ↑	3.94	4.10	4.05	4.00
12. Japan ↓	3.85	4.10	3.69	3.99
24. South Korea ↓	3.45	3.79	3.58	3.69
27. China ↑	3.32	3.75	3.70	3.62
32. Malaysia ↓	3.17	3.45	3.48	3.34
35. India ↑	3.17	3.34	3.36	3.39
45. Thailand ↓	3.11	3.12	3.37	3.14
63. Indonesia ↓	2.69	2.65	2.90	3.00
64. Vietnam ↓	2.75	2.70	3.12	2.88
71. Philippines ↓	2.61	2.55	3.01	2.70
73. Cambodia ↑	2.62	2.36	3.11	2.60

Sumber: Bank Dunia (2016) yang dimuat dalam www.indonesia-investment.com 30-06-2016.

Pemeriksaan fisik adalah kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa barang untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa guna keperluan pengklasifikasian dan penetapan nilai pabean. Pemeriksaan fisik barang dilakukan secara selektif berdasarkan manajemen risiko sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 845/KMK.01/2016 secara terukur dan menggunakan penilaian profiling yang dilakukan oleh sistem komputer pelayanan. Penilaian dilakukan sesuai Instruksi Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 06/BC/2010 dalam dua kategori yaitu profil importir dan profil komoditi. Profil importir adalah penilaian resiko yang didasari oleh penilaian rekam jejak dan skoring masing-masing importir yang bersangkutan, sedangkan profil komoditi adalah penilaian

didasarkan atas jenis komoditi barang yang diimpor. Kedua profil tersebut digabungkan untuk menghasilkan kriteria importir jalur MITA (Mitra Utama) Prioritas, jalur MITA *Non* Prioritas, jalur hijau, jalur kuning, dan jalur merah.

Dalam tatanan operasional yang dinamakan pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) sebagaimana diatur dalam tata kerja pemeriksaan fisik barang impor untuk dipakai diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 16/BC/2016. Berdasarkan Instruksi Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 06/BC/2010 dan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-12/BC/2016 yang dikenakan pemeriksaan fisik secara mandatori adalah importir kategori jalur merah, sedangkan importir selain jalur merah dilakukan pemeriksaan

apabila terdapat kondisi tertentu yaitu dalam hal terkena pemeriksaan fisik secara acak dan/atau terdapat nota hasil intelijen. Pemeriksaan fisik merupakan bagian penting yang harus dilaksanakan secara efektif dalam hal biaya dan waktu. Bertentangan dengan itu, efektivitas pemeriksaan fisik dalam hal waktu dan biaya di Indonesia masih lemah

dibandingkan negara ASEAN lainnya seperti Malaysia, Singapura, Vietnam, dan Thailand (Tabel 2). Jika tidak ada perbaikan, maka akan berpengaruh pada lemahnya daya saing Indonesia di dunia. Oleh karena itu perlu adanya evaluasi mengenai kebijakan fisik yang dilakukan oleh DJBC.

Tabel 2. Kinerja logistik ASEAN

	Indonesia	Singapura	Malaysia	Vietnam	Thailand
<i>Export time and cost / Port or airport supply chain</i>					
<i>Lead time (days)</i>	3 days	2 days	1 day	1 day	1 day
<i>Cost (US\$)</i>	579 US\$	323 US\$	3000 US\$	237 US\$	250 US\$
<i>Import time and cost / Port or airport supply chain</i>					
<i>Lead time (days)</i>	4 days	2 days	1 day	1 day	1 day
<i>Cost (US\$)</i>	568 US\$	266 US\$	3000 US\$	281 US\$	500 US\$
<i>Clearance time without physical inspection (days)</i>	2 days	0 day	1 day	1 day	1 day
<i>Clearance time with physical inspection (days)</i>	5 days	1 day	2 days	2 days	1 day
<i>Physical inspection (%)</i>	7.91%	4.82%	1.58%	53.5%	2.5%
<i>Multiple inspection (%)</i>	2.79%	2.86%	1%	6.79%	1.58%

Sumber: Bahan sosialisasi Pusat Logistik Berikat DJBC 2014

Menurut Hidayat (1986), efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target secara kuantitas, kualitas dan waktu telah tercapai, sedangkan menurut Mansoor (2011) efisiensi didefinisikan sebagai perbandingan antara *output* dibandingkan *input*. Dalam tataran operasional, efisiensi bagi pemerintah merupakan rekayasa pemerintah dengan sumberdaya yang terbatas dalam rangka menghasilkan usaha secara optimal, sedangkan bagi pelaku usaha efisiensi merupakan penghematan biaya, sehingga dapat meningkatkan daya saing di dunia internasional. Menurut

Porter (1994) dalam *Corporate Financial Management* bahwa keunggulan bersaing ditentukan oleh keunggulan biaya (*efficiency cost*). Efisiensi juga merupakan indikator yang dipakai dalam menentukan kemudahan bisnis di Indonesia (*ease of doing business*), semakin efisien maka nilai kemudahan bisnis semakin diminati oleh para investor dalam rangka mendapatkan keuntungan yang lebih besar.

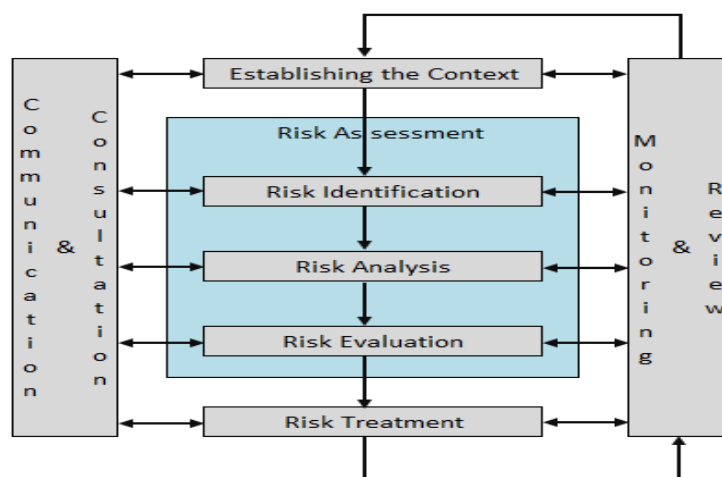
2. KAJIAN LITERATUR

Dalam ilmu manajemen modern sebagaimana diterangkan dalam *Risk Management Guide World Customs Organization* (2003) bahwa kebijakan yang baik hendaknya dilandasi dengan pertimbangan yang terukur (*the measurement process*). Proses pemilihan seleksi harus tepat agar tidak terjadi pemborosan (inefisiensi) sumber daya terutama dalam hal biaya dan waktu. Curristine, *et al.* (2007) menyatakan bahwa *Organization for Economic Cooperation and Development* (OECD) telah membuat rumusan dari kinerja pemerintahan antara lain: membuat anggaran yang responsif yang prioritas, membuat praktek manajemen lebih fleksibel seperti prioritas yang mudah

untuk dicapai, memperkuat persaingan antar penyedia jasa yang mengurus permintaan publik, dan meningkatkan transparansi dengan memberikan informasi yang lebih banyak dan lebih baik kepada parlemen dan masyarakat sehingga berpotensi memperbaiki manajemen dan efisien.

Dalam implementasi di lapangan diperlukan adanya pemahaman menyeluruh tentang manajemen risiko untuk menilai dan membuat kebijakan yang tepat dan terukur (lihat Gambar 1). Manajemen risiko yang dimulai dari penetapan konteks hingga penetapan manajemen risiko yang diambil merupakan proses yang saling terkait sampai menjadi suatu kebijakan sesuai dengan level skenario yang diinginkan.

Gambar 2. Proses dan siklus manajemen risiko



Sumber: WCO Risk Management Guide (2003)

Keberhasilan penentuan suatu program harus memperhatikan beberapa indikator yang sudah baku, salah satunya adalah efisiensi. Hal ini juga selaras dengan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB) menurut Undang-Undang No. 30

Tahun 2013 tentang Administrasi Pemerintahan yaitu sebagai berikut:

- kepastian hukum;
- kemanfaatan;
- ketidakberpihakan;
- kecermatan;
- tidak menyalahgunakan kewenangan;

- f. keterbukaan;
- g. kepentingan umum; dan
- h. pelayanan yang baik.

Manajemen risiko yang dilakukan DJBC erat kaitannya dengan pemeriksaan pabean (*customs clearance*). Pemeriksaan pabean secara fisik bersifat mandatori bagi importir kategori jalur merah yang diwenangkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Menurut Destiko (2016) pemeriksaan jalur merah adalah urutan dari suatu proses *clearance* yang mana setelah dilakukan pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) dan penelitian dokumen, petugas Bea Cukai berdasarkan ketentuan kepabeanan yang berlaku memutuskan untuk menerima atau tidak pemberitahuan yang disampaikan untuk proses pengeluaran barang. Setelah dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen apabila terdapat temuan berupa kesalahan jumlah dan/atau jenis barang, nilai pabean atau klasifikasi dikenakan tambah bayar atau pengembalian dengan Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP) untuk dilunasi guna pengeluaran barang. Kegiatan membandingkan antara tingkat kesalahan yang didapat dari penerbitan SPTNP dibandingkan dengan jumlah PIB pada jalur merah disebut dengan *hitrate*. (Cahyani, 2017).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan strategi atau pendekatan studi kasus. Menurut Creswell (2015), studi kasus merupakan strategi penelitian untuk menyelidiki secara cermat suatu program, peristiwa, aktivitas, proses, atau sekelompok individu. Dalam hal ini, kasus yang diteliti dibatasi oleh waktu dan aktivitas dan peneliti mengumpulkan informasi secara lengkap melalui berbagai prosedur pengumpulan

data berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Penggunaan strategi studi kasus dalam penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh informasi secara lengkap terkait proses bisnis penyusunan kebijakan pemeriksaan fisik barang di lingkungan DJBC karena kesalahan PIB.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif yang meneliti tentang pemeriksaan fisik barang yang dilakukan terhadap PIB impor melalui DJBC secara nasional pada periode 2015-2016. Dengan menggunakan metode kualitatif ini diharapkan dapat diperoleh gambaran secara utuh tentang proses bisnis pemeriksaan fisik di DJBC dan bagaimana agar pelaksanaannya dapat lebih efektif dan efisien.

Obyek dalam penelitian ini adalah barang impor yang diberitahukan secara *self assessment* dalam PIB khususnya yang dilakukan pemeriksaan fisik barang oleh DJBC, yaitu berasal dari pemeriksaan fisik secara mandatori (jalur merah) maupun pemeriksaan fisik karena penetapan secara acak (jalur prioritas, *non* prioritas, hijau dan kuning).

Pada tahap awal dibandingkan data PIB awal sebelum dilakukan pemeriksaan dibandingkan dengan PIB yang sudah dilakukan pemeriksaan. PIB yang telah diperiksa dan kedapatan kesalahan karena jumlah dan/atau jenis, nilai pabean dan tarif/klasifikasi dikenakan Surat Penetapan Tarif dan atau Nilai Pabean (SPTNP). Pengolongan kriteria SPTNP dipisahkan sesuai alasan pemeriksaan yaitu kesalahan jumlah dan/atau jenis, nilai pabean dan tarif/klasifikasi. Selain itu untuk melengkapi penelitian ini mengenai biaya yang dikeluarkan dalam rangka *bahandle* pemeriksaan fisik barang juga dilakukan pengumpulan data melalui metode

kuisisioner kepada pengguna jasa kepabeanean di pelabuhan dan bandara di Jakarta.

Dalam melakukan penelitian, penulis menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara observasi dan kuesioner, sedangkan data sekunder diperoleh melalui pengumpulan laporan bulanan PIB pada Direktorat Penindakan dan Penyidikan DJBC selama periode 2015-2016.

Metode analisis data yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

- a. Mempelajari literatur-literatur terkait dengan beberapa teori manajemen, antara lain manajemen risiko dan prinsip-prinsip administrasi pemerintahan yang baik (*good governance*).

- b. Mempelajari ketentuan ketentuan/peraturan-peraturan yang mengatur pelaksanaan pemeriksaan fisik barang dan penjaluran impor DJBC.
- c. Membuat simulasi dan perhitungan efisiensi biaya terkait pemeriksaan fisik.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian terhadap PIB yang dilakukan pemeriksaan fisik karena kesalahan jumlah dan/atau jenis maupun kesalahan karena nilai pabean dan tariff/klasifikasi, bisa diberikan ilustrasi simulasinya sebagai berikut:

Tabel 3. Simulasi Penghematan Biaya dan Waktu.

No	Tahun	Pemeriksaan fisik			SPTNP Diterbitkan
		Jalur Hijau	Jalur Merah	Jumlah pemeriksaan fisik barang	
1	2015	692.624	343.942	1.036.566	61.396
2	2016	826.907	301.770	1.128.677	66.379
	Jumlah	1.519.531	645.712	2.165.243	127.775
Persentase temuan (<i>hitrate</i>)				5.90 %	
Penghematan biaya			Rp.3.500.000,00 per PIB* = Rp. 37.891.752.050.000		
Penghematan waktu			3 hari per PIB** = 3.247.865 hari		

Sumber: Data diperoleh dari Direktorat Pencegahan dana Penindakan Kepabeanean dan Cukai

*Diambil dari data survey kepada pengguna jasa kepabeanean dan cukai di Jakarta

**Data dari sosialisasi Pusat Logistik Berikat (PLB) DJBC tahun 2014

Berdasarkan tabel simulasi tersebut dapat diketahui bahwa *hitrate* selama penelitian sebesar 5,9 % yang berarti dari 2.165.243 PIB yang diperiksa, hanya 127.775 PIB yang dikenakan Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP). Hasil penelitian yang dilakukan

oleh peneliti sebelumnya yaitu Rinaldi (2016) dalam laporannya mengenai Analisis Penerapan Manajemen Risiko Sistem Jalur Merah pada DJBC, rentang persentase *hitrate* ideal untuk jalur merah sebesar 10-15 %. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan DJBC saat ini dalam

pemeriksaan fisik yang bertumpu hanya pada kesalahan jumlah dan/atau jenis barang belum sepenuhnya efisien (inefisien).

Menurut Argiansyah (2016), kegiatan pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) yang inefisien mengindikasikan adanya ketidaktepatan dalam pengaturan sumberdaya, sehingga berakibat penambahan biaya dan waktu pemeriksaan, meningkatnya indeks LPI, dan pertambahan *dwelling time*. *Dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari barang dibongkar dan diangkat dari kapal sampai barang tersebut dikeluarkan dari pelabuhan. Meskipun terdapat pengaruh positif *dwelling time* terhadap pendapatan pelabuhan dikarenakan tarif progresif, namun terjadi penambahan waktu pemeriksaan yang tidak diikuti dengan peningkatan penerimaan bea masuk sehingga bersifat inefisien (Cahyani, 2017).

Kebijakan saat ini dapat lebih ditingkatkan lagi agar efektif dan efisien yaitu dengan merubah pola manajemen risiko perimbangan kebijakan pemeriksaan fisik barang. Pemeriksaan seharusnya tidak lagi hanya bertumpu kepada kesalahan jumlah dan/atau jenis barang, melainkan juga dengan dasar kesalahan karena penelitian nilai pabean dan tarif/klasifikasi secara proporsional. Biaya dan waktu yang tersedia efektif dan efisien untuk memeriksa lebih banyak jumlah PIB, sehingga diharapkan terjadi peningkatan persentase *hitrate*. Dengan begitu, kebijakan mengenai pemeriksaan fisik akan lebih tepat sasaran dan tepat guna sesuai dengan *risk assessment* yang akuntabel dan terukur agar dapat memperoleh hasil yang optimal. Oleh karena itu, Pemeriksaan fisik diamanatkan oleh Undang-Undang Kepabeanan Nomor

10 Tahun 1995 dan diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan yang dilaksanakan DJBC untuk mendapatkan kepastian dan kepatuhan pelaksanaan ketentuan yang berlaku serta fakta yang komprehensif dalam menentukan besarnya bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang harus dibayar secara akurat menjadi efektif dan efisien.

5. SIMPULAN

Pemeriksaan jalur merah memberikan kontribusi besar dalam indikator perekonomian nasional, sehingga harus dikelola dengan baik oleh DJBC. Namun, kebijakan DJBC saat ini dalam pemeriksaan fisik yang bertumpu hanya pada kesalahan jumlah dan/atau jenis barang belum sepenuhnya efisien (inefisien) yang ditunjukkan persentase *hitrate* hasil penelitian sebesar 5,9 % yang berarti dari 2.165.243 PIB yang diperiksa, hanya 127.775 PIB yang dikenakan Surat Penetapan Tarif dan Nilai Pabean (SPTNP).

6. SARAN

Perbaikan terkait pemeriksaan fisik sangat diperlukan agar efisiensi dan efektifitas pelaksanaannya di lapangan terlaksana. Hal yang perlu mendapat perhatian adalah kebijakan penentuan pemeriksaan fisik tidak hanya pada kesalahan karena jumlah jenis namun juga kesalahan lainnya, seperti nilai pabean dan/atau tarif/klasifikasi, agar waktu dan biaya yang tersedia mampu meningkatkan persentase *hitrate*. Dengan begitu, pemeriksaan fisik benar-benar mencerminkan usaha DJBC untuk mencari fakta secara obyektif dan bisa terukur

sesuai dengan tata kelola pemerintah yang baik (*good governance*).

DAFTAR PUSTAKA

- Argiansyah, Raka & Al-Masadieq, M. (2016). Analisis Pengaruh *Dwelling Time* terhadap Pendapatan. *Jurnal Universitas Brawijaya*.
- Bintoro Tjokroamidjojo, Pengantar Administrasi Pembangunan, LP3ES, Jakarta, 1984.
- Cahyani, Pramudita. (2017). Analisis Pengaruh Kebijakan Penurunan Jalur Merah Penerima Bea Masuk. *Skripsi*.
- Creswell, John P. (2015). Research Design. Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed. Edisi Ketiga. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Curristine, Teresa, Zsusanna Lonti and Isabelle Joumard (2007). Improving Public Sector Efficiency: Challenges and Opportunities. *OECD Journal on Budgeting Volume 7 – No. 1*.
- Hidayat. (1986). Teori Efektifitas Dalam Kinerja Karyawan. Gajah Mada University Press. Yogyakarta
- Kresnalyiska, Gergana (2015). Monitoring of Public Policies-A Modern Tool of Good Governance. *American International Journal of Contemporary Research. USA*.
- Mansoor, Azhar. (2011). A Look at Efficiency in Public Administration: Past and Future. *Jurnal SAGE. Pakistan*.
- Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan
- Undang-Undang Nomor 30 tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan
- Peraturan Menteri Keuangan, Nomor 171/PMK.01/2016 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Keuangan
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 225 /PMK.04 /2015 tentang Pemeriksaan Pabean di Bidang Impor;
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Nomor P-12/BC/2016 tentang Pemeriksaan Fisik Barang Impor
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Nomor P-16/BC/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai
- Instruksi Dirjen BC Ins-06/BC/2010 tentang Penetapan Jalur dan Penyusunan serta Pemutakhiran Profil Importir dan Profil Komoditi dalam Pelayanan dan Pengawasan Impor
- Porter, Michael. (1994). Manajemen Keuangan Sektor Publik. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Rinaldi, Destiko Teguh. (2016). Analisis Penerapan Manajemen Risiko Sistem Jalur Merah pada DJBC. *Skripsi*.
- World Custom Organization. (2003). Risk Management Guide.
- World Economic Forum. (2012). Reflections on Regional Competitiveness. Geneva
- World Bank Logistic Performance Index URL:
http://www.indonesia_investments.com, diunduh 30 Juni 2016.