

ANALISIS KOMPARASI PROSEDUR KEPABEANAN BARANG PENUMPANG DI NEGARA INDONESIA, TIONGKOK, INDIA DAN JEPANG

Marsanto Adi Nurcahyo ¹⁾; Hafizh Adam Muslim ²⁾

¹⁾ marsanto.adi@pknstan.ac.id, Politeknik Keuangan Negara STAN

²⁾ hafizh.adam@kemenkeu.go.id, KPPBC Tipe Madya Pabean Juanda

Abstract

Passenger goods service activities by customs agencies have an important role in economic growth, smooth passenger flow and also international relations. This research was conducted with the aim of knowing how the customs procedures for importing passenger goods in Indonesia, China, Japan and India and to find out the differences in passenger goods import procedures in Indonesia, China, Japan and India. The research method used is descriptive-qualitative method. The data collection method used is literature study and questionnaire distribution. The results of this study show that there are similarities and differences in the service procedures for importing passenger goods. The similarity of customs procedures from the respondent countries is that all countries provide import duty exemption facilities up to a certain value, facilities for carrying certain goods and procedures carried out. Differences in customs procedures occur in the amount of facilities provided and also the number of facilities for carrying certain goods. The results of this study recommend that the government periodically evaluate and adjust the implementation of the provision of facilities for passenger goods. In addition, the government should cooperate with relevant countries to harmonize customs procedures.

Keywords : customs, passenger goods, comparison, Indonesia

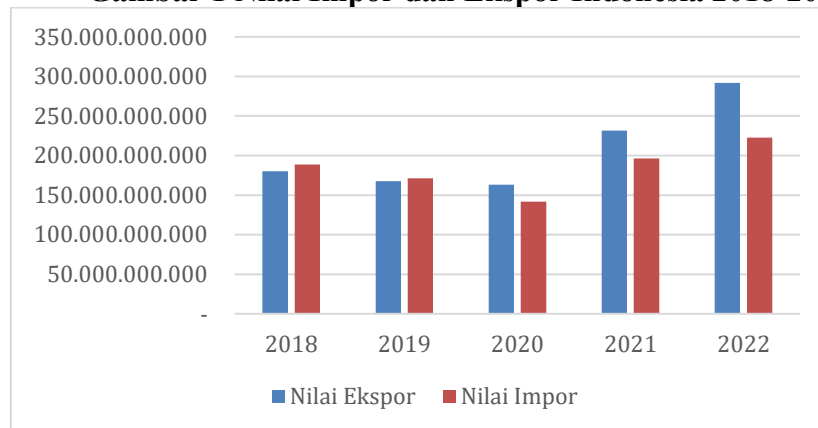
Abstrak

Kegiatan pelayanan barang penumpang oleh instansi kepabeanan mempunyai peran penting pada pertumbuhan ekonomi, kelancaran arus penumpang dan juga hubungan internasional. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana prosedur kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India serta untuk mengetahui perbedaan prosedur impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India. Metode penelitian yang digunakan ialah metode deskriptif-kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan ialah studi literatur dan penyebaran kuisioner. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya persamaan dan perbedaan pada prosedur layanan impor barang penumpang. Persamaan prosedur kepabeanan dari negara responden ialah bahwa seluruh negara memberikan fasilitas pembebasan bea masuk hingga nilai tertentu, fasilitas pembawaan barang tertentu dan prosedur yang dilakukan. Perbedaan prosedur kepabeanan terjadi pada besarnya fasilitas yang diberikan dan juga jumlah fasilitas pada pembawaan barang tertentu. Hasil penelitian ini merekomendasikan pemerintah untuk melakukan evaluasi dan penyesuaian secara berkala atas pelaksanaan pemberian fasilitas bagi barang penumpang. Selain itu, pemerintah juga dapat bekerja sama dengan negara-negara terkait untuk harmonisasi prosedur kepabeanan.

Kata Kunci : kepabeanan, barang penumpang, komparasi, Indonesia

PENDAHULUAN

Sesuai Undang-Undang no 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean. Kegiatan ini dapat dilakukan melalui beberapa metode. Kegiatan impor dapat dilakukan menggunakan pengiriman kargo, pengiriman jasa pos, atau dibawa oleh orang saat melintasi perbatasan negara. Pembawaan oleh orang ini termasuk kategori impor barang yang dibawa oleh penumpang yang menggunakan sarana pengangkut atau alat transportasi dengan tujuan antarnegara.

Gambar 1 Nilai Impor dan Ekspor Indonesia 2018-2022

Sumber: Data BPS

Berdasarkan Gambar 1, dapat diungkapkan bahwa nilai impor dan nilai ekspor Indonesia mengalami tren peningkatan. Meskipun terjadi penurunan saat pandemi, yakni pada tahun 2020, namun pada tahun setelahnya nilai perdagangan internasional Indonesia mengalami kenaikan yang bahkan lebih besar daripada sebelum masa pandemi. Hal ini menunjukkan bahwa regulasi dibidang impor dan ekspor di Indonesia perlu mendapatkan perhatian serius dari pemerintah, agar dapat memberikan layanan terbaik untuk masyarakat.

Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) sebagai salah satu instansi pemerintah yang berwenang untuk mengawasi dan melayani kegiatan perdagangan internasional mempunyai peran penting dalam menjaga kelancaran arus barang impor dan ekspor (Sitompul & Nawawi, 2022). DJBC sebagai *trade facilitator* mempunyai fungsi untuk mewujudkan iklim usaha yang kondusif dengan memperlancar arus logistik barang impor dan ekspor. (Yusuf, 2019).

Salah satu kegiatan impor yang dilayani dan diawasi oleh DJBC ialah impor yang dilakukan oleh penumpang sarana pengangkut atau alat transportasi yang datang dari luar negeri atau lazim disebut dengan kegiatan impor barang penumpang. Kegiatan tersebut mempunyai peran penting dalam perkembangan ekonomi negara. Adapun kepentingan tersebut dapat digambarkan dalam kegiatan pariwisata, yaitu jumlah penumpang pesawat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi daerah (Antoni, 2017). Impor barang penumpang sangat erat kaitannya dengan kelancaran arus penumpang dan wisatawan yang menjadi salah satu sektor penting dalam perekonomian negara. Selain itu, kegiatan impor barang penumpang juga berpengaruh dalam pembangunan hubungan internasional antarnegara, bagaimana hubungan bisnis yang erat antara pengusaha di dalam dan luar negeri yang setiap saat melintas antarnegara dapat memperkuat kerja sama politik dan ekonomi antarnegara.

Dalam menjalankan fungsinya, DJBC telah merumuskan dan menerapkan prosedur impor barang penumpang. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 203/PMK.04/2017 tentang Ketentuan Impor dan Ekspor Barang yang Dibawa oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut. Namun, dalam kenyataannya masih banyak terjadi permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat. Permasalahan tersebut berupa kurangnya kepuasan dan kurangnya pemahaman masyarakat terhadap prosedur yang telah dilaksanakan oleh DJBC (Wulandari, 2018). Selain itu, pengaduan terkait dengan barang penumpang juga meningkat dalam beberapa tahun terakhir (Adhitama, 2020). Jika permasalahan tersebut tidak diselesaikan dengan baik, dikhawatirkan akan menjadi citra yang buruk bagi layanan publik di Indonesia. Selain itu, DJBC sebagai *community protector* juga mempunyai indikator kinerja di bidang pemeriksaan barang penumpang (Agatha & Nurkhamid, 2022). Kegiatan impor barang penumpang merupakan salah satu pintu masuk importasi barang yang perlu mendapat perhatian

agar pelayanan dan pengawasan proses bisnisnya dapat memberikan dampak yang positif bagi masyarakat dan negara.

Dalam penelitian ini, penulis membandingkan prosedur kepabeanan impor barang penumpang yang dilaksanakan oleh DJBC dengan prosedur yang dilakukan oleh negara lain. Penelitian ini penting dilakukan untuk memberikan gambaran luas tentang *best practice* implementasi prosedur kepabeanan barang penumpang di berbagai negara. Diharapkan dengan penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih baik mengenai prosedur kepabeanan impor barang penumpang. Selain itu, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan saran dan rekomendasi bagi pemangku kepentingan untuk meningkatkan kualitas layanan publik di Indonesia.

Beberapa penelitian terdahulu telah dilakukan untuk menelaah perbandingan prosedur kepabeanan. Penelitian tersebut ialah: penelitian tentang perbandingan prosedur penetapan tarif dan klasifikasi di Afrika Selatan (Colesky, 2015); perbandingan perlakuan dalam tidak pidana kepabeanan (Milla-Ibáñez, 2023); perbandingan dalam perlakuan pelanggaran kepabeanan di Moldova dan Rumania (Pasat, 2017); perbandingan antara klub sepakbola dengan kepabeanan (Zam, 2018); perbandingan customs procedure Rusia dan China (Karpova & Mayburov, 2017); dan penelitian tentang proses bisnis importasi barang penumpang (Agatha & Nurkhamid, 2022; Wulandari, 2018).

Berbeda dengan penelitian yang telah ada, dalam penelitian ini dibahas mengenai perbandingan prosedur barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India. Ruang lingkup penelitian ini ialah kegiatan kepabeanan pada importasi barang penumpang yang ada di Indonesia, Jepang, Tiongkok dan India. Negara-negara tersebut dipilih dengan pertimbangan merupakan negara yang mempunyai pengaruh tingkat ekonomi paling besar di Asia. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan yang penting dalam bidang kepabeanan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang bagaimana prosedur impor barang penumpang dan perbandingannya dengan negara lain, serta memberikan saran untuk perbaikan dan peningkatan kualitas layanan publik di Indonesia.

Rumusan masalah yang dibangun dalam penelitian ini ialah bagaimana prosedur kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India. Selain itu, bagaimana perbedaan prosedur impor barang penumpang di negara tersebut. Ruang lingkup objek dalam penelitian ini ialah kegiatan kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian yaitu untuk mengetahui prosedur kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India, serta untuk mengetahui perbedaan prosedur impor barang penumpang di empat negara tersebut.

KAJIAN LITERATUR

Kepabeanan

Kepabeanan merupakan segala sesuatu yang terkait dengan pengawasan barang impor dan ekspor yang berkaitan erat dengan pungutan bea masuk dan bea keluar (Undang-Undang Kepabeanan, 2006). Kegiatan ekspor diartikan sebagai kegiatan mengeluarkan barang dari dalam daerah pabean keluar daerah pabean. Kegiatan impor adalah memasukkan barang dari luar daerah pabean ke dalam daerah pabean.

Dari beberapa pengertian tersebut, dapat diketahui bahwa setiap pergeseran barang dari dalam negeri ke luar negeri adalah kegiatan ekspor. Sementara pergeseran barang dari luar negeri ke dalam negeri adalah kegiatan impor. Hal tersebut tidak memandang bagaimana metode pembawaan barangnya, baik barang tersebut dikirim melalui kargo, melalui kantor pos, atau bahkan dibawa sendiri oleh yang bersangkutan melalui perbatasan negara.

Community Protector

Salah satu fungsi dari instansi kepabeanan adalah *community protector* (Adhitama & Suranta, 2018). Hal ini dapat diartikan sebagai instansi yang melakukan fungsi melindungi masyarakat. Kegiatan melindungi masyarakat dapat berupa pengawasan terhadap kegiatan ekspor impor yang berdampak bagi negara maupun warga negara.

Kegiatan melindungi masyarakat merupakan perkembangan dari teori proteksionisme. Proteksionisme merupakan konsep ekonomi yang mendefinisikan sejumlah kebijakan pemerintahan suatu negara untuk melindungi industri dalam negeri dari persaingan asing. Proteksionisme menjadi kebijakan suatu negara dalam perdagangan internasional untuk melindungi industri dalam negeri (Abboushi, 2010a). Kebijakan tersebut bertujuan untuk melindungi industri yang ada di dalam negeri agar kedepan mampu bersaing dengan industri dari luar negeri (Fathun, 2017). Teori proteksionisme dilaksanakan dengan menerapkan hambatan perdagangan untuk melindungi pelaku dalam negeri (Nurchahyo & Nugroho, 2023).

Tujuan utama dari kebijakan proteksionis ialah untuk meningkatkan pertumbuhan dan daya saing industri dalam negeri dari adanya barang impor (Kusumaningtyas, 2017). Hal ini dicapai dengan memberlakukan berbagai batasan, seperti tarif impor, kuota impor, subsidi bagi industri domestik, atau aturan-aturan yang mempersulit produk impor masuk ke pasar domestik (Priangani et al., 2021a).

Salah satu alasan yang menjadi dasar penganut teori proteksionisme adalah keinginan untuk melindungi usaha domestik yang mungkin diakibatkan oleh tekanan persaingan global yang ketat (Arifin et al., 2007a). Kebijakan ini mengusahakan untuk mengamankan ekonomi negara tersebut dari perdagangan internasional. Selain itu, proteksionisme juga dianggap sebagai strategi untuk mengatasi dampak buruk yang mungkin timbul dari perubahan harga dan ketersediaan barang impor.

Aliran proteksionisme bertolak belakang dengan aliran pasar bebas. Dalam pasar bebas, perdagangan internasional dilakukan dengan campur tangan pemerintah yang seminimal mungkin. Bahkan, jika perlu perdagangan dilakukan tanpa campur tangan pemerintah. Hal ini diwujudkan dengan, misalnya, ditiadakannya pungutan bea masuk pada kegiatan impor yang menganut paham perdagangan bebas (Handayani, 2011). Pada perdagangan yang menganut proteksionisme, pemerintah masih melakukan campur tangan melalui berbagai peraturan yang dikeluarkan.

Kebijakan proteksionisme dapat berupa kebijakan tindakan tarif (*tariff measure*) dan juga tindakan nontarif (*non-Tariff measure*). Indonesia melaksanakan kebijakan proteksionisme melalui tarif dan juga nontarif (Hardenta et al., 2023). Pengenaan tindakan tarif dapat berupa pengenaan tarif bea masuk saat suatu barang dilakukan kegiatan impor. Tindakan nontarif dilakukan Indonesia dalam bentuk adanya persyaratan tertentu pada saat kegiatan impor. Persyaratan tersebut dapat berupa diperlukan dokumen atau izin dari instansi terkait sebelum diberikan izin pengeluaran dari pelabuhan oleh kepabeanan.

Kebijakan proteksionisme mengakibatkan hal yang positif bagi suatu negara, seperti penciptaan lapangan kerja. Namun, kebijakan ini juga mengakibatkan hal yang negatif. Proteksionisme dalam perdagangan internasional merugikan bagi kesejahteraan masyarakat. Proteksionisme mengakibatkan penurunan kualitas produksi di dalam negeri, yang akhirnya dalam jangka panjang mengganggu kekuatan daya saing industri dalam negeri.

DJBC sebagai *community protector* merupakan instansi yang mempunyai fungsi untuk melindungi negara di bidang kepabeanan (Adhitama & Suranta, 2018; Ayuni, 2019). Kegiatan pengawasan dan perlindungan negara ini tidak saja diartikan sebagai sesuatu yang berbahaya terhadap masyarakat secara harfiah, melainkan sesuatu yang dapat membahayakan industri, keberlangsungan usaha, persaingan perdagangan dan sebagainya. Peran yang diemban oleh

DJBC dapat berwujud dalam beberapa bentuk, di antaranya ialah pengenaan bea masuk dan pajak dalam rangka impor sebagai salah satu alat proteksionisme. Pengenaan tarif pada barang impor menjadi hal penting bagi kegiatan kepabeanan, serta pemeriksaan juga menjadi cara DJBC untuk melaksanakan perlindungan bagi masyarakat dan negara. Sebagai contoh, barang yang termasuk dalam kategori *high risk* akan dilakukan pemeriksaan fisik oleh Pejabat Bea Cukai saat melewati perbatasan.

Sesuai dengan UU No 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, DJBC mempunyai kewenangan untuk menerapkan regulasi terkait dengan pembatasan barang yang dibawa. Pembatasan ini dilakukan dengan memberikan persyaratan khusus terhadap barang impor maupun ekspor. Jika tidak memenuhi syarat pembatasan, barang tidak mendapatkan izin dari Pejabat Bea Cukai untuk melanjutkan kegiatan ekspor maupun impornya. Perlindungan tersebut juga dilakukan terhadap impor barang penumpang.

Neraca Perdagangan

Neraca perdagangan merupakan hal yang penting bagi perekonomian suatu negara. Neraca perdagangan adalah jumlah ekspor dikurangi jumlah impor suatu negara dalam jangka waktu tertentu (Krugman & Obstfeld, 2009). Hal tersebut merupakan salah satu komponen dalam menghitung pendapatan nasional suatu negara. Neraca perdagangan menunjukkan kekuatan ekonomi negara dalam kegiatan perdagangan internasional. Neraca perdagangan positif (surplus) terjadi ketika nilai ekspor lebih besar dari nilai impor, sedangkan neraca perdagangan negatif (defisit) terjadi ketika nilai impor lebih besar dari nilai ekspor.

Neraca perdagangan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Konsumsi domestik, nilai tukar riil, investasi negara lain dan PDB negara lain berpengaruh terhadap neraca perdagangan (Ginting, 2014). Selain itu, inflasi, suku bunga, PDB dan krisis ekonomi juga berpengaruh pada neraca perdagangan Indonesia (Puri & Amaliah, 2021). Sementara itu, di Afrika, neraca perdagangan mempunyai pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi (Moyo & Garidzirai, 2022). Pada negara-negara ASEAN, konsumsi energi, pertumbuhan ekonomi, nilai tukar, dan inflasi secara bersama berpengaruh terhadap neraca perdagangan (Afriyanti & Putri, 2021).

Kebijakan perdagangan menjadi hal yang penting dalam mengatur neraca perdagangan. Kegiatan ekspor berpengaruh pada neraca perdagangan suatu negara dalam jangka panjang dan jangka pendek (Darmawan & Sari, 2024). Kegiatan pembawaan barang penumpang merupakan salah satu metode dalam kegiatan ekspor impor sehingga kebijakan dalam pengaturan barang penumpang juga berkaitan dengan kebijakan neraca perdagangan suatu negara.

Prosedur Kepabeanan Impor Barang Penumpang

Kepabeanan melakukan pengawasan terhadap kegiatan impor barang penumpang. Prosedur pembawaan barang penumpang diatur sedemikian rupa sehingga dapat melindungi masyarakat dan negara. Dalam sudut pandang kepabeanan, sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 203 Tahun 2017 tentang Ketentuan Ekspor dan Impor Barang yang Dibawa oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut, barang penumpang merupakan barang yang dibawa oleh setiap orang yang menjadi penumpang atau menggunakan sarana pengangkut, tetapi bukan awak sarana pengangkut ataupun pelintas batas, yang melintasi perbatasan wilayah negara.

Sesuai dengan ketentuan tersebut, pembawaan barang oleh penumpang, dibagi menjadi dua kategori, yaitu barang pribadi penumpang dan barang impor yang dibawa penumpang. Barang pribadi penumpang merupakan barang yang digunakan atau dipakai untuk keperluan pribadi penumpang, termasuk sisa perbekalan. Hal itu dikenal dengan barang *personal use*. Sedangkan barang impor yang dibawa penumpang adalah barang impor selain barang pribadi yang dibawa oleh penumpang. Barang yang termasuk dalam kategori ini misalnya barang dagangan, barang yang tidak lazim digunakan sehari-hari, dan barang yang bukan milik pribadi

penumpang. Barang penumpang tersebut bisa saja diperoleh di luar negeri atau luar daerah pabean, maupun diperoleh di dalam negeri.

Penumpang yang datang dari luar negeri memberitahukan barang bawaannya kepada instansi pabean. Pemberitahuan tersebut dikenal dengan *customs declaration*. Dengan mengajukan pemberitahuan, hal ini berarti sistem yang digunakan adalah *self assessment* atau pemberitahuan yang diajukan sendiri oleh penumpang. Dalam pemberitahuan tersebut, dilaporkan barang-barang yang dibawa beserta dengan nilai barangnya.

Setelah pemberitahuan diberikan kepada petugas pabean, penumpang akan diarahkan menuju jalur yang ditetapkan petugas. Pabean akan membagi penumpang ke dalam jalur merah dan jalur hijau. Jalur merah diperuntukkan untuk penumpang yang membawa barang larangan pembatasan dan barang yang bukan barang pribadi. Sedangkan jalur hijau diperuntukkan untuk penumpang yang tidak diarahkan ke jalur merah. Pada penumpang yang melewati jalur merah, petugas akan melakukan pemeriksaan fisik pada barang yang dibawa, dan menetapkan pembayaran pungutan negara serta memberikan persetujuan pengeluaran barang.

Dalam aturan pembawaan barang, kepabeanan mengatur barang apa saja yang dapat dibawa oleh penumpang. Pengaturan tersebut di antaranya ialah pembawaan barang kena cukai yang dibatasi. Barang kena cukai adalah barang yang mempunyai karakteristik seperti konsumsinya dibatasi, peredarannya diawasi dan membahayakan bagi masyarakat. Barang kena cukai tidak bisa dibawa begitu saja oleh penumpang, barang tersebut dibatasi dalam jumlah tertentu. Selain pengaturan barang kena cukai, kepabeanan juga mengenakan tarif bea masuk atas barang yang dibawa penumpang. Pada umumnya, negara-negara memiliki batasan kuantitas dan nilai barang bawaan penumpang yang dapat diimpor tanpa dikenakan pajak atau bea masuk tambahan. Beberapa negara memiliki daftar barang terlarang atau terbatas yang tidak diizinkan untuk diimpor. Setiap negara memiliki peraturan dan ketentuan tertentu terkait impor barang bawaan penumpang untuk tujuan pengawasan, keamanan, dan perpajakan.

Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu mengenai barang penumpang telah dilakukan. Salah satu penelitian berfokus pada pembawaan barang yang bernilai tinggi oleh penumpang atau *high value goods* (Adhitama & Sos, 2020). Penelitian tersebut menggunakan metode kualitatif untuk mengeksplorasi kegiatan yang dilakukan oleh Bea Cukai menggunakan teori pengawasan. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa telah dilakukan pengawasan terhadap barang penumpang, tetapi masih terdapat kendala belum adanya aturan khusus mengenai barang bernilai tinggi dan banyaknya modus yang dilakukan untuk mengelabui petugas.

Selain itu, terdapat juga penelitian barang penumpang yang terkait dengan praktik jasa titip atau jastip (Muchtar, 2019). Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Penelitian berfokus pada kegiatan barang penumpang yang digunakan untuk jasa titip. Penelitian tersebut menggunakan analisis SWOT untuk menentukan langkah yang dilakukan Bea Cukai dalam pengawasan barang penumpang. Hasil penelitian tersebut menyarankan bahwa sebaiknya terdapat program untuk memberikan edukasi kepada masyarakat terkait dengan peraturan barang penumpang.

Penelitian tentang penerimaan negara dari kebijakan penumpang juga telah dilakukan dengan hasil prosedur barang penumpang telah dilakukan sesuai dengan ketentuan (Kusumaningtrias, 2018). Penelitian tersebut menggunakan metode kualitatif. Penelitian dilakukan pada saat terjadi perubahan peraturan mengenai ketentuan fasilitas bea masuk atas barang penumpang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peraturan mengenai pengenaan bea masuk barang penumpang telah dilakukan dengan baik.

Berbeda dengan topik penelitian terdahulu tersebut, dalam penelitian dilakukan analisis perbandingan antara beberapa negara. Setiap instansi kepabeanan mempunyai aturan mengenai

barang penumpang yang akan keluar atau masuk wilayah negaranya. Penelitian ini akan membandingkan prosedur barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, India dan Jepang.

Kerangka Pemikiran

Penelitian ini bermula dari fenomena yang terjadi terkait dengan kegiatan impor barang penumpang sehingga penelitian dilakukan untuk mengetahui bagaimana prosedur kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia. Selanjutnya, dilakukan analisis komparasi dengan negara lain terhadap kegiatan impor barang penumpang. Analisis perbandingan dengan negara lain terhadap kegiatan impor barang penumpang merupakan pendekatan yang berguna untuk memahami bagaimana suatu negara mengatur dan melaksanakan impor barang bawaan penumpang dalam konteks internasional. Dengan membandingkan kebijakan, praktik, dan regulasi impor barang bawaan penumpang antara beberapa negara, dapat dilakukan identifikasi perbedaan, kesamaan, serta potensi masalah atau peluang dalam implementasi kebijakan tersebut. Adapun aspek-aspek kunci dari kebijakan impor barang bawaan penumpang antara negara-negara yang akan dilakukan analisis ialah identifikasi perbedaan dalam nilai batas pemberian fasilitas, jenis barang yang diizinkan, persyaratan deklarasi, proses pemeriksaan, dan pengenaan pajak atau bea masuk.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Metode penelitian kualitatif deskriptif adalah suatu pendekatan penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisis suatu fenomena secara rinci dan mendalam (Sugiyono, 2018). Pendekatan ini lebih fokus pada pemahaman yang mendalam tentang konteks, makna, dan karakteristik suatu fenomena daripada pengukuran numerik atau generalisasi statistik. Metode kualitatif dipilih untuk menghasilkan informasi dan data deskriptif yang ada pada teks yang diteliti. Analisis deskriptif dilakukan dengan tujuan untuk menghasilkan deskripsi yang tegas mengenai pengalaman, persepsi atau peristiwa melalui penafsiran sederhana selama proses analisis data dilakukan (Suardi, 2017).

Data yang digunakan merupakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh peneliti dari responden secara langsung (Ajayi, 2017). Peneliti menyebarkan kuisioner kepada instansi pabean negara objek penelitian. Peneliti bekerja sama dengan Direktorat Kerja Sama Internasional Kepabeanan dan Cukai, Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) untuk menyebarkan kuisioner kepada negara sampel penelitian. Melalui DJBC, formulir kuisioner dikirim kepada negara-negara yang menjadi sampel penelitian.

Data sekunder merujuk pada jenis data yang telah dikumpulkan oleh pihak lain atau peneliti sebelumnya untuk tujuan lain, tetapi dapat digunakan ulang dalam penelitian baru. Data sekunder adalah data yang tidak dikumpulkan secara langsung oleh peneliti yang sedang melakukan penelitian (Ajayi, 2017). Data sekunder dapat mencakup berbagai jenis informasi, seperti laporan, studi, statistik, hasil survei, catatan arsip, publikasi, dan sebagainya. Data tersebut diperoleh dari sumber referensi pendukung. Sumber data sekunder dalam penelitian ini dapat berupa halaman *website* resmi, artikel ilmiah, artikel berita maupun peraturan yang berlaku.

Data dalam penelitian ini didapatkan melalui pengumpulan data penelitian berupa data kepustakaan. Data tersebut dicari, dipilih dan dilakukan analisis. Data sekunder berasal dari publikasi resmi institusi kepabeanan sampel penelitian. Publikasi tersebut didapatkan dari *website* resmi institusi kepabeanan di Indonesia, Tiongkok, India dan Jepang. Data tersebut berbentuk teks yang akan dilakukan pengolahan supaya lebih ringkas dan sistematis. Selain itu, untuk data primer dilakukan pengiriman form pertanyaan kepada setiap negara responden untuk mendapatkan penjelasan tertulis secara langsung.

Metode analisis data yang digunakan ialah analisis perbandingan (*comparative analysis*). Analisis perbandingan juga dikenal sebagai *comparative study*, suatu analisis yang digunakan peneliti untuk membandingkan subjek atau konsep dalam rangka menyoroti kesamaan atau perbedaan subjek. Studi komparatif digunakan untuk membandingkan dua atau lebih hal dan menentukan hubungan antarvariabel dengan mengamati variabel yang berbeda (Bukhari, 2011).

Studi perbandingan diawali dengan mengidentifikasi permasalahan penelitian, dilanjutkan dengan penentuan sampel, kemudian mengumpulkan data, dan melakukan analisis data serta menginterpretasi data. Dalam penelitian ini permasalahan penelitian ialah bagaimana prosedur dan bagaimana perbedaan prosedur pada kegiatan kepabeanan impor barang penumpang. Sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan objek prosedur kepabeanan di negara Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India. Alasan dari penentuan sampel ini ialah bahwa negara-negara tersebut merupakan negara maju yang lebih baik dari Indonesia di Asia dalam hal PDB.

Tabel 2, Negara dengan Nilai PDB Terbesar Tahun 2022

No	Negara	Nilai PDB (Juta Dollar)
1	Amerika	25,439,700.00
2	China	17,963,171.48
3	Jepang	4,256,410.76
4	Jerman	4,082,469.49
5	India	3,416,645.83
6	Inggris	3,089,072.72
7	Prancis	2,779,092.24
8	Rusia	2,240,422.43
9	Kanada	2,161,483.37
10	Italia	2,049,737.17

Sumber: World Bank (2023)

Langkah berikutnya ialah mengumpulkan data. Pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran *website* resmi instansi kepabeanan di negara-negara tersebut. Selain itu, peneliti juga melakukan pengiriman kuisioner melalui email kepada perwakilan instansi kepabeanan di negara yang menjadi sampel. Hasil pengisian kuisioner ini juga sebagai triangulasi atas data yang ada pada *website* yang didapatkan oleh peneliti. Setelah mendapatkan data baik dari *website* maupun pengisian kuisioner, peneliti melakukan analisis data dan interpretasi data melalui beberapa kategori.

Ruang lingkup kategori yang digunakan pada penelitian ini adalah fasilitas bea masuk, fasilitas pembawaan barang tertentu, pembawaan uang tunai serta dokumen kepabeanan yang digunakan. Fasilitas bea masuk dipilih karena secara *best practice* internasional, pembawaan barang penumpang diberikan fasilitas oleh setiap negara. Dalam penelitian ini dibahas mengenai perbedaan nilai fasilitas yang diberikan. Fasilitas pembawaan barang tertentu dipilih karena setiap negara mempunyai kebijakan yang berbeda-beda terhadap barang yang termasuk dalam kategori larangan dan pembatasan. Penelitian ini membahas perbedaan perlakuan terhadap pembawaan barang tertentu tersebut. Pembawaan uang tunai juga menjadi objek perbandingan karena setiap negara mempunyai nilai mata uang yang berbeda yang akan mengakibatkan perbedaan nilai uang yang diperbolehkan untuk dibawa pada suatu negara. Dokumen kepabeanan dilakukan perbandingan untuk mengetahui dokumen apa yang digunakan pada suatu negara dikaitkan dengan teknologi yang digunakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur Kepabeanan Barang Penumpang

Prosedur kepabeanan merupakan suatu prosedur yang diatur oleh administrasi pabean yang wajib diikuti pada kegiatan kepabeanan. Kepabeanan melakukan pengawasan pada kegiatan ekspor dan impor, baik yang dilakukan pada kegiatan pengiriman barang melalui kargo ataupun yang dibawa oleh penumpang. Setiap negara menugaskan administrasi kepabeanannya untuk melakukan tugasnya di perbatasan negara dimana dilakukan kegiatan ekspor dan impor.

Indonesia

Berdasarkan data primer dan data sekunder dapat diketahui bahwa administrasi kepabeanan di Indonesia diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC). Sebagai administrasi kepabeanan, DJBC melakukan pengaturan terhadap kegiatan impor dan ekspor barang, termasuk kegiatan yang dilakukan pada impor dan ekspor melalui barang penumpang.

Barang penumpang merupakan barang yang dibawa oleh penumpang yang melintasi perbatasan wilayah negara dengan menggunakan sarana pengangkut. Prosedur impor barang penumpang telah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 203/PMK.04/2017 tentang Ketentuan Impor dan ekspor Barang yang Dibawa oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut. Dalam aturan tersebut, dijelaskan bahwa barang impor bawaan penumpang terdiri atas barang pribadi dan selain barang pribadi.

Barang penumpang merupakan barang pribadi yang digunakan untuk keperluan pribadi termasuk sisa perbekalan. Barang pribadi penumpang dapat dibagi dalam tiga kategori. Yang pertama adalah barang yang diperoleh di luar daerah pabean atau dari luar negeri dan tidak akan dibawa ke luar negeri kembali. Kedua, barang yang telah dibawa dari dalam negeri. Ketiga, barang yang diperoleh di luar negeri, kemudian digunakan di dalam negeri dan dibawa kembali saat keluar negeri.

Barang pribadi yang dibawa penumpang yang datang dari luar negeri termasuk dalam kategori barang impor. Atas barang impor tersebut terutang bea masuk, tetapi diberikan fasilitas pembebasan atau keringanan bea masuk dan/atau cukai sampai dengan batas nilai atau jumlah tertentu. Barang pribadi penumpang yang didapatkan dari luar negeri untuk digunakan di dalam negeri mendapatkan pembebasan bea masuk. Pembebasan diberikan untuk barang dengan nilai pabean hingga FOB USD 500. Jika nilai barang pribadi penumpang tersebut lebih dari FOB USD 500, maka pembebasan hanya diberikan sampai dengan nilai FOB USD 500, selebihnya akan dipungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor. Namun, jika barang bawaan penumpang termasuk kategori barang selain barang pribadi, tidak mendapatkan fasilitas pembebasan tersebut.

Barang yang termasuk dalam kategori barang selain barang pribadi ialah barang yang tidak dapat dianggap sebagai barang yang digunakan sebagai barang untuk keperluan pribadi. Barang tersebut misalnya barang yang tidak digunakan sehari-hari, barang dagangan, barang milik entitas bisnis dan sebagainya. Untuk kategori barang ini tidak diberikan fasilitas pembebasan bea masuk.

Barang penumpang juga mendapatkan fasilitas dalam pembawaan barang tertentu seperti barang kena cukai. Setiap penumpang diberikan pembebasan cukai untuk setiap orang dengan jumlah paling banyak 200 batang sigaret, 25 batang cerutu, atau 100 gram tembakau iris/produk hasil tembakau lainnya; dan/atau 1 liter minuman mengandung etil alkohol. Jika produk barang kena cukai yang dibawa tersebut lebih dari satu macam, diberikan setara dengan perbandingan jumlah per jenis produk. Atas barang kena cukai yang melebihi jumlah pembebasan akan dimusnahkan.

Dalam hal pembawaan uang tunai dan atau instrumen keuangan, terdapat aturan yang harus dipenuhi penumpang yang masuk ke wilayah Indonesia. Penumpang yang membawa uang tunai atau instrumen pembayaran lain senilai 100 juta rupiah atau lebih, wajib memberitahukan kepada petugas bea cukai. Uang tunai tersebut dapat berupa mata uang rupiah ataupun mata uang asing. Instrumen pembayaran lain dapat berupa bilyet giro, warkat, cek, cek perjalanan, surat sanggup bayar dan sertifikat deposito.

Jika dalam pembawaan uang tidak memberitahukan kepada petugas bea cukai, akan dikenakan sanksi administratif berupa denda sebesar 10% dari uang yang dibawa. Demikian pula jika terdapat kelebihan jumlah uang yang dibawa dibandingkan dengan pemberitahuannya, atas kelebihannya dikenakan sanksi serupa.

Dari pemaparan di atas, dapat diketahui bahwa kepabeanan Indonesia mengatur impor barang penumpang untuk mengontrol atau melakukan pengawasan terhadap lalu lintas barang. Tujuan pengaturan tersebut meliputi perlindungan terhadap masyarakat dan pengelolaan penerimaan negara. Pabean Indonesia juga membuat kerangka tentang kewajiban pembayaran bea masuk, pembebasan bea masuk dan juga keringanan bea masuk. Hal tersebut menjadikan suatu insentif bagi barang keperluan pribadi dan menghambat impor yang tidak terkait dengan kebutuhan pribadi.

Indonesia juga mengatur tentang barang tertentu berupa mengontrol peredaran barang berupa rokok dan minuman beralkohol serta pembawaan uang. Pemerintah mengatur peredaran barang-barang yang berpotensi merusak kesehatan. Selain itu, pengawasan terhadap pembawaan uang menunjukkan adanya upaya untuk mengawasi aliran uang dan mencegah praktik pencucian uang. Kebijakan pemusnahan terhadap kelebihan pembawaan barang berupa minuman beralkohol dan rokok menunjukkan kesungguhan pabean Indonesia dalam melindungi masyarakat.

Tiongkok

Berdasarkan data primer dan data sekunder diketahui bahwa administrasi kepabeanan di Tiongkok diselenggarakan oleh General Administration of Customs People's Republic of China (GACC). GACC telah mengatur aspek kepabeanan dari penumpang yang datang dan pergi dari negara Tiongkok. Setiap penumpang diwajibkan untuk mengisi *China Customs Baggage Declaration for Outward/Inward Passengers* atau *Declaration Form*. Pengisian tersebut akan menentukan apakah penumpang melewati jalur merah atau jalur hijau.

Penumpang yang memasuki wilayah Tiongkok mendapatkan fasilitas kepabeanan untuk pembawaan barangnya. Barang pribadi yang dibawa penumpang dengan pembatasan tertentu mendapatkan pengecualian dari pengenaan bea. Untuk barang pribadi yang dibawa dari luar negeri oleh penduduk Tiongkok, hingga senilai RMB5000 mendapatkan pembebasan bea masuk. Pembebasan juga diberikan untuk barang dari luar negeri yang dibawa oleh selain penduduk Tiongkok senilai hingga RMB2000. Jika terjadi kelebihan atas jumlah barang yang dibawa, terhadap kelebihannya tidak mendapatkan fasilitas pembebasan. Barang yang mendapatkan pembebasan hanya pada barang yang digunakan untuk keperluan pribadi dengan pengawasan jumlah yang wajar.

Fasilitas pembebasan untuk barang penumpang juga diberikan pada barang tertentu. Pabean Tiongkok memberikan fasilitas pembebasan bagi penumpang yang masuk ke Tiongkok yang membawa dengan bebas sebanyak 1500 ml minuman beralkohol dengan kadar lebih dari 12%, 400 batang sigaret; 100 batang cerutu, atau 500 g tembakau.

Ketentuan pembawaan uang tunai juga diatur untuk penumpang yang akan masuk ke negara Tiongkok. Setiap penumpang yang membawa uang tunai sebesar RMB20.000 atau equivalent dengan USD5000 keatas wajib melaporkan kepada pabean. Jika pembawaan uang

tersebut tidak untuk digunakan di wilayah Tiongkok, pada saat masuk harus membuat deklarasi tentang hal tersebut.

Dari pemaparan di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan kepabeanan di Tiongkok dirancang dengan tujuan untuk mengatur aliran barang dan keuangan yang masuk ke negara. Tiongkok memberikan pembebasan bea masuk untuk barang penumpang dengan kriteria berbeda antara penduduk Tiongkok dan non-Tiongkok. Hal ini menciptakan kebijakan yang berpihak pada kebutuhan warga negara. Tiongkok juga memberikan fasilitas serta pengawasan terhadap lalu lintas barang tertentu dan pembawaan uang tunai.

India

Berdasarkan data primer dan data sekunder diketahui bahwa administrasi kepabeanan di India diselenggarakan oleh Central Board of Indirect Taxes and Customs (CBIC). Penumpang yang berasal dari luar negeri harus melalui pemeriksaan pabean. Penumpang dapat melewati jalur merah untuk yang membawa barang pembatasan dan perlu membayar bea. Jalur hijau digunakan untuk penumpang yang tidak perlu membayar bea dan tidak membawa barang pembatasan. Penumpang yang memilih jalur hijau, tetapimembawa barang pembatasan atau wajib bayar dapat dikenakan penalti ataupun penyitaan barang.

Penumpang yang membawa barang pembatasan atau barang yang dikenakan bea, wajib mengajukan formulir *Customs Declaration*. Penumpang harus memastikan bahwa pemberitahuan yang diserahkan ialah benar. Penumpang dapat mengajukan pemberitahuan melalui saluran elektronik sebelum kedatangan ke India.

Penumpang yang memasuki India mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk. Dalam ketentuannya aturan ini dilakukan dengan perbedaan antara asal penumpang dan juga kewarganegaraan penumpang. Penumpang yang merupakan warga India dan warga asing yang tinggal di India, saat memasuki wilayah India selain dari Nepal, Bhutan dan Myanmar mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk untuk pembawaan barang pribadi dan perlengkapan perjalanan hingga nilai Rs50.000. Sementara itu, jika datang dari Nepal, Bhutan dan Myanmar, mendapatkan fasilitas untuk pembawaan barang hingga nilai Rs15.000. Untuk selain warga India, fasilitas pembebasan bea masuk diberikan untuk pembawaan barang dan perlengkapan perjalanan hingga nilai Rs. 15.000.

Jika terdapat kelebihan atas pembawaan penumpang tersebut, penumpang akan dikenakan bea masuk. Tarif yang dikenakan atas kelebihan barang tersebut berupa bea masuk 35% dan biaya kesejahteraan sosial sebesar 3,5%. Total bea yang dikenakan atas kelebihan barang tersebut sebesar 38,5%.

Untuk pembawaan barang berupa rokok dan minuman alkohol, penumpang yang memasuki India mendapatkan fasilitas. Fasilitas tersebut berupa minuman alkohol berupa *wine* atau bir sebanyak dua liter. Sementara untuk pembawaan rokok diperbolehkan sebanyak 100 batang rokok atau 25 batang cerutu atau 125 gram tembakau. Penumpang juga dibebaskan untuk membawa satu unit laptop bagi penumpang yang berumur lebih dari 18 tahun.

Atas pembawaan rokok yang melebihi ketentuan pembebasan, akan dikenakan bea masuk (*basic customs duty*) sebesar 30% dan *social welfare surcharge* 3% serta bea tambahan sesuai ketentuan. Untuk kelebihan pembawaan minuman beralkohol selain bir dikenakan bea masuk 150%. Jika pembawaan bir melebihi ketentuan, dikenakan bea masuk 100% dan *social welfare surcharge* 10%.

Pabean India juga mengatur secara khusus impor barang berupa emas dan perak yang dilakukan oleh penumpang. Kegiatan impor barang emas dan perak dapat dilakukan oleh penumpang yang mempunyai paspor India. Bagi penumpang selain warga negara India dilarang melakukan impor barang emas dan perak. Pabean mengatur secara khusus ketentuan bea masuk dan persyaratan impor barang penumpang berupa emas dan perak.

Pembawaan uang tunai atau surat berharga ke India oleh penumpang juga diatur oleh pabean. Setiap penumpang diperbolehkan membawa uang tanpa batasan jumlah. Namun, pembawaan uang tunai atau surat berharga yang melebihi nilai tertentu wajib melaporkan kepada pabean. Penumpang wajib melaporkan kepada pabean jika membawa uang kertas mata uang asing melebihi USD5000 atau setara. Jika penumpang membawa instrumen pembayaran lain, perlu melaporkan kepada pabean jika secara keseluruhan barang yang dibawa berupa uang tunai dan instrument tersebut melebihi USD 10000 atau setara. Jika penumpang membawa mata uang india, hanya dibatasi hingga nilai Rs25.000 yang dapat dibawa oleh penumpang.

Pabean India juga mengatur penumpang dapat mengimpor senjata, hewan peliharaan, dan juga tanaman. Senjata api hanya dapat diimpor oleh orang yang tinggal di India minimal satu tahun. Senjata tersebut juga tidak boleh dijual atau dipindahtangankan. Penumpang dapat mengimpor barang berupa hewan peliharaan dengan jumlah maksimal dua ekor. Impor hewan peliharaan diwajibkan memenuhi ketentuan karantina dan hanya melalui bandara yang dilengkapi fasilitas karantina hewan. Demikian pula untuk impor tanaman oleh penumpang, dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan karantina.

Untuk barang yang datang tidak bersama dengan penumpang (*unaccompanied baggage*), pabean India menetapkan peraturan tersendiri. Barang yang tidak bersama penumpang adalah barang yang dikirim maksimal satu bulan setelah kedatangan penumpang ke India, atau dua bulan sebelum kedatangan penumpang ke India. Atas barang tersebut jika merupakan barang pribadi penumpang yang bekas pakai diberikan pembebasan bea masuk. Selain barang pribadi bekas dikenakan bea masuk 35% dan 3,5% *social welfare surcharge*.

Dari pemaparan di atas, diketahui bahwa pabean India melakukan pengaturan dan pengawasan barang yang dibawa penumpang dari luar negeri. Pengaturan juga meliputi adanya fasilitas pembawaan barang tertentu, seperti minuman beralkohol, rokok hingga laptop dengan batasan tertentu. India memberlakukan aturan yang ketat untuk impor senjata, hewan peliharaan, dan tanaman menunjukkan kebijakan yang berfokus pada keamanan dan perlindungan lingkungan.

Jepang

Berdasarkan data primer dan data sekunder dapat diketahui bahwa administrasi Kepabeanan di Jepang dilakukan oleh Customs and Tariff Bureau. Saat penumpang memasuki wilayah Jepang, diwajibkan untuk mengisi *Customs Declaration*. Formulir tersebut diisi dan diserahkan kepada petugas. Penumpang akan diarahkan pada jalur hijau atau jalur merah. Jalur hijau hanya untuk penumpang yang membawa barang bebas bea atau pajak serta tidak membawa barang larangan atau pembatasan. Dengan demikian, selain kondisi tersebut, penumpang akan melewati jalur merah.

Penumpang yang memasuki wilayah Jepang mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk untuk barang pribadi dan barang yang digunakan saat beraktivitas di wilayah Jepang. Barang-barang tersebut tidak ditujukan untuk dijual di Jepang (*commercial goods*). Atas pembawaan barang dagangan akan dikenakan bea masuk sesuai ketentuan. Fasilitas bagi penumpang yang memasuki wilayah Jepang berupa pembebasan atas barang bawaannya hingga nilai ¥200.000. Apabila terdapat barang yang nilainya kurang dari ¥10.000 maka dikecualikan dari perhitungan ¥200.000. Untuk barang sampel komersial dikenakan bea dan/atau pajak karena tidak dianggap untuk penggunaan pribadi.

Selain pembebasan atas bawaan barang penumpang, Pabean Jepang juga memberikan pembebasan atas bawaan berupa minuman beralkohol hingga tiga botol dengan isi masing-masing botol hingga 760 ml. Untuk pembawaan hasil tembakau ke Jepang, penumpang diperbolehkan untuk membawa rokok sebanyak 200 batang, atau 50 batang cerutu, atau 10

kemasan *heat not burn tobacco* atau 250 gram tembakau lain. Atas kelebihanannya, penumpang harus membayar sebesar tarif yang telah ditentukan.

Jika penumpang membawa barang dengan nilai atau jumlah melebihi ketentuan pembebasan, penumpang wajib membayar bea dan pajak yang berlaku. Untuk kelebihan tersebut pabean Jepang membuat *simplified customs duty and tax rate*. Misalnya jika penumpang membawa kelebihan barang berupa *whisky* dan *brandy*, atas kelebihanannya wajib membayar 800 yen per liter. Jika membawa rum, gin, atau vodka, tarifnya 500 yen per liter dan sebagainya. Untuk produk tembakau, jika penumpang membawa barang melebihi ketentuan pembebasan, wajib membayar 15 yen per *cigarette*. Kecuali untuk pembawaan yang dikenakan pembebasan, kelebihanannya dikenakan tarif 15%.

Jika penumpang mempunyai barang yang dikirim tidak bersama kedatangan penumpang, barang tersebut mendapatkan pembebasan dengan jumlah seperti saat kedatangan penumpang. Atas barang yang datang wajib diberitahukan sebagai “*unaccompanied baggage*” pada kemasan barang. Pernyataan adanya barang yang datang kemudian wajib diberitahukan terlebih dahulu pada *customs declaration* saat penumpang datang ke Jepang.

Tidak ada batasan jumlah total uang dan alat pembayaran lain yang dapat dibawa ke Jepang. Namun, jika penumpang membawa uang dan alat pembayaran lainnya yang melebihi ¥1.000.000 atau yang setara atau logam mulia (emas dengan lebih kemurnian 90%) yang berat totalnya melebihi 1 kg, penumpang wajib menyampaikan pernyataan kepada Bea Cukai. Alat pembayaran lainnya dalam bentuk mata uang Jepang maupun mata uang asing, cek (termasuk cek perjalanan), surat promes, dan surat berharga.

Dari pemaparan di atas, terlihat bahwa pabean Jepang juga memberikan fasilitas terhadap pembawaan barang penumpang dan juga pengawasan terhadap barang tertentu. Adanya *simplified customs duty and tax rate* untuk menentukan tarif atas kelebihan barang tertentu menunjukkan bahwa pabean Jepang menciptakan kebijakan yang spesifik dan terukur.

Analisis Komparasi Prosedur Kepabeanaan

Berdasarkan data yang diperoleh, dilakukan analisis komparasi pada kategori tertentu. Dalam penelitian ini, kategori yang digunakan adalah fasilitas barang penumpang, pembawaan barang tertentu, pembawaan uang dan dokumen yang digunakan dalam penyelesaian kewajiban pabean.

Tabel 1 Perbandingan Fasilitas Bea Masuk

Kategori	Indonesia	Tiongkok	India	Jepang
Nilai Fasilitas Pembebasan	USD500 (Setara dengan 7,5 juta rupiah dengan kurs 1USD=Rp15.000)	RMB5000 WN Tiongkok RMB2000 Non-Tiongkok (Setara dengan 10,5 juta rupiah dengan kurs saat penelitian)	Rs50000 India dari Nepal Bhutan Myanmar Rs15000 selain itu. (Setara dengan 0,9 juta rupiah dengan kurs saat penelitian)	¥200000 (Setara dengan 20 juta rupiah dengan kurs saat penelitian)
Objek pembebasan	Barang pribadi	Barang pribadi	Barang pribadi	Barang pribadi
Tarif barang nonpembebasan	Flat 10% dari kelebihanannya	Sesuai MFN	38,5%	15%
Perbedaan penumpang	Tidak ada perbedaan	Penduduk Tiongkok dan bukan penduduk Tiongkok	Warga India, warga asing yang tinggal di India dan selain itu	Tidak ada perbedaan

Sumber: Data diolah penulis.

Berdasarkan Tabel 1, dapat kita ketahui bahwa seluruh negara responden memberikan fasilitas pembebasan atas impor barang penumpang. Seluruh negara memberlakukan pembebasan barang penumpang sampai dengan batas tertentu. Jika penumpang membawa barang dengan nilai yang melebihi nilai tertentu, akan dikenakan bea masuk dan pajak. Di Indonesia, barang yang mendapatkan pembebasan ialah barang senilai USD500, sedangkan di Tiongkok hingga senilai RMB5000 bagi warga Tiongkok, dan RMB2000 bagi warga non-Tiongkok. Sementara itu, di India diatur pemberian fasilitas barang penumpang hingga senilai Rs50000 untuk penumpang dari Nepal, Bhutan dan Myanmar, dan Rs15000 untuk penumpang dari selain ketiga negara tersebut. Untuk negara Jepang, memberlakukan pembebasan bea masuk untuk pembawaan barang hingga ¥200000.

Jika nilai pembebasan tersebut dikonversi menjadi USD sesuai kurs saat penelitian ini dilakukan, pembebasan di Indonesia diberikan sebesar USD500. Di Tiongkok, dengan kurs $\text{RMB1} = \text{USD0,14}$ maka pembebasan diberikan sebesar USD700 untuk warga Tiongkok dan USD280 untuk warga non-Tiongkok. Di India, dengan kurs $\text{Rs } 1 = \text{USD0,012}$ maka pembebasan diberikan sebesar USD60 untuk penumpang dari Nepal, Bhutan dan Myanmar dan USD180 untuk selain itu. Di Jepang, dengan kurs $\text{¥100} = \text{USD0,68}$ maka pembebasan diberikan sebesar USD 1353,5.

Dari nilai pembebasan tersebut terlihat bahwa Jepang adalah negara dengan nilai tertinggi, diikuti Tiongkok, Indonesia dan India. Hal ini sesuai dengan urutan taraf hidup di negara-negara tersebut, yang menunjukkan biaya hidup tertinggi di antara negara objek penelitian, yaitu Jepang, diikuti Tiongkok, Indonesia dan India (Worlddata.info, 2023). Namun, urutan nilai pembebasan ini tidak menunjukkan adanya hubungan dengan PDB negara tersebut, karena PDB tertinggi ialah Tiongkok, diikuti India, Jepang dan Indonesia (Bank, 2023).

Terhadap nilai pembebasan ini, yang setiap negara menentukan nilai yang berbeda, sebaiknya pemerintah melakukan monitoring secara berkala. Hal ini dapat dicontohkan dengan menyesuaikan terhadap taraf hidup yang ada di masyarakat. Taraf hidup di masyarakat menunjukkan kekuatan daya beli konsumen. Saat daya beli meningkat, akan menarik barang dari luar negeri untuk memasuki pasar di dalam negeri. Hal ini, sesuai teori proteksionisme, menjadi kesempatan bagi negara untuk melakukan perlindungan bagi warga negara.

Seluruh negara memperlakukan barang penumpang dengan membedakan antara barang pribadi dengan barang non pribadi. Barang pribadi diartikan hanya barang yang digunakan untuk keperluan pribadi selama perjalanan penumpang. Selain barang pribadi, tidak mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk. Barang yang selain barang pribadi atau yang melebihi batas fasilitas akan dikenakan tarif sesuai ketentuan setiap negara. Di Indonesia, tarif yang dikenakan adalah *flat* 10% untuk semua barang. Sementara di India dikenakan tarif hingga 38,5%. Sementara itu, di Jepang, dikenakan tarif hingga 15%, sedangkan di Tiongkok tidak ditemukan adanya tarif khusus.

Perbedaan tarif ini menunjukkan bahwa pada setiap negara melakukan kegiatan proteksi dengan tingkat proteksi yang berbeda-beda. Sesuai dengan teori proteksionisme, tarif yang tinggi dapat diartikan sebagai tindakan untuk melindungi negara. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya yang menyatakan bahwa negara mengatur perdagangan internasional untuk melindungi industri dalam negeri (Abboushi, 2010a; Fathun, 2017). Dalam penelitian ini dapat diartikan bahwa di India, tingkat proteksinya lebih tinggi, mengingat tarif yang diberlakukan paling besar di antara negara lainnya. Sementara itu, Indonesia relatif lebih rendah dibandingkan dengan negara lain yang menjadi objek penelitian.

Penerapan tarif *flat* yang dilakukan Indonesia dan Jepang menunjukkan bahwa selain proteksi, pabean negara tersebut memberikan penyederhanaan dalam prosedurnya. Walaupun konsepnya melindungi masyarakat, prosedur yang disusun tidak sulit.

Tabel 2 Perbandingan Fasilitas Barang Tertentu

Kategori	Indonesia	Tiongkok	India	Jepang
Pembawaan barang tertentu	200 batang sigaret, 25 batang cerutu, atau 100 gram tembakau iris/produk hasil tembakau lainnya; dan/atau 1 liter minuman mengandung etil alkohol	400 batang sigaret; 100 batang cerutu, atau 500 g tembakau 1500 ml minuman beralkohol dengan kadar lebih dari 12%,	100 batang rokok atau 25 batang cerutu atau 125 gram tembakau 2 liter minuman alkohol	200 batang rokok, atau 50 batang cerutu, atau 10 kemasan heat not burn tobacco atau 250 gram tembakau lain 3 botol @760 ml
Kelebihan atas barang tertentu	Dimusnahkan	Membayar	Membayar atas kelebihannya	Membayar atas kelebihannya

Sumber: Data diolah penulis.

Berdasarkan Tabel 2, terlihat bahwa seluruh negara memberikan fasilitas terhadap barang-barang tertentu seperti sigaret, cerutu, hasil tembakau dan juga minuman mengandung alkohol. Atas pembawaan barang tersebut diberikan fasilitas tidak dipungut cukai maupun pajak lainnya.

Terdapat perbedaan perlakuan dalam menangani kelebihan pembawaan barang tertentu tersebut. Di Indonesia, terhadap kelebihan pembawaan barang tertentu, akan dilakukan pemusnahan. Hal ini berarti penumpang dilarang membawa barang melebihi ketentuan. Sementara itu, di Tiongkok, Jepang dan India, jika penumpang membawa barang tertentu melebihi ketentuan, penumpang harus membayar bea masuk atau pajak atas kelebihan tersebut.

Analisis terhadap ketentuan ini dapat kita lihat berdasarkan besaran jumlah barang yang bisa dibawa. Dari sudut pandang teori proteksionisme, semakin sedikit barang yang diberikan fasilitas dapat diartikan negara tersebut melakukan proteksi lebih besar daripada negara yang lain. Berdasar tabel tersebut dapat diartikan bahwa pada minuman beralkohol, Indonesia adalah negara yang paling sedikit jumlahnya dibanding dengan negara lain. Hal ini dapat diartikan bahwa Indonesia lebih melindungi masyarakatnya dibanding negara lain dari peredaran minuman beralkohol.

Barang lain yang mendapatkan fasilitas ialah rokok atau hasil tembakau. Dari tabel tersebut terlihat bahwa jumlah rokok jenis sigaret yang terkecil ialah India, kemudian Indonesia, Jepang dan Tiongkok. Hal ini dapat dianggap bahwa India adalah negara yang paling tinggi proteksinya terhadap peredaran rokok yang berasal dari luar negeri dibandingkan negara lain.

Berdasarkan analisis tersebut, terlihat bahwa setiap negara melaksanakan tugasnya sebagai *community protector*. Hal tersebut diwujudkan dalam membatasi pemasukan barang tertentu yang mempunyai dampak negatif dalam pemakaiannya. Hal ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang menyebutkan bahwa instansi kepabeanan mempunyai fungsi sebagai *community protector* (Adhitama & Suranta, 2018).

Table 3 Perbandingan Pembawaan Uang Tunai

Kategori	Indonesia	Tiongkok	India	Jepang
Pembawaan uang	Rp100 jutauta	RMB20000 USD5000	Uang USD5000 Total USD10000 Rs25000	¥1000000

Sumber: Data diolah penulis.

Untuk pembawaan barang berupa uang tunai dan instrumen lainnya, setiap negara mengatur hal yang sama, yaitu adanya pelaporan atas pembawaan barang tersebut. Perbedaannya pada batasan jumlah uang yang harus dilaporkan. Di Indonesia, penumpang wajib melaporkan pembawaan uang tunai jika membawa uang Rp100 juta atau lebih, baik dalam mata uang rupiah ataupun mata uang asing. Sementara di Tiongkok penumpang wajib lapor jika membawa uang senilai RMB20000 atau USD5000. Di India, penumpang wajib lapor jika membawa uang tunai senilai USD5000 atau Rs25000. Di Jepang pembawaan uang tunai harus dilaporkan jika membawa uang lebih dari ¥1000000.

Jika nilai tersebut dikonversi ke mata uang USD pada saat penelitian dilakukan, pembawaan uang yang harus dilaporkan di Indonesia ialah USD6400. Di Tiongkok sebesar USD5000, di India USD5000 dan di Jepang sebesar USD6741. Nilai tersebut berbeda dengan urutan PDB maupun taraf hidup di masing-masing negara. Jepang dengan nilai tertinggi tentu dipahami bahwa Jepang merupakan negara dengan taraf hidup tertinggi dan juga PDB yang tinggi pula. Sementara Indonesia dengan nilai tersebut menunjukkan bahwa negara ingin melakukan proteksi terhadap lalu lintas peredaran uang yang terdapat risiko pencucian uang dan aliran uang untuk kejahatan.

Aturan pelaporan pembawaan uang tunai ini telah menjadi objek pengawasan berbagai negara, baik saat memasuki wilayah negara maupun ke luar negara. Dengan adanya aturan yang sama, membuka kesempatan adanya pengawasan bersama antarnegara. Pengawasan tersebut bisa saja berupa pertukaran informasi maupun penggunaan pemberitahuan bersama.

Pengaturan terhadap lalu lintas barang sesuai dengan teori mengenai neraca pembayaran, yaitu setiap negara mengatur kebijakan kegiatan ekspor dan impor. Hal ini sesuai dengan penelitian yang menyatakan bahwa neraca perdagangan merupakan nilai yang didapatkan dari kegiatan ekspor dan impor (Krugman & Obstfeld, 2009).

Table 4 Perbandingan Dokumen Kepabeanan Barang Penumpang

Kategori	Indonesia	Tiongkok	India	Jepang
Dokumen yang digunakan	Customs Declaration Online	Customs Declaration Online	Customs Declaration Online	Customs Declaration Online

Sumber: Data diolah penulis.

Untuk penggunaan dokumen dalam rangka kewajiban pabean barang penumpang, seluruh negara memberlakukan adanya dokumen *customs declaration*. Seluruh negara juga mengembangkan penggunaan pelaporan dokumen melalui saluran elektronik.

Penggunaan dokumen secara elektronik menunjukkan bahwa administrasi pabean di setiap negara ingin mengoptimalkan penggunaan teknologi dalam kegiatannya. Penggunaan teknologi yang memudahkan layanan juga menunjukkan bahwa negara, selain melakukan pengawasan dan proteksi, juga memberikan layanan terbaik bagi para penumpang antar negara.

Dengan diberlakukannya pemberitahuan secara elektronik di berbagai negara, membuka adanya sarana pengawasan baru, yaitu pengawasan menggunakan media elektronik. *Database* pemberitahuan menjadi semakin lengkap dan mudah dilakukan analisis. Dengan adanya teknologi informasi ini terbuka kemungkinan kerja sama penggunaan data pemberitahuan tersebut. Setiap negara dapat melakukan kerja sama pertukaran informasi yang akan dapat meningkatkan akurasi pengawasan barang penumpang.

Dari hasil analisis, diketahui bahwa setiap negara melakukan pembatasan terhadap layanan impor barang penumpang. Walaupun setiap negara memberikan fasilitas pembebasan bea masuk, besaran fasilitas tersebut tidak mutlak. Tidak seluruh barang penumpang mendapatkan fasilitas bea masuk. Hanya barang tertentu, yaitu barang pribadi dan dalam jumlah yang terbatas, dengan besaran yang berbeda dari setiap negara.

Demikian pula pada fasilitas pembawaan barang tertentu seperti sigaret dan minuman beralkohol. Terdapat fasilitas yang diberikan, tetapi diberikan pembatasan jumlah yang diberikan fasilitas. Jika melebihi fasilitas yang diberikan, terdapat konsekuensi lain yang diatur lebih lanjut. Mirip dengan hal tersebut ialah pembawaan uang tunai, yaitu terdapat kewajiban untuk melaporkan jika membawa melebihi ketentuan yang berlaku.

Setiap negara juga melakukan pengaturan terhadap dokumen dan prosedur yang digunakan. Semua negara mewajibkan setiap penumpang yang melewati perbatasan negara untuk melaporkan diri dan barang bawaannya menggunakan dokumen *customs declaration*.

Kegiatan membatasi barang yang diberikan fasilitas tersebut sesuai dengan teori proteksionisme, yaitu kebijakan suatu negara dalam perdagangan internasional untuk melindungi industri dalam negeri (Abboushi, 2010b). Hal ini dicapai dengan memberlakukan berbagai batasan, seperti tarif impor, kuota impor, subsidi bagi industri domestik, atau aturan-aturan yang mempersulit produk impor masuk ke pasar domestik (Priangani et al., 2021b). Selain itu, pembatasan tersebut juga bertujuan untuk melindungi usaha domestik yang mungkin diakibatkan oleh tekanan persaingan global yang ketat (Arifin et al., 2007b).

PENUTUP

Prosedur kepabeanan impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India mewajibkan penumpang untuk menyampaikan pemberitahuan pabean. Bentuk dokumen pemberitahuan pabean tersebut ialah *Customs Declaration*. Penumpang akan terbagi dalam layanan jalur merah dan jalur hijau. Penumpang akan mendapatkan fasilitas barang penumpang berupa pembebasan bea masuk dan pembebasan pembawaan barang tertentu sampai dengan jumlah atau nilai tertentu.

Terdapat perbedaan prosedur impor barang penumpang di Indonesia, Tiongkok, Jepang dan India. Perbedaan tersebut terdapat pada nilai pembebasan yang diberikan kepada penumpang, jumlah fasilitas pembawaan barang tertentu, jumlah pembawaan uang tunai dan perlakuan jika melebihi batas ketentuan. Terdapat negara yang memberlakukan tarif tertentu jika melebihi ketentuan dan terdapat negara yang melakukan pemusnahan barang jika melebihi ketentuan.

Hasil penelitian ini merekomendasikan pemerintah untuk melakukan evaluasi dan penyesuaian secara berkala atas pelaksanaan pemberian fasilitas bagi barang penumpang sesuai dengan perkembangan ekonomi maupun tingkat inflasi. Selain itu, pemerintah juga dapat bekerja sama dengan negara-negara terkait untuk harmonisasi prosedur kepabeanan, mengingat terdapat peraturan yang sama, walaupun dengan nilai yang berbeda. Dengan demikian dapat meminimalkan pemeriksaan dan meningkatkan efisiensi dalam impor barang penumpang.

Kerja sama tersebut dapat berupa pertukaran informasi lalu lintas barang, uang maupun data penumpang.

Penelitian ini mempunyai keterbatasan, yaitu pengumpulan data yang dilakukan menggunakan metode elektronik. Saran untuk penelitian selanjutnya ialah menambah metode pengumpulan data dengan melakukan wawancara mendalam. Tema penelitian yang dapat dilakukan selanjutnya misalnya pada prosedur kepabeanan yang melibatkan banyak pelanggan, seperti barang kiriman. Selain itu, penelitian selanjutnya dapat mendalami permasalahan yang terjadi pada praktik layanan barang penumpang oleh instansi kepabeanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abboushi, S. (2010a). Trade protectionism: reasons and outcomes. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 20(5), 384–394.
- Abboushi, S. (2010b). Trade protectionism: reasons and outcomes. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 20(5), 384–394.
- Adhitama, S. (2020). Diseminasi Ketentuan Barang yang Dibawa oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut: Studi Kasus Manajemen Humas Ditjen Bea Dan Cukai. *Jurnal Ilmu Komunikasi*, 3(2), 110–121.
- Adhitama, S., & Sos, S. (2020). Mekanisme Pengawasan High Value Goods (HVG) atas Tindak Lanjut Penerbitan Nota Hasil Intelijen pada Barang Penumpang oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe C Soekarno-Hatta. *Info Artha*, 4(1), 62–82.
- Adhitama, S., & Suranta, T. (2018). Analisis Peran DJBC Dalam Pengawasan Penyelundupan NPP (Studi Kasus KPU BC Tipe C Soekarno-Hatta). *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 2(1).
- Afriyanti, S., & Putri, D. Z. (2021). Analisis Determinan Neraca Perdagangan Di 5 Negara Asean. *Ecosains: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan*, 10(1), 48–57.
- Agatha, S. Y., & Nurkhamid, M. (2022). Hit Rate Pemeriksaan Barang Bawaan Penumpang: Pendekatan Data Mining. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 6(1), 152–167.
- Ajayi, V. O. (2017). Primary sources of data and secondary sources of data. *Benue State University*, 1(1), 1–6.
- Antoni, V. (2017). Pengaruh jumlah penumpang pesawat udara Bandar Udara Komodo terhadap produk domestik regional bruto sektor pariwisata Kabupaten Manggarai Barat.
- Arifin, S., Rae, D. E., & Joseph, C. P. R. (2007a). Kerja sama perdagangan internasional: peluang dan tantangan bagi Indonesia. *Elex Media Komputindo*.
- Arifin, S., Rae, D. E., & Joseph, C. P. R. (2007b). Kerja sama perdagangan internasional: peluang dan tantangan bagi Indonesia. *Elex Media Komputindo*.
- Ayuni, N. U. R. (2019). Peranan Bea dan Cukai dalam Memberantas Penyelundupan Narkotika di Pelabuhan Tunon Taka Nunukan. *Universitas Negeri Makassar*.

- Bank, W. (2023). Gross Domestic Product.
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>
- Bukhari, S. A. H. (2011). What is comparative study. Available at SSRN 1962328.
- Colesky, T. (2015). A comparative study on customs tariff classification. University of Pretoria.
- Darmawan, A., & Sari, W. I. (2024). Analisis Ekspor, Impor terhadap Neraca Perdagangan di Empat Negara Emerging Market (RITI). *Jurnal Ekonomi Kreatif Dan Manajemen Bisnis Digital*, 2(3), 394–405.
- Fathun, L. M. (2017). Proteksionisme Sengketa Dagang dalam Perdagangan Internasional: Pendekatan Negosiasi Studi Kasus: Proteksionisme AS terhadap Impor Daging Kanada. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 15–27.
- Ginting, A. M. (2014). Perkembangan neraca perdagangan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, 8(1), 51–72.
- Handayani, P. S. (2011). Dampak ASEAN Korea Free Trade Area (AKFTA) terhadap Ekonomi Indonesia. University of Muhammadiyah Malang.
- Hardenta, A. D., Ariefi, S. D., & Abyapta, W. R. (2023). Pengaruh Implementasi Kebijakan Proteksionisme Melalui Tingkat Komponen Dalam Negeri Terhadap Tender/Seleksi Internasional. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 30(1), 114–137.
- Karpova, O., & Mayburov, I. (2017). A comparative analysis of the customs procedures in China and Russia. *Proceedings of the 29th International Business Information Management Association Conference (IBIMA)*. May 3–4, 2017, Vienna (Austria), 4059–4072.
- Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2009). *International economics: Theory and policy*. Pearson Education.
- Kusumaningtrias, K. (2018). Analisis Penerimaan Negara pada Perubahan Kebijakan Kenaikan Batas Nilai Barang Bawaan Penumpang Di KPP Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Juanda. STIE Perbanas Surabaya.
- Kusumaningtyas, A. S. (2017). Upaya hambatan non-tarif oleh Uni Eropa terhadap minyak kelapa sawit Indonesia. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 6(3), 150–163.
- Milla-Ibáñez, J. J. (2023). The Statute of Limitation in Case of Customs Criminal Offences in the EU: A Comparative Study. *Global Trade and Customs Journal*, 18(6).
- Moyo, C., & Garidzirai, R. (2022). Trade balance and economic growth: evidence from African countries. *International Journal of Trade and Global Markets*, 15(4), 497–515.
<https://doi.org/10.1504/IJTGM.2022.125935>
- Muchtar, M. (2019). Analisis Swot Untuk Menentukan Strategi Penanganan Barang Jasa Titip (Studi Kasus KPU BC Tipe C Soekarno-Hatta). *Jurnal Perspektif Bea dan Cukai*, 3(2).
<https://doi.org/10.31092/jpbc.v3i2.521>

- Nurchahyo, M. A., & Nugroho, A. S. (2023). Dampak Implementasi Kebijakan Pembatasan Impor Sepeda pada Pola Perdagangan Internasional. *Jurnal Perspektif Bea dan Cukai*, 7(1), 55–75.
- Pasat, O. (2017). Customs Offenses: Notion, Award Criteria for Dangerous Socialment Facts to the Category of Customs Offenses. Comparative Study. In *Diversity and Interdisciplinarity in Business Law* (pp. 164–176). Societatea de Stiinte Juridice si Administrative.
- Priangani, A., Mansyur, M., & Komarudin, E. (2021a). Pandemi Covid 19 dan Menguatnya Proteksionisme. *Prosiding SENASPOLHI*, 1(1).
- Priangani, A., Mansyur, M., & Komarudin, E. (2021b). Pandemi Covid 19 dan Menguatnya Proteksionisme. *Prosiding SENASPOLHI*, 1(1).
- Puri, N. Y., & Amaliah, I. (2021). Pengaruh Inflasi, Suku Bunga, PDB, Nilai Tukar dan Krisis Ekonomi terhadap Neraca Perdagangan Indonesia Periode 1995-2017. *Bandung Conference Series: Economics Studies*, 1(1), 9–19.
- Sitompul, N., & Nawawi, Z. M. (2022). Peran Bea Cukai dalam Efektivitas Pelayanan Ekspor Impor (Studi pada KPPBC TMP C Teluk Nibung). *Jurnal Kolaboratif Sains*, 5(6), 290–296.
- Suardi, W. (2017). Catatan kecil mengenai desain riset deskriptif kualitatif. *Ekubis*, 2(2), 1–11.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Alfabeta.
- Undang-Undang Kepabeanan, P. R. I. (2006). Undang-Undang No 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- Worlddata.info. (2023). Cost of Living. <https://www.worlddata.info/cost-of-living.php>
- Wulandari, A. D. S. (2018). Pengawasan Fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Sebagai Revenue Collector atas Barang Impor dan Barang Pribadi Penumpang. Universitas Brawijaya.
- Yusuf, H. (2019). Peningkatan Peran Bea Cukai Dalam Mendorong Ekspor Komoditas Perikanan: Studi Kasus Di Wilayah Maluku. *Jurnal BPPK: Badan Pendidikan Dan Pelatihan Keuangan*, 12(1), 31–41.
- Zam, T. A. (2018). A Comparative Study in Between the Management of a Professional Football Team and the Customs Administration of Cameroon. *American Scientific Research Journal for Engineering, Technology, and Sciences (ASRJETS)*, 42(1), 309–324.