

STRATEGI OPTIMALISASI PENGAWASAN BARANG BAWAAN PENUMPANG: STUDI KASUS PADA KPU BC SOEKARNO-HATTA

Fadhal Muhammad

fadal.muh@gmail.com, Politeknik Keuangan Negara STAN

Abstract

The Directorate General of Customs and Excise (DGCE) undertakes a unique dual role of supervision and facilitation. In supervising passenger goods, the KPU BC Soekarno-Hatta, as the DGCE institution overseeing Indonesia's largest international airport, applies risk management to maximize both functions simultaneously. However, over the past two years, the performance of KPU BC Soekarno-Hatta has received various complaints from the public. Thus, this study aims to analyze the baggage supervision mechanisms implemented by customs officers at KPU BC Soekarno-Hatta and identify strategies to optimize passenger goods supervision to enhance compliance and user satisfaction. A qualitative research method is used to elucidate this phenomenon. A series of interviews with goods examiners at KPU BC Soekarno-Hatta was conducted, followed by content analysis of the interview and documentation results. The analysis revealed that the implementation of risk management in passenger goods supervision at KPU BC Soekarno-Hatta faces several challenges, including the need to enhance the quality of examiner decisions and the low hit rate in supervision efforts. Therefore, KPU BC Soekarno-Hatta needs to optimize passenger profiling and more effectively disseminate information among examiners.

Keywords : Passenger Goods, Customs Supervision, Customs Facilitation, Profiling, Information Dissemination.

Abstrak

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) menjalani dualisme fungsi yang unik, yaitu pengawasan dan pemberian fasilitas. Dalam pengawasan barang bawaan penumpang, KPU BC Soekarno-Hatta selaku institusi DJBC yang mengawasi bandara internasional terbesar di Indonesia menerapkan manajemen risiko untuk memaksimalkan kedua fungsi tersebut secara bersamaan. Namun, dalam dua tahun terakhir kinerja KPU BC Soekarno-Hatta menuai beragam keluhan dari masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme pengawasan barang bawaan penumpang yang diterapkan oleh petugas bea dan cukai di KPU BC Soekarno-Hatta dan mengidentifikasi strategi optimalisasi pengawasan barang bawaan penumpang yang dapat diterapkan di KPU BC Soekarno-Hatta dalam rangka meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan. Metode penelitian kualitatif digunakan untuk memaknai fenomena ini. Peneliti melakukan wawancara dengan pemeriksa barang di KPU BC Soekarno-Hatta, kemudian menerapkan analisis konten terhadap hasil wawancara dan dokumentasi. Berdasarkan hasil analisis data, peneliti menemukan bahwa penerapan manajemen risiko dalam pengawasan barang penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta masih menyisakan berbagai tantangan, seperti kualitas keputusan pemeriksa yang perlu ditingkatkan dan *hit rate* pengawasan yang masih rendah. Untuk itu, KPU BC Soekarno-Hatta perlu mengoptimalkan *profiling* penumpang dan diseminasi informasi antar pemeriksa yang lebih efektif.

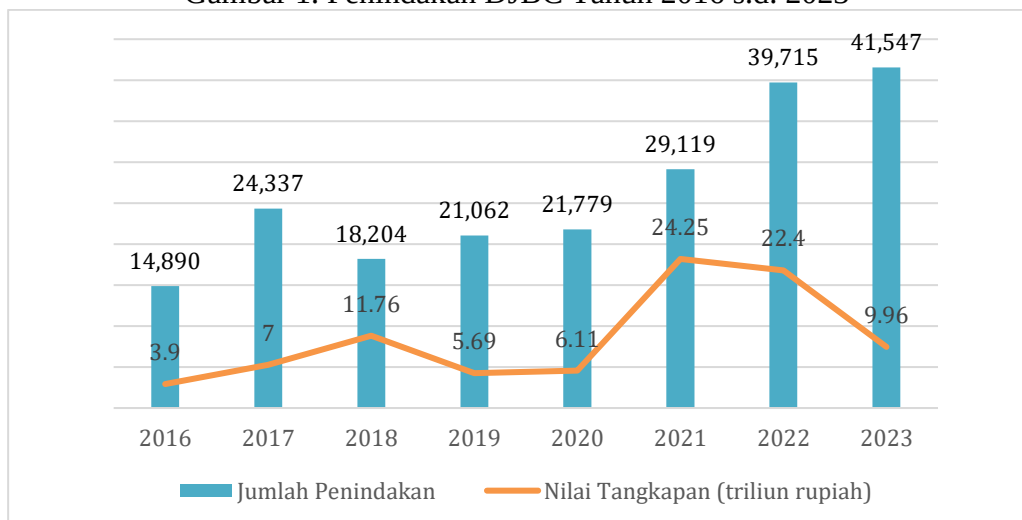
Kata Kunci : Barang Bawaan Penumpang, Pengawasan Kepabeanan, Fasilitas Kepabeanan, Profiling, Diseminasi Informasi.

PENDAHULUAN

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) sebagai otoritas kepabeanan di Indonesia menjalankan peran yang sangat unik. Di satu sisi DJBC memungut bea terhadap kegiatan impor dan ekspor barang sebagai bentuk hambatan tarif, di sisi lain DJBC juga mengambil andil dalam memfasilitasi perdagangan dan industri untuk mendukung kemudahan berusaha. Dalam perkembangannya, peran tersebut berkembang sehingga turut mencakup perlindungan terhadap masyarakat dari barang berbahaya dan penyelundupan.

Dari tahun ke tahun, penyelundupan semakin marak terjadi. Berdasarkan Gambar 1, DJBC telah menindak 41.574 kasus pelanggaran kepabeanan dan cukai dengan perkiraan nilai tangkapan sebesar Rp9,96 triliun. Jumlah kasus tersebut meningkat sebesar 4,7% dibandingkan tahun sebelumnya. Barang-barang yang disita mencakup barang berbahaya seperti narkoba, pakaian bekas, dan barang ilegal lainnya (Pahlevi, 2024). Selain itu, terdapat juga barang yang diselundupkan dengan tujuan menghindari pungutan negara. Jumlah penyelundupan yang sebenarnya diestimasikan jauh lebih besar, mengingat belum semua aktivitas penyelundupan dapat terdeteksi dan ditindak oleh DJBC.

Gambar 1. Penindakan DJBC Tahun 2016 s.d. 2023



Sumber: diolah oleh penulis berdasarkan data dari DJBC, (2024) dan Liana (2022)

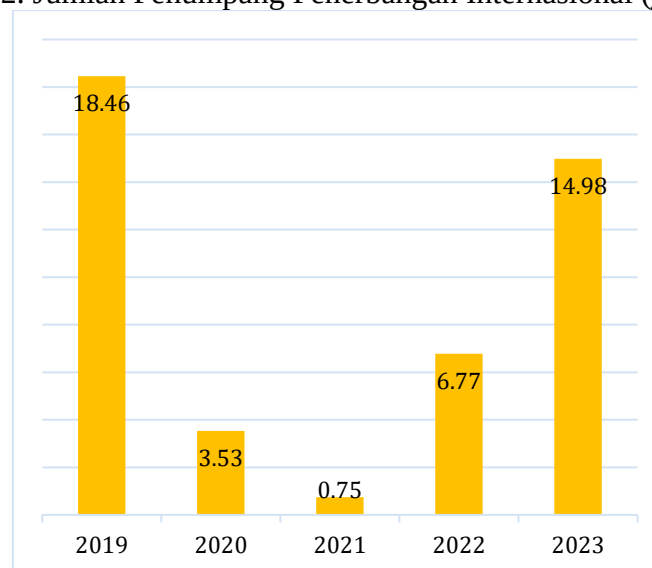
Maraknya penyelundupan, jika tidak ditangani secara optimal, berisiko menimbulkan masalah ekonomi dan sosial yang serius (World Customs Organization, 2024). Penyelundupan membawa dampak negatif terhadap keuangan negara akibat hilangnya potensi penerimaan perpajakan yang seharusnya dipungut (Liana, 2022). Industri manufaktur dan usaha kecil juga menerima imbas dari masuknya barang-barang ilegal yang mendisrupsi pasar dan menimbulkan persaingan tidak sehat sehingga dapat mengganggu stabilitas ekonomi (Irfan, 2024; Mashiri & Sebele-Mpofu, 2015; Ridwan & Azhari, 2024). Selain itu, penyelundupan juga memicu ancaman keamanan dan kesehatan masyarakat. Contohnya, narkoba hasil selundupan meningkatkan risiko penyalahgunaan, kerusakan sosial, dan kriminalitas (Raja Gukguk & Jaya, 2019). Barang ilegal seperti senjata api mendukung tindakan kriminal atau terorisme yang

mengancam keamanan nasional. Lebih dari itu, penyelundupan berkaitan dengan pencucian uang yang melemahkan sistem keuangan dan mendanai kejahatan terorganisir, termasuk terorisme, sehingga mengancam stabilitas politik dan keamanan global (Satriya, 2023).

Salah satu titik rawan terjadinya penyelundupan adalah bandara internasional. Bandara internasional merupakan gerbang perdagangan dan lalu lintas barang melalui penumpang. Modus penyelundupan melalui kurir penumpang kerap kali dimanfaatkan untuk memasukkan barang-barang ilegal (Stefhani, 2022). Selain itu, kemudahan yang diberikan kepada penumpang, seperti dokumen pemberitahuan yang sederhana dan pembebasan dari pungutan bea masuk dan pajak dalam rangka impor (PDRI), sering disalahgunakan oleh penumpang. Tidak jarang ditemukan penumpang yang tidak melaporkan barang bawaannya dalam dokumen *customs declaration*. Tindakan tersebut dilakukan salah satunya untuk menghindari pungutan bea masuk dan PDRI (Adhitama, 2020).

Dinamika ini semakin kompleks seiring dengan tingginya volume penumpang. Gambar 2 menunjukkan jumlah penumpang penerbangan internasional dari tahun 2019 s.d. 2023. Pada tahun 2023, terdapat 14,98 juta penumpang penerbangan internasional yang datang ke Indonesia. Jumlah tersebut naik 121% dari tahun 2022 (Badan Pusat Statistik, 2023). Jumlah tersebut diperkirakan akan terus meningkat mengarah pada kondisi sebelum pandemi, yaitu pada kisaran 18 juta penumpang. Bandara International Soekarno-Hatta menjadi bandara dengan jumlah penumpang terbanyak, yaitu 6,5 juta penumpang dalam setahun. Dapat diperkirakan dalam sehari terdapat 18 ribu penumpang yang diawasi oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai (KPU BC) Soekarno-Hatta, satuan kerja DJBC yang mengawasi Bandara Internasional Soekarno Hatta.

Gambar 2. Jumlah Penumpang Penerbangan Internasional (juta orang)



Sumber: diolah oleh penulis berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2023)(2022)

Untuk mengamankan penerimaan negara dan mencegah masuknya barang-barang yang dilarang dan dibatasi, KPU BC Soekarno-Hatta menerapkan strategi manajemen risiko dalam pengawasan barang bawaan penumpang. Strategi ini meliputi *profiling* dan penjaluran (Adhitama, 2020; Ainun & Guntur, 2020). Strategi manajemen risiko yang diterapkan oleh KPU BC Soekarno-Hatta mengacu pada *Risk Management Compendium* yang

direkomendasikan oleh World Customs Organisation (WCO). Selain itu, KPU BC Soekarno-Hatta juga memanfaatkan teknologi, seperti mesin pemindai *x-ray*, Passenger Risk Management, dan *electronic customs declaration*, sehingga meningkatkan efisiensi dan keakuratan *profiling* untuk menentukan penjaluran penumpang yang perlu dilakukan pemeriksaan lebih lanjut. Dengan demikian, tidak semua barang bawaan penumpang dilakukan pemeriksaan secara mendalam oleh petugas bea cukai di terminal. Strategi tersebut memungkinkan untuk menyeimbangkan pengawasan yang efektif dan kelancaran lalu lintas penumpang di bandara.

Meskipun demikian, dalam dua tahun terakhir masyarakat menyoroti kinerja DJBC yang tidak optimal dalam mengawasi barang bawaan penumpang. Berbagai pemberitaan menyuarakan keluhan masyarakat Indonesia mengenai penetapan pungutan bea masuk dan PDRI oleh petugas bea cukai terhadap barang bawaan penumpang. Pungutan tersebut dianggap terlalu tinggi sehingga memberatkan penumpang (Nugraha, 2024a). Keresahan juga dialami para pekerja migran Indonesia akibat tindakan petugas bea dan cukai yang menganggap oleh-oleh mereka untuk keluarga sebagai barang dagangan (Primantoro et al., 2024). Puncaknya, masyarakat merasa tidak puas karena prosedur dan kebijakan terkait barang bawaan penumpang yang diterapkan oleh DJBC sangat rumit dan tidak konsisten (Nugraha, 2024b; Pusparida, 2024).

Kondisi ini tentunya tidak ideal karena memengaruhi kepercayaan publik terhadap DJBC. Pemberitaan negatif yang terus-menerus mengenai suatu organisasi pemerintah dapat membentuk citra buruk di mata publik, sehingga menurunkan kepercayaan publik terhadap organisasi tersebut (Hafyrani & Satriani, 2023; Izzatussayidati & Tandiyo, 2018). Rendahnya kepercayaan publik terhadap DJBC dapat menurunkan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan kepabeanan yang berlaku (Maryam et al., 2024). Pada akhirnya hal ini berpotensi meningkatkan risiko terjadinya penyelundupan yang dapat merugikan negara dan masyarakat.

Oleh karena itu, penting untuk memastikan petugas KPU BC Soekarno-Hatta yang bertugas di terminal mampu menegakkan peraturan dengan melakukan pemeriksaan yang efektif sembari memberikan pelayanan yang memuaskan penumpang. Apalagi frekuensi penumpang yang tinggi menuntut petugas bea cukai harus mengambil keputusan dalam waktu yang cepat dengan informasi yang tersedia. Keputusan yang diambil pun harus konsisten mengacu pada referensi aturan yang sama sehingga tidak ada perbedaan perlakuan antar penumpang.

Proses pengambilan keputusan petugas bea cukai pernah diteliti oleh Pachur & Marinello (2013) yang menemukan bahwa terdapat pola pengambilan keputusan yang berbeda antara petugas bea cukai yang sudah berpengalaman memeriksa barang penumpang dengan petugas dengan pengalaman yang lebih sedikit. Petugas bea cukai yang berpengalaman menggunakan lebih sedikit petunjuk dalam menentukan apakah barang penumpang perlu diperiksa lebih lanjut atau tidak (Pachur & Marinello, 2013). Mereka dapat memilah-milah dan mencari hubungan antar petunjuk berdasarkan pengetahuan mendalam yang dimiliki sehingga mampu mengambil keputusan dengan lebih cepat (Pachur & Marinello, 2013).

Penelitian terkait pengawasan barang bawaan penumpang di bandara internasional juga pernah dilakukan beberapa peneliti lainnya. Adhitama (2020) menganalisis mekanisme pengawasan *High Value Goods* (HVG) pada barang bawaan penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta dan menemukan beberapa kendala terkait regulasi dan operasional pengawasan yang belum optimal. Stefhani (2022) dalam penelitiannya berhasil mengungkap modus operandi penyelundupan narkoba, seperti penyembunyian di dalam tubuh atau barang bawaan dan

pengiriman melalui jasa titipan. Stefhani (2022) juga menemukan bahwa kolaborasi dengan pihak penegak hukum lain memberi nilai tambah dalam pengawaan DJBC. Di samping itu, Agatha & Nurkhamid (2022), Kavoya (2020), dan Laporte (2011) mengeksplorasi peluang pemanfaatan data mining untuk meningkatkan *hit rate* pemeriksaan kepabeanan.

Berdasarkan uraian di atas, rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana mekanisme pengawasan barang bawaan penumpang yang diterapkan oleh petugas bea dan cukai di KPU BC Soekarno-Hatta?; Bagaimana strategi optimalisasi pengawasan barang bawaan penumpang yang dapat diterapkan di KPU BC Soekarno-Hatta dalam rangka meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan?; dan Bagaimana implikasi penerapan strategi optimalisasi pengawasan barang bawaan penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta dalam rangka meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan? Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme pengawasan barang bawaan penumpang yang diterapkan oleh petugas bea dan cukai di KPU BC Soekarno-Hatta, mengidentifikasi strategi optimalisasi pengawasan barang bawaan penumpang yang dapat diterapkan di KPU BC Soekarno-Hatta dalam rangka meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan, dan menganalisis implikasi strategi optimalisasi pengawasan barang bawaan penumpang yang dapat diterapkan di KPU BC Soekarno-Hatta dalam rangka meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan.

Penulis menetapkan KPU BC Soekarno-Hatta sebagai objek penelitian karena Bandara Internasional Soekarno-Hatta merupakan pintu masuk utama penumpang penerbangan internasional. Hal ini terlihat dari tingginya jumlah penumpang penerbangan internasional pada bandara tersebut. Sehingga dapat diasumsikan bahwa kondisi di KPU BC Soekarno-Hatta dapat mewakili kondisi pengawasan barang bawaan penumpang di bandara internasional lainnya.

Penelitian ini diharapkan dapat menyempurnakan pemahaman mengenai pengawasan barang bawaan penumpang dari penelitian sebelumnya karena menawarkan perspektif baru mengenai pengawasan barang bawaan penumpang dari perspektif pengambilan keputusan oleh pemeriksa bea cukai. Hal ini dapat menjadi pembeda dari penelitian sebelumnya yang membahas topik ini dari sisi regulasi dan prosedural. Penelitian ini juga akan menggunakan pendekatan yang lebih holistik karena mencakup mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh petugas bea dan cukai, strategi manajemen risiko, serta upaya untuk meningkatkan kepatuhan dan kepuasan pengguna layanan DJBC. Selain itu, perkembangan situasi melalui pemberitaan serta dinamika ketentuan mengenai barang bawaan penumpang juga mendesak adanya pembaruan mengenai pemaknaan kondisi pengawasan barang bawaan penumpang yang terjadi di KPU BC Soekarno-Hatta.

KAJIAN LITERATUR

Fasilitasi dan Pengawasan yang Optimal

Secara fundamental, tugas DJBC selaku organisasi kepabeanan adalah memfasilitasi perdagangan dan melaksanakan pengawasan kepabeanan. Fasilitasi perdagangan dapat didefinisikan sebagai proses menyederhanakan dan menyelaraskan prosedur perdagangan untuk meningkatkan kelancaran arus barang sehingga menurunkan biaya perdagangan (Kieck, 2020). Fasilitasi perdagangan penting bagi suatu negara karena perdagangan internasional memberikan banyak manfaat, antara lain meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menarik investasi, dan menambah penyerapan tenaga kerja (McLinden et al., 2010). Sementara itu, pengawasan kepabeanan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan organisasi kepabeanan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan kepabeanan (World Customs Organisation,

2018). Peran penting pengawasan mencakup pencegahan tindakan terorisme, perlindungan terhadap lingkungan dan kesehatan masyarakat, dan pengumpulan penerimaan negara (Doyle, 2010). Tugas fasilitasi dan pengawasan tersebut dilaksanakan secara bersamaan oleh organisasi kepabeanan dalam bentuk prosedur kepabeanan.

Simplifikasi prosedur kepabeanan adalah topik utama yang sering dibahas dalam penelitian dan rekomendasi terkait kepabeanan. Organisasi kepabeanan dituntut untuk mampu melaksanakan tugas fasilitasi dan pengawasan secara "seimbang." Widdowson (2005) mengungkapkan bahwa pengertian seimbang bukan berarti salah satu komponen harus dikorbankan untuk memaksimalkan komponen lainnya. Keseimbangan yang optimal tercapai ketika kedua komponen tersebut berada pada level yang maksimal. Kondisi tersebut dapat menguntungkan bagi organisasi kepabeanan dan pelaku perdagangan sehingga dapat terwujud kepatuhan dan kepuasan yang optimal oleh pengguna layanan kepabeanan (Veenstra & Heijmann, 2023).

Manajemen Risiko dalam Konteks Pengawasan Barang Bawaan Penumpang

Keseimbangan yang optimal antara fasilitasi dan pengawasan dapat tercapai dengan manajemen risiko. Pergerakan barang lintas batas melalui penumpang yang datang dari luar daerah pabean mengandung risiko yang bervariasi untuk terjadinya penyelundupan (Belakapyskaya, 2021). Pendekatan manajemen risiko memungkinkan DJBC untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko tersebut secara tepat dan akurat, sehingga DJBC dapat melakukan pemeriksaan secara selektif. Dengan demikian, kemudahan dapat diberikan kepada penumpang tanpa mengesampingkan pengawasan (World Customs Organization, 2011).

Widdowson (2020) menekankan bahwa agar manajemen risiko dapat meningkatkan kepatuhan pengguna layanan, terdapat beberapa komponen yang harus dipenuhi. Komponen pertama adalah peraturan perundang-undangan yang kuat yang dilengkapi dengan komponen kedua, yaitu regulasi dan prosedur yang terdefinisi dengan jelas mengenai bagaimana pelaksanaan peraturan tersebut. Pada komponen ketiga, ditekankan bahwa diseminasi prosedur perlu dilakukan secara memadai agar pengguna layanan memiliki pemahaman yang optimal mengenai cara untuk menjadi patuh. Komponen terakhir adalah proses penilaian dan mitigasi risiko oleh petugas bea dan cukai melalui kegiatan intelijen, pemeriksaan dokumen, dan pemeriksaan fisik yang jelas dan konsisten.

Belakapyskaya (2021) memberikan argumen yang lebih praktis mengenai pengawasan barang bawaan penumpang. Untuk membangun mekanisme pengawasan yang mengedepankan fasilitasi proses masuknya penumpang penerbangan internasional, terdapat tiga titik perbaikan yang dapat diterapkan oleh organisasi kepabeanan. Pertama, teknik penilaian dan mitigasi risiko harus memanfaatkan teknologi informasi. Kedua, teknik profiling yang andal akan meningkatkan kualitas *targeting* (*hit rate*) pengawasan. Ketiga, pemberitahuan pabean secara elektronik sebelum kedatangan akan memfasilitasi penumpang dan menghindari adanya tumpukan antrean di bandara internasional.

Dalam perkembangannya, Labati et al. (2017) mengungkapkan bahwa pemanfaatan teknologi informasi melalui teknik verifikasi biometrik mendukung pengawasan yang dilakukan secara otomatis. Dengan menyediakan gerbang otomatis (*autogate*) untuk verifikasi penumpang, intervensi petugas dengan penumpang akan berkurang sehingga mempercepat pergerakan penumpang di bandara (Morosan, 2012). Dalam mekanisme ini, optimalisasi pertukaran data dan analitika data melalui *data mining* serta dukungan teknologi yang mumpuni

sangat diperlukan sehingga otomasi tidak mengorbankan efektivitas pengawasan (Mammadov, 2020).

Teori Intuisi Ahli (Expert Intuition)

Meskipun otomasi merupakan mekanisme yang diunggulkan dalam pengawasan barang penumpang, petugas bea cukai tetap memiliki andil yang krusial. Peran petugas bea cukai dibutuhkan pada titik-titik rawan pengawasan, seperti interpretasi pindaian *x-ray*, pengawasan secara diam-diam (*surveillance*), dan sebagainya (Swann et al., 2020). Dalam pengawasan yang melibatkan ribuan penumpang setiap hari, petugas bea cukai di bandara internasional dihadapkan pada kebutuhan untuk membuat keputusan cepat mengenai siapa yang perlu diperiksa lebih lanjut. Pada titik ini, meskipun teknologi dapat membantu, pengalaman dan keahlian petugas sangat diperlukan untuk memastikan efektivitas pengawasan.

Sebuah studi yang dilakukan oleh Pachur & Marinello (2013) menemukan bahwa petugas bea cukai yang berpengalaman cenderung menggunakan strategi keputusan nonkompensatoris, yaitu mereka sering mengandalkan satu atau beberapa petunjuk yang paling relevan untuk membuat keputusan. Sebaliknya, petugas pemula cenderung menggunakan strategi kompensatoris, yang melibatkan integrasi berbagai petunjuk secara bersamaan untuk mencapai keputusan.

Pengalaman yang mendalam memungkinkan petugas bea cukai untuk mengembangkan apa yang disebut dengan "*expert intuition*", yang memungkinkan mereka untuk bekerja lebih efisien dalam situasi yang penuh tekanan. *Expert intuition* ini mempermudah petugas bea cukai untuk mengidentifikasi penumpang yang mencurigakan berdasarkan pola-pola yang telah terbentuk dari pengalaman sebelumnya, seperti perilaku mencurigakan, asal penerbangan, atau penampilan bagasi (Hoghooghi et al., 2020; Pachur & Marinello, 2013). Dalam hal ini, intuisi berbasis pengalaman tidak hanya mempercepat pengambilan keputusan, tetapi juga meningkatkan ketepatannya (Hoghooghi et al., 2020).

Menurut Hurteau et al. (2020), pengalaman yang diperoleh dari keberhasilan dan kegagalan sebelumnya memungkinkan petugas untuk lebih memahami validitas berbagai petunjuk yang ada, yang pada gilirannya membantu mereka membuat keputusan yang lebih akurat. Hal ini juga berdampak pada pengurangan jumlah pemeriksaan yang tidak perlu, sehingga meningkatkan efisiensi operasional secara keseluruhan. Dengan demikian, meskipun teknologi dan otomasi semakin berkembang, peran petugas bea cukai tetap vital dalam menjaga kualitas dan ketepatan pengawasan barang penumpang.

METODE

Penelitian ini menerapkan desain penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan naratif. Penelitian kualitatif deskriptif digunakan untuk mengkontekstualisasi suatu fenomena, menjelaskan perilaku dan keyakinan, mengidentifikasi proses dan memaknai konteks tersebut secara jelas dan rinci (Hennink et al., 2010; Leedy et al., 2019). Desain penelitian ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk memaknai fenomena yang menjadi objek penelitian ini, yaitu pengawasan barang bawaan penumpang oleh DJBC.

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber aslinya untuk tujuan penelitian tertentu, sehingga memberikan informasi yang spesifik dan relevan dengan pertanyaan penelitian dan memungkinkan peneliti untuk mendapatkan wawasan yang lebih mendalam dan akurat tentang topik yang diteliti (Leedy et al., 2019). Data primer tersebut bersumber dari informasi dan

keterangan yang diperoleh dari hasil wawancara kepada informan, yaitu petugas pemeriksa di KPU BC Soekarno-Hatta.

Peneliti melakukan serangkaian wawancara semi-terstruktur untuk mengumpulkan data primer. Wawancara semi-terstruktur adalah teknik pengumpulan data yang menggabungkan pertanyaan yang telah dipersiapkan sebelumnya dengan fleksibilitas untuk mengeksplorasi topik yang muncul selama wawancara (Leedy et al., 2019). Teknik ini memungkinkan peneliti untuk mengajukan pertanyaan terbuka sehingga responden dapat memberi jawaban yang mendalam dan kaya informasi. Wawancara dilakukan terhadap beberapa petugas bea dan cukai pada Bidang Penindakan dan Penyidikan dan Bidang Pelayanan dan Fasilitas Kepabeanan dan Cukai di KPU BC Soekarno-Hatta. Petugas bea dan cukai yang diwawancarai memiliki durasi pengalaman sebagai pemeriksa barang bawaan penumpang yang berbeda.

Selain itu, penelitian ini juga memanfaatkan data sekunder berupa dokumentasi, seperti data kinerja pemeriksaan barang bawaan penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta, jurnal ilmiah, dan dokumen resmi lainnya. Dokumentasi tersebut digunakan untuk menguatkan temuan yang diperoleh berdasarkan data primer. Data sekunder dikumpulkan dengan menggunakan sarana internet untuk mendapatkan dokumen yang dipublikasikan secara resmi. Sedangkan, dokumen yang tidak dipublikasikan, penulis mengumpulkan dokumen dengan mengajukan permohonan kepada instansi pemilik dokumen sesuai dengan prosedur dan ketentuan pengelolaan keterbukaan informasi yang berlaku.

Setelah data terkumpul, peneliti melakukan analisis data secara induktif dengan menggunakan pendekatan analisis konten kualitatif. Proses analisis data melibatkan beberapa tahapan, yaitu konversi data, pengodean data, analisis konten, triangulasi, dan interpretasi hasil (Creswell & Creswell, 2017; Flick, 2009; Mezmir, 2020). Analisis data dimulai dengan mengonversi data rekaman wawancara menjadi transkrip wawancara. Peneliti memberikan kode yang mendeskripsikan masing-masing segmen transkrip wawancara secara manual. Kemudian, analisis konten dilakukan dengan mengelompokkan kode-kode yang saling berkaitan dalam satu kategori, lalu mengonseptualisasikan tema (Mezmir, 2020). Penulis juga melakukan triangulasi dengan membandingkan data primer dengan data sekunder untuk memastikan validitas temuan penelitian. Hasil wawancara dan dokumentasi disandingkan dan dianalisis untuk mengonfirmasi pola dan memperkuat kesimpulan yang diambil. Kemudian, peneliti menginterpretasikan tema ke dalam bentuk narasi yang menjelaskan mengenai pengawasan barang bawaan penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mekanisme Pemeriksaan Barang Bawaan Penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta

1. Pemisahan Tugas dan Wewenang

Setiap penumpang penerbangan internasional yang turun di Bandara Internasional Soekarno-Hatta wajib melalui pengawasan yang dilakukan oleh KPU BC Soekarno-Hatta. Pengawasan dilakukan selama 24 jam dalam 7 hari di Terminal 3 dan Terminal 2F Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Pelaksanaan pengawasan tersebut dilakukan oleh dua tim pelaksana dari dua bidang yang berbeda, yaitu Bidang Penindakan dan Penyidikan (P2) dan Bidang Pelayanan dan Fasilitas Pabean dan Cukai. Tanggung jawab kedua tim tersebut berbeda, namun saling berkaitan dalam pelaksanaannya.

Secara garis besar, tim dari Bidang P2 bertugas melaksanakan fungsi intelijen dan melaksanakan operasi pencegahan dan penindakan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan dan cukai. Sementara itu, yang bertindak sebagai pemeriksa

barang bawaan penumpang adalah tim dari Bidang Pelayanan dan Fasilitas Pabean dan Cukai. Dalam pengawasan barang penumpang di terminal, pemisahan tugas kedua tim tersebut terlihat pada Gambar 3.

Gambar 3. Mekanisme Pengawasan Barang Bawaan Penumpang



Sumber: Diolah oleh Peneliti berdasarkan hasil coding wawancara

Berdasarkan hasil wawancara, diketahui bahwa Bidang P2 melaksanakan fungsi intelijen untuk melakukan profiling terhadap penumpang yang akan datang maupun yang sudah tiba di terminal. Profiling sebelum kedatangan penumpang dilakukan oleh petugas analis penumpang berdasarkan data yang diperoleh dari aplikasi Passenger Risk Management. Petugas analis melakukan evaluasi terhadap setiap penumpang berdasarkan variabel-variabel, seperti kewarganegaraan penumpang, bandara keberangkatan awal/transit, dan dokumen perjalanan (tiket, akomodasi, dsb.). Selain itu, petugas analis juga melakukan pemantauan melalui CCTV terhadap penumpang yang tiba di terminal. Pengawasan pada tahap ini berfokus pada identitas dan informasi perjalanan penumpang. Analisis intelijen akan menghasilkan atensi yang selanjutnya didistribusikan kepada petugas patroli dan operasi.

Petugas patroli dan operasi melakukan pengawasan setelah kedatangan penumpang. Petugas patroli dan operasi terbagi menjadi tiga, yaitu petugas *x-ray*, *Behavior Detection Officer* (BDO), dan *Risk Assesment Officer* (RAO). Objek pengawasan pada tahap ini berkembang menjadi dua, yaitu penumpang dan barang bawaannya.

Barang bawaan penumpang ada yang berupa barang yang ditenteng di kabin pesawat (*handcarry*), ada juga yang berupa barang yang disimpan di bagasi. Barang bagasi dilakukan pemindaian *x-ray* terlebih dahulu sebelum masuk ke ban berjalan (*conveyor belt*) tempat pengambilan bagasi penumpang. Petugas *x-ray* bagasi memeriksa barang melalui citra *x-ray* dan menandai barang penumpang yang perlu diatensi pada tag bagasi penumpang.

Tidak jarang tag tersebut dicabut atau diganti oleh penumpang. Di sinilah BDO berperan dalam melakukan pengawasan. BDO mengobservasi perilaku dan penampilan penumpang serta interaksi penumpang dengan penumpang lain. BDO melaporkan informasi tentang anomali yang terhadap indikator tersebut. Misalnya, ada penumpang yang sehat dan masih muda terlihat cemas dan kesulitan untuk berjalan, maka BDO akan meneruskan informasi tersebut melalui sarana komunikasi yang tersedia.

RAO adalah petugas yang ditempatkan pada bagian penjaluran penumpang. RAO memeriksa e-CD yang diberitahukan penumpang dan melakukan penilaian berdasarkan informasi yang diterima, termasuk atensi dari analis, petugas *x-ray*, BDO, dan hasil pengamatannya terhadap penumpang dan barang bawaannya. Kemudian RAO menentukan apakah penumpang masuk jalur merah atau jalur hijau. Penumpang yang masuk jalur hijau berarti urusan kepabeanan penumpang tersebut sudah selesai dan penumpang mendapatkan izin

untuk melanjutkan perjalanannya tanpa perlu pemeriksaan bea cukai lebih lanjut. Sementara itu, penumpang yang masuk jalur merah harus melalui pemeriksaan berikutnya oleh pemeriksa bea cukai.

Setelah penjaluran, tim pemeriksa bea cukai mulai melakukan pemeriksaan. Penumpang yang masuk jalur merah akan dilakukan pemindaian atas seluruh barang bawaannya. Pemeriksaan dapat dilanjutkan dengan pemeriksaan fisik secara langsung apabila berdasarkan citra *x-ray* terdapat indikasi adanya barang yang tidak diberitahukan dalam e-CD. Pemeriksa memanfaatkan informasi atensi yang dibagikan oleh petugas P2 untuk menentukan tindak lanjut hasil pemeriksaan *x-ray*. Selain itu, petunjuk lainnya seperti perilaku penumpang dan data dari *open-source intelligence* (OSINT) juga digunakan dalam proses ini. Informasi tersebut membantu pemeriksa untuk mengetahui barang apa yang akan diperiksa (*what to look*) and bagian mana yang harus diperiksa (*where to look*).

Dalam hal barang tersebut adalah barang yang termasuk golongan barang yang dilarang atau barang yang dibatasi dan penumpang tidak dapat memberikan izin yang dipersyaratkan, maka pemeriksa bea dan cukai akan meneruskannya ke petugas P2. Petugas P2 akan menindaklanjuti dengan melakukan penindakan dan menerbitkan SBP atas barang tersebut. Sedangkan, dalam hal barang tersebut bukan tergolong barang lartas dan terdapat potensi penerimaan negara yang tidak diberitahukan oleh penumpang, maka pemeriksa bea dan cukai akan meneruskan barang tersebut kepada petugas peneliti dokumen. Peneliti dokumen akan melakukan penelitian dan menetapkan nilai pabean, tarif bea masuk, PDRI, dan sanksi administrasi berupa denda (bila ada) untuk ditagihkan ke penumpang.

Dengan adanya pembagian tugas yang jelas ini, pemeriksa bea dan cukai dapat memahami batasan-batasan wewenangnya dan melaksanakan tugas sesuai batasan tersebut. Hal ini penting untuk memastikan agar mekanisme pemeriksaan berjalan secara sistematis dan tidak ada tumpang tindih pengambilan keputusan. Selain itu, koordinasi antar unit dapat terus dioptimalkan sehingga dapat berjalan sebagaimana mestinya dan saling memberi nilai tambah satu sama lain. Hal ini pada ujungnya akan berdampak pada kualitas pengawasan dan pelayanan yang diterima penumpang.

2. Penentuan Hasil Pemeriksaan

Barang bawaan penumpang yang masuk jalur merah diperiksa oleh tim pemeriksa bea cukai yang bertugas. Dalam satu tim, terdapat 1 ketua dan 10 anggota tim. Ketua tim menjalankan fungsi koordinasi, pembinaan, dan konsultasi. Fungsi kordinator mencakup pembagian tugas dan penempatan pemeriksa berdasarkan arus penumpang di area pemeriksaan, keahlian pemeriksa, dan kecukupan personil. Ketua tim juga melakukan pembinaan kepada anggotanya terkait pemeriksaan barang bawaan penumpang. Kegiatan ini umumnya ditujukan kepada pegawai yang baru saja ditempatkan sebagai pemeriksa. Pembinaan tersebut juga dapat berupa pembentukan budaya kerja dengan tujuan meningkatkan kinerja anggota tim. Selain itu, ketua tim juga memberikan konsultasi apabila anggota mengalami keraguan dalam memutuskan hasil pemeriksaan. Dalam hal keputusan tidak dapat diselesaikan pada level ketua tim, ia meneruskan permasalahan tersebut ke Kepala Seksi selaku atasan tim pemeriksa.

Dari uraian tugas tersebut tercermin bahwa wewenang pengambilan keputusan dalam pemeriksaan barang penumpang tetap melekat masing-masing pemeriksa. Artinya, anggota tim berwenang memberikan keputusan apakah barang yang diperiksa dapat dikeluarkan atau diteruskan ke peneliti dokumen untuk dilakukan penetapan. Mekanisme ini memiliki keunggulan, yaitu pengambilan keputusan berjalan lebih efisien karena tidak bertumpuk pada satu pihak. Selain itu, pendelegasian wewenang seperti ini membuat anggota tim memiliki

tanggung jawab atas setiap barang yang diperiksa. Namun, di sisi lain mekanisme ini menimbulkan beberapa tantangan yang perlu diantisipasi.

Delegasi wewenang pengambilan keputusan memerlukan pengawasan yang optimal. Hal ini dilakukan untuk menjamin pemeriksa tidak melakukan kesalahan dalam mengambil keputusan. Beragam faktor dapat membuat pemeriksa menyimpulkan hasil pemeriksaan dengan tidak tepat. Misalnya, waktu yang dimiliki pemeriksa sangat singkat dalam mengambil keputusan untuk menghindari penumpukan penumpang. Berdasarkan data penumpang jalur merah tahun 2024, rentang tingkat jalur merah per bulan berada antara 5,08% hingga 7,42%. Bila dikalkulasi, terdapat 1.000 penumpang jalur merah dalam satu hari atau sekitar 333 penumpang yang diperiksa oleh tim pemeriksa bea cukai dalam satu sif. Perhitungan ini belum memperhitungkan kondisi waktu turun penumpang yang bersamaan. Sehingga penumpukan penumpang di area pemeriksaan sangat mungkin terjadi. Oleh karena itu, pemeriksa harus melakukan pemeriksaan dengan cepat dalam hitungan menit. Tuntutan tersebut berisiko menghasilkan kesalahan. Dampaknya terdapat barang impor yang tidak dipenuhi pungutannya atau terdapat barang yang dibatasi tanpa izin beredar di tengah masyarakat. Sebaliknya, bisa juga barang yang tidak mengandung temuan, namun diperiksa mendalam oleh pemeriksa bea cukai. Hal ini tentunya tidak sejalan dengan prinsip pengawasan DJBC yang menyeimbangkan antara fasilitas dan pengawasan.

Tabel 1. Jumlah Penumpang Jalur Merah KPU BC Soekarno-Hatta Tahun 2024

Bulan	Jumlah Penumpang	Jumlah Penumpang Jalur Merah	%Penumpang Jalur Merah
Januari	691.767	51.337	7,42%
Februari	613.981	41.267	6,72%
Maret	623.676	40.571	6,51%
April	666.178	39.569	5,94%
Mei	622.275	34.032	5,47%
Juni	632.969	32.134	5,08%
Total	3.850.846	239.910	6,2%

Sumber: Diolah Peneliti berdasarkan Data Pengawasan KPU BC Soekarno-Hatta (2024)

Faktor lain yang dapat mempengaruhi kualitas putusan pemeriksa adalah pemahaman yang dimiliki. Kondisi ini menekankan pentingnya pelatihan yang memadai bagi pemeriksa barang bawaan penumpang, terutama bagi pemeriksa baru. Sebagaimana diungkapkan oleh Pachur & Marinello (2013), pemeriksa baru membutuhkan banyak sumber petunjuk untuk mengambil keputusan.

Berdasarkan hasil wawancara, informan mengungkapkan bahwa belum semua pemeriksa bea cukai menerima pelatihan terkait pemeriksaan barang bawaan penumpang. Hal ini dikarenakan pemanggilan peserta diklat yang berada di luar kontrol KPU BC Soekarno-Hatta. Sedangkan, pelatihan mandiri yang diselenggarakan oleh KPU BC Soekarno-Hatta melalui program Peningkatan Kompetensi Pegawai (PKP) tidak dapat diikuti oleh seluruh pemeriksa. Pemeriksa bekerja secara sif, sehingga sulit untuk menentukan satu waktu yang bisa dihadiri oleh seluruh pemeriksa. Oleh karena itu, peningkatan pengetahuan terkait teknik pemeriksaan sangat mengandalkan pembinaan dari ketua dan sesama anggota tim yang sudah ahli. Selain itu, diseminasi informasi mengenai modus-modus penyelundupan melalui grup Telegram juga efektif membantu pemeriksa baru dalam mengasah kemampuannya dalam

mendapatkan temuan. Namun, penyaluran informasi tersebut hanya dilakukan secara sporadis. Sehingga, besar peluang informasi yang disampaikan tidak terserap oleh seluruh pemeriksa.

Sementara itu, kecakapan dalam membaca citra *x-ray* terbentuk seiring meningkatnya jumlah pemeriksaan yang dilakukan. Semakin banyak kasus yang ditemui dan dipelajari oleh pemeriksa baru, semakin mahir pemeriksa dalam menentukan apakah barang yang dipindai perlu dilakukan pemeriksaan lebih lanjut atau tidak. Namun, hal ini sangat bergantung dari kemauan pemeriksa untuk belajar dan mempraktikkan pengetahuan yang dimiliki.

Tantangan lain yang harus diantisipasi adalah keputusan pemeriksaan antar petugas yang bervariasi. Hal ini menimbulkan perbedaan perlakuan terhadap penumpang dengan kasus yang sama. Sama dengan yang sebelumnya, keputusan antar pemeriksa yang tidak konsisten turut didorong oleh faktor durasi pemeriksaan yang singkat serta pengetahuan dan pengalaman pemeriksa.

Di samping itu, faktor regulasi juga turut berperan dalam isu ini. Peraturan tentang barang bawaan penumpang yang berlaku saat ini tidak memberikan definisi yang terukur mengenai barang penumpang untuk keperluan pribadi dan selain keperluan pribadi. Pasal 7 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan nomor 203/PMK.04/2017 tentang Ketentuan Ekspor dan Impor Barang yang Dibawa oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut memberi keleluasaan bagi pemeriksa untuk menetapkan kategori barang bawaan penumpang berdasarkan manajemen risiko. Adapun tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai parameter manajemen risiko yang dimaksud. Peraturan ini membuka celah adanya perbedaan penentuan jenis barang antara penumpang satu dan lainnya. Keleluasaan ini menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para penumpang yang berujung pada penurunan kepatuhan penumpang.

Meskipun demikian, perbaikan regulasi untuk mengatur definisi barang pribadi dan nonpribadi penumpang yang rigid dan baku bukan merupakan solusi yang realistis. Sebab jenis barang yang perlu diatur sangatlah banyak. Tidak mungkin pemerintah mampu mendefinisikan setiap jenis barang. Perkembangan jenis barang yang pesat mengakibatkan pemerintah harus sering melakukan perubahan peraturan. Hal ini justru akan menimbulkan kebingungan yang lebih besar pada penumpang. Selain itu, potensi pertentangan dan multitafsir akan selalu ada. Misalnya, pemerintah telah membatasi jumlah barang pribadi penumpang berupa jaket sebanyak 5 buah, kemudian ditemukan seorang penumpang berjenis kelamin laki-laki membawa jaket wanita sebanyak 4 buah dengan nilai USD 2.000. Apabila dilihat dari jumlah, penumpang tersebut memenuhi ketentuan barang pribadi. Namun, apabila ditelaah dari segi kewajaran, barang tersebut patut dicurigai merupakan barang nonpribadi.

Adapun solusi praktis mengenai tantangan ini adalah adanya konsensus kepada seluruh pemeriksa mengenai penilaian kewajaran barang pribadi penumpang. Selain itu, diseminasi informasi secara rutin melalui berbagai media perlu dilakukan agar informasi dapat tersampaikan kepada seluruh pemeriksa. Dengan demikian, pemeriksa mempunyai referensi yang sama dan memadai untuk mengambil keputusan saat melakukan pemeriksaan.

Upaya Meningkatkan Kepatuhan dan Kepuasan Penumpang dan Implikasinya

1. Peningkatan Kualitas Profiling

Tabel 1 menunjukkan tingkat *hit rate* pengawasan barang penumpang di KPU BC Soekarno-Hatta tahun 2024. Dalam tabel tersebut, persentase penumpang jalur merah relatif tinggi, yaitu 6,2%. Hal ini berdampak pada tingginya jumlah penumpang yang harus diperiksa oleh KPU BC Soekarno-Hatta. Sementara itu, *hit rate* pemeriksaan barang penumpang

berdasarkan data SBP per bulan tahun 2024 berada pada rentang 0,42% s.d. 0,93% dengan capaian akumulasi sampai dengan bulan Juni 2024 sebesar 0,74%.

Capaian tersebut jauh lebih rendah dibanding target DJBC yaitu kisaran 1% s.d. 1,5% (Agatha & Nurkhamid, 2022). Dengan kata lain, sebagian besar barang penumpang di jalur merah tidak menghasilkan temuan oleh KPU BC Soekarno-Hatta. Kondisi ini menandakan perlunya pembenahan pada sistem manajemen risiko yang diterapkan, sehingga profiling dan penjaluran menjadi lebih akurat dalam mendeteksi penumpang yang berisiko tinggi tidak patuh. Dengan demikian, persentase penumpang jalur merah dapat menurun. Pemeriksa hanya perlu melakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang terindikasi kuat melakukan pelanggaran. Penumpang di area pemeriksaan pun dapat berkurang sehingga memungkinkan pemeriksa untuk melakukan pemeriksaan secara optimal tanpa perlu mengkhawatirkan terjadi penumpukan.

Tabel 2. *Hit Rate* Pengawasan Barang Bawaan Penumpang Tahun 2024

Bulan	Jumlah Penindakan	Jumlah Penumpang Jalur Merah	% <i>Hit Rate</i>
Januari	214	51.337	0,42%
Februari	331	41.267	0,80%
Maret	349	40.571	0,86%
April	312	39.569	0,78%
Mei	271	34.032	0,79%
Juni	300	32.134	0,93%
Total	1.777	239.910	0,74%

Sumber: Diolah Peneliti berdasarkan Data Pengawasan KPU BC Soekarno-Hatta (2024)

Manfaat penurunan jalur merah tidak hanya dirasakan oleh petugas bea cukai, tetapi juga oleh penumpang. Penurunan penumpang jalur merah tentunya meningkatkan kelancaran arus penumpang. Penumpang yang patuh tidak perlu dilakukan pemeriksaan. Hal ini pada akhirnya dapat meningkatkan kepuasan penumpang terhadap layanan KPU BC Soekarno-Hatta.

Adapun penurunan persentase jalur merah ditempuh melalui strategi optimalisasi *profiling* dan penjaluran. Kualitas *profiling* dapat ditingkatkan dengan penambahan paramater yang relevan serta penerapan *data mining* dalam menarget penumpang tidak patuh. Penerapan *data mining* meningkatkan efektivitas pengawasan kepabeanan sebagaimana diungkapkan oleh Xiao et al. (2016), Kavoya (2020), dan Laporte (2011). Bahkan, penelitian oleh Agatha & Nurkhamid (2022) menemukan bahwa model prediksi menggunakan data mining dapat meningkatkan *hit rate* pengawasan barang penumpang hingga 4,4%. Tingkat akurasi profiling yang tinggi secara bertahap dapat menurunkan jumlah penumpang yang harus diperiksa tanpa mengesampingkan fungsi pengawasan.

Sementara itu, efisiensi penjaluran dapat ditingkatkan dengan mengintegrasikan sistem gate DJBC dengan *autogate* imigrasi serta pemanfaatan sistem rekognisi biometrik. Integrasi dengan sistem imigrasi mendukung adanya interoperabilitas antara kedua institusi sehingga dapat melakukan analisis yang lebih akurat untuk mendeteksi pelanggaran, terutama pelanggaran terkait terorisme dan narkoba. Selain itu, integrasi ini juga mampu mempercepat proses penjaluran dan mengurangi faktor kesalahan manusia. Rekognisi biometrik dapat

mempermudah pengawasan dalam mendeteksi penumpang yang patuh dan tidak patuh. Sistem ini dapat dikembangkan dengan menandai penumpang yang memiliki rekam jejak baik dan sering melakukan perjalanan (Morosan, 2012). Dengan demikian sistem dapat mengeliminasi penumpang yang patuh, sehingga petugas bea cukai dapat berfokus mengawasi penumpang yang tidak patuh.

KPU BC Soekarno-Hatta dapat mengembangkan model klasifikasi atau regresi untuk memprediksi penumpang patuh dan tidak patuh dengan menggunakan variabel-variabel identitas dan informasi perjalanan penumpang. Implikasi dari strategi ini adalah perlunya pengembangan kapasitas pegawai di bidang analitika data. Sementara itu, integrasi sistem dengan imigrasi memerlukan regulasi sebagai dasar hukum penggabungan proses bisnis. Selanjutnya, koordinasi dan sinergi yang solid antara DJBC dan institusi keimigrasian sangat diperlukan untuk menjamin kelancaran kerja sama ini.

2. Penyaluran Informasi yang Efektif

Selain upaya perbaikan sistem, upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia petugas pemeriksa juga perlu dilakukan. Upaya tersebut dapat ditempuh melalui optimalisasi sistem penyaluran informasi yang saat ini sudah ada. Diseminasi informasi atensi yang saat ini berjalan secara sporadis perlu diperbaiki agar terlaksana secara rutin. Pembaharuan informasi mengenai modus-modus terbaru, tren barang bawaan penumpang, dan teknik pemeriksaan dapat dilakukan secara mingguan atau bahkan harian sehingga seluruh pemeriksa memiliki pemahaman yang memadai dalam melakukan pemeriksaan.

Pembangunan *knowledge database system* (KDBS) terkait pengawasan barang bawaan penumpang juga penting dilakukan untuk menjamin informasi terorganisasi dengan rapi dan mudah diakses. KDBS mendukung pembelajaran mandiri sehingga pemeriksa dapat meningkatkan pemahamannya terkait pemeriksaan barang penumpang tanpa perlu menunggu penyelenggaraan pelatihan atau PKP. KDBS juga dapat menjadi rujukan bagi pemeriksa baru untuk meningkatkan kapasitasnya. Implikasinya, KPU BC Soekarno-Hatta perlu membuat tim adhoc untuk membangun KDBS yang berisi segala informasi terkait panduan pemeriksaan, atensi, serta pengalaman pemeriksa. Selain itu, keamanan dan otorisasi akses juga perlu menjadi perhatian untuk menjaga kerahasiaan dan keamanan data.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan, dapat ditarik simpulan sebagai berikut.

KPU BC Soekarno-Hatta telah menerapkan mekanisme pengawasan yang sistematis melalui pemisahan tugas dan wewenang antara Bidang Penindakan dan Penyidikan (P2) dan Bidang Pelayanan dan Fasilitas Kepabeanan dan Cukai. Meskipun demikian, penerapan manajemen risiko dalam pengawasan barang bawaan penumpang masih menghadapi berbagai tantangan, seperti kualitas keputusan pemeriksa yang perlu ditingkatkan dan rendahnya *hit rate* pengawasan.

Untuk mengatasi tantangan tersebut, strategi optimalisasi yang direkomendasikan meliputi peningkatan kualitas *profiling* penumpang melalui penambahan parameter yang relevan dan penerapan data mining, efisiensi penjaluran dengan mengintegrasikan sistem *gate* DJBC dengan *autogate* imigrasi, dan pemanfaatan sistem rekognisi biometrik. Selain itu, penyaluran informasi yang lebih efektif antar pemeriksa juga diperlukan untuk meningkatkan pemahaman dan kapasitas petugas pemeriksa.

Penerapan strategi optimalisasi diharapkan dapat menurunkan jumlah penumpang jalur merah sehingga pemeriksaan dapat dilakukan lebih optimal dan mengurangi penumpukan penumpang di area pemeriksaan. Hal ini juga dapat meningkatkan kepuasan penumpang terhadap layanan KPU BC Soekarno-Hatta, yang pada akhirnya berpotensi meningkatkan kepatuhan pengguna layanan terhadap ketentuan kepabeanan yang berlaku.

Saran

Penelitian ini memberikan kontribusi dalam menyempurnakan pemahaman mengenai pengawasan barang bawaan penumpang dengan menawarkan perspektif baru dan pendekatan yang lebih holistik. Implikasi praktis dari temuan ini juga dapat digunakan oleh KPU BC Soekarno-Hatta untuk mengembangkan kebijakan dan praktik pengawasan yang lebih efektif dan efisien. Berdasarkan temuan penelitian, penulis menyarankan strategi optimalisasi dapat didukung dengan kerangka regulasi yang relevan serta alokasi anggaran yang memadai.

Penelitian ini mempunyai limitasi objek penelitian yang terbatas pada KPU BC Soekarno-Hatta. Perluasan objek penelitian dapat dilakukan dalam penelitian selanjutnya dengan menambahkan kantor bea cukai lainnya sehingga memperoleh gambaran yang lebih komprehensif. Selain itu, pemanfaatan metode kuantitatif dan pengumpulan data yang lebih luas melalui metode survei dapat digunakan untuk meneliti dampak penurunan presentase jalur merah dan penggunaan data mining terhadap kepatuhan dan kepuasan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhitama, 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. *Jurnal Info Artha*, 4(01), 62–82. <https://doi.org/https://doi.org/10.31092/jia.v4i1.800>
- Agatha, S. Y., & Nurkhamid, M. (2022). Hit Rate Pemeriksaan Barang Bawaan Penumpang: Pendekatan Data Mining. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 6(1), 2022. <https://doi.org/https://doi.org/10.31092/jpbc.v6i1.1568>
- Ainun, S., & Guntur, M. (2020). Pengawasan Lalu Lintas Barang Bawaan Penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Fakultas Ilmu Sosial. Makassar: Universitas Negeri Makassar*. <http://eprints.unm.ac.id/id/eprint/19551>
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Statistik Transportasi Udara 2022*.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Utama (Orang), 2023*. Badan Pusat Statistik. *Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Utama (Orang), 2023*
- Belakapyskaya, A. (2021). Passenger Facilitation Solutions. *Belarusian State University*, 401–405. <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/260308/1/401-405.pdf>
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. SAGE Publications. <https://books.google.co.id/books?id=335ZDwAAQBAJ>
- DJBC. (2024). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Tahun 2023*.

- Doyle, T. (2010). Collaborative Border Management. *World Customs Journal*, 4. <https://doi.org/10.55596/001c.91376>
- Flick, U. (2009). *An Introduction to Qualitative Research*. SAGE Publications. <https://books.google.co.id/books?id=PQRdBAAQBAJ>
- Hafyrani, N. K., & Satriani, A. (2023). Pengaruh Pemberitaan Negatif terhadap Citra Lembaga Kepolisian. *Bandung Conference Series: Public Relations*, 3(2), 1130–1134. <https://doi.org/10.29313/bcspr.v3i2.9575>
- Hennink, M., Hutter, I., & Bailey, A. (2010). *Qualitative Research Methods*. SAGE Publications. <https://books.google.co.id/books?id=ww9cBAAQBAJ>
- Hoghooghi, S., Popovic, V., & Swann, L. (2020, September 10). *Novice to Expert Real-time Knowledge Transition in the Context of X-ray Airport Security*. <https://doi.org/10.21606/drs.2020.315>
- Hurteau, M., Rahmanian, J., Houle, S., & Marchand, M. P. (2020). The Role of Intuition in Evaluative Judgment and Decision. *American Journal of Evaluation*, 41(3), 326–338. <https://doi.org/10.1177/1098214020908211>
- Irfan, M. A. (2024). Community Protector: Peran Kantor Pengawasan dan Pelayanan Tipe Madya Pabean C Nunukan Terhadap Penyelundupan Impor Pakaian Bekas. *Economie: Jurnal Ilmu Ekonomi*, 6(2), 114. <https://doi.org/10.30742/economie.v6i2.3939>
- Izzatussayidati, F., & Tandiyo, P. (2018). Hubungan antara Terpaan Berita Negatif BPJS Kesehatan di Media Massa dan Intensitas Komunikasi Word of Mouth di Masyarakat dengan Tingkat Kepercayaan Masyarakat pada Kualitas Pelayanan BPJS Kesehatan. *Interaksi Online*, 6(3), 45–56. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/interaksi-online/article/view/20873>
- Kavoya, J. (2020). Machine Learning for Intelligence-Driven Customs Management. *African Tax and Customs Review*, 1(3), 50–58. <https://atcr.kra.go.ke>
- Kieck, E. (2020). Trade Facilitation and Customs. In *Handbook of Deep Trade Agreements* (pp. 293–318). https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1539-3_ch10
- Labati, R. D., Genovese, A., Muñoz, E., Piuri, V., Scotti, F., & Sforza, G. (2017). Biometric Recognition in Automated Border Control. *ACM Computing Surveys*, 49(2), 1–39. <https://doi.org/10.1145/2933241>
- Laporte, B. (2011). Risk management Systems: Using Data Mining in Developing Countries' Customs Administrations. *World Customs Journal*, 5(1). <https://doi.org/10.55596/001c.92448>
- Leedy, P. D., Ormrod, J. E., & Johnson, L. R. (2019). *Practical Research: Planning and Design* (12th ed.). Pearson. <https://books.google.co.id/books?id=ktJJswEACAAJ>
- Liana, D. (2022). Meningkatkan Pengawasan Bea Cukai Indonesia. *Budget Issue Brief*, 2(7), 1–2.

- Mammadov, F. A. O. (2020). *Customs System and Using Advanced Technologies in Customs* [Master Thesis, Technische Universität Wien].
<https://doi.org/https://doi.org/10.34726/hss.2020.73187>
- Maryam, J., Akbar, M., & Sultan, M. I. (2024). Strategi Manajemen Komunikasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Meminimalisir Efek Pemberitaan Media. *Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi*, 6(2). www.ejurnal.stikpmedan.ac.id
- Mashiri, E., & Sebele-Mpofu, F. Y. (2015). Illicit Trade, Economic Growth and the Role of Customs: A Literature Review. *World Customs Journal*, 9(2).
<https://doi.org/10.55596/001c.93995>
- McLinden, G., Fanta, E., Widdowson, D., & Doyle, T. (2010). *Border Management Modernization* (E. Fanta, G. McLinden, D. Widdowson, & T. Doyle, Eds.). The World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8596-8>
- Mezmir, E. A. (2020). Qualitative Data Analysis: An Overview of Data Reduction, Data Display and Interpretation. *Research on Humanities and Social Sciences*, 10(21), 15–27.
<https://doi.org/10.7176/RHSS/10-21-02>
- Morosan, C. (2012). Biometric solutions for today's travel security problems. *Journal of Hospitality and Tourism Technology*, 3(3), 176–195.
<https://doi.org/10.1108/17579881211264477>
- Nugraha, D. W. (2024a). *Pelajaran di Balik Lonjakan Tagihan Bea Masuk Sepatu, Robot, dan Keyboard Braille Impor*. Kompas.Id.
https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/04/29/pelajaran-di-balik-lonjakan-tagihan-bea-masuk-sepatu-robot-dan-keyboard-braille-impor?open_from=Search_Result_Page
- Nugraha, D. W. (2024b, March 24). *Bea Cukai : Penumpang Bawa Barang dari Luar Negeri Tidak Wajib Laporkan*. Kompas. https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/03/24/viral-ke-luar-negeri-wajib-lapor-bawaan-ke-bea-cukai-kemenkeu-opsional-dan-salah-kaprah?open_from=Search_Result_Page
- Pachur, T., & Marinello, G. (2013). Expert intuitions: How to model the decision strategies of airport customs officers? *Acta Psychologica*, 144(1), 97–103.
<https://doi.org/10.1016/j.actpsy.2013.05.003>
- Pahlevi, R. (2024). *Strategi Intelijen Menghadapi Ancaman Penyelundupan di Bidang Kepabeanan sejak Era Revolusi Industri 4.0*.
<https://doi.org/10.13140/RG.2.2.35353.22887>
- Primantoro, A. Y., Nugraha, D. W., Kurnia, E., & Grahadyarini, B. L. (2024, April 1). *Polemik Jastip dan Pembatasan Barang Bawaan*. Kompas.
<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/03/31/polemik-jastip-dan-pembatasan-barang-bawaan>
- Pusparida, Y. D. R. (2024, March). *Kerumitan Pemeriksaan Bandara Hadang Pemulihan Industri Pariwisata*. Kompas. <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2024/03/25/proses->

keimigrasian-bagi-wisatawan-buka-peluang-pungutan-
liar?open_from=Section_Artikel_Terkait

Raja Gukguk, R. G., & Jaya, N. S. P. (2019). TINDAK PIDANA NARKOTIKA SEBAGAI TRANSNASIONAL ORGANIZED CRIME. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 337–351. <https://doi.org/10.14710/jphi.v1i3.337-351>

Ridwan, S. B. M., & Azhari, A. F. (2024). The Effectiveness of Law Enforcement Against Smuggling of Imported Used Clothes: An Analysis Based on Positive Law in Indonesia. *JURNAL PENEGAKAN HUKUM DAN KEADILAN*, 5(2), 127–140. <https://doi.org/DOI:10.18196/jphk.v5i2.22074>

Satriya, A. K. (2023). The Strategic Role of Indonesian Customs on Monitoring The Carrying of Cash in Relation to Money Laundering. *International Journal of Engineering Business and Social Science*, 1(04), 257–268. <https://doi.org/10.58451/ijebss.v1i4.48>

Steffhani, C. E. (2022). Peran Direktorat Jenderal Bea Cukai Dalam Memberantas Penyelundupan Narkotika Melalui Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 3(12), 1335–1347. <https://doi.org/10.36418/jist.v3i12.540>

Swann, L., Popovic, V., Blackler, A., & Thompson, H. (2020). Airport Security Screener Problem-Solving Knowledge and Implications. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 62(8), 1265–1285. <https://doi.org/10.1177/0018720819874169>

Veenstra, A., & Heijmann, F. (2023). The Future Role of Customs. *World Customs Journal*, 17(2). <https://doi.org/10.55596/001c.88415>

Widdowson, D. (2005). Managing Risk in The Customs Context. In *Customs Modernization Handbook* (Vol. 1, pp. 91–99). World Bank.

Widdowson, D. (2020). Managing customs risk and compliance: an integrated approach. *World Customs Journal*, 14(2), 63–80. <https://researchoutput.csu.edu.au/en/publications/managing-customs-risk-and-compliance-an-integrated-approach>

World Customs Organisation. (2018). *Glossary of International Customs Terms*. <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms.aspx>

World Customs Organization. (2011). *Risk Management in The Customs Context: Changing Operating Environment*. <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/risk-management-and-intelligence/risk-management-compendium-volume-1.pdf?la=ru-RU>

World Customs Organization. (2024). *Illicit Trade Report 2023*. <https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2024/june/wco-releases-illicit-trade-report-2023.aspx>

Xiao, Z., Xiao, H., & Wang, Y. (2016). A risk decision-making approach to customs targeting. *Open Cybernetics and Systemics Journal*, 10, 250–262.
<https://doi.org/10.2174/18741110X01610010250>