

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN  
PENGELUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI  
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN  
BEBAS BATAM**

**TESIS**



**Oleh:**

**LUTHFI ZULAULIADY**

NIM : 20302300422

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2025**

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN  
PENGELUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI  
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN  
BEBAS BATAM**

**TESIS**



**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2025**

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN PENGELUARAN  
KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI KAWASAN  
PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis  
Program Magister Hukum

**Oleh:**

Nama : LUTHFI ZULAULIADY  
NIM : 20302300422

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I  
Tanggal,



Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H.  
NIDN. 06-2006-6801

UNISSULA  
جامعة سلطان اگونگ  
Dekan  
Fakultas Hukum  
UNISSULA



Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.  
NIDN. 06-2004-6701

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN  
PENGELUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI  
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN  
BEBAS BATAM**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal 28 November 2025  
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua,

Tanggal,

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H.,M.H.

NIDN. 06-2004-6701

Anggota

Anggota,

Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H.

NIDN. 06-2006-6801

Dr. Ahmad Hadi Prayitno, S.H., M.H.

NIDN. 06-0804-8103

Mengetahui

Dekan

Fakultas Hukum

UNISSULA

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN: 06-2004-6701

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : LUTHFI ZULAULIADY  
NIM : 20302300422

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

### **EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN PENGELUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 30 Oktober 2025  
Yang Membuat Pernyataan.

(LUTHFI ZULAULIADY)

## **PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : LUTHFI ZULAULIADY

NIM : 20302300422

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa **Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi\*** dengan judul:

### **EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN PENGELUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM**

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-ekslusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 30 Oktober 2025  
Yang Membuat Pernyataan.



(LUTHFI ZULAULIADY)

\*Coret yang tidak perlu

## ABSTRAK

Penyelundupan suatu barang tidak hanya merugikan keuangan Negara, tetapi juga merupakan pelanggaran terhadap hak-hak sosial dan ekonomi Masyarakat, untuk mengamankan keuangan negara dan perekonomian di masyarakat maka diperlukan aturan-aturan yang tegas untuk membangun efek jera agar pelaku penyelundupan yang nyata-nyata telah merugikan keuangan negara.

Permasalahan dalam penelitian ini bertujuan untuk : 1. mengetahui dan menjelaskan Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (KPBPB) khususnya di Batam; 2. mengetahui dan menjelaskan Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas di Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris dengan metode deskriptif analitis, mengumpulkan data primer melalui wawancara dan data sekunder dengan melakukan studi kepustakaan, Data dianalisis secara kualitatif metode Analisa data secara logis dan sistematis, Untuk permasalahan penelitian di analisis menggunakan teori kepastian hukum, efektivitas hukum dan *trade facilitation*.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan : (1) KPBPB bertujuan meningkatkan daya saing ekonomi dan investasi, pelaksanaannya terhambat salah satunya karena regulasi yang rumit, Solusinya adalah revisi regulasi berupa percepatan layanan. Perpres No.1 Tahun 2024 menjadi pedoman utama pengembangan KPBPB.

Pengawasan kendaraan bermotor FTZ di KPBPB Batam penting untuk kebijakan free trade zone guna tingkatkan daya saing dan investasi. Kendaraan berpelat hijau dengan cap FTZ hanya boleh beroperasi di kawasan, wajib bayar pajak saat keluar, diawasi KPPBC via pendekatan preventif-represif dan kerja sama instansi. Kendala utama: regulasi kompleks, keterbatasan SDM/sarana, kurang kesadaran hukum, serta pelanggaran seperti penyelundupan rokok/alkohol yang rugikan negara

**Kata Kunci : *Pengawasan Kepabeanan., KPBPB Batam., Kendaraan FTZ***

## ABSTRACT

Smuggling of goods not only harms the state finances but also violates the social and economic rights of the community. To safeguard state finances and the economy in society, strict regulations are necessary to create a deterrent effect against perpetrators of smuggling who have clearly damaged the state finances.

The research problems aim to: 1. Identify and explain the effectiveness of the Government Regulation on the Batam Free Trade Zone and Free Port (KPBPB); 2. Identify and explain the supervision of the entry and exit of motor vehicles to and from the Free Trade Zone and Free Port in the Batam Free Trade Zone and Free Port.

This research uses an empirical juridical approach with descriptive-analytical methods, collecting primary data through interviews and secondary data via library studies. Data is analyzed qualitatively using logical and systematic methods. Research problems are analyzed using theories of legal certainty, legal effectiveness, and trade facilitation.

Based on the research results, it can be concluded that: (1) KPBPB aims to enhance economic competitiveness and investment, but its implementation is hindered by, among others, complex regulations. The solution is regulatory revision through service acceleration. Presidential Regulation No. 1 of 2024 serves as the main guideline for KPBPB development.

Supervision of motor vehicles in the FTZ at Batam KPBPB is crucial for free trade zone policies to boost competitiveness and investment. Green-plated vehicles with FTZ stamps may only operate within the zone and must pay taxes upon exit, supervised by KPPBC through preventive-repressive approaches and inter-agency cooperation. Main challenges include complex regulations, limited human resources/facilities, low legal awareness, and violations such as cigarette/alcohol smuggling that harm the state.

**Keywords:** Customs Supervision, Batam KPBPB, FTZ Vehicles

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Alhamdulillah, segala puji Syukur penulis Panjatkan kehadirat Allah SWT. Atas segala nikmat dan karunia serta ridho-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tesis dengan judul “Efektivitas Pengawasan Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor Ke Dan Dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam”. Tesis ini disusun untuk memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (M.H) pada program studi Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Oleh kerena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Gunarto, S.H., S.E.Akt., M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
2. Bapak Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H, selaku Dekan Fakultas Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
3. Bapak Dr. Denny Suwondo, S.H, M.H. Selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
4. Bapak Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H. Selaku Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
5. Selaku Ketua Tim Penguji;
6. Ibu Dr. Hj, Widayati, S.H. M.H Selaku Dosen Pembimbing I;
7. Selaku Dosen Penguji;

8. Bapak Irfan Syakir Widyasa, S.T, M.A.P.Selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK BP Batam;
9. Bapak Faqih Yusuf selaku Kasi Pabean dan Cukai I pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam;
10. Bapak Rudi Irawan Selaku Penyidik Pengawasan pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam;
11. Bapak/ibu dosen serta Guru besar sebagai pengajar pada Program Magister Ilmu Hukum yang telah memberikan arahan dan bimbingan untuk mendalami ilmu hukum;
12. Semua staff karyawan program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
13. Kepada semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian pula tidak lupa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dengan memberikan data guna penyusunan Tesis ini. Dengan rasa tulus Ikhlas harapan penulis tidak lain semoga amal kebajikan beliau akan mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT. Apabila Tesis ini ada hal-hal yang kurang berkenan di hati para pembaca, oleh karenanya penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya dan mohon maklum adanya.

Akhir kata, penulis berharap tesis ini memberikan manfaat bagi kita semua terutama untuk pengembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang ilmu hukum.

Wassalamualaikum Wr. Wb.



Semarang, 2025

Penulis

Luthfi Zulauliady, S.H.  
NIM : 20302300422

## DAFTRAR ISI

COVER .....	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN JUDUL .....	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PERSETUJUAN .....	Error! Bookmark not defined.

KATA PENGANTAR.....	iii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. RUMUSAN MASALAH .....	7
C. TUJUAN PENELITIAN .....	7
D. MANFAAT PENELITIAN.....	8
E. KERANGKA KONSEPTUAL .....	9
F. KERANGKA TEORITIS .....	15
G. METODE PENELITIAN .....	21
H. SISTEMATIKA PENULISAN .....	26
BAB II.....	28
TINJAUAN PUSTAKA.....	28
A. Tinjauan tentang Efektivitas .....	28
1. Pengertian Efektivitas .....	28
B. Tinjauan tentang Pengawasan .....	35
1. Pengertian Pengawasan .....	35
2. Pengawasan Kepabeanan .....	39
C. Tinjauan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas .....	46
1. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor .....	46
2. Karakteristik Kendaraan Bermotor Berlabel Free Trade Zone .....	49
3. Prosedur Pemasukan Kendaraan Bermotor ke Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.....	51
4. Prosedur Pengeluaran Kendaraan Bermotor dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.....	54

<b>D. Tinjauan tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam .....</b>	<b>57</b>
1. Konsep Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas .....	57
2. Dasar Hukum Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam ..	60
3. Kelembagaan Pengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.....	63
<b>E. Tinjauan tentang Pengawasan Menurut Perspektif Hukum Islam.....</b>	<b>67</b>
BAB III.....	69
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	69
A. Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) .....	69
B. Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam .....	74
1. Peraturan mengenai Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam .....	74
2. Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam .....	82
3. Kendala-kendala dalam Pelaksanaan Pengawasan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam .....	92
4. Cara Mengatasi Kendala-kendala dalam Pengawasan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam .....	99
BAB IV .....	113
PENUTUP.....	113
DAFTAR PUSTAKA .....	117

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Dalam era globalisasi, perdagangan internasional menjadi tulang punggung pertumbuhan ekonomi dunia. *Free Trade Zone (FTZ)* atau Kawasan Perdagangan Bebas telah menjadi instrumen strategis bagi negara-negara untuk meningkatkan daya saing ekonomi dan menarik investasi asing<sup>1</sup>.<sup>2</sup> menegaskan bahwa *Special Economic Zones (SEZs)* merupakan alat yang kuat untuk pembangunan regional, merangsang investasi, menciptakan peluang kerja, dan mendukung pertumbuhan ekonomi melalui insentif pajak dan manfaat lainnya. Di kawasan Asia Pasifik, khususnya ASEAN, tren pembentukan kawasan perdagangan bebas semakin menguat sebagai respons terhadap liberalisasi perdagangan dan integrasi rantai pasok regional. Fan dkk. dalam studinya tentang Hong Kong menunjukkan bahwa sebagai salah satu pelabuhan perdagangan terpenting di dunia<sup>3</sup>, kawasan perdagangan bebas tidak hanya menjadi tolok ukur liberalisasi perdagangan internasional tetapi juga peserta

---

<sup>1</sup> Asian Development Bank, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific 2013 Update* (Asian Development Bank, 2013).

<sup>2</sup> A Berni, *The Complex Environments of Special Economic Zones: Challenges and Opportunities in Italy*, Springer Nature Switzerland, 2025.

<sup>3</sup> Qingzhi Fan, Yixin Wang, and Siyu Liang, *Study on the Development and Future of Hong Kong Trade Logistics* (Atlantis Press International BV, 2024), [https://doi.org/10.2991/978-94-6463-408-2\\_71](https://doi.org/10.2991/978-94-6463-408-2_71).

penting dalam mendorong pembangunan inovatif aturan dan tata kelola ekonomi perdagangan internasional.<sup>4</sup>

Indonesia, dengan visinya sebagai poros maritim dunia, menempatkan strategi pengembangan ekonomi melalui kawasan ekonomi khusus seperti Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas sebagai prioritas utama. Azzahra dkk. dalam penelitiannya menemukan bahwa penerapan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas di Batam berhasil meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui perdagangan internasional berbasis ekspor dan impor.<sup>5</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2000 merupakan titik tolak hukum nasional pertama yang secara eksplisit menegaskan status Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone - FTZ*) sebagai instrumen kebijakan pembangunan wilayah yang strategis.<sup>6</sup> Undang-undang ini memberikan dasar yuridis untuk pelaksanaan fasilitas dan kebijakan khusus di kawasan yang ditetapkan, dengan menekankan bahwa FTZ bukan sekadar soal fiskal tetapi juga soal tata kelola wilayah, perimbangan keuangan, dan keistimewaan daerah.

---

<sup>4</sup> Bataminfo.co.id, "JPKP Minta Bea Cukai Batam Stop Barang Ilegal Dari Batam Yang Masuk Ke Tanjung Pinang," 2025.

<sup>5</sup> Firsta Reynalda Azzahra, Najamuddin Khairur Rijal, and Devita Prinanda, "Dampak Ekspor-Import Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam," *NeoRespublica: Jurnal Ilmu Pemerintahan* 4, no. 1 (2022): 69–82, <https://doi.org/10.52423/neores.v4i1.16>.

<sup>6</sup> Undang-Undang Republik Indonesia, "Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 Penetapan Peraturan Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Sabang Menjadi Undang-Undang," 2020.

Dalam implementasinya, Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.04/2021 dirancang sebagai pengaturan teknis atas tata laksana pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari Kawasan Bebas. PMK ini memperkuat tata kelola administratif dan teknis kawasan bebas dengan penekanan pada penggunaan sistem elektronik dan prinsip manajemen risiko dalam pengawasan. Penetapan Batam sebagai bagian dari jaringan *FTZ* didorong oleh keunggulan geografis berupa posisi di jalur pelayaran internasional dan kedekatannya dengan Singapura dan Malaysia, serta potensi sektor pariwisata, logistik, dan jasa pemeliharaan kapal.

Karakteristik Kawasan Perdagangan Bebas membawa manfaat sekaligus risiko. Di satu sisi, *FTZ* menawarkan percepatan aliran barang dan modal, insentif fiskal, dan penciptaan lapangan kerja. Namun di sisi lain, risiko utama berupa potensi penyalahgunaan fasilitas untuk praktik penyelundupan Kendaraan bermotor, Rokok illegal hingga minuman beralkohol, pengalihan faktur (*transfer pricing/under-invoicing*), penghindaran pajak, serta aliran barang terlarang melalui celah kepabeanan menjadi tantangan serius. Li dkk. dalam analisisnya tentang pengawasan keuangan di *Northeast Asia Free Trade Zone* menemukan bahwa koordinasi dan kerjasama pengawasan keuangan masih dalam tahap eksplorasi, yang menciptakan kondisi untuk implementasi

"*supervisory sandbox*" di kawasan tersebut.<sup>7</sup> Penelitian ini menunjukkan signifikansi introduksi model "*regulatory sandbox*" dalam menyeimbangkan inovasi dan pengawasan keuangan.

Handrisal dkk. dalam penelitiannya tentang pengawasan peredaran rokok khusus FTZ di Tanjungpinang menemukan bahwa meskipun pengawasan telah dilaksanakan secara preventif dan represif, masih ditemukan kendala berupa ketidakjelasan batas-batas kawasan bebas, kurangnya fasilitas sarana prasarana, serta rendahnya tingkat kesadaran masyarakat.<sup>8</sup> Permasalahan ini diperparah dengan adanya kasus-kasus penyalahgunaan fasilitas kawasan bebas. Sebagaimana dilaporkan dalam media, Jaringan Pengawas Kebijakan Pemerintah (JPKP) Kota Tanjungpinang mendesak Bea Cukai Batam untuk menghentikan barang ilegal yang masuk ke wilayah Bintan dan Tanjungpinang melalui permainan dokumen 02. Kasus pengamanan enam lori dan kapal Leffindo Jaya 10 menunjukkan adanya celah dalam sistem pengawasan yang memungkinkan barang ilegal melenggang keluar masuk kawasan. Tidak terbatas pada pemasukan barang illegal berupa rokok saja, namun juga termasuk kendaraan bermotor hingga minimal beralkohol lainnya.

---

<sup>7</sup> Qian Li et al., "Research on Financial Supervision in Northeast Asia Free Trade Zone — Based on the 'Regulatory Sandbox' Model," *MATEC Web of Conferences* 336 (2021): 09026, <https://doi.org/10.1051/matecconf/202133609026>.

<sup>8</sup> Handrisal, Oksep Adhayanto, and Aida Audina, "Pengawasan Peredaran Rokok Khusus Kawasan Bebas Di Kota Tanjungpinang," 2021, <https://doi.org/10.52447/gov.v6i2.4571>.

Berdasarkan tinjauan regulasi dan praktik lapangan, beberapa permasalahan kunci teridentifikasi: (1) gap antara norma yang diberikan dalam peraturan pusat dengan kapasitas pelaksana di daerah; (2) kelemahan sistem pengawasan termasuk keterbatasan SDM, teknologi informasi, dan koordinasi antarlembaga; (3) risiko kebocoran penerimaan negara dan kriminal ekonomi jika kontrol kepabeanan lemah; dan (4) kebutuhan harmonisasi dengan peraturan daerah agar zonasi *FTZ* tidak bertentangan dengan tata ruang dan kepentingan lingkungan setempat. Colla-De-Robertis & Garduno Rivera melalui studi komparatif menggunakan *synthetic control method* menemukan bahwa dampak FTAs bersifat heterogen, dimana semakin bergantung suatu negara pada AS untuk perdagangannya, semakin kurang menguntungkan penandatanganan FTA dengan AS.<sup>9</sup> Temuan ini mengindikasikan perlunya evaluasi komprehensif terhadap efektivitas kawasan perdagangan bebas.

Urgensi penelitian terhadap efektivitas pengawasan *FTZ* sangat kuat mengingat kompleksitas permasalahan yang ada. Evaluasi komprehensif diperlukan untuk mengukur sejauh mana struktur hukum diterjemahkan menjadi praktik pengawasan yang efektif. Penelitian ini diharapkan dapat: (a) mengidentifikasi efektivitas peraturan mengenai KPBPB khususnya di Batam; (b) mengidentifikasi pengawasan pada Kawasan perdagangan bebas dan

---

<sup>9</sup> Esteban Colla-De-Robertis and Rafael Garduno Rivera, "The Effect of a Free Trade Agreement with the United States on Member Countries' per Capita GDP: A Synthetic Control Analysis," *Regional Science Policy and Practice* 13, no. 4 (2021): 1129–45, <https://doi.org/10.1111/rsp3.12402>.

Pelabuhan bebas Patam; (c) mengidentifikasi kendala-kendala yang terdapat pada Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas Batam dan (d) merumuskan Solusi terkait permasalahan khususnya mengenai pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam. dengan kondisi dan permasalahan yang ada, penelitian mendalam tentang efektivitas pengawasan pemasukan dan pengeluaran barang di *FTZ* Batam menjadi kebutuhan mendesak untuk mengoptimalkan fungsi dan peran kawasan tersebut dalam mendukung perekonomian nasional dan daerah.

Berdasarkan uraian tersebut, maka untuk mengetahui lebih lanjut tentang bagaimana solusi yang solutif agar tidak terjadi pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan, Untuk itulah penelitian diformulasikan dengan judul **EFEKTIVITAS PENGAWASAN PEMASUKAN DAN PENGELOUARAN KENDARAAN BERMOTOR KE DAN DARI KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS BATAM.**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka perumusan masalahnya adalah:

1. Bagaimana Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam ?
2. Bagaimana Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui Apakah Peraturan *FTZ* di Pulau Batam khususnya dalam hal ini Pengawasan terhadap pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor ke dan dari KPBPB Batam sudah berjalan efektif, selain itu untuk memperoleh pengetahuan empiris guna menjawab masalah-masalah yang diajukan, yaitu :

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam;
2. Untuk mengetahui dan menjelaskan Pengawasan terhadap Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas di Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam.

## **D. MANFAAT PENELITIAN**

Adapun yang menjadi fokus kajian penelitian ini dan tujuan yang ingin dicapai maka diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

### 1. Secara Teoritis

- a. Dapat menambah pengetahuan bagi peneliti dalam bidang ilmu hukum terutama yang akan mengkaji kebijakan hukum Pengawasan terhadap Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas di Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam;
- b. Dapat memperkata khasanah penelitian hukum di Indonesia;
- c. Dapat menjadi sumber pengetahuan bagi para peneliti selanjutnya yang akan membahas materi kajian yang sama.

### 2. Secara Praktis

- a. Bagi Pembentuk Undang-Undang

Bagi pembentuk undang-undang agar temuan-temuan dalam penelitian bermanfaat sebagai pedoman dalam melakukan revisi, menambah atau memperkuat implemenasi peraturan pelaksana dari peraturan perundang-undangan yang sudah ada terkait perampasan

- b. Bagi pengawas pelaksana

Bagi pengawas pelaksana undang-undang seperti masyarakat termasuk Lembaga swadaya masyarakat, dan lain sebagainya, sebagai wawasan dan pedoman untuk senantiasa mengawasi pelaksanaan tugas para pejabat negara yang beresiko dan erat kaitannya dengan perilaku koruptif, selain dapat bekerjasama dengan instansi lain melalui pelaporan.

## E. KERANGKA KONSEPTUAL

### 1. Pengertian Efektivitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi efektivitas adalah sesuatu yang memiliki pengaruh atau akibat yang ditimbulkan, manjur, membawa hasil dan merupakan keberhasilan dari suatu usaha atau Tindakan<sup>10</sup>, efektivitas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengimplementasian Peraturan Pemerintah Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Sebagai Upaya Peningkatan Investasi Di Kota Batam serta mengenai Pengawasan terhadap pemasukan dan pengeluaran barang dari dan ke KPBPB Batam apakah sudah berjalan efektif atau masih terdapat kekurangan dalam pemberlakuan.

---

<sup>10</sup> Tim Penyusun Kamus Pusat pembinaan dan pengembangan Bahasa, Kamus Besar Bahasa Indoensia, (Jakarta: Balai Pustaka, 2013) hlm, 124.

## 2. Pengertian Pengawasan

Pengawasan pada dasarnya diarahkan untuk menghindari adanya kemungkinan penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai, melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien.<sup>11</sup> menjelaskan bahwa pengawasan merupakan keseluruhan upaya pengamatan pelaksanaan kegiatan operasional guna menjamin bahwa berbagai kegiatan tersebut sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Sedangkan<sup>12</sup> berpendapat bahwa pengawasan adalah suatu rangkaian proses kegiatan dalam manajemen untuk memastikan bahwa aktivitas yang dilakukan sesuai dengan aktivitas yang direncanakan.

<sup>13</sup> menjelaskan bahwa pengawasan kepabeanan adalah kegiatan yang dilakukan dalam rangka penegakan hukum dan upaya agar peraturan perundang-undangan kepabeanan, cukai, dan peraturan-peraturan departemen / kementerian / instansi teknis yang dititipkan kepada DJBC dan menjadi tanggung jawab DJBC dapat dilaksanakan dengan baik.

Dalam praktiknya, pelaksanaan fungsi pengawasan akan berjalan dengan baik jika didukung oleh regulasi tatalaksana pengawasan. Hal ini sebagaimana

---

<sup>11</sup> Sondang Siagian, Manajemen Sumber Daya Manusia (Cetakan 15), Jakarta: Bumi Aksara (Jakarta: Bumi Aksara, 2008)

<sup>12</sup> (Gitosudarmo dan Mulyono 2001)

<sup>13</sup> Ali Purwito, Kepabeanan Dan Cukai (Pajak Lalu Lintas Barang), Jakarta: Kajian Hukum Fiskal FHUI (Jakarta: Kajian Hukum Fiskal FHUI, 2008).

temuan penelitian yang dilakukan oleh <sup>14</sup> bahwa regulasi tatalaksana pengawasan kepabeanan dan cukai berdasarkan P- 53/BC/2010 telah memberikan dampak yang baik terhadap pelaksanaan pekerjaan pengawasan di unit kerja pengawasan yang ditinjau dari 4 (empat) dimensi yaitu dimensi dampak pengawasan yang sistematis, dimensi dampak pengawasan yang sinergis, dimensi dampak pengawasan yang komprehensif dan dimensi dampak pengawasan yang sesuai tugas pokok dan fungsi. Peraturan tersebut telah diubah dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Sebagai contoh Penelitian <sup>15</sup> membahas mengenai peredaran rokok ilegal (tanpa cukai), dalam penelitiannya mereka menjelaskan bahwa upaya penanganan yang dilakukan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai dengan adanya peredaran rokok ilegal adalah:

- a. Meningkatkan kerjasama antara kepolisian dan Satpol PP dengan adanya rokok ilegal dan meningkatkan operasi pasar dan perusahaan rokok yang lebih tegas dan ketat lagi agar peredaran rokok ilegal tidak semakin luas.
- b. Memberikan sosialisasi kepada masyarakat tentang kerugian akibat adanya pelanggaran cukai seperti rokok ilegal, memberi perjelasan akibat atau

---

<sup>14</sup> Agung Tri Safari, "MENEROPONG DAMPAK REGULASI TATALAKSANA PENGAWASAN KEPABEANAN DAN CUKAI," *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai* 4, no. 1 (2020).

<sup>15</sup> (Hoemijati, Jayanti, dan Fani 2019)

bahayanya rokok ilegal, dan memberi contoh ciri-ciri rokok ilegal khususnya untuk daerah perdesaan.

- c. Memberikan sanksi yang tegas atas pelanggaran peredaran rokok ilegal bagi perusahaan yang memproduksi rokok ilegal maupun bagi yang memasarkannya.

Sementara itu, masih berdasarkan penelitian <sup>16</sup> menyatakan bahwa hambatan yang ditemukan dalam melaksanakan pengawasan terhadap rokok ilegal adalah:

- a. Upaya resistensi dari masyarakat dikarenakan penindakan tersebut dianggap mengganggu mata pencaharian ekonomi.
- b. Kurangnya Sumber Daya Manusia terutama penyidik.
- c. Banyak ditemukannya pelanggaran hasil tembakau yaitu rokok ilegal yang tidak menggunakan pita cukai, menggunakan pita cukai palsu, dan pita cukai bekas.
- d. Kurangnya tingkat kepatuhan hukum masyarakat dengan mendirikan perusahaan rokok ilegal demi meraih keuntungan yang besar serta dengan kenaikan tarif cukai tembakau mengakibatkan timbulnya peredaran rokok ilegal.

Sebagaimana penelitian-penelitian terdahulu yang telah diuraikan di atas, peneliti mengambil fokus pada pengawasan yang dilakukan oleh KPPBC Tipe

---

<sup>16</sup> Hoemijati, Jayanti, and Fani.

Madya Pabean B Kota Batam terhadap Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Di Wilayah Kota Batam dengan menggunakan pendapat Bohari yang menjelaskan bahwa pengawasan dapat dicermati dari sisi pengawasan preventif dan pengawasan represif.

3. Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas

Kendaraan bermotor berlabel *FTZ* adalah kendaraan yang terdaftar dan beroperasi di wilayah *FTZ* seperti Batam, Bintan, dan Karimun, yang memiliki ciri khas pelat nomor hijau serta pada STNK terdapat cap merah bertuliskan *FTZ* dan hanya boleh digunakan di dalam zona tersebut. Kendaraan ini mendapatkan pembebasan bea masuk, namun harus melunasi pajak yang terutang jika dibawa keluar zona.

Keuntungan penggunaan Kendaraan *FTZ* yakni Harga lebih terjangkau karena Kendaraan dibeli tanpa bea masuk sehingga harganya lebih murah dibandingkan di daerah lain di Indonesia. Kemudian mengenai Ketentuan dan pembatasan terhadap kendaraan bermotor *FTZ* yakni Penggunaan terbatas hanya boleh digunakan di dalam kawasan *FTZ* (seperti Batam, Bintan, dan Karimun), Pelunasan pajak saat keluar zona, dimana Pemilik kendaraan harus melunasi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) yang sebelumnya ditangguhkan jika ingin membawa kendaraan keluar kawasan *FTZ*, Larangan keluar zona Dimana Pemilik

kendaraan tidak bisa membawa kendaraannya keluar dari zona tanpa melunasi pajak yang berlaku serta Mendapat fasilitas khusus *FTZ* bagi badan hukum, perwakilan negara asing, dan kendaraan tertentu lainnya yang memenuhi syarat.

#### 4. Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas Batam

Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) adalah wilayah dalam NKRI yang dipisahkan dari daerah pabean, sehingga bebas dari bea masuk, PPN, PPnBM, dan cukai. Fungsinya untuk mengembangkan kegiatan ekonomi seperti industri, perdagangan, jasa, dan pariwisata, serta menarik investasi dan menciptakan lapangan kerja. Adapun Karakteristik Utamanya yakni Kawasan ini diperlakukan terpisah dari daerah pabean Indonesia lainnya, dengan fasilitas utama sebagai berikut:

- a. Pembebasan Bea Masuk: Barang yang masuk ke dalam KPBPB bebas dari pengenaan bea masuk.
- b. Pembebasan Pajak: Pelaku usaha di kawasan ini mendapatkan pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPn-BM), dan cukai.
- c. Prosedur Kepabeanan yang Disederhanakan: Adanya penyederhanaan prosedur ekspor-impor dan perizinan untuk mempercepat arus barang.
- d. Fokus pada Perdagangan dan Transportasi: Meskipun memiliki manfaat serupa dengan kawasan industri, KPBPB lebih berfokus pada kegiatan perdagangan, penimbunan, dan transportasi barang, sering kali berlokasi dekat pelabuhan.

Tujuan utama pembentukan KPBPB adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan investasi, mempercepat perkembangan ekonomi masyarakat lokal, dan memperkuat daya saing Indonesia di kancah global dengan menyediakan insentif fiskal dan prosedural yang menarik bagi investor. Saat ini, Indonesia memiliki empat Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas utama, yang semuanya berada di wilayah Kepulauan Riau dan Aceh.

#### **F. KERANGKA TEORITIS**

Di dalam suatu penelitian ilmu hukum diperlukan suatu kerangka teori<sup>17</sup>, kerangka teori merupakan pengabstrakan hasil pemikiran sebagai kerangka acuan atau dasar yang relevan untuk pelaksanaan penelitian ilmiah, khususnya dalam penelitian ilmu hukum. kerangka teoritis yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut :

##### **1. Teori Kepastian Hukum**

Teori kepastian hukum, menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma, Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau das solle, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang

---

<sup>17</sup> Kerangka teori adalah konsep-konsep yang merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya bertujuan untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi-dimensi social yang dianggap relevan oleh peneliti. Lihat : Soerjono Soekanto, 1986, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta : UI Press, hlm.53

deliberative. Undang-undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi Batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan Tindakan terhadap individu. Adaanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.<sup>18</sup>

Menurut Gustav Radbruch, terdapat tiga nilai identitas yang harus terkandung dalam hukum, yaitu asas kepastian hukum (rechmatigheid), asas keadilan hukum (gerechtigkeit), dan asas kepastian hukum (rechmatigheid). Asas keadilan hukum (gerechtigkeit), dan asas kemanfaatan hukum (zweechatigheid). Tujuan hukum yang mendekati realistik kepastian hukum dan kemanfaatan hukum. kaum positivisme lebih menekankan pada kepastian hukum, sedangkan kaum fungsionalis lebih mengutamakan kemanfaatan hukum dan sekiranya dapat dikemukakan bahwa hukum yang keras dapat melukai, kecuali keadilan yang dapat menolongnya dengan demikian tujuan hukum yang paling substantif adalah keadilan<sup>19</sup>.

Berdasarkan pendapat Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu adanya aturan yang bersifat umum membuat individu

---

<sup>18</sup> Hans Kelsen, dikutip dalam : Peter Mahmud Marzuki, 2008, Pengantar Ilmu Hukum, Jakarta : Kencana, hlm.158

<sup>19</sup> Dominikus Rato, 2010, Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum, Yogyakarta : Laksbang Pressindo, hlm.59

mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu.<sup>20</sup>

Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran yuridis dogmatic yang didasarkan pada aliran pemikiran positivistis di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi pengikut pemikiran ini, hukum tak lain hanya Kumpulan aturan dan pada dunia hukum pemikiran ini didasarkan pada aliran pemikiran positivistis. Hal ini berarti bahwa tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum, dengan membuat aturan hukum yang berlaku secara umum, sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atas kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian.<sup>21</sup> Teori kepastian hukum merupakan teori yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah mengenai bagaimana efektivitas implementasi Peraturan mengenai Kawasan Perdagangan bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan

---

<sup>20</sup> Utrecht, dikutip dalam : Riduan Syahrani, 2008, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Bandung : Citra Aditya Bakti, hlm.23

<sup>21</sup> Achmad Ali, 2002, *Menguak Tabir Hukum (suatu kajian filosofis dan sosiologis)*, Jakarta : Toko Gunung Agung, hlm 82083

khkusnya pada pengawasan terhadap keluar masuknya barang ke Kawasan tersebut.

## 2. Teori Efektivitas Hukum

Teori efektivitas hukum adalah teori yang mengkaji dan menganalisis kelalaian dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum. Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa efektifitas hukum adalah suatu upaya, agar hukum yang diterapkan dalam masyarakat benar-benar berfungsi sebagai tatanan kehidupan sosial, harus memenuhi tiga unsur, yaitu:

1. Hukum itu sah secara hukum ketika ketentuannya didasarkan pada aturan utama atau dibentuk dengan cara yang telah ditentukan sebelumnya, atau ketika menetapkan hubungan yang memaksa antara keadaan dan konsekuensinya.
2. Hukum berlaku secara sosiologis, apabila aturan tersebut efektif maka aturan tersebut dapat ditegakkan oleh penguasa atau diterima dan diakui oleh masyarakat.
3. Hukum berlaku secara filosofis, yaitu sesuai dengan cita-cita hukum.<sup>22</sup>

Menurut Soerjono Soekanto terdapat lima faktor yang memengaruhi keefektifan hukum yaitu<sup>23</sup> :

---

<sup>22</sup> Dahlan, Problematika Keadilan, (Yogyakarta: Deepublish, 2017), h. 186-187.

<sup>23</sup> Ibid, h. 187-188

- a. Kerangka hukum (peraturan perundang-undangan) Peraturan yang baik dapat berlaku secara hukum, sosiologis dan filosofis. Aturan yang berlaku secara hukum adalah aturan hukum yang berlaku dalam bentuk piramida, yaitu mulai dari norma tertinggi hingga peraturan yang semakin dalam dan spesifik. Suatu aturan yang sah secara sosiologis berarti bahwa suatu aturan diakui oleh masyarakat terhadap mana aturan itu ditegakkan. Kemudian aturan yang berlaku secara filosofis berlaku sebagai nilai positif tertinggi jika aturan tersebut sesuai dengan cita-cita hukum.
- b. Faktor Penegakan Hukum (pihak yang membentuk atau menerapkan hukum) Penegakan hukum di sini mencakup semua unsur yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam penegakan hukum, yaitu mereka yang berperan penting dalam menentukan keberhasilan upaya penegakan hukum di masyarakat.
- c. Faktor atau entitas yang mendukung penegakan hukum Sarana atau fasilitas sangat penting dalam penegakan hukum, tentunya tanpa sarana atau fasilitas yang baik maka penegakan hukum tidak dapat berjalan dengan baik dan lancar. Sarana atau fasilitas penegakan hukum tersebut dapat berupa staf yang terlatih, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang memadai, dll
- d. Faktor masyarakat (lingkungan sebuah hukum berlaku) Kesadaran hukum masyarakat sangat berpengaruh dalam penegakan hukum,

apabila tingkat kesadaran hukum masyarakat tinggi maka penegakan hukum dapat berjalan dengan baik, dan begitupun sebaliknya apabila tingkat kesadaran hukum masyarakat rendah maka penegakan hukum tidak dapat berjalan dengan baik dan lancar. Faktor budaya, yaitu sebagai hasil karya, cipta dan rasa karena prakarsa dalam kehidupan bermasyarakat.

Bekerjanya sebuah hukum diperlukan langkah mengupayakan hukum dapat bekerja dan berfungsi secara efektif yaitu<sup>24</sup> :

- a. Ada penegakan hukum
- b. Ada orang yang melakukan tindakan hukum, menaati hukum dan melanggarinya
- c. Orang itu tahu aturannya
- d. Orang tersebut, sebagai subjek atau objek hukum, bersedia bertindak menurut hukum.

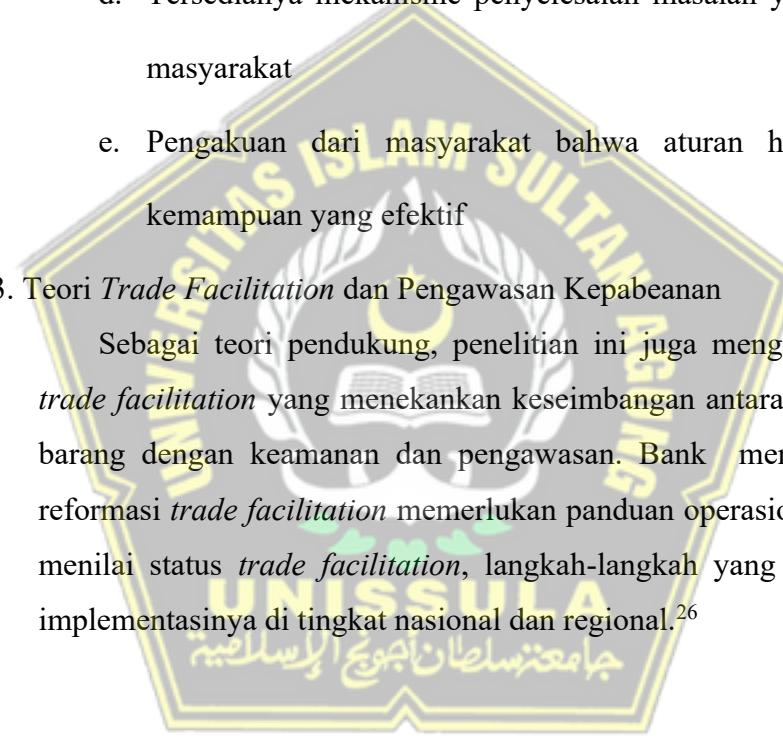
Efektif atau tidak efektifnya suatu sistem hukum dapat ditentukan dengan lima syarat yaitu<sup>25</sup> :

- a. Makna atau isi dari sebuah aturan hukum mudah dipahami

---

<sup>24</sup> Ibid., h. 188.

<sup>25</sup> Pengakuan dari masyarakat bahwa aturan hukum memiliki kemampuan yang efektif.

- 
- b. Banyaknya atau luasnya masyarakat yang mengetahui isi aturan hukum
  - c. Apakah mobilisasi supremasi hukum itu efisien dan efektif dicapai dengan bantuan aparatur administrasi dan anggota masyarakat yang terlibat
  - d. Tersedianya mekanisme penyelesaian masalah yang efektif bagi masyarakat
  - e. Pengakuan dari masyarakat bahwa aturan hukum memiliki kemampuan yang efektif
3. Teori *Trade Facilitation* dan Pengawasan Kepabeanan

Sebagai teori pendukung, penelitian ini juga menggunakan konsep *trade facilitation* yang menekankan keseimbangan antara kelancaran arus barang dengan keamanan dan pengawasan. Bank menegaskan bahwa reformasi *trade facilitation* memerlukan panduan operasional tentang cara menilai status *trade facilitation*, langkah-langkah yang diperlukan, dan implementasinya di tingkat nasional dan regional.<sup>26</sup>

## G. METODE PENELITIAN

### 1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, dalam penelitian ini selain menggunakan ketentuan-ketentuan hukum yang

---

<sup>26</sup> Bank, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific 2013 Update*.

berlaku di Indonesia juga menggunakan pendapat para ahli di bidang hukum tertentu terutama yang terkait dengan penelitian ini.<sup>27</sup>

## 2. Spesifikasi penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis karena bertujuan memberikan Gambaran secara menyeluruh dan mendalam tentang suatu keadaan atau gejala yang diteliti serta menganalisa mengenai Efektivitas Implementasi Peraturan Pemerintah terkait Pengawasan barang keluar masuk di wilayah Free Trade Zone Batam. aset. Hal ini diharapkan mampu memecahkan masalah dengan cara memaparkan masalah dengan cara memaparkan obyek penelitian apa adanya berdasarkan fakta-fakta yang diperoleh pada saat penelitian.

## 3. Jenis dan sumber data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah jenis data primer dan data sekunder.

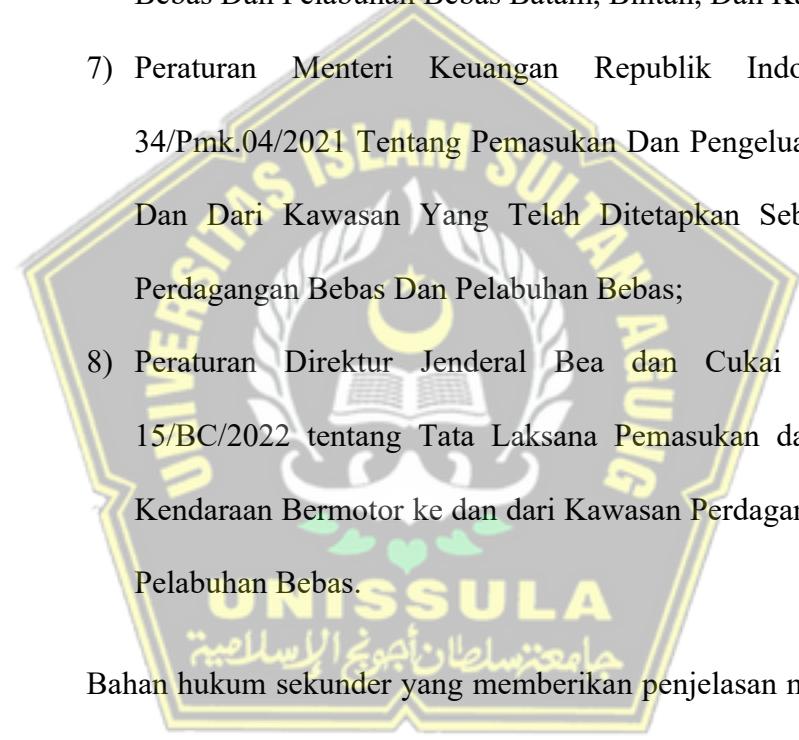
- a. Data primer yang dipergunakan bersumber atau diperoleh dari penelitian lapangan dengan cara mengadakan interview atau wawancara via Telefon serta pengiriman daftar list pertanyaan via *Whatsapp* dalam hal ini dengan Irfan Syakir Widyasa, S.T, M.A.P., selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada BP Batam, Faqih Yusuf selaku Kasi

---

<sup>27</sup> Buku Metodologi Penelitian Hukum Prof. Dr. Suteki, S.H., M.Hum. & Galang Taufani S.H., M.H

Pabean dan Cukai I pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, KPU BC Tipe B Batam, serta Rudi Irawan selaku Penyidik pada Unit Pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, KPU BC Tipe B Batam untuk memperoleh data yang benar guna menjawab permasalahan yang dibuat oleh penulis.

- b. Data sekunder berupa data yang bersumber atau diperoleh dari penelitian kepustakaan. Data sekunder mencakup Bahan hukum primer yaitu
  - 1) Undang-Undang Dasar 1945;
  - 2) Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang;
  - 3) Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang;
  - 4) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam;

- 
- 5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas;
  - 6) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Rencana Tnduk Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Dan Karimun;
  - 7) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/Pmk.04/2021 Tentang Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagal Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas;
  - 8) Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Bahan hukum sekunder yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan dapat membantu memahami atau menganalisis bahan hukum primer berupa buku-buku ilmiah yang berkaitan dengan Cara Pembentukan Peraturan, hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan penelitian, hingga berbagai makalah, hasil seminar, majalah, jurnal ilmiah dan surat kabar yang berkaitan dengan penelitian.

c. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Dalam hal ini meliputi kamus hukum dan kamus lain yang dapat membantu peneliti dalam penelitian ini.

#### 4. Metode pengumpulan data

Dengan menggunakan pendekatan masalah di atas maka pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi Pustaka dan wawancara.

##### a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan pengkajian terhadap peraturan-peraturan perundang-undangan, literatur-literatur, dokumen-dokumen, tulisan-tulisan para ahli hukum dan tulisan yang erat kaitannya dengan penelitian ini.

##### b. Wawancara

Dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan langsung kepada responden secara terarah (directive interview) dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan terlebih dahulu.

Wawancara dilakukan dengan terbuka kepada pejabat-pejabat berwenang terkait seperti Irfan Syakir Widyasa, S.T, M.A.P., selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada BP Batam, Faqih Yusuf selaku Kasi Pabean dan Cukai I pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, KPU BC Tipe B Batam, serta Rudi Irawan selaku Penyidik pada Unit Pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, KPU BC Tipe B Batam.

Dari hasil wawancara diharapkan dapat memberi Gambaran secara komprehensif tentang Efektivitas Peraturan Pemerintah terkait Pengawasan barang keluar masuk khususnya kendaraan bermotor di wilayah KPBPB Batam.

#### 5. Metode analisis data

Data primer dan data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian akan dianalisa secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang akan dibahas. Dengan metode analisis kualitatif, penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif analitis yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilaku yang nyata yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.

### H. SISTEMATIKA PENULISAN

Hasil penelitian ini akan disusun dan disajikan dalam suatu karya ilmiah berupa tesis yang terdiri dari 4 (empat) Bab dan tiap-tiap bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub-Bab.

Bab pertama (Pendahuluan) merupakan pengantar dan pedoman bagi pembahasan berikutnya. Dalam Bab ini diuraikan tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritis, metode penelitian, sistematika penulisan dan jadwal penelitian.

Bab dua (tinjauan Pustaka), Pada bab ini menguraikan tentang tinjauan pustaka yang mendasari untuk menganalisis masalah yang disajikan. Bab ini pada intinya berisi landasan teoritis yang berkaitan dengan pokok permasalahan yang diteliti, akan tetapi bukan merupakan pembahasan terhadap masalah yang dirumuskan dalam bab pendahuluan, dengan sub-bab pembahasan mengenai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) serta Pengawasan terhadap Kendaraan Bermotor di wilayah KPBPB Batam. Tinjauan mengenai Kerangka Hukum dan Regulasi terkait pengelolaan wilayah Bintan serta implementasi Pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB menurut Perspektif Hukum Islam.

Bab tiga (hasil penelitian dan analisis) menguraikan mengenai analisis data dan pembahasan atas hasil data. Pembahasan tersebut mengenai sebab-sebab diperlukannya penelitian ini. Hasil penelitian berupa Efektivitas Pengawasan Terhadap Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Kendaraan Bermotor Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Di Wilayah Kota Batam.

Bab empat (penutup) berisi tentang Kesimpulan dari penelitian yang dilakukan dan saran-saran yang dianggap perlu sebagai masukan bagi pihak-pihak terkait.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan tentang Efektivitas**

##### **1. Pengertian Efektivitas**

Efektivitas merupakan konsep fundamental dalam ilmu hukum yang mengukur tingkat keberhasilan pencapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Secara etimologis, efektivitas berasal dari kata "efektif" yang bermakna ada efeknya, akibatnya, pengaruhnya, atau kesannya, sehingga efektivitas dapat diartikan sebagai keadaan berpengaruh atau keberhasilan suatu usaha atau tindakan dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan. Dalam konteks hukum administrasi negara, efektivitas memiliki dimensi yang lebih kompleks karena tidak hanya mengukur pencapaian tujuan formal-legalistik, tetapi juga dampak substantif dari implementasi kebijakan terhadap masyarakat yang menjadi sasaran regulasi. Konsep efektivitas dalam hukum juga berkaitan erat dengan teori bekerjanya hukum dalam masyarakat, di mana hukum yang efektif adalah hukum yang tidak hanya berlaku secara yuridis, tetapi juga berlaku secara sosiologis dan filosofis sehingga mampu mengatur perilaku masyarakat sesuai dengan tujuan pembentukannya<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Fajlurrahman Jurdi, *Hukum Tata Negara Indonesia*, 2019,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Tata\\_Negara\\_Indonesia/D1e-DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Tata_Negara_Indonesia/D1e-DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, efektivitas didefinisikan sebagai sesuatu yang memiliki pengaruh atau akibat yang ditimbulkan, manjur, membawa hasil, dan merupakan keberhasilan dari suatu usaha atau tindakan yang dilakukan untuk mencapai sasaran tertentu. Definisi ini menegaskan bahwa efektivitas bukan semata-mata tentang pencapaian target kuantitatif, melainkan juga kualitas hasil yang diperoleh dari suatu proses atau kegiatan yang telah direncanakan sebelumnya. Dalam perspektif administrasi publik, efektivitas menjadi salah satu indikator kinerja organisasi pemerintahan yang paling penting karena menunjukkan sejauh mana organisasi tersebut mampu mewujudkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam perencanaan strategisnya. Efektivitas juga mengandung makna tentang tingkat kesesuaian antara hasil yang dicapai dengan hasil yang diharapkan, sehingga semakin tinggi tingkat kesesuaian tersebut, maka semakin efektif pula suatu program atau kebijakan yang diimplementasikan oleh pemerintah<sup>29</sup>.

Hidayat mengemukakan bahwa efektivitas merupakan suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target kuantitatif maupun kualitatif telah tercapai, di mana semakin besar persentase target yang dicapai, maka semakin tinggi tingkat efektivitasnya. Pandangan ini menekankan pada aspek pengukuran objektif terhadap pencapaian hasil yang dapat dikuantifikasi maupun yang

---

<sup>29</sup> Muhammad Zainuddin, *Isu Problematika Dan Dinamika Perekonomian Dan Kebijakan Publik*, 2018, [https://www.google.co.id/books/edition/Isu\\_problematika\\_dan\\_dinamika\\_perekonomi/JPZTEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Isu_problematika_dan_dinamika_perekonomi/JPZTEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

bersifat kualitatif. Sementara itu, Schemerhon John R. Jr. mendefinisikan efektivitas sebagai pencapaian target output yang diukur dengan cara membandingkan antara output anggaran atau yang direncanakan dengan output realisasi atau yang sesungguhnya dicapai, sehingga dapat diketahui tingkat deviasi atau penyimpangan antara perencanaan dengan pelaksanaan. Prasetya Budi Saksono memberikan perspektif yang lebih komprehensif dengan menyatakan bahwa efektivitas adalah seberapa besar tingkat kelektakan hasil yang dicapai dengan hasil yang diharapkan dari sejumlah input yang telah digunakan dalam proses produksi atau pelaksanaan kegiatan. Definisi ini mengindikasikan bahwa efektivitas tidak hanya berkaitan dengan output, tetapi juga dengan efisiensi penggunaan input atau sumber daya yang tersedia dalam mencapai tujuan organisasi<sup>30</sup>.

Efektivitas menunjukkan tingkat kesuksesan ataupun kegagalan dalam pencapaian tujuan organisasi, di mana ukuran efektivitas merupakan refleksi dari output yang dihasilkan oleh suatu sistem atau organisasi. Efektivitas pada dasarnya merupakan interaksi antara output dengan tujuan yang telah ditetapkan, sehingga efektivitas diukur berdasarkan seberapa jauh tingkat output, kebijakan, dan prosedur organisasi dapat mencapai tujuan yang telah direncanakan sebelumnya. Dalam konteks organisasi pemerintahan, efektivitas

---

<sup>30</sup> Fakhri Lutfianto Hapsoro and Ismail, *Hukum Tata Negara*, 2025,  
[https://www.google.co.id/books/edition/HUKUM\\_TATA\\_NEGARA/Y8KAEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0%0A%0A](https://www.google.co.id/books/edition/HUKUM_TATA_NEGARA/Y8KAEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0%0A%0A).

menjadi sangat penting karena menunjukkan kemampuan organisasi dalam menjalankan fungsi-fungsi pemerintahan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dan mencapai tujuan pembangunan nasional. Jika suatu organisasi pemerintahan telah mencapai tujuan yang ditetapkan dalam rencana strategisnya, maka dapat dikatakan bahwa organisasi tersebut telah berjalan dengan efektif dan mampu memberikan kontribusi positif terhadap pencapaian tujuan pembangunan yang lebih luas <sup>31</sup>.

Efektifitas adalah segala sesuatu yang aplikasinya berjalan sesuai dengan yang telah diprogramkan atau direncanakan sebelumnya, sehingga terdapat kesesuaian antara rencana dengan pelaksanaan di lapangan. M. Efendi menjelaskan bahwa efektifitas merupakan indikator dalam tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya sebagai sebuah pengukuran di mana suatu target telah tercapai sesuai dengan yang telah direncanakan dalam dokumen perencanaan organisasi. Dalam konteks pembentukan peraturan perundang-undangan, efektivitas menjadi prinsip yang sangat fundamental karena pembentukan undang-undang harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis peraturan perundang-undangannya dan harus memperhitungkan efektivitas peraturan perundang-undangan dalam implementasinya di masyarakat, baik secara filosofis, yuridis, maupun

---

<sup>31</sup> Victor Angsono Huatama and Victor Angsono Huatama. M.Sc, *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*, 2020,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Sengketa\\_Tanah\\_di\\_Atas\\_Hak\\_Pengelolaan\\_L/XNfoDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Sengketa_Tanah_di_Atas_Hak_Pengelolaan_L/XNfoDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

sosiologis. Pembentukan undang-undang yang efektif adalah pembentukan undang-undang yang memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, sehingga peraturan yang dibentuk tidak hanya menjadi dokumen hukum yang bersifat simbolis tetapi benar-benar dapat diimplementasikan dan memberikan manfaat nyata bagi Masyarakat <sup>32</sup>.

Pembentukan undang-undang yang efektif menuntut peran optimal dan terencana dari lembaga pembentuk undang-undang, baik eksekutif maupun legislatif. Keberadaan dan peranan lembaga pembentuk undang-undang akan sangat menentukan kualitas dari proses pembentukan dan penentuan substansi dari suatu undang-undang yang akan diberlakukan <sup>33</sup>. Sebagai salah satu upaya yang cukup berarti dan dilakukan secara terencana dalam rangka meningkatkan kualitas pembentukan peraturan perundang-undangan, pemerintah bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat telah menyusun Program Legislasi Nasional yang memuat daftar prioritas rancangan undang-undang yang akan dibahas dalam periode tertentu <sup>34</sup>. Syarat suatu undang-undang dikatakan efektif

---

<sup>32</sup> Eka N.A.M. Sihombing and Ali Marwan Hsb, *Teknik Perancangan Peraturan Perundang-Undangan*, 2024,

[https://www.google.co.id/books/edition/TEKNIK\\_PERANCANGAN\\_PERATURAN\\_PERUNDANG\\_U/24TtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/TEKNIK_PERANCANGAN_PERATURAN_PERUNDANG_U/24TtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

<sup>33</sup> Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2024, “Tentang Rencana Induk Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Dan Karimun,” no. 207127 (2024).

<sup>34</sup> Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34 /Pm.04/2021, “Tentang Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas,” 2021.

ditentukan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang menyatakan bahwa dalam membentuk peraturan perundang-undangan harus berdasarkan pada asas-asas kejelasan tujuan, kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis, hierarki dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan, serta keterbukaan dalam proses pembentukannya<sup>35</sup>.

Asas kejelasan tujuan mengharuskan bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas dan terukur yang hendak dicapai melalui pemberlakuan peraturan tersebut. Asas kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat menegaskan bahwa setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga atau pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan yang berlaku. Asas kesesuaian antara jenis, hierarki dan materi muatan menghendaki agar pembentukan peraturan perundang-undangan benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki peraturan perundang-undangannya. Asas dapat dilaksanakan mengharuskan bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas peraturan perundang-undangan di dalam masyarakat baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis, sehingga

---

<sup>35</sup> Fajlurrahman Jurdì, *Hukum Tata Negara Indonesia*.

peraturan yang dibentuk benar-benar dapat diimplementasikan di lapangan.

Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan menegaskan bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara <sup>36</sup>.

Asas kejelasan rumusan mengharuskan bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan yang meliputi sistematika yang baik, pilihan kata atau daksi yang tepat, dan penggunaan bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai interpretasi atau penafsiran yang berbeda-beda dalam pelaksanaannya di lapangan. Asas keterbukaan menghendaki bahwa proses pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari tahap perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan harus memberikan kesempatan yang seluas-luasnya kepada seluruh lapisan masyarakat untuk mengetahui dan memberikan masukan dalam proses pembuatan peraturan perundang-undangan agar peraturan yang terbentuk menjadi populis dan efektif karena mengakomodasi aspirasi masyarakat.

Dari beberapa pengertian efektivitas yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa efektivitas merupakan tingkat keberhasilan dalam mencapai sebuah target atau tujuan organisasi yang telah ditetapkan, di

---

<sup>36</sup> Muhammad Zainuddin, *Isu Problematika Dan Dinamika Perekonomian Dan Kebijakan Publik*.

mana keberhasilan tersebut diukur berdasarkan kesesuaian antara hasil yang dicapai dengan hasil yang diharapkan dengan mempertimbangkan efisiensi penggunaan sumber daya yang tersedia <sup>37</sup>.

## **B. Tinjauan tentang Pengawasan**

### **1. Pengertian Pengawasan**

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang fundamental dalam setiap organisasi, baik organisasi pemerintahan maupun organisasi swasta, yang bertujuan untuk memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dan dapat mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Pengawasan pada dasarnya diarahkan untuk menghindari adanya kemungkinan penyimpangan atau deviasi atas tujuan yang akan dicapai, sehingga melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien dengan meminimalkan pemborosan sumber daya dan penyalahgunaan kewenangan. Sondang Siagian menjelaskan bahwa pengawasan merupakan keseluruhan upaya pengamatan terhadap pelaksanaan kegiatan operasional guna menjamin bahwa berbagai kegiatan tersebut sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga jika terdapat penyimpangan dapat segera diketahui dan dilakukan tindakan korektif untuk mengembalikan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana semula.

---

<sup>37</sup> Victor Angsono Huatama and M.Sc, *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*.

Gitosudarmo dan Mulyono berpendapat bahwa pengawasan adalah suatu rangkaian proses kegiatan dalam manajemen untuk memastikan bahwa aktivitas yang dilakukan sesuai dengan aktivitas yang direncanakan, sehingga pengawasan berfungsi sebagai mekanisme kontrol yang memastikan bahwa implementasi kebijakan berjalan sesuai dengan yang diharapkan <sup>38</sup>.

Secara umum, pengawasan dapat diartikan sebagai suatu kegiatan untuk mengetahui apakah kegiatan dilaksanakan sesuai dengan yang diinginkan berdasarkan norma, nilai, dan aturan yang berlaku dalam organisasi maupun dalam masyarakat. Pengawasan merupakan proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai sesuai dengan yang telah direncanakan, di mana pengawasan berkaitan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai dengan yang direncanakan dalam dokumen perencanaan organisasi. Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dengan pengawasan, karena pengawasan tidak mungkin dilakukan tanpa adanya perencanaan yang jelas dan terukur sebagai standar pembanding. Kontrol atau pengawasan adalah fungsi dalam manajemen fungsional yang harus dilaksanakan oleh setiap pimpinan pada semua unit atau satuan kerja terhadap pelaksanaan pekerjaan atau kinerja pegawai yang melaksanakan tugas sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya masing-masing. Dengan demikian, pengawasan oleh pimpinan khususnya yang berupa

---

<sup>38</sup> Fajlurrahman Jurdi, *Hukum Tata Negara Indonesia*.

pengawasan melekat atau *built-in control*, merupakan kegiatan manajerial yang dilakukan dengan maksud agar tidak terjadi penyimpangan dalam melaksanakan pekerjaan sehingga hasil yang dicapai sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan <sup>39</sup>.

Suatu penyimpangan atau kesalahan dalam pelaksanaan pekerjaan dapat terjadi atau tidak selama dalam pelaksanaan pekerjaan sangat tergantung pada tingkat kemampuan dan keterampilan pegawai yang melaksanakan pekerjaan tersebut. Para pegawai yang selalu mendapat pengarahan atau bimbingan dari atasan secara kontinyu cenderung melakukan kesalahan atau penyimpangan yang lebih sedikit dibandingkan dengan pegawai yang tidak memperoleh bimbingan atau supervisi dari atasannya. Sondang P. Siagian mendefinisikan pengawasan sebagai proses pengamatan terhadap pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Robert J. Mockler berpendapat bahwa pengawasan manajemen adalah suatu usaha sistematik untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan atau

---

<sup>39</sup> Muhammad Zainuddin, *Isu Problematika Dan Dinamika Perekonomian Dan Kebijakan Publik*.

organisasi dipergunakan dengan cara yang paling efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan-tujuan organisasi <sup>40</sup>.

Fahmi yang dikutip oleh Erlis Milta Rin Sondole dkk mendefinisikan pengawasan secara umum sebagai cara suatu organisasi mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien, serta lebih jauh mendukung terwujudnya visi dan misi organisasi yang telah ditetapkan dalam perencanaan strategis. Mc. Farland memberikan definisi pengawasan atau *control* sebagai proses di mana pimpinan ingin mengetahui apakah hasil pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh bawahannya sesuai dengan rencana, perintah, tujuan, kebijakan yang telah ditentukan sebelumnya. Dari definisi ini dapat dipahami bahwa pengawasan harus berpedoman terhadap beberapa hal fundamental yaitu: rencana atau *planning* yang telah ditentukan, perintah atau *orders* terhadap pelaksanaan pekerjaan atau *performance*, tujuan yang hendak dicapai, dan kebijakan yang telah ditentukan sebelumnya sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan.

Dari beberapa definisi yang telah diuraikan di atas dapat disimpulkan bahwa pengawasan adalah proses untuk menjaga agar kegiatan terarah menuju pencapaian tujuan seperti yang direncanakan, dan bila ditemukan penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaan maka segera diambil

---

<sup>40</sup> Victor Angsono Huatama and M.Sc, *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*.

tindakan koreksi untuk mengembalikan pelaksanaan sesuai dengan rencana semula <sup>41</sup>.

## 2. Pengawasan Kepabeanan

Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan dalam Satu Naskah <sup>42</sup>. Berdasarkan definisi tersebut, fokus dari kepabeanan adalah pengawasan atas barang dan pemungutan bea-bea atas barang yang melintasi batas daerah pabean Indonesia. Pada tataran praktis, kegiatan pengawasan dan pemungutan ini dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang merupakan salah satu unit kerja di bawah Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Selain melakukan pengawasan atas barang impor dan barang ekspor, pejabat bea dan cukai juga berwenang untuk melakukan pengawasan atas barang-barang tertentu yang diatur secara khusus dalam peraturan perundang-undangan seperti barang kena cukai, barang larangan dan pembatasan, serta barang-barang yang memerlukan pengawasan khusus lainnya <sup>43</sup>. Ali Purwito menjelaskan bahwa

---

<sup>41</sup> Eka N.A.M. Sihombing and Hsb, *Teknik Perancangan Peraturan Perundang-Undangan*.

<sup>42</sup> Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor Per-15/Bc/2022, "Tentang Tata Laksana Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas," 2022.

<sup>43</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2007, "Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas," 2007.

pengawasan kepabeanan adalah kegiatan yang dilakukan dalam rangka penegakan hukum dan upaya agar peraturan perundang-undangan kepabeanan, cukai, dan peraturan-peraturan departemen, kementerian, atau instansi teknis yang dititipkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan menjadi tanggung jawab DJBC dapat dilaksanakan dengan baik di lapangan <sup>44</sup>.

H. Bohari menyatakan bahwa pengawasan dapat dicermati berdasarkan tujuannya yang dibedakan menjadi dua jenis yaitu pengawasan preventif dan pengawasan represif. Pengawasan preventif dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaan kegiatan sebelum kegiatan tersebut dilaksanakan. Pengawasan preventif ini biasanya berbentuk prosedur-prosedur yang harus ditempuh dalam pelaksanaan kegiatan yang berfungsi sebagai panduan agar pelaksanaan kegiatan tidak menyimpang dari ketentuan yang telah ditetapkan. Pengawasan preventif bertujuan untuk: pertama, mencegah terjadinya tindakan-tindakan yang menyimpang dari dasar atau ketentuan yang telah ditentukan; kedua, memberi pedoman bagi terselenggaranya pelaksanaan kegiatan secara efektif dan efisien sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen yang baik; ketiga, menentukan sarana dan tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan yang dilaksanakan; keempat, menentukan

---

<sup>44</sup> Miftakhul Huda Evi Dwi Hastri et al., *Hukum Internasional Era Society 5.0*, 2025, [https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Internasional\\_Era\\_Society\\_5\\_0/\\_epiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Internasional_Era_Society_5_0/_epiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

kewenangan dan tanggung jawab sebagai instansi sehubungan dengan tugas yang harus dilaksanakan oleh masing-masing unit kerja dalam organisasi <sup>45</sup>.

Pengawasan represif adalah pengawasan yang dilakukan setelah suatu tindakan atau kegiatan dilakukan dengan cara membandingkan apa yang terjadi dengan apa yang seharusnya terjadi berdasarkan standar atau rencana yang telah ditetapkan. Dengan pengawasan represif dimaksudkan untuk mengetahui apakah kegiatan yang telah dilakukan itu telah mengikuti kebijakan dan ketentuan yang telah ditetapkan, sehingga dapat diidentifikasi penyimpangan-penyimpangan yang terjadi dan dilakukan tindakan korektif. Pengawasan represif ini biasanya dilakukan dalam dua bentuk yaitu: pertama, pengawasan dari jauh yang merupakan pengawasan yang dilakukan dengan cara pengujian dan penelitian terhadap surat-surat pertanggungjawaban disertai bukti-buktiya mengenai kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan; kedua, pengawasan dari dekat yang merupakan pengawasan yang dilakukan di tempat kegiatan atau tempat penyelenggaraan administrasi, di mana pengawasan dari dekat ini merupakan pengawasan aktif karena pengawasan tersebut dilaksanakan langsung di tempat kegiatan yang bersangkutan sehingga dapat mengamati secara langsung pelaksanaan kegiatan di lapangan. Pengawasan preventif adalah pengawasan yang dilakukan sebelum rencana itu dilaksanakan dengan maksud untuk

---

<sup>45</sup> Ph.D Abdul Manap, S.E., M.M., M.B.A, *Pemasaran Internasionala*, 2025, [https://www.google.co.id/books/edition/PEMASARAN\\_INTERNASIONAL/XDxDEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/PEMASARAN_INTERNASIONAL/XDxDEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

mencegah terjadinya kekeliruan atau kesalahan dalam pelaksanaan, sedangkan pengawasan represif adalah pengawasan yang dilakukan setelah adanya pelaksanaan pekerjaan dengan maksud untuk menjamin kelangsungan pelaksanaan pekerjaan agar hasilnya sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan <sup>46</sup>.

Terkait dengan pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai, penelitian yang dilakukan oleh Pravitasari dan Astuti menemukan bahwa upaya pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh KPPBC Tipe Madya Cukai Kudus adalah berupa upaya preventif atau pencegahan seperti pengawasan administrasi, kegiatan sosialisasi kepada pengguna jasa serta masyarakat yang ikut terlibat dalam perputaran perindustrian rokok. Upaya represif atau penindakan dilakukan sebagai cara untuk menyelamatkan kerugian negara dan mengurangi pelanggaran cukai, di mana kegiatan dari upaya represif ini dilakukan dengan pengawasan fisik, pemeriksaan terhadap perusahaan, operasi pasar secara berkala, dan menindak pelanggaran dengan sanksi pidana maupun sanksi administrasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penelitian lainnya mengenai pengawasan KPPBC namun pada objek minuman beralkohol yang dilakukan oleh Tio Tegar Wicaksono menemukan bahwa KPPBC Tipe Madya

---

<sup>46</sup> Nurcayah, *Buku Ajar Ekonomi Internasional*, 2023,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Buku\\_Ajar\\_Ekonomi\\_Internasional/P9jUEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Buku_Ajar_Ekonomi_Internasional/P9jUEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Pabean B Yogyakarta melakukan pengawasan dan pengendalian minuman beralkohol ilegal melalui pencegahan dan penindakan dengan tiga kegiatan utama yaitu: pertama, kegiatan intelijen untuk memperoleh informasi awal dugaan pelanggaran; kedua, operasi penindakan atau operasi pasar yang dilaksanakan untuk mengamankan hak-hak negara dan menjamin pemenuhan kewajiban pabean dan/atau cukai dengan upaya fisik yang bersifat administratif; ketiga, bekerjasama dengan instansi lain seperti Satuan Polisi Pamong Praja seluruh kabupaten/kota di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam rangka meningkatkan efektivitas pengawasan<sup>47</sup>.

Pengawasan Kepabeanan dan Cukai tidak hanya terbatas pada objek rokok dan minuman beralkohol saja, namun juga pada penyelundupan Narkotika Psikotropika dan Prekursor atau NPP. Adhitama dan Suranta dalam penelitiannya menemukan bahwa dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya di bidang pengawasan, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai atau KPU BC Tipe C Soekarno-Hatta telah melaksanakan sistem pengawasan NPP secara optimal namun masih ditemukan hambatan dalam sistem pengawasan yaitu masih belum terdapat Standar Operasional Prosedur pelaksanaan pengawasan atas pelanggaran terkait penyelundupan barang NPP, belum adanya peraturan

---

<sup>47</sup> Thomas Risse Walter Carlsnaes, Beth A Simmons, and Imam Baehaqie, *Buku Digital Ini Berjudul "Integrasi Regional Komparatif", Merupakan Tulisan Yang Berisi Tentang "Buku Pegangan Ilmu Hubungan Internasional" Yang Dapat Memberikan Tambahan Wawasan Pengetahuan Dan Pencerahan Bagi Pembaca*, 2021, [https://www.google.co.id/books/edition/Integrasi\\_Regional\\_Komparatif\\_Handbook\\_H/\\_klmEAAAQB AJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Integrasi_Regional_Komparatif_Handbook_H/_klmEAAAQB AJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

yang memberi sanksi apabila perusahaan maskapai penerbangan yang lalai melaporkan dan mengirimkan informasi jadwal keberangkatan dan manifes pesawat, alat-alat deteksi NPP masih perlu ditingkatkan jumlah dan optimalisasi penggunaannya, serta pembaruan aplikasi untuk membantu pengawasan petugas Bea dan Cukai terkait NPP perlu lebih optimal. Dalam praktiknya, pelaksanaan fungsi pengawasan akan berjalan dengan baik jika didukung oleh regulasi tatalaksana pengawasan yang memadai. Hal ini sebagaimana temuan penelitian yang dilakukan oleh Agung Tri Safari bahwa regulasi tatalaksana pengawasan kepabeanan dan cukai berdasarkan Peraturan Nomor P-53/BC/2010 telah memberikan dampak yang baik terhadap pelaksanaan pekerjaan pengawasan di unit kerja pengawasan yang ditinjau dari empat dimensi yaitu dimensi dampak pengawasan yang sistematis, dimensi dampak pengawasan yang sinergis, dimensi dampak pengawasan yang komprehensif, dan dimensi dampak pengawasan yang sesuai tugas pokok dan fungsi<sup>48</sup>.

Penelitian Hoemijati, Jayanti, dan Fani membahas mengenai peredaran rokok ilegal atau rokok tanpa cukai, dalam penelitiannya mereka menjelaskan bahwa upaya penanganan yang dilakukan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai dengan adanya peredaran rokok ilegal adalah: pertama,

---

<sup>48</sup> M.H Dr. Muhammad Sood, S.H., *Hukum Perdagangan Internasional - Rajawali Pers*, 2018, [https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Perdagangan\\_Internasional\\_Rajawali/oZhrEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Perdagangan_Internasional_Rajawali/oZhrEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

meningkatkan kerjasama antara kepolisian dan Satuan Polisi Pamong Praja dengan adanya rokok ilegal dan meningkatkan operasi pasar dan pengawasan terhadap perusahaan rokok yang lebih tegas dan ketat lagi agar peredaran rokok ilegal tidak semakin luas; kedua, memberikan sosialisasi kepada masyarakat tentang kerugian akibat adanya pelanggaran cukai seperti rokok ilegal, memberi penjelasan akibat atau bahayanya rokok ilegal bagi kesehatan dan perekonomian negara, dan memberi contoh ciri-ciri rokok ilegal khususnya untuk daerah perdesaan yang aksesnya lebih sulit dijangkau; ketiga, memberikan sanksi yang tegas atas pelanggaran peredaran rokok ilegal baik bagi perusahaan yang memproduksi rokok ilegal maupun bagi pihak-pihak yang memasarkan rokok ilegal tersebut. Sementara itu, masih berdasarkan penelitian yang sama, Hoemijati, Jayanti, dan Fani menyatakan bahwa hambatan yang ditemukan dalam melaksanakan pengawasan terhadap rokok ilegal adalah: pertama, upaya resistensi dari masyarakat dikarenakan penindakan tersebut dianggap mengganggu mata pencarian ekonomi mereka; kedua, kurangnya Sumber Daya Manusia terutama penyidik yang memiliki kompetensi di bidang penyelidikan dan penyidikan pelanggaran kepabeanan dan cukai; ketiga, banyak ditemukannya pelanggaran hasil tembakau yaitu rokok ilegal yang tidak menggunakan pita cukai, menggunakan pita cukai palsu, dan pita cukai bekas; keempat, kurangnya tingkat kepatuhan hukum masyarakat dengan mendirikan perusahaan rokok ilegal demi meraih

keuntungan yang besar serta dengan kenaikan tarif cukai tembakau mengakibatkan timbulnya peredaran rokok illegal<sup>49</sup>.

### **C. Tinjauan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas**

#### **1. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor**

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan peraturan yang diterbitkan untuk melaksanakan ketentuan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.04/2021 tentang Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Kawasan yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Tujuan dari peraturan ini adalah mengatur tata cara atau prosedur pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor dalam keadaan jadi atau *completely built-up* yang selanjutnya disingkat CBU ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang selanjutnya disebut Kawasan Bebas<sup>50</sup>. Pada intinya, peraturan ini secara

---

<sup>49</sup> M.H Dr. Delfiyanti, S.H., *Pengantar Hukum Penanaman Modal Indonesia Dalam Rangka Masyarakat Ekonomi ASEAN - Rajawali Pers*, 2023, [https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar\\_Hukum\\_Penanaman\\_Modal\\_Indonesi/M911EQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar_Hukum_Penanaman_Modal_Indonesi/M911EQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).

<sup>50</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2000, “Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang,” 2000.

khusus dirancang untuk mengawasi seluruh pergerakan kendaraan bermotor dalam keadaan jadi atau CBU yang melintasi batas hukum Kawasan Bebas, di mana Kawasan Bebas diperlakukan sebagai sebuah pulau ekonomi khusus yang terpisah dari wilayah pabean Indonesia utama sehingga setiap kali sebuah kendaraan yang telah dirakit sempurna atau bukan dalam bentuk potongan memasuki atau meninggalkan kawasan ini, maka aturan khusus dalam peraturan ini mulai berlaku dan harus dipatuhi oleh semua pihak yang terkait<sup>51</sup>.

Kendaraan-kendaraan yang menjadi subjek aturan ini bukanlah kendaraan sembarangan, melainkan telah dikategorikan dengan jelas berdasarkan klasifikasi tarif internasional yang mengacu pada sistem Harmonized System. Ruang lingkup peraturan ini meliputi perjalanan berbagai jenis kendaraan seperti *tractor head* yang kuat untuk menarik *trailer* dalam kegiatan logistik dan transportasi barang, mobil bus yang mengangkut banyak penumpang untuk keperluan transportasi umum, mobil penumpang untuk kebutuhan pribadi dan keluarga, mobil barang atau truk pengangkut komoditas dalam kegiatan perdagangan dan industri, kendaraan khusus dengan fungsi unik seperti mobil pemadam kebakaran atau ambulans yang digunakan untuk kepentingan publik, serta sepeda motor yang digunakan untuk transportasi perorangan. Pergerakan yang diawasi dalam peraturan ini terbagi menjadi dua

---

<sup>51</sup> Koesrianti, Dhiana Puspitawati, and Tri Andjarwati, *Pedoman Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM)*, 2021,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Pedoman\\_Usaha\\_Mikro\\_Kecil\\_Menengah\\_UMKM/nHIDEAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pedoman_Usaha_Mikro_Kecil_Menengah_UMKM/nHIDEAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).

arah utama yang masing-masing memiliki implikasi hukum dan fiskal yang berbeda. Arah pertama adalah pemasukan, di mana kendaraan-kendaraan CBU ini berpindah dari tempat asalnya baik yang berasal dari luar negeri atau luar Daerah Pabean, dari tempat penimbunan sementara, dari Kawasan Bebas lainnya, dari Kawasan Ekonomi Khusus, atau bahkan dari wilayah Indonesia lainnya atau tempat lain dalam Daerah Pabean untuk masuk ke dalam Kawasan Bebas dengan prosedur dan persyaratan yang telah ditentukan <sup>52</sup>.

Arah kedua adalah pengeluaran, yaitu ketika kendaraan-kendaraan tersebut keluar dari Kawasan Bebas menuju destinasi lain, yang bisa berupa luar negeri, Kawasan Bebas lain, atau yang paling dikontrol ketat adalah ke dalam wilayah pasar domestik Indonesia atau Daerah Pabean yang memerlukan pelunasan kewajiban pabean dan fiskal yang terutang. Dengan demikian, ruang lingkup peraturan ini pada hakikatnya adalah membangun sebuah jalur khusus yang dilengkapi dengan rambu-rambu prosedural dan pos pemeriksaan yang sangat ketat untuk memastikan kepatuhan terhadap ketentuan kepabeanan. Setiap kendaraan CBU yang hendak bepergian masuk atau keluar dari Kawasan Bebas wajib melewati jalur ini dan mematuhi semua prosedur yang telah ditetapkan dalam peraturan, menjadikan peraturan ini sebagai penjaga gerbang yang memastikan tidak ada satu pun kendaraan yang lolos tanpa pengawasan

---

<sup>52</sup> Guspiabri Sumowigeno, *Tantangan Pengelolaan External Wealth Sebagai Aset Ekonomi Nasional Demi Kejayaan Indonesia Incorporated*, 2022,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Tantangan\\_Pengelolaan\\_EXTERNAL\\_WEALTH\\_se/IPqbEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Tantangan_Pengelolaan_EXTERNAL_WEALTH_se/IPqbEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

dan pencatatan yang sah serta pelunasan kewajiban yang terutang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku <sup>53</sup>.

## 2. Karakteristik Kendaraan Bermotor Berlabel Free Trade Zone

Kendaraan bermotor berlabel *Free Trade Zone* atau *FTZ* adalah kendaraan yang terdaftar dan beroperasi di wilayah *FTZ* seperti Batam, Bintan, dan Karimun, yang memiliki ciri khas pelat nomor berwarna hijau dan hanya boleh digunakan di dalam zona tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kendaraan ini mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk sebagai insentif fiskal yang diberikan kepada kawasan perdagangan bebas, namun pemilik kendaraan harus melunasi pajak yang terutang berupa Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah jika kendaraan tersebut dibawa keluar dari zona *FTZ* ke wilayah pabean Indonesia lainnya. Ciri-ciri utama kendaraan *FTZ* dapat diidentifikasi melalui beberapa karakteristik khusus yaitu

1. pertama, kendaraan *FTZ* menggunakan pelat nomor berwarna dasar hijau dengan tulisan berwarna hitam yang membedakannya dari kendaraan umum yang menggunakan pelat nomor hitam dengan tulisan putih;
2. Surat Tanda Nomor Kendaraan atau *STNK* memiliki cap berwarna merah bertuliskan "Fasilitas *FTZ*" yang menandakan bahwa kendaraan tersebut tidak boleh dibawa keluar kawasan tanpa melunasi kewajiban pabean dan fiskal yang terutang;

---

<sup>53</sup> Fakhri Lutfianto Hapsoro and Ismail, *Hukum Tata Negara*.

3. Pelat nomor kendaraan *FTZ* ini diakhiri dengan huruf khusus seperti X, Z, atau V sebagai penanda identitas kendaraan kawasan bebas <sup>54</sup>.

Keuntungan utama dari kepemilikan kendaraan *FTZ* adalah harga yang lebih terjangkau karena kendaraan dibeli tanpa pembebanan bea masuk sehingga harganya lebih murah dibandingkan dengan harga kendaraan sejenis di daerah lain di Indonesia yang dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor secara penuh. Namun demikian, kepemilikan kendaraan *FTZ* juga memiliki ketentuan dan pembatasan yang harus dipatuhi oleh pemiliknya. Pertama, penggunaan kendaraan *FTZ* terbatas hanya boleh digunakan di dalam kawasan *FTZ* seperti Batam, Bintan, dan Karimun, sehingga tidak dapat digunakan untuk perjalanan ke luar kawasan tersebut tanpa izin dan pelunasan kewajiban yang terutang. Kedua, pemilik kendaraan harus melunasi Pajak Pertambahan Nilai atau PPN dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atau PPnBM yang sebelumnya ditangguhkan atau tidak dipungut jika ingin membawa kendaraan keluar dari kawasan *FTZ* ke wilayah pabean Indonesia lainnya. Ketiga, terdapat larangan untuk membawa kendaraan keluar dari zona *FTZ* tanpa melunasi pajak dan kewajiban lainnya yang berlaku sesuai dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan dan perpajakan. Keempat, fasilitas *FTZ* untuk kendaraan bermotor juga berlaku untuk badan hukum, perwakilan

---

<sup>54</sup> M.Kn Dr. H. Idham, S.H., *Kontruksi Pengaturan Hukum Pelaksanaan Landreform Dan Penataan Ruang Dalam Konteks Pelaksanaan Free Trade Zone (FTZ) Di Kabupaten Bintan*, 2022, [https://www.google.co.id/books/edition/Kontruksi\\_pengaturan\\_hukum\\_pelaksanaan\\_I/foBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kontruksi_pengaturan_hukum_pelaksanaan_I/foBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

negara asing, dan kendaraan tertentu lainnya yang memenuhi syarat dan ketentuan yang ditetapkan dalam peraturan yang berlaku <sup>55</sup>.

### 3. Prosedur Pemasukan Kendaraan Bermotor ke Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

Prosedur pemasukan kendaraan bermotor dalam keadaan jadi atau CBU ke Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas diatur secara rinci dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 yang mengatur tahapan-tahapan yang harus dilalui oleh setiap pihak yang akan memasukkan kendaraan bermotor ke dalam kawasan bebas. Pemasukan kendaraan bermotor ke Kawasan Bebas dapat berasal dari beberapa tempat asal yaitu dari luar Daerah Pabean atau impor langsung dari negara lain, dari tempat penimbunan sementara seperti pelabuhan atau bandara, dari Kawasan Bebas lainnya dalam wilayah Indonesia, dari Kawasan Ekonomi Khusus yang juga memiliki fasilitas khusus, atau dari tempat lain dalam Daerah Pabean Indonesia yang merupakan wilayah pabean umum. Setiap pemasukan kendaraan bermotor dari tempat-tempat tersebut harus memenuhi persyaratan administratif yang telah ditentukan dalam peraturan yang berlaku. Pihak yang akan memasukkan kendaraan bermotor ke Kawasan Bebas wajib menyampaikan pemberitahuan

---

<sup>55</sup> M.Kn Dr. H. Idham, S.H., *Konstruksi Politik Hukum Hak Atas Tanah Untuk Melaksanakan Manajemen Status Tanah Hak Pengelolaan (HPL) Guna Meneguhkan Prinsip Kedaulatan Rakyat Dan Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Kota Batam*, 2022,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Konstruksi\\_politik\\_hukum\\_hak\\_atas\\_tanah/fIBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Konstruksi_politik_hukum_hak_atas_tanah/fIBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0)

pabean kepada Kantor Pabean yang mengawasi Kawasan Bebas tersebut dengan menggunakan sistem elektronik yang telah disediakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai <sup>56</sup>.

Pemberitahuan pabean tersebut harus memuat informasi lengkap mengenai kendaraan bermotor yang akan dimasukkan meliputi jenis kendaraan, merek, tipe, tahun pembuatan, nomor rangka, nomor mesin, spesifikasi teknis lainnya, serta dokumen pelengkap pabean yang dipersyaratkan. Setelah pemberitahuan pabean disampaikan melalui sistem elektronik, petugas Bea dan Cukai akan melakukan penelitian dokumen untuk memastikan kelengkapan dan kebenaran data yang disampaikan dalam pemberitahuan pabean. Apabila berdasarkan hasil penelitian dokumen terdapat ketidaklengkapan atau ketidaksesuaian data, maka petugas Bea dan Cukai akan meminta perbaikan atau pelengkapkan dokumen kepada pihak yang menyampaikan pemberitahuan pabean. Setelah dokumen dinyatakan lengkap dan benar, maka petugas Bea dan Cukai akan melakukan pemeriksaan fisik terhadap kendaraan bermotor yang akan dimasukkan untuk memastikan kesesuaian antara data dalam dokumen dengan kondisi fisik kendaraan di lapangan. Pemeriksaan fisik dilakukan dengan cara memeriksa nomor rangka, nomor mesin, spesifikasi teknis, dan

---

<sup>56</sup> Sattar, *Buku Ajar Ekonomi Internasional*, 2017,  
[http://google.co.id/books/edition/Buku\\_ajar\\_ekonomi\\_internasional/nxJIEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](http://google.co.id/books/edition/Buku_ajar_ekonomi_internasional/nxJIEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

komponen-komponen penting lainnya dari kendaraan bermotor tersebut untuk memastikan tidak terjadi pemalsuan atau manipulasi data<sup>57</sup>.

Apabila hasil pemeriksaan fisik menunjukkan adanya kesesuaian antara dokumen dengan kondisi fisik kendaraan, maka petugas Bea dan Cukai akan memberikan persetujuan pemasukan kendaraan bermotor ke dalam Kawasan Bebas dengan menerbitkan dokumen persetujuan yang menjadi dasar legalitas pemasukan kendaraan tersebut. Kendaraan bermotor yang telah mendapatkan persetujuan pemasukan kemudian dapat didaftarkan kepada instansi yang berwenang di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor di Kawasan Bebas untuk mendapatkan pelat nomor khusus Kawasan Bebas yang berwarna hijau dengan tulisan hitam. Seluruh proses pemasukan kendaraan bermotor ke Kawasan Bebas harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam peraturan dan diawasi secara ketat oleh petugas Bea dan Cukai untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan fasilitas Kawasan Bebas seperti penyelundupan, pemalsuan dokumen, atau pelanggaran ketentuan kepabeanan lainnya yang dapat merugikan negara dan mengganggu sistem pengawasan yang telah ditetapkan<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> M.H Wagiman., S.Fil., S.H. and M.H Anasthasya Saartje Mandagi S.H., *Terminologi Hukum Internasional*, 2021, [https://www.google.co.id/books/edition/Terminologi\\_Hukum\\_Internasional/a-c\\_EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Terminologi_Hukum_Internasional/a-c_EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

<sup>58</sup> Fakhri Lutfianto Hapsoro and Ismail, *Hukum Tata Negara*.

#### 4. Prosedur Pengeluaran Kendaraan Bermotor dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

Prosedur pengeluaran kendaraan bermotor dalam keadaan jadi atau CBU dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas memiliki tingkat pengawasan yang lebih ketat dibandingkan dengan prosedur pemasukan karena pengeluaran kendaraan dari Kawasan Bebas berpotensi menimbulkan kewajiban pabean dan fiskal yang harus dilunasi oleh pemilik kendaraan. Pengeluaran kendaraan bermotor dari Kawasan Bebas dapat menuju beberapa destinasi yaitu ke luar Daerah Pabean atau ekspor ke negara lain, ke Kawasan Bebas lainnya dalam wilayah Indonesia, ke Kawasan Ekonomi Khusus, atau ke tempat lain dalam Daerah Pabean Indonesia yang merupakan wilayah pabean umum yang memerlukan pelunasan kewajiban pabean dan fiskal. Pihak yang akan mengeluarkan kendaraan bermotor dari Kawasan Bebas wajib menyampaikan pemberitahuan pabean kepada Kantor Pabean yang mengawasi Kawasan Bebas tersebut dengan menggunakan sistem elektronik yang telah disediakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebelum kendaraan dikeluarkan dari kawasan. Pemberitahuan pabean untuk pengeluaran kendaraan bermotor harus memuat informasi lengkap mengenai kendaraan yang akan dikeluarkan, tujuan pengeluaran, serta dokumen pelengkap pabean yang dipersyaratkan termasuk bukti kepemilikan kendaraan dan dokumen lainnya yang relevan <sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> Koesrianti, Puspitawati, and Andjarwati, *Pedoman Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM)*.

Khusus untuk pengeluaran kendaraan bermotor dari Kawasan Bebas ke tempat lain dalam Daerah Pabean Indonesia atau wilayah pabean umum, pemilik kendaraan wajib melunasi kewajiban pabean berupa Bea Masuk yang terutang atas kendaraan tersebut sesuai dengan tarif yang berlaku serta kewajiban fiskal berupa Pajak Pertambahan Nilai atau PPN dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atau PPnBM yang sebelumnya ditangguhkan atau tidak dipungut selama kendaraan berada di Kawasan Bebas. Perhitungan besaran Bea Masuk, PPN, dan PPnBM yang harus dilunasi didasarkan pada nilai pabean kendaraan pada saat kendaraan tersebut pertama kali dimasukkan ke Kawasan Bebas dengan mempertimbangkan penyusutan atau depresiasi nilai kendaraan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam peraturan perpajakan. Setelah pemberitahuan pabean disampaikan, petugas Bea dan Cukai akan melakukan penelitian dokumen dan perhitungan kewajiban pabean dan fiskal yang harus dilunasi oleh pemilik kendaraan. Pemilik kendaraan kemudian wajib melunasi seluruh kewajiban pabean dan fiskal yang terutang sebelum kendaraan dapat dikeluarkan dari Kawasan Bebas ke wilayah pabean umum<sup>60</sup>.

Setelah pelunasan kewajiban pabean dan fiskal, petugas Bea dan Cukai akan melakukan pemeriksaan fisik terhadap kendaraan bermotor yang akan dikeluarkan untuk memastikan kesesuaian antara data dalam dokumen dengan kondisi fisik kendaraan serta untuk memastikan bahwa kendaraan tersebut

---

<sup>60</sup> Guspiabri Sumowigeno, *Tantangan Pengelolaan External Wealth Sebagai Aset Ekonomi Nasional Demi Kejayaan Indonesia Incorporated*.

memang kendaraan yang sama dengan yang dimasukkan ke Kawasan Bebas sebelumnya. Pemeriksaan fisik dilakukan dengan cara memeriksa nomor rangka, nomor mesin, spesifikasi teknis, dan kondisi fisik kendaraan untuk mencegah terjadinya penggantian kendaraan atau manipulasi data yang dapat merugikan negara. Apabila hasil pemeriksaan fisik menunjukkan adanya kesesuaian dan seluruh kewajiban pabean dan fiskal telah dilunasi, maka petugas Bea dan Cukai akan memberikan persetujuan pengeluaran kendaraan bermotor dari Kawasan Bebas dengan menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang yang menjadi dasar legalitas pengeluaran kendaraan tersebut ke wilayah pabean umum. Kendaraan bermotor yang telah mendapatkan persetujuan pengeluaran kemudian harus didaftarkan ulang kepada instansi yang berwenang di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor di wilayah tujuan untuk mendapatkan pelat nomor kendaraan umum yang berlaku di wilayah pabean Indonesia sesuai dengan domisili pemilik kendaraan<sup>61</sup>.

Seluruh proses pengeluaran kendaraan bermotor dari Kawasan Bebas harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam peraturan dan diawasi secara ketat oleh petugas Bea dan Cukai untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan fasilitas Kawasan Bebas dan untuk memastikan bahwa seluruh kewajiban pabean dan fiskal yang terutang telah dilunasi sepenuhnya oleh

---

<sup>61</sup> Dr. H. Idham, S.H., *Kontruksi Pengaturan Hukum Pelaksanaan Landreform Dan Penataan Ruang Dalam Konteks Pelaksanaan Free Trade Zone (FTZ) Di Kabupaten Bintan.*

pemilik kendaraan. Pengawasan yang ketat terhadap pengeluaran kendaraan dari Kawasan Bebas sangat penting untuk melindungi kepentingan fiskal negara dan untuk menjaga keseimbangan antara pemberian insentif fiskal di Kawasan Bebas dengan penerimaan negara dari sektor kepabeanan dan perpajakan. Pelanggaran terhadap ketentuan pengeluaran kendaraan dari Kawasan Bebas dapat dikenakan sanksi administratif berupa denda atau sanksi pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan kepabeanan yang berlaku, sehingga pemilik kendaraan harus memastikan bahwa seluruh prosedur dan persyaratan pengeluaran kendaraan telah dipenuhi dengan baik dan benar <sup>62</sup>.

**D. Tinjauan tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam**

1. Konsep Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang selanjutnya disingkat KPBPB adalah wilayah yang berada dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang dipisahkan dari daerah pabean sehingga bebas dari pengenaan bea masuk, Pajak Pertambahan Nilai, Pajak Penjualan atas Barang Mewah, dan cukai atas barang-barang yang dimasukkan ke dalam kawasan tersebut. Fungsi utama dari KPBPB adalah untuk mengembangkan kegiatan ekonomi seperti industri pengolahan dan manufaktur, perdagangan barang dan

---

<sup>62</sup> Sattar, *Buku Ajar Ekonomi Internasional*.

jasa, logistik dan distribusi, serta pariwisata dan perhotelan yang dapat menarik investasi baik domestik maupun asing serta menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat setempat. Contoh wilayah yang ditetapkan sebagai KPBPB di Indonesia adalah Batam, Bintan, dan Karimun di Provinsi Kepulauan Riau serta Sabang di Provinsi Aceh yang memiliki keunggulan geografis strategis sebagai jalur perdagangan internasional. Karakteristik utama dari KPBPB adalah bahwa kawasan ini diperlakukan terpisah dari daerah pabean Indonesia lainnya dengan fasilitas-fasilitas khusus yang diberikan kepada pelaku usaha dan investor yang beroperasi di kawasan<sup>63</sup>.

Fasilitas pertama adalah pembebasan Bea Masuk terhadap barang yang masuk ke dalam KPBPB baik yang berasal dari luar negeri maupun dari wilayah pabean Indonesia lainnya, sehingga barang dapat masuk tanpa dibebani bea masuk yang dapat mengurangi biaya produksi dan meningkatkan daya saing produk. Fasilitas kedua adalah pembebasan Pajak Pertambahan Nilai atau PPN dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atau PPnBM terhadap barang yang masuk dan diperdagangkan di dalam KPBPB, sehingga pelaku usaha tidak perlu membayar pajak-pajak tersebut selama barang masih berada di dalam kawasan. Fasilitas ketiga adalah pembebasan cukai terhadap barang kena cukai seperti minuman beralkohol dan hasil tembakau yang masuk ke dalam KPBPB, sehingga harga barang-barang tersebut menjadi lebih murah di kawasan ini

---

<sup>63</sup> Fajlurrahman Jurdi, *Hukum Tata Negara Indonesia*.

dibandingkan dengan di wilayah pabean Indonesia lainnya. Fasilitas keempat adalah adanya penyederhanaan prosedur kepabeanan dalam proses eksport-impor dan perizinan untuk mempercepat arus barang dan mengurangi biaya transaksi serta meningkatkan efisiensi operasional perusahaan yang beroperasi di kawasan <sup>64</sup>.

Fokus kegiatan ekonomi di KPBPB lebih ditekankan pada kegiatan perdagangan barang dan jasa, penimbunan dan penyimpanan barang, serta transportasi dan logistik yang sering kali berlokasi dekat dengan pelabuhan laut atau bandara internasional untuk memudahkan akses distribusi. Tujuan utama pembentukan KPBPB adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional, meningkatkan investasi domestik dan asing, mempercepat perkembangan ekonomi masyarakat lokal melalui penciptaan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan, serta memperkuat daya saing Indonesia di kancah global dengan menyediakan insentif fiskal dan prosedural yang menarik bagi investor. Saat ini, Indonesia memiliki empat Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas utama yang semuanya berada di wilayah strategis yaitu Batam, Bintan, dan Karimun di Provinsi Kepulauan Riau yang berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia, serta Sabang di Provinsi Aceh yang

---

<sup>64</sup> Muhammad Zainuddin, *Isu Problematika Dan Dinamika Perekonomian Dan Kebijakan Publik*.

berada di jalur pelayaran internasional Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia <sup>65</sup>.

## 2. Dasar Hukum Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Dasar hukum pembentukan dan pengelolaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam diatur dalam hierarki peraturan perundang-undangan yang dimulai dari tingkat undang-undang hingga peraturan pelaksanaannya. Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang merupakan dasar hukum pertama yang secara eksplisit mengatur tentang kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas di Indonesia termasuk Batam. Undang-undang ini memberikan landasan yuridis untuk pelaksanaan fasilitas dan kebijakan khusus di kawasan yang ditetapkan dengan menekankan bahwa KPBPB bukan sekadar soal fiskal tetapi juga soal tata kelola wilayah, perimbangan keuangan, dan keistimewaan daerah yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 merupakan perubahan yang dilakukan untuk menyempurnakan

---

<sup>65</sup> Victor Angsono Huatama and M.Sc, *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*.

pengaturan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas agar lebih efektif dalam pelaksanaannya <sup>66</sup>.

Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2017 merupakan peraturan pelaksana yang mengatur secara teknis tentang pengelolaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam termasuk batas wilayah kawasan, fasilitas yang diberikan, serta kelembagaan pengelolaan kawasan. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan peraturan terbaru yang mengatur secara komprehensif tentang penyelenggaraan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas di seluruh Indonesia termasuk Batam yang mencakup aspek perencanaan, pembangunan, pengelolaan, pengawasan, dan evaluasi kinerja kawasan. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, dan Karimun merupakan dokumen perencanaan strategis yang memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, dan program pengembangan kawasan untuk jangka waktu tertentu yang menjadi acuan bagi seluruh pemangku kepentingan dalam mengembangkan kawasan <sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> Eka N.A.M. Sihombing and Hsb, *Teknik Perancangan Peraturan Perundang-Undangan*.

<sup>67</sup> Evi Dwi Hastri et al., *Hukum Internasional Era Society 5.0*.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.04/2021 tentang Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Kawasan yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan peraturan teknis yang mengatur tata laksana pemasukan dan pengeluaran barang termasuk kendaraan bermotor ke dan dari kawasan bebas dengan penekanan pada penggunaan sistem elektronik dan prinsip manajemen risiko dalam pengawasan. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan peraturan pelaksana teknis yang mengatur secara detail prosedur dan persyaratan pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor ke dan dari kawasan bebas. Hierarki peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang KPB Batam menunjukkan bahwa pengelolaan kawasan ini dilakukan berdasarkan sistem hukum yang komprehensif dan berjenjang mulai dari tingkat undang-undang hingga peraturan teknis operasional yang memberikan kepastian hukum bagi investor dan pelaku usaha yang beroperasi di kawasan<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup> Abdul Manap, S.E., M.M., M.B.A, *Pemasaran Internasionala*.

### 3. Kelembagaan Pengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Kelembagaan pengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam diatur secara khusus dalam peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk memastikan pengelolaan kawasan dilakukan secara profesional, efektif, dan efisien dalam mencapai tujuan pembentukan kawasan. Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam yang dahulu dikenal dengan nama Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam atau Otorita Batam merupakan lembaga pemerintah yang dibentuk khusus untuk mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1973 tentang Pembentukan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam. Tugas dan fungsi utama Badan Pengusahaan Batam atau BP Batam meliputi perencanaan, pembangunan, pengelolaan, dan pengembangan kawasan termasuk penyusunan rencana induk dan rencana detail tata ruang kawasan, pembangunan infrastruktur dasar seperti jalan, jembatan, pelabuhan, dan fasilitas umum lainnya, pengalokasian lahan kepada investor dan pelaku usaha yang akan berinvestasi di kawasan, serta pemungutan Uang Wajib Tahunan atau UWT sebagai salah satu sumber pendapatan untuk pembiayaan pembangunan dan pengelolaan kawasan<sup>69</sup>.

---

<sup>69</sup> Nurcayah, *Buku Ajar Ekonomi Internasional*.

BP Batam dalam menjalankan tugas dan fungsinya memiliki kewenangan yang sangat luas dalam pengelolaan kawasan termasuk kewenangan untuk memberikan izin usaha, izin lokasi, izin mendirikan bangunan, dan izin-izin lainnya yang diperlukan oleh investor dan pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya di kawasan. Namun demikian, dalam perkembangannya, kewenangan BP Batam mengalami perubahan seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang memberikan kewenangan lebih besar kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan wilayahnya. Koordinasi antara BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam dan instansi terkait lainnya menjadi sangat penting untuk memastikan pengelolaan kawasan berjalan dengan baik dan tidak menimbulkan konflik kewenangan yang dapat menghambat investasi dan pembangunan kawasan. Selain BP Batam, Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kepulauan Riau dan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Batam memiliki peran yang sangat penting dalam pengawasan kepabeanan di kawasan untuk memastikan bahwa fasilitas yang diberikan kepada kawasan tidak disalahgunakan dan seluruh kewajiban pabean dan fiskal yang terutang dilunasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku <sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Walter Carlsnaes, Simmons, and Baehaqie, *Buku Digital Ini Berjudul "Integrasi Regional Komparatif", Merupakan Tulisan Yang Berisi Tentang "Buku Pegangan Ilmu Hubungan Internasional" Yang Dapat Memberikan Tambahan Wawasan Pengetahuan Dan Pencerahan Bagi Pembaca.*

BP Batam dalam menjalankan tugas dan fungsinya memiliki kewenangan yang sangat luas dalam pengelolaan kawasan termasuk kewenangan untuk memberikan izin usaha, izin lokasi, izin mendirikan bangunan, dan izin-izin lainnya yang diperlukan oleh investor dan pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya di kawasan. Namun demikian, dalam perkembangannya, kewenangan BP Batam mengalami perubahan seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang memberikan kewenangan lebih besar kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan wilayahnya. Koordinasi antara BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam dan instansi terkait lainnya menjadi sangat penting untuk memastikan pengelolaan kawasan berjalan dengan baik dan tidak menimbulkan konflik kewenangan yang dapat menghambat investasi dan pembangunan kawasan. Selain BP Batam, Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kepulauan Riau dan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean B Batam memiliki peran yang sangat penting dalam pengawasan kepabeanan di kawasan untuk memastikan bahwa fasilitas yang diberikan kepada kawasan tidak disalahgunakan dan seluruh kewajiban pabean dan fiskal yang terutang dilunasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Mekanisme pengawasan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dilaksanakan melalui sistem pengawasan berlapis yang melibatkan berbagai instansi pemerintah baik di tingkat pusat maupun daerah.

Pengawasan kepabeanan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melalui sistem elektronik yang terintegrasi untuk memantau setiap pergerakan barang yang masuk dan keluar dari kawasan, sedangkan pengawasan tata ruang dan perizinan dilakukan oleh BP Batam bersama dengan Pemerintah Kota Batam. Sistem pengawasan ini dirancang untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan fasilitas kawasan seperti penyelundupan barang, penggelapan pajak, dan perdagangan barang-barang terlarang yang dapat merugikan kepentingan fiskal negara dan mengganggu keamanan nasional. Dalam praktiknya, pengawasan yang efektif memerlukan koordinasi yang solid antara berbagai instansi terkait serta dukungan teknologi informasi yang memadai untuk memantau aktivitas perdagangan secara real time dan akurat.

Fasilitas dan insentif yang diberikan kepada pelaku usaha di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam meliputi pembebasan bea masuk, penundaan pembayaran PPN dan PPnBM, pembebasan cukai untuk barang tertentu, kemudahan prosedur perizinan, serta ketersediaan infrastruktur yang memadai seperti pelabuhan, jalan, listrik, dan telekomunikasi. Pemberian fasilitas ini bertujuan untuk menarik investasi dan meningkatkan daya saing kawasan dalam kompetisi perdagangan internasional terutama di kawasan Asia Tenggara yang memiliki banyak kawasan ekonomi khusus dengan fasilitas serupa. Namun demikian, pemberian fasilitas ini harus diimbangi dengan sistem pengawasan yang ketat untuk mencegah penyalahgunaan yang dapat

merugikan penerimaan negara dan menciptakan praktik perdagangan yang tidak sehat <sup>71</sup>.

#### **E. Tinjauan tentang Pengawasan Menurut Perspektif Hukum Islam**

Pengawasan dalam perspektif hukum Islam merupakan bagian integral dari sistem pemerintahan yang adil dan bertanggung jawab. Konsep pengawasan dalam Islam dikenal dengan istilah *hisbah* yang secara etimologis berarti perhitungan dan secara terminologis bermakna mengawasi pelaksanaan syariat Islam dalam kehidupan bermasyarakat. Fungsi pengawasan dalam Islam bertujuan untuk memastikan terwujudnya prinsip *amar ma'ruf nahi munkar* yaitu memerintahkan kepada kebaikan dan mencegah kemungkaran dalam seluruh aspek kehidupan termasuk dalam bidang ekonomi dan perdagangan.

Allah SWT berfirman dalam Surah Ali Imran ayat 104 yang memerintahkan kaum muslimin untuk membentuk kelompok yang bertugas mengajak kepada kebaikan, menyuruh berbuat yang makruf dan mencegah dari yang munkar. Ayat ini menjadi landasan teologis bagi pelaksanaan fungsi pengawasan dalam sistem pemerintahan Islam. Rasulullah SAW juga telah mengangkat petugas khusus yang bertugas mengawasi pasar dan aktivitas perdagangan yang dikenal dengan sebutan *muhtasib*, yang memiliki kewenangan untuk memastikan tidak terjadi kecurangan dalam timbangan, penipuan dalam transaksi, atau praktik-praktik yang merugikan konsumen.

---

<sup>71</sup> Victor Angsono Huatama and M.Sc, *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*.

Prinsip pengawasan dalam Islam menekankan pada beberapa aspek fundamental yaitu prinsip amanah yang mengharuskan setiap pengelola dan pengawas untuk menjalankan tugasnya dengan penuh tanggung jawab, prinsip keadilan yang mengharuskan pengawasan dilakukan tanpa diskriminasi dan pilih kasih, prinsip transparansi yang mengharuskan keterbukaan informasi dalam setiap proses pengawasan, serta prinsip akuntabilitas yang mengharuskan setiap pengawas mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugasnya baik kepada atasan maupun kepada Allah SWT. Dalam konteks pengawasan kepabeanan di kawasan perdagangan bebas, penerapan prinsip-prinsip Islam ini sangat relevan untuk memastikan bahwa pengawasan dilakukan secara efektif, efisien, dan berkeadilan.

Sistem pengawasan dalam Islam juga mengenal konsep *tafriq* atau pemisahan fungsi antara pelaksana dengan pengawas untuk menghindari terjadinya penyalahgunaan kewenangan. Konsep ini sejalan dengan prinsip *check and balance* dalam sistem pemerintahan modern yang bertujuan untuk mencegah terjadinya korupsi dan penyalahgunaan kekuasaan. Khalifah Umar bin Khattab pernah menyatakan bahwa seorang pemimpin harus melakukan pengawasan terhadap bawahannya karena pengawasan merupakan bagian dari amanah kepemimpinan yang akan dimintai pertanggungjawabannya di hadapan Allah SWT.

## **BAB III**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB)**

Dalam wawancara dengan dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P. selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK BP Batam sebagai responden menjelaskan Efektivitas Peraturan Pemerintah tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) di Indonesia secara umum bertujuan meningkatkan daya saing ekonomi dan investasi melalui pembebasan bea masuk, pajak, dan cukai di kawasan tertentu.<sup>72</sup> Namun, pelaksanaannya di lapangan, khususnya di Batam dan Bintan, masih menemui berbagai kendala seperti kompleksitas regulasi, keterbatasan sumber daya manusia dan sarana pengawasan, serta kurangnya kesadaran hukum masyarakat. Untuk mengatasi kendala tersebut diperlukan penyempurnaan regulasi, penguatan kapasitas SDM, modernisasi fasilitas pengawasan, sosialisasi intensif, serta peningkatan sinergi antar-instansi yang terkait. Pendekatan komprehensif ini diharapkan dapat meningkatkan efektivitas pelaksanaan KPBPB dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di kawasan-kawasan tersebut.

---

<sup>72</sup> Hasil wawancara dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P. selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK, pada hari Minggu, Tanggal 24 November, pukul 09:00 WIB.

Dalam wawancara dengan dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P. selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK BP Batam sebagai responden menjelaskan KPBPB di Indonesia adalah wilayah yang dipisahkan dari daerah pabean sehingga dibebaskan dari bea masuk, PPN, PPnBM, dan cukai, bertujuan menarik investasi dan meningkatkan perdagangan. Kawasan seperti Batam, Bintan, dan Karimun menjadi contoh lokasi strategis KPBPB. Kerangka hukumnya mencakup Peraturan Pemerintah, Undang-Undang Kepabeanan, dan prinsip-prinsip WTO untuk menjaga keseimbangan antara perdagangan bebas dan perlindungan industri dalam Negeri. Kepastian hukum sangat penting untuk menciptakan iklim investasi kondusif serta perlindungan bagi pelaku usaha dan masyarakat.<sup>73</sup>

Pelaksanaan PP Nomor 41 Tahun 2021 di Batam dilakukan dengan komitmen memberikan layanan perizinan sesuai amanat aturan tersebut, khususnya di bidang kepelabuhanan dan penggunaan perairan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB). BP Batam mengelola izin usaha jasa terkait secara online dan bekerja sama dengan Badan Usaha Pelabuhan untuk mendukung pengembangan industri maritim Batam. Kebijakan seperti pembebasan tarif tambat di terminal dan galangan

---

<sup>73</sup> Hasil wawancara dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P. selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK, pada hari Minggu, Tanggal 24 November, pukul 09:00 WIB.

kapal menjadi bagian nyata dukungan pelaksanaan PP ini agar mendorong kemajuan investasi dan industri di Batam. Pelaksanaan ini mempermudah pelaku usaha, meningkatkan daya saing Batam sebagai pusat logistik dan industri maritim, dan menjadikan Batam kawasan ramah investasi serta ekonomi maritim berkelanjutan.<sup>74</sup>

Dalam wawancara dengan dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden menjelaskan Pelaksanaan pengawasan di KPBPB dilakukan oleh kantor Bea dan Cukai dengan pendekatan preventif dan represif, seperti pengawasan administrasi, operasi pasar, dan kerja sama antar-instansi keamanan. Pengawasan khusus diterapkan pada kendaraan bermotor *FTZ* yang memiliki pelat nomor hijau serta STNK bercap *FTZ* warna merah yang akan masuk maupun keluar dari Kawasan KPBPB Batam dan kebijakan pembebasan bea masuk selama beroperasi di KPBPB Batam <sup>75</sup>.

Beberapa kendala utama dalam pelaksanaan KPBPB termasuk tumpang tindih regulasi, keterbatasan SDM dan sarana pengawasan modern, kurangnya kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat, serta budaya hukum lokal yang masih mendukung praktik informal. Modus pelanggaran seperti

---

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> Hasil wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 09 November, pukul 16:00 WIB.

penyelundupan-penyelundupan seperti kendaraan bermotor, Rokok, Minuman beralkohol juga menjadi tantangan serius yang merugikan negara.

Beberapa kendala lainnya yang dialami adalah hambatan sistem perizinan terpusat melalui Online Single Submission (OSS) berbasis risiko yang belum mengakomodasi karakteristik khusus KPBPB Batam. Perizinan lingkungan dan adendum amdal sering tertunda karena ketergantungan pada pemerintah pusat. Belum ada kewenangan penuh bagi BP Batam dalam menerbitkan sertifikat standar dan verifikasi teknis perizinan lingkungan, sehingga proses perizinan kurang efisien. Kendala teknis dalam pengawasan dan perizinan kendaraan bermotor juga memengaruhi efektivitas pengelolaan kawasan.

Dalam wawancara dengan dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P. selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK sebagai responden menjelaskan Strategi peningkatan efektivitas meliputi revisi dan harmonisasi regulasi, peningkatan kapasitas dan kesejahteraan petugas, investasi pada teknologi pengawasan berbasis IT, sosialisasi hukum masif kepada masyarakat, penguatan kerjasama antar-instansi, penegakan sanksi yang tegas dan adil, evaluasi berkelanjutan, serta pemberdayaan pemerintah daerah sesuai prinsip desentralisasi. Adaptasi terhadap perkembangan ekonomi global dan teknologi digital juga menjadi

bagian penting dalam pengelolaan KPBPB agar tetap relevan dan efisien dalam jangka Panjang.<sup>76</sup>

Diperlukan revisi regulasi agar BP Batam memperoleh kewenangan penuh atas perizinan dan verifikasi teknis di KPBPB, mempercepat dan menyederhanakan proses perizinan. BP Batam mengembangkan layanan perizinan online dan menggandeng berbagai pihak untuk memperbaiki infrastruktur regulasi dan pelayanan.

Kerjasama lintas lembaga dan sosialisasi intensif kepada masyarakat dan pelaku usaha menjadi solusi mempercepat perizinan dan pengembangan kawasan. Dengan kewenangan memadai dan pelayanan terpadu, BP Batam diharapkan menjadi pelaksana utama pengelolaan KPBPB secara optimal.<sup>77</sup>

Penyesuaian regulasi dan digitalisasi layanan sangat diperlukan, serta sinergi antar BP Batam, pemerintah pusat, dan instansi terkait untuk mendukung pengembangan kawasan secara optimal dan berkelanjutan.

Urgensi Pelaksanaan Perpres Nomor 1 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Pengembangan KPBPB Batam, Bintan, dan Karimun sangat perlu segera dilaksanakan sebagai pedoman percepatan pengembangan kawasan. Perpres ini mengatur strategi dan program prioritas untuk menyelesaikan masalah pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor di Batam serta isu operasional

---

<sup>76</sup> Hasil wawancara dengan IRFAN SYAKIR WIDYASA, S.T, M.A.P selaku Direktur Pengembangan KPBPB dan KEK pada Direktorat Pengembangan KPBPB dan KEK, pada hari Minggu, Tanggal 24 November, pukul 09:00 WIB

<sup>77</sup> *Ibid.*

lainnya. Implementasi Perpres ini diharapkan membuat tata kelola lebih terintegrasi dan efisien, memperkuat kelembagaan, sinergi antar instansi, serta mengoptimalkan investasi dan pengembangan infrastruktur.<sup>78</sup> Serta BP Batam dapat menjalankan peran pengelolaan dan pelayanan efektif, sesuai Peraturan Dirjen Bea dan Cukai PER-15/BC/2022, menciptakan ekosistem bisnis kondusif dan pembangunan berkelanjutan.

Singkatnya, Perpres Nomor 1 Tahun 2024 menjadi tonggak baru dalam membangun sinergi pengelolaan, memperkuat sistem pengawasan, dan mendorong pengembangan ekonomi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, dan Karimun dalam rangka kemajuan bersama yang berkelanjutan.

**B. Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam**

**1. Peraturan mengenai Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam**

Pengaturan mengenai pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam merupakan bagian integral dari implementasi kebijakan *free trade zone (FTZ)* di Indonesia yang bertujuan meningkatkan daya saing ekonomi dan menarik investasi asing. Kendaraan bermotor berlabel *FTZ* adalah kendaraan yang terdaftar dan beroperasi di wilayah *FTZ* seperti Batam, Bintan, dan Karimun, yang memiliki

---

<sup>78</sup> *Ibid.*

ciri khas salah satunya berpelat nomor hijau dan jika berplat putih pada STNK terdapat cap berwarna merah dengan bertuliskan FTZ dan hanya boleh digunakan di dalam zona tersebut <sup>79</sup>. Karakteristik khusus kendaraan FTZ ini mencakup beberapa aspek penting yang membedakannya dengan kendaraan bermotor pada umumnya yang beroperasi di wilayah daerah pabean Indonesia lainnya.

Landasan hukum pengaturan kendaraan FTZ di Batam tidak dapat dilepaskan dari kerangka hukum nasional yang mengatur Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas secara komprehensif. Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang diamanahkan melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 menjadi landasan hukum formal dan material terhadap kegiatan kepabeanan di Indonesia, termasuk pengawasan lalu lintas kendaraan bermotor di kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas <sup>80</sup>. Fokus kegiatan kepabeanan mencakup dua aspek utama yaitu pengawasan terhadap lalu lintas barang impor dan ekspor, serta pemungutan pajak lalu lintas barang berupa bea masuk dan bea keluar, dimana kendaraan bermotor termasuk dalam kategori barang yang diawasi pergerakannya <sup>81</sup>.

---

<sup>79</sup> Evi Dwi Hastri et al., *Hukum Internasional Era Society 5.0*.

<sup>80</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2017, "Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Bintan," 2017.

<sup>81</sup> S.H H, Riduan Syahrani, *Kata-Kata Kunci Mempelajari Ilmu Hukum*, 2023, [https://www.google.co.id/books/edition/KATA\\_KATA\\_KUNCI\\_MEMPELAJARI\\_ILMU\\_HUKUM/xk3AEAQAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/KATA_KATA_KUNCI_MEMPELAJARI_ILMU_HUKUM/xk3AEAQAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

Dalam wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam menyebutkan saat ini pengaturan terkait Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam masih menggunakan Pasal 73 ayat (7) dan Pasal 74 ayat (7) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.04/2021 tentang Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan dari Kawasan yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Pelaksanaan Pasal 73 ayat (7) dan Pasal 74 ayat (7) diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai nomor PER-15/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB).<sup>82</sup>

Kendaraan *FTZ* mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk sebagai salah satu insentif fiskal yang diberikan kepada pelaku usaha dan masyarakat yang berdomisili di kawasan tersebut<sup>83</sup>. Namun demikian, pembebasan bea masuk ini bukan berarti kendaraan *FTZ* bebas dari kewajiban perpajakan secara mutlak.

---

<sup>82</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 27 November, pukul 19:00 WIB.

<sup>83</sup> Hamdani and Bushindo, "Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Impor Jilid 1," 2017, [https://www.google.co.id/books/edition/Seluk\\_Beluk\\_Perdagangan\\_Ekspor\\_Impor\\_Jil/iDtBEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Seluk_Beluk_Perdagangan_Ekspor_Impor_Jil/iDtBEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Dalam wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden menjelaskan Ketentuan yang berlaku menyatakan bahwa kendaraan ini harus melunasi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) yang sebelumnya ditangguhkan jika pemilik ingin membawa kendaraan keluar dari kawasan *FTZ*. Mekanisme pelunasan pajak ini merupakan bentuk penerapan prinsip keadilan fiskal dimana fasilitas pembebasan pajak diberikan selama kendaraan beroperasi dalam zona, namun kewajiban perpajakan tetap berlaku ketika kendaraan keluar dari zona ekonomi khusus tersebut.<sup>84</sup>

Ciri-ciri kendaraan *FTZ* yang dapat diidentifikasi secara fisik meliputi pelat nomor berwarna dasar hijau dengan tulisan hitam, Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang memiliki cap berwarna merah bertuliskan "Fasilitas *FTZ*" (jika berplat putih) yang menandakan kendaraan tidak boleh dibawa keluar kawasan, serta beberapa pelat nomor yang diakhiri dengan huruf tertentu seperti X, Z, atau V<sup>85</sup>. Identifikasi visual ini sangat penting dalam konteks pengawasan karena memudahkan aparat penegak hukum, khususnya petugas

---

<sup>84</sup> Hasil wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 09 November, pukul 16:00 WIB.

<sup>85</sup> MM Herman Budi Sasono, SE., *Manajemen Pelabuhan Dan Realisasi Ekspor Impor*, 2021, [https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen\\_Pelabuhan\\_dan\\_Realisasi\\_Ekspor/n2TKbUGpA KYC?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen_Pelabuhan_dan_Realisasi_Ekspor/n2TKbUGpA KYC?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC), untuk melakukan verifikasi dan penindakan terhadap kendaraan yang melanggar ketentuan.

Ketentuan dan pembatasan yang diberlakukan terhadap kendaraan *FTZ* mencakup beberapa aspek penting. Pertama, penggunaan kendaraan *FTZ* hanya terbatas di dalam kawasan *FTZ* seperti Batam, Bintan, dan Karimun, sehingga mobilitas kendaraan tersebut dibatasi secara geografis<sup>86</sup>. Kedua, pemilik kendaraan dilarang membawa kendaraannya keluar dari zona tanpa melunasi pajak yang berlaku, dimana pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi administratif maupun pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku<sup>87</sup>. Ketiga, fasilitas *FTZ* juga berlaku untuk badan hukum, perwakilan negara asing, dan kendaraan tertentu lainnya yang memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah.

Dari perspektif kepastian hukum, pengaturan kendaraan *FTZ* harus memenuhi tiga nilai identitas menurut Gustav Radbruch, yaitu asas kepastian hukum (*rechtsicherheit*), asas keadilan hukum (*gerechtigkeit*), dan asas kemanfaatan hukum (*zweckmäßigkeit*)<sup>88</sup>. Kepastian hukum dalam konteks ini mengandung dua pengertian menurut Utrecht, yaitu pertama, adanya aturan

---

<sup>86</sup> Humphrey Wangke, *Kerja Sama Indonesia-Malaysia Dalam Pengelolaan Perbatasan Di Kalimantan*, 2018, [https://www.google.co.id/books/edition/Kerja\\_Sama\\_Indonesia\\_Malaysia\\_dalam\\_Peng/4MNeDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kerja_Sama_Indonesia_Malaysia_dalam_Peng/4MNeDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

<sup>87</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2021, "Tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas," no. 086443 (2006).

<sup>88</sup> Jongkers Tampubolon, *Perdagangan Dan Bisnis Internasional*, 2020, [https://www.google.co.id/books/edition/Perdagangan\\_Dan\\_Bisnis\\_Internasional/jk5bEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Perdagangan_Dan_Bisnis_Internasional/jk5bEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan; kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum, individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu.

Dalam konteks perdagangan internasional, pengaturan kendaraan *FTZ* di Batam juga tidak dapat dilepaskan dari kerangka kerja GATT-WTO yang mengatur prinsip-prinsip perdagangan internasional termasuk regulasi tarif dan non-tarif<sup>89</sup>. Indonesia sebagai negara anggota WTO harus menyesuaikan kebijakan KPBPB-nya, termasuk pengaturan kendaraan bermotor, dengan komitmen internasional yang telah disepakati, termasuk dalam hal perlindungan industri domestik, penerapan standar mutu dan keselamatan, serta pencegahan praktik perdagangan yang merugikan<sup>90</sup>. Regulasi kepabeanan menjadi instrumen vital dalam mengamankan kepentingan nasional sekaligus memfasilitasi perdagangan lintas batas yang efisien, termasuk dalam pengaturan lalu lintas kendaraan bermotor di kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas.

---

<sup>89</sup> Se.I Mardianton, Sh M.Pd Faisal Efendi, and Mea Me Ira Sumarni, Se., *Prospek Dan Dimensi Perekonomian Di Indonesia*, 2024, [https://www.google.co.id/books/edition/Prospek\\_dan\\_Dimensi\\_Perekonomian\\_Di\\_Indo/fWAHEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Prospek_dan_Dimensi_Perekonomian_Di_Indo/fWAHEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

<sup>90</sup> Jasman Jafar Ma'ruf, *Pemasaran Internasional Dan Global*, 2025, [https://www.google.co.id/books/edition/Pemasaran\\_Internasional\\_dan\\_Global/iNWKEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pemasaran_Internasional_dan_Global/iNWKEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

Konsep *trade facilitation* yang menekankan keseimbangan antara kelancaran arus barang dengan keamanan dan pengawasan menjadi prinsip yang harus diterapkan dalam pengaturan kendaraan *FTZ*<sup>91</sup>. Bank Dunia menegaskan bahwa reformasi *trade facilitation* memerlukan panduan operasional tentang cara menilai status, langkah-langkah yang diperlukan, dan implementasinya di tingkat nasional dan regional, yang tentunya berlaku pula dalam konteks pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam. Oleh karena itu, peraturan mengenai kendaraan *FTZ* harus dirancang sedemikian rupa sehingga di satu sisi memberikan kemudahan dan insentif bagi masyarakat dan pelaku usaha di kawasan tersebut, namun di sisi lain tetap menjaga aspek pengawasan dan keamanan untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan fasilitas yang dapat merugikan negara.

Dalam wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden menjelaskan Peraturan Mengenai Pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor ke dan dari KPBPB Batam diatur oleh Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.04/2021 yang menjelaskan tata cara pemasukan dan pengeluaran barang, termasuk kendaraan bermotor, di kawasan perdagangan bebas. Kendaraan harus melalui prosedur perizinan yang mencakup penerbitan

---

<sup>91</sup> Parjiono and Agunan P. Samosir, *Kebijakan Fiskal, Perubahan Iklim, Dan Keberlanjutkan Pembangunan*, 2018,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan\\_Fiskal\\_Perubahan\\_Iklim\\_dan\\_Keb/-oa1EAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan_Fiskal_Perubahan_Iklim_dan_Keb/-oa1EAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .

surat keterangan pemasukan dan dokumen lain yang diperlukan untuk memastikan legalitas dan kepatuhan terhadap ketentuan kepabeanan dan perpajakan.<sup>92</sup>

PMK 34/PMK.04/2021 mengatur tata cara pemasukan dan pengeluaran barang, termasuk kendaraan bermotor, ke dan dari KPBPB. Kendaraan bermotor yang masuk harus dilengkapi dokumen legal seperti Surat Keterangan Pemasukan (SKPKB-03) dan dokumen kepabeanan terkait, yang berfungsi sebagai bukti administratif untuk legalitas kendaraan di kawasan bebas. Pengeluaran kendaraan dilakukan setelah memenuhi semua kewajiban perpajakan dan kepabeanan yang berlaku. Regulasi ini juga mengatur manifest pengangkut yang wajib dilaporkan untuk pengawasan kepabeanan yang ketat, dengan tujuan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan perpajakan dan kepabeanan, serta mencegah penyalahgunaan.<sup>93</sup>

Peraturan Dirjen Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 merupakan pelaksanaan teknis yang melengkapi PMK tersebut. Peraturan ini mengatur tata laksana administratif dalam proses penerbitan dokumen pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor, validasi dokumen, pemeriksaan fisik dan pengawasan di lapangan untuk memastikan bahwa semua proses dijalankan sesuai aturan. Ini termasuk mekanisme permohonan perbaikan dokumen dan

---

<sup>92</sup> Hasil wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 09 November, pukul 16:00 WIB.

<sup>93</sup> *Ibid.*

koordinasi dengan berbagai instansi terkait untuk menguatkan pengawasan guna menghindari penyelundupan dan pelanggaran.<sup>94</sup>

Kedua peraturan ini berperan penting untuk menjamin tata kelola yang tertib, transparan, dan legal dalam operasional kendaraan bermotor di KPBPB Batam, sehingga mendukung pengembangan kawasan dan kepatuhan fiskal negara. Koordinasi intensif antara Bea Cukai, BP Batam, dan instansi lain juga menjadi kunci keberhasilan pelaksanaan regulasi ini di lapangan.

2. Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Pengawasan terhadap pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor di KPBPB Batam merupakan fungsi krusial yang dilaksanakan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) sebagai garda terdepan dalam menjaga integritas kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas dan mencegah terjadinya pelanggaran ketentuan perpajakan dan kepabeanan. Pengawasan pada dasarnya diarahkan untuk menghindari adanya kemungkinan penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai, dan melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien <sup>95</sup>.

---

<sup>94</sup> *Ibid*

<sup>95</sup> Widodo Dwi Pramono and Ratna Eka Suminar, *Ekonomi Wilayah Untuk Perencanaan Tata Ruang*, 2020,  
[https://www.google.co.id/books/edition/Ekonomi\\_Wilayah\\_Untuk\\_Perencanaan\\_Tata\\_R/BSNYEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Ekonomi_Wilayah_Untuk_Perencanaan_Tata_R/BSNYEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Dalam konteks KPBPB Batam, pengawasan yang efektif terhadap lalu lintas kendaraan bermotor menjadi kunci untuk memastikan bahwa fasilitas pembebasan bea masuk dan penangguhan pajak yang diberikan kepada kendaraan *FTZ* tidak disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

Dalam wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden menjelaskan Pengawasan kepabeanan didefinisikan sebagai kegiatan yang dilakukan dalam rangka penegakan hukum dan upaya agar peraturan perundang-undangan kepabeanan, cukai, dan peraturan-peraturan departemen/kementerian/instansi teknis yang dititipkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dapat dilaksanakan dengan baik. Dalam praktiknya, Pengawasan terhadap Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam oleh bea cukai Batam dilakukan pada pos-pos pengawasan bea cukai di kawasan pabean seperti Pelabuhan bintang 99, Pelabuhan Batu Ampar, Pelabuhan Telaga punggur, Pelabuhan kabil dll, Pengawasan dengan cara manajemen risiko, yaitu melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang masuk dan keluar kawasan pabean. Berikut dokumen terkait untuk pemasukan dan pengeluaran kendaraan pada Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas Batam yakni :

- Dokumen PPFTZ-01 (LDP in) untuk kendaraan dari Luar daerah pabean ke KPBPB batam (Pelabuhan bintang 99)
- Dokumen PPFTZ-03 untuk kendaraan lokal (tempat lain dalam daerah pabean) yang akan mengajukan endorsement (pengembalian ppn) (Pelabuhan Batu Ampar, , Pelabuhan kabil)
- Dokumen PPFTZ-01 (KPBPB Out) untuk kendaraan dari KPBPB batam ke lokal (tempat lain dalam daerah pabean) (Pelabuhan Telaga punggur).<sup>96</sup>
- Formulir PPBJ (Pemberitahuan Perolehan/Pengeluaran Barang Kena Pajak): Dokumen ini menjadi dasar untuk proses selanjutnya;
- Surat Keterangan Pemasukan Kendaraan Bermotor (SKPKB): Dokumen ini diterbitkan untuk mencatat pemasukan kendaraan dari luar KPBPB.
- Surat Keterangan Pengeluaran Barang (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang): Surat ini diperlukan saat mengeluarkan barang dari kawasan pabean.
- Formulir FTZ (Free Trade Zone): Diperlukan jika kendaraan akan dikeluarkan dari KPBPB ke Tempat Lain Dalam Daerah Pabean (TLDP) untuk melunasi bea masuk dan PPN.

Dokumen Pendukung Lain:

---

<sup>96</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 24 November, pukul 09:00 WIB.

- Surat persetujuan dari otoritas KPPBC terkait (misalnya, BP Batam).
- Dokumen kepabeanan lain seperti Invoice Pembelian atau Bill of Lading (B/L), meskipun mungkin berbeda dari impor biasa.
- Sertifikat Asal (Certificate of Origin).

KPPBC Batam menerapkan dua jenis pengawasan utama yang saling melengkapi, yaitu pengawasan preventif dan pengawasan represif, yang keduanya memiliki karakteristik, tujuan, dan mekanisme pelaksanaan yang berbeda namun saling mendukung dalam mencapai efektivitas pengawasan secara menyeluruh.

Pengawasan preventif dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaan kegiatan sebelum pelanggaran terjadi <sup>97</sup>. Bentuk pengawasan ini biasanya berupa prosedur-prosedur yang harus ditempuh dalam pelaksanaan kegiatan, dengan tujuan mencegah terjadinya tindakan-tindakan yang menyimpang dari dasar yang telah ditentukan, memberi pedoman bagi terselenggaranya pelaksanaan kegiatan secara efektif dan efisien, menentukan sasaran dan tujuan yang akan dicapai, serta menentukan kewenangan dan tanggung jawab instansi sehubungan dengan tugas yang harus dilaksanakan <sup>98</sup>. Dalam konteks pengawasan

---

<sup>97</sup> Eddie Renaldy, Ikhlas, and Utama, "Perdagangan Internasional."

<sup>98</sup> Muh. Adzam, "Dinamika Kebijakan Fiskal Dan Moneter Di Indonesia," *Jakarta: Penerbit*, 2025, 145–49.

kendaraan bermotor *FTZ* di Batam, upaya preventif dilakukan melalui beberapa kegiatan utama yang terintegrasi dalam sistem pengawasan KPPBC.<sup>99</sup>

Kegiatan pengawasan preventif yang dilakukan oleh KPPBC Batam terhadap kendaraan *FTZ* meliputi pengawasan administrasi yang ketat terhadap dokumen-dokumen kendaraan, penerbitan dan pemantauan Surat Keterangan Pengeluaran Barang (SKPB) untuk kendaraan yang akan keluar dari kawasan *FTZ*, verifikasi kelengkapan dokumen perpajakan, serta pengawasan terhadap pelaksanaan pelunasan PPN dan PPnBM sebelum kendaraan diizinkan keluar dari Kawasan<sup>100</sup>. Selain itu, kegiatan sosialisasi kepada pengguna jasa serta masyarakat yang terlibat dalam kepemilikan dan penggunaan kendaraan *FTZ* juga menjadi bagian penting dari pengawasan preventif untuk meningkatkan tingkat kesadaran dan kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku.

Pengawasan represif dilakukan setelah suatu tindakan dilakukan dengan membandingkan apa yang terjadi dengan apa yang seharusnya terjadi. Pengawasan represif bertujuan untuk mengetahui apakah kegiatan yang telah dilakukan telah mengikuti kebijakan dan ketentuan yang telah ditetapkan, dan dalam praktiknya dilakukan melalui dua cara yaitu pengawasan dari jauh melalui pengujian dan penelitian terhadap surat-surat pertanggungjawaban disertai bukti-buktinya mengenai kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan, serta

---

<sup>99</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 24 November, pukul 09:00 WIB.

<sup>100</sup> Hannah, "KONSEKUENSI GEOPOLITIK ATAS PERDAGANGAN INTERNASIONAL INDONESIA," no. 2 (2021).

pengawasan dari dekat yang dilakukan di tempat kegiatan atau tempat penyelenggaraan administrasi. Kegiatan dari upaya represif ini dilakukan dengan pengawasan fisik pemeriksaan terhadap kendaraan, operasi pasar secara berkala di titik-titik strategis keluar masuk kawasan *FTZ*, dan menindak pelanggaran dengan sanksi pidana maupun sanksi administrasi sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan.<sup>101</sup>

Implementasi pengawasan KPPBC terhadap pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor di KPPBC Batam mencakup tiga kegiatan utama yang bersifat komprehensif dan terintegrasi. Pertama, kegiatan intelijen dilakukan untuk memperoleh informasi awal dugaan pelanggaran melalui pengumpulan data dan analisis pola-pola pergerakan kendaraan yang mencurigakan, analisis dokumen transaksi kendaraan, serta koordinasi dengan instansi terkait untuk mendapatkan informasi yang akurat dan terpercaya. Kegiatan intelijen ini sangat penting karena menjadi basis dalam penentuan prioritas pengawasan dan penindakan terhadap modus-modus pelanggaran yang berkembang di lapangan.

Kedua, operasi pasar atau operasi penindakan dilaksanakan untuk mengamankan hak-hak negara dan menjamin pemenuhan kewajiban pabean dengan upaya fisik yang bersifat administratif maupun represif<sup>102</sup>. Operasi pasar dilakukan secara berkala di lokasi-lokasi strategis seperti pelabuhan

---

<sup>101</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 27 November, pukul 19:00 WIB.

<sup>102</sup> Nadila Silvia Amanda, "Analisis Kebijakan Perdagangan Internasional Nadila" 4, no. 1 (2022): 14–23.

penyeberangan, pos pemeriksaan lintas batas, dan wilayah-wilayah yang menjadi jalur keluar masuk kendaraan dari kawasan *FTZ*. Dalam operasi ini, petugas KPPBC melakukan pemeriksaan fisik kendaraan, verifikasi dokumen, pengecekan pelat nomor dan STNK, serta tindakan penyitaan terhadap kendaraan yang terbukti melanggar ketentuan yang berlaku.

Ketiga, kerjasama dengan instansi lain seperti kepolisian, Satuan Polisi Pamong Praja, TNI AL, dan instansi terkait lainnya untuk menciptakan sinergi dalam pengawasan dan penegakan hukum. Kerjasama ini sangat penting mengingat kompleksitas permasalahan yang dihadapi dalam pengawasan kendaraan *FTZ*, dimana seringkali melibatkan berbagai aspek hukum yang memerlukan koordinasi antar instansi. Peningkatan kerjasama antara kepolisian dan Satpol PP dengan adanya kendaraan ilegal dan meningkatkan operasi pasar yang lebih tegas dan ketat lagi agar pelanggaran tidak semakin luas menjadi strategi yang harus terus dikembangkan. Saat ini DJBC Batam telah melakukan Kerjasama dengan Kepolisian Daerah Kepulauan Riau dalam melakukan pengawasan terhadap keluar-masuk barang ke Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas Batam.<sup>103</sup>

Dalam era globalisasi dan transformasi digital, pengawasan kendaraan *FTZ* di Batam juga harus beradaptasi dengan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi. Pengembangan sistem pengawasan berbasis

---

<sup>103</sup> Hasil wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 09 November, pukul 16:00 WIB.

teknologi seperti *electronic monitoring system*, CCTV dengan teknologi *artificial intelligence*, sistem pelacakan kendaraan berbasis GPS, dan integrasi database antar-instansi menjadi kebutuhan mendesak untuk meningkatkan efektivitas pengawasan. Mobilisasi supremasi hukum yang efisien dan efektif harus dicapai dengan bantuan aparatur administrasi dan anggota masyarakat yang terlibat, dimana teknologi dapat menjadi pendukung utama dalam mempercepat proses verifikasi, deteksi pelanggaran, dan koordinasi antar instansi.

Dimensi dampak pengawasan yang sistematis, sinergis, komprehensif, dan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi harus menjadi indikator dalam evaluasi kinerja pengawasan yang dilakukan oleh KPPBC Batam. Regulasi tatalaksana pengawasan kepabeanan dan cukai yang baik telah terbukti memberikan dampak positif terhadap pelaksanaan pekerjaan pengawasan di unit kerja pengawasan, sebagaimana ditinjau dari empat dimensi tersebut. Oleh karena itu, pembaruan dan penyempurnaan regulasi tatalaksana pengawasan harus dilakukan secara berkelanjutan untuk menyesuaikan dengan perkembangan modus pelanggaran dan dinamika perdagangan internasional yang semakin kompleks.

Pengawasan terhadap kendaraan bermotor dilaksanakan oleh Bea Cukai Batam bersama BP Batam, kepolisian, dan instansi terkait dengan melakukan pemeriksaan dokumen, fisik kendaraan jika diperlukan, dan penegakan ketaatan perpajakan dan peraturan kepabeanan. Pengawasan dilakukan secara terpadu

baik melalui razia, patroli, maupun pengawasan administrasi untuk menghindari penyelundupan dan pelanggaran lainnya<sup>104</sup>

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022, pengawasan terhadap pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dilaksanakan dengan cara-cara sebagai berikut:

1. Pemeriksaan Dokumen

Pengawasan meliputi verifikasi dokumen kepabeanan seperti Surat Keterangan Pemasukan Kendaraan Bermotor (SKPKB), surat izin pengusaha kawasan, dan dokumen pendukung lain yang wajib disampaikan ke Kantor Pabean. Dokumen ini menjadi dasar legalitas pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor.

2. Pemeriksaan Fisik Kendaraan

Pemeriksaan fisik dilakukan secara selektif berdasarkan manajemen risiko, terutama untuk verifikasi nomor rangka dan mesin kendaraan agar sesuai dengan dokumen. Hasil pemeriksaan fisik direkam dalam laporan yang dijadikan data resmi pengawasan.

3. Pengawasan Terpadu

Bea Cukai Batam bekerja sama dengan BP Batam, Kepolisian, dan instansi terkait melakukan pengawasan terpadu melalui razia lapangan, patroli

---

<sup>104</sup> *Ibid.*

rutin, dan pengawasan administrasi untuk memastikan tidak terjadi penyelundupan atau pelanggaran administrasi.

#### 4. Pengawasan Kepatuhan Perpajakan dan Kepabeanan

Pengawasan juga fokus pada penegakan kepatuhan terhadap kewajiban perpajakan dan ketentuan kepabeanan, termasuk pemantauan pelaksanaan kewajiban pajak dan bea masuk sesuai status kendaraan dan kawasan.

#### 5. Penanganan Pelanggaran

Dalam hal ditemukan pelanggaran seperti penggelapan pajak atau penyelundupan kendaraan bermotor, dilakukan tindakan administratif dan penegakan hukum sesuai prosedur yang berlaku.

#### 6. Sistem Informasi dan Data Elektronik

Direktur Jenderal memberikan akses data elektronik atas dokumen pemasukan dan pengeluaran untuk mempermudah registrasi, identifikasi, dan pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB.

Melalui mekanisme ini, pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam menjadi komprehensif dan efektif, menjaga ketertiban dan kepastian hukum, serta mendukung pengelolaan kawasan yang tertib sesuai ketentuan undang-undang. Dengan kolaborasi antara Bea Cukai, BP Batam, Kepolisian, dan instansi lain, pengawasan dilaksanakan dengan optimal untuk menghindari penyelundupan dan pelanggaran regulasi lainnya di KPBPB Batam.

### 3. Kendala-kendala dalam Pelaksanaan Pengawasan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Hasil Pelaksanaan pengawasan terhadap pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor di KPBPB Batam menghadapi berbagai kendala yang dapat menghambat tercapainya efektivitas pengawasan dan tujuan kebijakan kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas tersebut. Berdasarkan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, terdapat lima faktor yang mempengaruhi keefektifan hukum yaitu faktor hukum itu sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan, dimana kelima faktor ini saling berinteraksi dan mempengaruhi tingkat efektivitas implementasi pengawasan kendaraan FTZ di Batam<sup>105</sup>.

Kendala pertama yang dihadapi berkaitan dengan faktor peraturan hukum itu sendiri, dimana terdapat *kompleksitas* dan tumpang tindih regulasi yang mengatur tentang KPBPB dan kendaraan *FTZ*. Pengaturan KPBPB melibatkan berbagai peraturan perundang-undangan mulai dari tingkat undang-undang, peraturan pemerintah, hingga peraturan teknis operasional yang dikeluarkan oleh berbagai kementerian dan Lembaga. Dalam konteks pengaturan kendaraan *FTZ* di Batam, koordinasi antar-instansi dalam implementasi peraturan masih belum optimal, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pelaku

---

<sup>105</sup> Hari Setiawan Saragih et al., “Pengaruh Perdagangan Internasional Dan Investasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia” 1, no. April (2022): 377–83.

usaha, pemilik kendaraan, dan bahkan bagi aparat pengawas itu sendiri dalam melaksanakan tugasnya. Banyak substansi pengaturan yang sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan empiris di lapangan dan diganjal oleh peraturan perundang-undangan lainnya, sebagaimana juga ditemukan dalam konteks pengaturan *landreform* dan penataan ruang di kawasan *FTZ* Bintan.

Kendala kedua berkaitan dengan faktor penegak hukum, khususnya kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki kompetensi khusus di bidang kepabeanan dan cukai. Dalam wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden menjelaskan Keterbatasan jumlah personel KPPBC dibandingkan dengan luasnya wilayah pengawasan dan volume lalu lintas kendaraan yang harus diawasi mengakibatkan tidak optimalnya fungsi pengawasan.<sup>106</sup> Selain aspek kuantitas, aspek kualitas SDM juga menjadi permasalahan dimana kapasitas dan kapabilitas petugas dalam menggunakan teknologi pengawasan modern, menganalisis pola-pola pelanggaran yang semakin canggih.

Faktor sarana dan fasilitas merupakan kendala ketiga yang sangat krusial dalam pelaksanaan pengawasan kendaraan *FTZ* di Batam. Sarana atau fasilitas sangat penting dalam penegakan hukum, dan tanpa sarana atau fasilitas yang baik maka penegakan hukum tidak dapat berjalan dengan baik dan lancar.

---

<sup>106</sup> Hasil wawancara dengan Faqih Yusuf selaku Kasi pabean dan cukai I pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 09 November, pukul 16:00 WIB.

Keterbatasan sarana pengawasan seperti alat-alat deteksi modern, sistem informasi terintegrasi, kendaraan operasional yang memadai, dan infrastruktur pos pemeriksaan yang strategis menjadi penghambat efektivitas pengawasan di lapangan. Pengalaman pengawasan Narkotika Psikotropika dan Prekursor (NPP) di Bandara Soekarno-Hatta menunjukkan bahwa alat-alat deteksi masih perlu ditingkatkan jumlah dan optimalisasi penggunaannya, serta pembaruan aplikasi untuk membantu pengawasan petugas lebih optimal, dimana kondisi serupa juga dialami dalam pengawasan kendaraan FTZ di Batam<sup>107</sup>.

Kendala keempat bersumber dari faktor masyarakat, dimana kesadaran hukum masyarakat sangat berpengaruh dalam penegakan hukum dan apabila tingkat kesadaran hukum masyarakat tinggi maka penegakan hukum dapat berjalan dengan baik, dan sebaliknya. Di KPPPB Batam, masih banyak masyarakat yang belum memahami sepenuhnya ketentuan mengenai kendaraan FTZ, termasuk larangan membawa kendaraan keluar zona tanpa melunasi pajak yang terutang, karena masih ditemukannya kendaraan bermotor FTZ yang memasuki wilayah non-FTZ seperti wilayah Kota Tanjungpinang, serta konsekuensi hukum yang dapat dikenakan terhadap pelanggaran tersebut.

Kurangnya tingkat kepatuhan hukum masyarakat dengan tetap melakukan pelanggaran demi meraih keuntungan ekonomi menjadi tantangan

---

<sup>107</sup> Saragih et al.

tersendiri bagi aparat pengawas <sup>108</sup>. Fenomena ini menunjukkan bahwa aspek ekonomi seringkali menjadi motif utama terjadinya pelanggaran ketentuan kendaraan *FTZ*, dimana selisih harga kendaraan yang cukup signifikan antara kendaraan *FTZ* dengan kendaraan non-*FTZ* menciptakan insentif ekonomi yang kuat bagi oknum-oknum tertentu untuk melakukan penyelundupan kendaraan atau penyalahgunaan fasilitas pembebasan bea masuk. Banyak ditemukannya pelanggaran yaitu kendaraan *FTZ* yang keluar dari Kawasan *FTZ* seperti Kota Tanjungpinang tanpa melunasi pajak, penggunaan pita cukai palsu atau bekas pada dokumen kendaraan, serta praktik manipulasi dokumen kepemilikan kendaraan menjadi modus operandi yang terus berkembang di lapangan.

Kendala kelima berkaitan dengan faktor kebudayaan atau budaya hukum masyarakat, dimana faktor budaya sebagai hasil karya, cipta, dan rasa karena prakarsa dalam kehidupan bermasyarakat dapat mempengaruhi efektivitas penegakan hukum. Di wilayah perbatasan dan kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas seperti Batam, terdapat praktik-praktik perdagangan informal dan kebiasaan masyarakat yang sudah berlangsung lama, yang terkadang bertentangan dengan ketentuan formal KPBPB namun dianggap sebagai bagian dari tradisi dan cara hidup masyarakat setempat. Perubahan budaya hukum memerlukan waktu yang panjang dan pendekatan yang komprehensif melalui pendidikan hukum, sosialisasi berkelanjutan, dan penegakan hukum yang

---

<sup>108</sup> Dr. Delfiyanti, S.H., *Pengantar Hukum Penanaman Modal Indonesia Dalam Rangka Masyarakat Ekonomi ASEAN* - Rajawali Pers.

konsisten namun tetap memperhatikan aspek keadilan sosial dan dampak ekonomi terhadap Masyarakat.

Kendala tambahan yang spesifik dalam pengawasan kendaraan bermotor *FTZ* adalah modus pelanggaran yang semakin beragam dan canggih. Penyelundupan baik kendaraan bermotor, rokok illegal serta minuman beralkohol baik yang dibawa keluar tanpa melunasi pajak maupun barang dari luar yang masuk tanpa prosedur yang benar, masih kerap terjadi dengan berbagai modus operandi yang terus berkembang mengikuti pola pengawasan yang diterapkan <sup>109</sup>. Indonesia sebagai negara kepulauan sangat rawan penyelundupan, terutama pintu masuk lewat laut dengan berbagai keterbatasannya dalam hal pengawasan wilayah perairan yang sangat luas. Peta risiko penyelundupan menunjukkan bahwa berbagai barang termasuk kendaraan bermotor, rokok hingga minuman beralkohol menjadi objek penyelundupan yang merugikan negara hingga puluhan triliun rupiah per tahun, dimana kawasan perbatasan seperti Batam menjadi salah satu pintu masuk utama praktik penyelundupan tersebut.

Belum adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) yang komprehensif untuk pelaksanaan pengawasan atas pelanggaran terkait kendaraan *FTZ* juga menjadi kendala dalam pelaksanaan tugas pengawasan di lapangan. Ketiadaan SOP yang jelas dan rinci menyebabkan inkonsistensi dalam penanganan kasus-

---

<sup>109</sup> Dr. Delfiyanti, S.H.

kasus pelanggaran, kesulitan dalam koordinasi antar unit kerja, serta potensi terjadinya penyalahgunaan wewenang dalam proses penegakan hukum. Selain itu, belum adanya peraturan yang memberi sanksi yang tegas dan proporsional terhadap berbagai jenis pelanggaran kendaraan *FTZ* juga menyebabkan efek jera yang diharapkan dari penegakan hukum belum tercapai secara optimal.

Kendala utama yang dihadapi adalah masih ada kendaraan bermotor berstatus KPBPB yang dibawa keluar kawasan tanpa menyelesaikan kewajiban pajak yang berlaku di daerah pabean. Koordinasi antar instansi terkadang belum optimal sehingga pengawasan kurang maksimal. Kompleksitas administrasi perizinan dan banyaknya volume kendaraan juga menjadi tantangan teknis dalam pengawasan yang efektif.

Hal tersebut sejalan dengan yang disampaikan oleh Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden Dalam wawancara dengan dengan menjelaskan beberapa kendala dalam pelaksanaan pengawasan pemasukan dan pengeluaran kendaraan bermotor ke dan dari Kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas batam yakni :

- Keterbatasan Sumber Daya Manusia untuk melakukan pengawasan terutama di pelabuhan telaga punggur;
- modus para pelanggar memalsukan plat nomor, semula plat nomor hijau (tidak boleh keluar KPBPB batam), menjadi putih;

- modus memalsukan plat nomor kendaraan semula plat putih (khusus batam belum bayar PPn), menjadi Plat putih nasional (seakan akan sudah bayar PPn) karena plat putih (khusus batam belum bayar PPn, harus membayar jaminan PPn jika akan keluar KPBPB Batam).<sup>110</sup>

Kendala utama pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022 meliputi:

1. Keluar Masuk Kendaraan Tanpa Penyelesaian Pajak

Masih ada kasus kendaraan bermotor berstatus KPBPB yang dibawa keluar kawasan tanpa menyelesaikan kewajiban pajak yang berlaku di daerah pabean. Hal ini bertentangan dengan ketentuan dalam PER-15/BC/2022 yang menegaskan aturan perpajakan dan kepabeanan harus dipenuhi sebelum pengeluaran kendaraan dilakukan.

2. Koordinasi antar Instansi Belum Optimal

Meskipun ada mekanisme pengawasan terpadu, koordinasi antara Bea Cukai, BP Batam, Kepolisian, dan instansi lain terkadang belum berjalan secara maksimal. Permasalahan komunikasi dan sinkronisasi data menyebabkan pengawasan tidak sepenuhnya efektif, membuka celah potensi pelanggaran.

3. Kompleksitas Administrasi Perizinan

---

<sup>110</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 27 November, pukul 19:00 WIB.

Prosedur pengurusan perizinan pemasukan dan pengeluaran kendaraan yang komprehensif dalam peraturan membutuhkan pemahaman dan kepatuhan yang tinggi. Kompleksitas ini mempengaruhi waktu proses serta pengawasan administrasi, sehingga memberi gambaran beratnya beban pengelolaan dokumen yang harus ditangani.

#### 4. Volume Kendaraan yang Besar

Banyaknya kendaraan bermotor yang harus diawasi secara teknis menjadi tantangan tersendiri, baik dari sisi kapasitas sumber daya manusia maupun teknologi pengawasan yang harus menerapkan pengelolaan data dan pemeriksaan fisik secara efisien.

#### 4. Cara Mengatasi Kendala-kendala dalam Pengawasan Pemasukan dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor ke dan dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Mengatasi berbagai kendala dalam pelaksanaan pengawasan kendaraan FTZ di KPBPB Batam memerlukan pendekatan yang komprehensif, terintegrasi, dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan dalam suatu kerangka kebijakan yang sistematis dan berkelanjutan. Berdasarkan teori penegakan hukum dan pengalaman empiris dari berbagai penelitian terdahulu, terdapat beberapa strategi utama yang dapat ditempuh untuk meningkatkan efektivitas implementasi

pengawasan kendaraan *FTZ* di Batam yang akan memberikan dampak signifikan terhadap pencapaian tujuan kebijakan KPBPB secara keseluruhan<sup>111</sup>.

Strategi pertama yang harus diprioritaskan adalah penyempurnaan dan harmonisasi regulasi hukum yang mengatur tentang kendaraan *FTZ* dan pengawasannya. Diperlukan inventarisasi menyeluruh terhadap segala bentuk peraturan perundang-undangan yang selama ini menghalangi atau mendiskreditkan pelaksanaan kebijakan KPBPB di lapangan, khususnya yang berkaitan dengan pengaturan kendaraan bermotor. Presiden bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat perlu segera melakukan revisi terhadap peraturan yang tumpang tindih dan menyusun regulasi terintegrasi yang mengakomodasi kebutuhan *stakeholder* sekaligus menjaga kepentingan nasional dalam hal penerimaan negara dan perlindungan industri otomotif dalam negeri. Teknik perancangan peraturan perundang-undangan yang baik harus memperhatikan sistematika yang jelas, kerangka pengaturan yang komprehensif, hal-hal khusus yang diatur secara rinci, dan teknik perumusan sanksi yang proporsional serta memberikan efek jera namun tetap memperhatikan asas keadilan<sup>112</sup>.

Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang komprehensif untuk pengawasan kendaraan *FTZ* harus segera dilakukan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan terkait. SOP ini harus mencakup prosedur pemeriksaan administrasi, mekanisme verifikasi fisik kendaraan, tata cara

---

<sup>111</sup> Dr. Delfiyanti, S.H.

<sup>112</sup> Toman Sony Tambunan, S.E., *Glosarium Istilah Pemerintahan*.

pelunasan pajak sebelum pengeluaran kendaraan dari kawasan FTZ, prosedur penindakan terhadap pelanggaran, mekanisme koordinasi antar instansi, serta sistem pelaporan dan dokumentasi yang terintegrasi. Selain itu, perlu diterbitkan peraturan yang secara eksplisit memberi sanksi yang tegas dan proporsional terhadap berbagai jenis pelanggaran kendaraan FTZ, mulai dari sanksi administratif berupa denda dan pencabutan fasilitas hingga sanksi pidana bagi pelanggaran yang bersifat serius dan terstruktur.

Strategi kedua adalah penguatan kapasitas sumber daya manusia melalui pendidikan, pelatihan, dan peningkatan kesejahteraan petugas pengawasan. Meningkatkan kerjasama dengan lembaga pendidikan tinggi untuk menghasilkan SDM yang kompeten di bidang kepabeanan dan cukai, serta melakukan pelatihan berkelanjutan bagi petugas yang sudah bertugas agar dapat mengikuti perkembangan teknologi dan modus pelanggaran terkini menjadi investasi jangka panjang yang akan memberikan dampak signifikan terhadap efektivitas pengawasan <sup>113</sup>. Alokasi anggaran untuk peningkatan kapasitas SDM harus menjadi prioritas dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun anggaran daerah, sebagaimana direkomendasikan dalam kajian politik hukum hak atas tanah di Batam bahwa penambahan alokasi anggaran harus dilakukan secara fokus dan berkelanjutan dengan target yang terukur dan evaluasi yang sistematis. Peningkatan kesejahteraan petugas juga menjadi faktor

---

<sup>113</sup> Wagiman., S.Fil., S.H. and Anasthasya Saartje Mandagi S.H., *Terminologi Hukum Internasional*.

penting untuk mengurangi potensi korupsi dan penyalahgunaan wewenang, dimana remunerasi yang memadai dan sistem reward-punishment yang jelas akan mendorong integritas dan profesionalisme petugas dalam melaksanakan tugas pengawasan.

Strategi ketiga adalah modernisasi sarana dan prasarana pengawasan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi yang mutakhir. Pengembangan sistem pengawasan berbasis teknologi seperti *electronic monitoring system*, CCTV dengan teknologi *artificial intelligence* untuk deteksi otomatis pelat nomor dan verifikasi dokumen, sistem pelacakan kendaraan berbasis GPS yang terintegrasi dengan database KPPBC, serta integrasi database antar-instansi yang memungkinkan pertukaran informasi secara real-time akan sangat membantu meningkatkan efektivitas pengawasan sekaligus mengurangi celah-celah yang dapat dimanfaatkan oleh pelanggar. Kebijakan fiskal perlu dialokasikan untuk investasi infrastruktur pengawasan yang modern dan memadai, termasuk pembangunan pos pemeriksaan yang strategis, pengadaan peralatan deteksi yang canggih, dan pengembangan sistem informasi yang terintegrasi. Pembaruan aplikasi dan sistem informasi untuk membantu pengawasan petugas terkait lalu lintas kendaraan bermotor di KPBPB harus dilakukan secara berkala agar tetap relevan dengan perkembangan teknologi dan dapat mengantisipasi modus-modus pelanggaran baru yang terus berkembang seiring dengan kemajuan teknologi.

Strategi keempat yang tidak kalah pentingnya adalah intensifikasi sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang ketentuan kendaraan *FTZ* dan konsekuensi pelanggaran yang dapat dikenakan. Memberikan sosialisasi kepada masyarakat tentang kerugian negara akibat adanya pelanggaran ketentuan kendaraan *FTZ*, memberi penjelasan tentang bahaya dan konsekuensi pelanggaran baik dari aspek hukum maupun dampak ekonomi jangka panjang, serta memberi contoh ciri-ciri kendaraan *FTZ* yang legal dan modus-modus pelanggaran yang sering terjadi harus dilakukan secara masif dan berkelanjutan. Sosialisasi harus dilakukan dengan menggunakan berbagai media dan pendekatan yang sesuai dengan karakteristik masyarakat lokal, mulai dari media massa, media sosial, hingga pendekatan personal melalui tokoh masyarakat dan tokoh agama yang memiliki pengaruh kuat di tengah masyarakat. Pelibatan tokoh masyarakat, tokoh agama, dan komunitas lokal dalam kampanye kesadaran hukum akan lebih efektif dalam mengubah perilaku masyarakat karena pendekatan kultural lebih mudah diterima dibandingkan pendekatan yang bersifat legalistik-formalistik semata<sup>114</sup>.

Program edukasi juga perlu dirancang secara berjenjang mulai dari pendidikan formal di sekolah-sekolah yang berada di kawasan KPBPB Batam, pendidikan non-formal melalui organisasi kemasyarakatan, hingga edukasi kepada pelaku usaha yang berkepentingan dengan kendaraan *FTZ*. Pembuatan

---

<sup>114</sup> Abdul Manap, S.E., M.M., M.B.A, *Pemasaran Internasionala*.

materi edukasi yang mudah dipahami, menarik, dan aplikatif dalam bentuk leaflet, video infografis, simulasi interaktif, dan media edukasi lainnya akan membantu masyarakat memahami ketentuan yang berlaku dengan lebih baik. Selain itu, perlu dikembangkan mekanisme konsultasi dan pengaduan yang mudah diakses oleh masyarakat sehingga mereka dapat memperoleh informasi yang akurat dan melaporkan dugaan pelanggaran yang mereka ketahui tanpa takut akan ancaman atau intimidasi.

Strategi kelima adalah peningkatan kerjasama dan sinergi antar-instansi baik di tingkat pusat maupun daerah dalam suatu kerangka koordinasi yang sistematis dan terstruktur. Kerjasama yang erat antara KPPBC dengan kepolisian, Satuan Polisi Pamong Praja, Kejaksaan, TNI AL, Badan Pengusahaan Batam, Dinas Perhubungan, dan instansi terkait lainnya sangat penting untuk menciptakan sistem pengawasan yang komprehensif dan tidak mudah ditembus oleh pelanggar<sup>115</sup>. Pembentukan satuan tugas (*task force*) terpadu yang melibatkan berbagai instansi dengan pembagian tugas dan kewenangan yang jelas berdasarkan kompetensi masing-masing akan meningkatkan efektivitas pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran kendaraan FTZ. Koordinasi yang baik juga diperlukan dalam hal pertukaran informasi dan data intelijen untuk mengantisipasi modus-modus pelanggaran

---

<sup>115</sup> Abdul Manap, S.E., M.M., M.B.A.

baru, dimana setiap instansi dapat saling melengkapi informasi yang dimiliki untuk membangun profil pelanggar dan pola-pola pelanggaran yang terjadi.

Mekanisme rapat koordinasi rutin antar-instansi perlu dilembagakan dengan jadwal yang teratur dan agenda yang terfokus pada permasalahan aktual yang dihadapi di lapangan. Dalam forum koordinasi ini, setiap instansi dapat menyampaikan kendala yang dihadapi, berbagi *best practices* dalam penanganan kasus, serta merumuskan strategi bersama untuk meningkatkan efektivitas pengawasan.<sup>116</sup> Selain koordinasi di tingkat pimpinan, koordinasi di tingkat teknis operasional juga perlu diperkuat melalui pembentukan tim gabungan yang melakukan operasi lapangan secara bersama-sama, dimana keberadaan petugas dari berbagai instansi dalam satu tim akan menciptakan sinergitas dan mengurangi peluang terjadinya pelanggaran prosedur atau penyalahgunaan wewenang.

Strategi keenam adalah penerapan sanksi yang tegas, konsisten, dan proporsional terhadap setiap pelanggaran ketentuan kendaraan *FTZ* tanpa pandang bulu. Memberikan sanksi yang tegas atas pelanggaran ketentuan KPBPB, baik bagi individu pemilik kendaraan yang melanggar, perusahaan yang memproduksi atau menjual kendaraan dengan cara ilegal, maupun pihak-pihak yang memfasilitasi pelanggaran termasuk oknum aparat yang terlibat

---

<sup>116</sup> MKRI, “Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945” 105, no. 3 (1945): 129–33, <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BDsuQOHoCi4J:https://media.neliti.com/media/publications/9138-ID-perlindungan-hukum-terhadap-anak-dari-konten-berbahaya-dalam-media-cetak-dan-ele.pdf+&cd=3&hl=id&ct=clnk&gl=id>.

dalam praktik korupsi atau penyalahgunaan wewenang.<sup>117</sup> Sanksi harus bersifat proporsional sesuai dengan tingkat pelanggaran dan memberikan efek jera yang signifikan, namun tetap memperhatikan asas keadilan dan kepastian hukum dalam proses penegakan hukumnya. Transparansi dalam proses penegakan hukum dan publikasi terhadap kasus-kasus pelanggaran yang ditindak akan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum dan memberikan *deterrent effect* yang kuat terhadap pelaku potensial yang berniat melakukan pelanggaran.

Penerapan sanksi administratif seperti pencabutan fasilitas *FTZ*, denda yang proporsional dengan nilai pelanggaran, penyitaan kendaraan, dan pencantuman dalam daftar hitam (*blacklist*) harus dilakukan secara konsisten tanpa kompromi. Untuk pelanggaran yang bersifat serius, terstruktur, dan merugikan keuangan negara dalam jumlah besar, penerapan sanksi pidana melalui proses penyidikan, penuntutan, dan persidangan di pengadilan harus dilakukan dengan dukungan bukti yang kuat dan proses hukum yang akuntabel. Koordinasi antara KPPBC dengan Kejaksaan dalam penanganan kasus-kasus pidana kepabeanan yang melibatkan kendaraan *FTZ* perlu diperkuat melalui mekanisme penyerahan hasil penyidikan yang cepat, pemberkasan yang baik, dan dukungan saksi ahli yang kompeten untuk memperkuat dakwaan di persidangan.

---

<sup>117</sup> Bank, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific 2013 Update*.

Strategi ketujuh adalah pelaksanaan evaluasi dan monitoring berkelanjutan terhadap implementasi kebijakan pengawasan kendaraan *FTZ* dengan indikator kinerja yang jelas dan terukur. Pemerintah perlu melakukan evaluasi secara berkala untuk mengukur efektivitas pelaksanaan peraturan, mengidentifikasi permasalahan yang muncul, menganalisis faktor-faktor penyebab ketidakefektifan, dan melakukan penyesuaian kebijakan yang diperlukan berdasarkan temuan evaluasi. Dimensi dampak pengawasan yang sistematis, sinergis, komprehensif, dan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi harus menjadi indikator utama dalam evaluasi kinerja pengawasan yang dilakukan oleh KPPBC Batam<sup>118</sup>. Hasil evaluasi harus ditindaklanjuti dengan perbaikan kebijakan, penguatan implementasi di lapangan, dan inovasi-inovasi baru untuk meningkatkan efektivitas pengawasan sesuai dengan perkembangan situasi dan kondisi yang dinamis.

Mekanisme evaluasi harus melibatkan berbagai pemangku kepentingan termasuk pelaku usaha, asosiasi pengusaha otomotif, akademisi, lembaga swadaya masyarakat, dan masyarakat umum untuk mendapatkan masukan yang komprehensif dari berbagai perspektif. Survei kepuasan pelanggan terhadap layanan KPPBC, pengukuran tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan kendaraan *FTZ*, analisis tren pelanggaran dari waktu ke waktu, serta kajian dampak ekonomi dari kebijakan pengawasan terhadap aktivitas ekonomi di

---

<sup>118</sup> Asian Development Bank and the United Nations, *Designing And Implementing Facilitation Trade In Asia And The Pacific 2013 Update*, 2013.

KPBPB Batam harus menjadi bagian integral dari sistem *monitoring* dan evaluasi yang dikembangkan. Data dan informasi yang diperoleh dari sistem *monitoring* dan evaluasi ini kemudian digunakan sebagai basis dalam perumusan kebijakan perbaikan dan pengembangan strategi pengawasan ke depan.

Strategi kedelapan adalah penerapan prinsip-prinsip *good governance* dalam pengelolaan KPBPB dan pelaksanaan pengawasan kendaraan *FTZ*. Transparansi, akuntabilitas, partisipasi, dan efektivitas harus menjadi prinsip dasar dalam penyelenggaraan KPBPB dan pelaksanaan fungsi pengawasan oleh KPPBC. Mekanisme pengaduan masyarakat yang mudah diakses melalui berbagai kanal komunikasi baik langsung maupun digital, sistem pelaporan yang transparan dan dapat diakses oleh publik, serta akuntabilitas publik atas kinerja pengelolaan KPBPB dan pengawasan kendaraan *FTZ* akan meningkatkan kepercayaan publik dan mengurangi potensi penyalahgunaan wewenang oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Prinsip *trade facilitation* harus tetap dijaga dengan menyediakan prosedur yang sederhana, cepat, dan mudah dipahami oleh masyarakat namun tetap menjamin aspek pengawasan dan keamanan untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan fasilitas yang merugikan negara<sup>119</sup>.

---

<sup>119</sup> Asian Development Bank and the United Nations.

Strategi kesembilan yang merupakan strategi jangka panjang namun sangat krusial adalah adaptasi terhadap dinamika ekonomi global dan perkembangan teknologi dalam perdagangan internasional. KPPPB harus mampu beradaptasi dengan perubahan lanskap ekonomi global, perkembangan *e-commerce* yang mengubah pola perdagangan, transformasi digital dalam perdagangan internasional, serta tren global menuju ekonomi hijau dan berkelanjutan. Pengembangan *smart customs* dengan memanfaatkan teknologi *big data analytics* untuk analisis pola perdagangan dan deteksi dini pelanggaran, *blockchain* untuk memastikan integritas data dan transparansi transaksi, serta *internet of things* untuk pelacakan kendaraan secara real-time akan meningkatkan efisiensi sekaligus efektivitas pengawasan kendaraan *FTZ* di era digital. Kebijakan KPPPB dan pengawasan kendaraan *FTZ* harus fleksibel namun tetap menjaga prinsip kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan bagi pembangunan ekonomi nasional dan kesejahteraan masyarakat di kawasan Batam khususnya dan Indonesia pada umumnya.

Untuk mengatasi kendala tersebut, dilakukan sinergi pengawasan terpadu antara Bea Cukai, BP Batam, Kepolisian, dan instansi terkait lainnya. Penggunaan sistem elektronik terintegrasi untuk validasi data perizinan, pemanfaatan surat jalan elektronik, serta sosialisasi kewajiban pajak bagi masyarakat pengguna kendaraan terus ditingkatkan. Penindakan hukum tegas terhadap pelanggaran juga dilakukan sebagai upaya pencegahan dan meningkatkan kepatuhan

Upaya ini sejalan dengan agenda sinergi nasional yang terus digalakkan di KPBPB Batam, dengan tujuan menciptakan lingkungan perdagangan yang aman dan terkendali, mendukung pengembangan ekonomi, serta menjaga kepastian hukum dan fiskal kawasan.

Hal tersebut sejalan dengan yang disampaikan oleh Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam sebagai responden Dalam wawancara dengan dengan menjelaskan beberapa cara mengatasi kendala-kendala yang dihadapi Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam yakni :

- Operasi gabungan dengan aparat penegak hukum lainnya terkait pengawasan di kawasan pabean sehingga modus pelanggaran dapat di minimalisir
- Pengecekan secara random terhadap kendaraan asal lokal yang memohon endorsement sehingga meningkatkan kepatuhan para pengusaha terhadap peraturan
- Menggunakan sistem pengecekan plat nomor sehingga dengan cepat dapat memastikan kesesuaian antara kendaraan dan plat nomor yang akan masuk dan keluar KPBPB Batam<sup>120</sup>

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-15/BC/2022, untuk mengatasi kendala pengawasan pemasukan dan

---

<sup>120</sup> Hasil wawancara dengan Rudi Irawan selaku Penyidik Pengawasan pada Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, Kpu Bc Tipe B Batam, pada hari Minggu, Tanggal 27 November, pukul 19:00 WIB.

pengeluaran kendaraan bermotor di KPBKB Batam, dilakukan langkah-langkah berikut:

1. Sinergi Pengawasan Terpadu

Bea Cukai, BP Batam, Kepolisian, dan instansi terkait lainnya berkolaborasi secara intensif dalam melakukan pengawasan bersama. Sinergi ini diperkuat melalui forum-forum koordinasi seperti Focus Group Discussion (FGD) dan rapat koordinasi untuk menyatukan persepsi dan langkah strategis dalam pengawasan Kawasan.

2. Sistem Elektronik Terintegrasi

Pemanfaatan sistem elektronik untuk validasi data perizinan, termasuk penggunaan surat jalan elektronik yang mempermudah pencatatan, pelacakan, dan pengawasan kendaraan bermotor secara real-time. Hal ini meningkatkan transparansi dan meminimalkan celah pelanggaran administrasi.

3. Sosialisasi Kewajiban Pajak

Peningkatan kesadaran masyarakat pengguna kendaraan melalui sosialisasi kewajiban perpajakan dan kepabeanan, agar mereka menjalankan kewajiban sesuai aturan. Edukasi ini mendorong kepatuhan sukarela dan mengurangi pelanggaran.

4. Penindakan Hukum Tegas

Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran, baik administratif maupun pidana, dilakukan sebagai langkah pencegahan dan memberi efek

jera kepada pelaku yang melanggar ketentuan. Tindakan ini mencakup penyitaan, denda, dan proses hukum sesuai peraturan.

#### 5. Peningkatan Kapasitas dan Koordinasi

Penguatan kapasitas sumber daya manusia dan alat pengawasan oleh semua pihak dilakukan agar dapat menjalankan pengawasan secara efektif dan efisien di lapangan. Koordinasi juga meliputi pertukaran data dan informasi yang akurat antar instansi.

Maka dapat disimpulkan, PER-15/BC/2022 mengamanatkan penguatan sinergi antar instansi dan penerapan sistem informasi elektronik untuk pengawasan dan validasi dokumen. Komitmen bersama dan koordinasi intensif antara semua pihak pengawas menjadi kunci utama guna meningkatkan efektivitas pengawasan dan mencegah pelanggaran. Dengan demikian, kendala tersebut nyata dan harus ditangani melalui kolaborasi lintas sektor serta pembaruan proses pengawasan sesuai ketentuan peraturan.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian ini dan pembahasan bab III dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut :

1. KPBPB bertujuan utama meningkatkan daya saing ekonomi dan investasi dengan pembebasan bea masuk, pajak, dan cukai di kawasan tertentu seperti Batam, Bintan, dan Karimun. Namun, pelaksanaan di lapangan menghadapi tantangan berupa regulasi yang kompleks, keterbatasan sumber daya manusia dan sarana pengawasan, serta kurangnya kesadaran hukum masyarakat. Proses perizinan yang berbasis OSS juga belum sepenuhnya mengakomodasi karakteristik khusus KPBPB Batam, menghambat efisiensi pengelolaan. Untuk meningkatkan efektivitas, diperlukan revisi dan harmonisasi regulasi, penguatan kapasitas, dan kesejahteraan petugas pengawas, penerapan teknologi pengawasan berbasis IT, sosialisasi hukum masif, serta peningkatan sinergi antar-instansi. Kewenangan penuh bagi BP Batam dalam perizinan dan verifikasi teknis sangat penting untuk mempercepat proses dan memberikan pelayanan terpadu. Pelaksanaan Perpres Nomor 1 Tahun 2024 dianggap krusial sebagai pedoman percepatan pengembangan KPBPB Batam, Bintan, dan Karimun, mengoptimalkan tata

kelola, sistem pengawasan, dan investasi secara terpadu untuk pembangunan ekonomi berkelanjutan. Dengan sinergi yang baik dan regulasi yang adaptif, KPBPB diharapkan mampu menjadi kawasan ekonomi yang bersifat khusus yang efisien dan kondusif bagi investasi dan peningkatan ekonomi.

2. Pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam merupakan bagian penting dalam implementasi kebijakan free trade zone (FTZ) yang bertujuan meningkatkan daya saing ekonomi dan menarik investasi. Kendaraan FTZ memiliki ciri khas pelat nomor hijau (tidak boleh keluar Kawasan) serta cap FTZ pada STNK dan hanya boleh beroperasi di dalam zona tersebut, dengan kewajiban membayar pajak saat keluar kawasan. Pengawasan dilakukan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) dengan pendekatan preventif dan represif, termasuk pemeriksaan dokumen, fisik kendaraan, operasi pasar, dan kerja sama lintas instansi.

Kendala utama dalam pengawasan meliputi kompleksitas regulasi, keterbatasan sumber daya manusia dan sarana pengawasan modern, kurangnya kesadaran hukum masyarakat, serta adanya budaya hukum lokal yang memengaruhi kepatuhan. Pelanggaran seperti penyelundupan kendaraan, rokok ilegal, dan minuman beralkohol menjadi tantangan signifikan yang merugikan negara. Sistem perizinan yang kompleks dan volume kendaraan besar juga menjadi hambatan teknis pengawasan.

Strategi untuk mengatasi kendala tersebut meliputi revisi dan harmonisasi regulasi yang memudahkan pengawasan, peningkatan kapasitas dan kesejahteraan petugas, modernisasi sarana pengawasan dengan teknologi digital seperti AI dan GPS, serta intensifikasi sosialisasi hukum kepada masyarakat. Sinergi dan koordinasi antar instansi pengawas harus diperkuat melalui pembentukan satuan tugas bersama untuk pengawasan terpadu. Bila perlu dilakukan Pengecekan secara random terhadap kendaraan asal lokal yang memohon endorsement sehingga meningkatkan kepatuhan para pengusaha terhadap peraturan, Menggunakan sistem pengecekan plat nomor sehingga dengan cepat dapat memastikan kesesuaian antara kendaraan dan plat nomor yang akan masuk dan keluar KPBPB Batam. Selain itu, penegakan sanksi tegas dan evaluasi pelaksanaan kebijakan secara berkelanjutan perlu diterapkan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan dan menjaga integritas KPBPB Batam.

Pendekatan ini diharapkan menciptakan sistem pengawasan yang komprehensif, transparan, dan adaptif terhadap perubahan ekonomi global dan teknologi digital, sehingga mendukung pengembangan ekonomi kawasan yang berkelanjutan dan aman dari praktik penyalahgunaan fasilitas

*FTZ.*

## B. Saran

Berdasarkan Kesimpulan di atas,

1. Untuk meningkatkan efektivitas KPBPB di Batam dan Bintan, prioritaskan penyederhanaan regulasi agar responsif lokal, tingkatkan kapasitas SDM pengawas melalui pelatihan dan kesejahteraan, modernisasi sarana dengan teknologi AI dan GPS untuk pengawasan *real-time*, lakukan sosialisasi hukum intensif kepada masyarakat, perkuat sinergi antar-instansi via satgas dan data terintegrasi, percepat implementasi Perpres Nomor 1 Tahun 2024 untuk tata kelola terpadu, serta tegakkan sanksi tegas yang adil demi efek jera dan iklim usaha transparan.
2. Pengawasan kendaraan bermotor di KPBPB Batam krusial untuk kebijakan *FTZ* guna tingkatkan daya saing ekonomi dan investasi. Kendaraan *FTZ* berpelat hijau hanya boleh operasi di zona dan tidak boleh keluar KPBPB, hanya Kendaraan yang mendapatkan fasilitas *FTZ* dengan bercapkan *FTZ* pada STNK saja yang dapat keluar KPBPB dengan wajib bayar pajak saat keluar. KPPBC terapkan pengawasan preventif-represif via cek dokumen/fisik, operasi pasar, dan sinergi instansi. Walau regulasi rumit, SDM/sarana terbatas, kurang kesadaran hukum, serta pelanggaran seperti penyelundupan rokok/alkohol. Maka diperlukan harmonisasi aturan, tingkatkan kapasitas petugas dengan AI/GPS, sosialisasi intensif, satgas bersama, sanksi tegas, dan evaluasi berkala. Pendekatan ini ciptakan pengawasan komprehensif, transparan, adaptif terhadap ekonomi global.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Latief, Maftuh Effendi, and Muhammad Dzul Ikram. *Penetapan Kerugian Keuangan Negara Atas Dugaan Tindak Pidana Korupsi*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Penetapan\\_Kerugian\\_Keuangan\\_Negara\\_Atas/wLteEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Penetapan_Kerugian_Keuangan_Negara_Atas/wLteEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) %0A%0A.
- Abdul Manap, S.E., M.M., M.B.A, Ph.D. *Pemasaran Internasionala*, 2025. [https://www.google.co.id/books/edition/PEMASARAN\\_INTERNASIONAL/XDxDxQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/PEMASARAN_INTERNASIONAL/XDxDxQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Abdul Wahab, M.SI, M.Pd Kosilah, MA Teuku Sanwil, MA Rusnawati, M.Pd Gusti Handayani, MA Siti Hawa, M.Pd Sa'odah, M.Pd Nur Samsiyah, M.Pd Fida Rahmantika Hadi, and M.Pd Syarifuddin. *Teori Dan Aplikasi Ilmu Pendidikan*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Teori\\_dan\\_Aplikasi\\_Ilmu\\_Pendidikan/0s04EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Teori_dan_Aplikasi_Ilmu_Pendidikan/0s04EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Agung Tri Safari. “MENEROPONG DAMPAK REGULASI TATALAKSANA PENGAWASAN KEPABEANAN DAN CUKAI.” *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai* 4, no. 1 (2020).
- Amanda, Nadila Silvia. “Analisis Kebijakan Perdagangan Internasional Nadila” 4, no. 1 (2022): 14–23.
- Asian Development Bank and the United Nations. *Designing And Implementing Facilitation Trade In Asia And The Pacific 2013 Update*, 2013.
- Azzahra, Firsta Reynalda, Najamuddin Khairur Rijal, and Devita Prinanda. “Dampak Ekspor-Import Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam.” *NeoRespublica: Jurnal Ilmu Pemerintahan* 4, no. 1 (2022): 69–82. <https://doi.org/10.52423/neores.v4i1.16>.
- Bank. “Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific,” 2013.
- Bank, Asian Development. *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia*

- and the Pacific 2013 Update.* Asian Development Bank, 2013.
- Bataminfo.co.id. “JPKP Minta Bea Cukai Batam Stop Barang Ilegal Dari Batam Yang Masuk Ke Tanjung Pinang,” 2025.
- Berni, A. *The Complex Environments of Special Economic Zones: Challenges and Opportunities in Italy.* Springer Nature Switzerland, 2025.
- Colla-De-Robertis, Esteban, and Rafael Garduno Rivera. “The Effect of a Free Trade Agreement with the United States on Member Countries’ per Capita GDP: A Synthetic Control Analysis.” *Regional Science Policy and Practice* 13, no. 4 (2021): 1129–45. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12402>.
- Dede Robiatul Adawiyah, M.Food.St Dase Hunaefi, and Dr. Ir. Budi Nurtama. *Evaluasi Sensori Produk Pangan*, 2024. [https://www.google.co.id/books/edition/Evaluasi\\_Sensori\\_Produk\\_Pangan/NToPEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Evaluasi_Sensori_Produk_Pangan/NToPEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).
- Dominikus Rato. *Filsafat Hukum Mencari: Memahami Dan Memahami Hukum.* Yogyakarta : Laksbang Pressindo, 2010.
- Dr. Delfiyanti, S.H., M.H. *Pengantar Hukum Penanaman Modal Indonesia Dalam Rangka Masyarakat Ekonomi ASEAN* - Rajawali Pers, 2023. [https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar\\_Hukum\\_Penanaman\\_Modal\\_Indonesi/M911EQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar_Hukum_Penanaman_Modal_Indonesi/M911EQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).
- Dr. H. Idham, S.H., M.Kn. *Konstruksi Politik Hukum Hak Atas Tanah Untuk Melaksanakan Manajemen Status Tanah Hak Pengelolaan (HPL) Guna Meneguhkan Prinsip Kedaulatan Rakyat Dan Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Kota Batam*, 2022. [https://www.google.co.id/books/edition/Konstruksi\\_politik\\_hukum\\_hak\\_atas\\_tanah/fIBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Konstruksi_politik_hukum_hak_atas_tanah/fIBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).
- \_\_\_\_\_. *Kontruksi Pengaturan Hukum Pelaksanaan Landreform Dan Penataan Ruang Dalam Konteks Pelaksanaan Free Trade Zone (FTZ) Di Kabupaten Bintan*, 2022. [https://www.google.co.id/books/edition/Kontruksi\\_pengaturan\\_hukum\\_pelaksa](https://www.google.co.id/books/edition/Kontruksi_pengaturan_hukum_pelaksa)

- naan\_1/foBdEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0 %0A%0A.
- Dr. Herlan Firmansyah, S.Pd., M.Pd., M.E. *FISKAL DAERAH DAN FISKAL SYARIAH: Perspektif Hukum Islam Tentang Fenomena Ekonomi Makro*, 2023. [https://www.google.co.id/books/edition/FISKAL\\_DAERAH\\_DAN\\_FISKAL\\_SYARIAH\\_Perspek/T5NqEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/FISKAL_DAERAH_DAN_FISKAL_SYARIAH_Perspek/T5NqEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .
- Dr. Muhammad Sood, S.H., M.H. *Hukum Perdagangan Internasional - Rajawali Pers*, 2018. [https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Perdagangan\\_Internasional\\_Rajawali/oZhrEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Perdagangan_Internasional_Rajawali/oZhrEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Eddie Renaldy, Denny Ikhlas, and Ardha Utama. “Perdagangan Internasional.” *Jakarta: Penerbit*, 2018, 45–47.
- Edy Suprapto, S.E, S.H, M.H. *Peta Risiko Penyelundupan Di Indonesia: Rokok, Alkohol, Hingga Narkotika*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Peta\\_Risiko\\_Penyelundupan\\_di\\_Indonesia\\_R/21VFEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Peta_Risiko_Penyelundupan_di_Indonesia_R/21VFEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Edy Suprapto. *Peta Risiko Penyelundupan Di Indonesia*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Peta\\_Risiko\\_Penyelundupan\\_di\\_Indonesia/jV4zEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Peta_Risiko_Penyelundupan_di_Indonesia/jV4zEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).
- Eka N.A.M. Sihombing, and Ali Marwan Hsb. *Teknik Perancangan Peraturan Perundang-Undangan*, 2024. [https://www.google.co.id/books/edition/TEKNIK\\_PERANCANGAN\\_PERATURAN\\_PERUNDANG\\_U/24TtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/TEKNIK_PERANCANGAN_PERATURAN_PERUNDANG_U/24TtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Evi Dwi Hastri, Miftakhul Huda, Elfitri Yuza, Jana Milia, Endah Rantau Itasari, M. Haafidh Zufar Purwanto Ibnu Mardiyanto Muhammad Ryan Ramadhani Miano, Anita Kamilah Hendrianto, and Erham. *Hukum Internasional Era Society 5.0*, 2025. [https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Internasional\\_Era\\_Society\\_5\\_0/\\_epiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Internasional_Era_Society_5_0/_epiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Fajlurrahman Jurdji. *Hukum Tata Negara Indonesia*, 2019.

- [https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Tata\\_Negara\\_Indonesia/D1e-DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Tata_Negara_Indonesia/D1e-DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0).
- Fakhris Lutfianto Hapsoro, and Ismail. *Hukum Tata Negara*, 2025. [https://www.google.co.id/books/edition/HUKUM\\_TATA\\_NEGARA/Y8KAEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/HUKUM_TATA_NEGARA/Y8KAEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.
- Fan, Qingzhi, Yixin Wang, and Siyu Liang. *Study on the Development and Future of Hong Kong Trade Logistics*. Atlantis Press International BV, 2024. [https://doi.org/10.2991/978-94-6463-408-2\\_71](https://doi.org/10.2991/978-94-6463-408-2_71).
- Fatimah, Zahara, Bangun Paruntungan Simamora, and Frangky Silitonga. “Pemberlakuan Ftz Di Kawasan Ekonomi Khusus (Kek) Batam Dalam Peningkatan Pariwisata.” *Jurnal Mekar* 1, no. 1 (2022): 7–13. <https://doi.org/10.59193/jmr.v1i1.16>.
- Guspiabri Sumowigeno. *Tantangan Pengelolaan External Wealth Sebagai Aset Ekonomi Nasional Demi Kejayaan Indonesia Incorporated*, 2022. [https://www.google.co.id/books/edition/Tantangan\\_Pengelolaan\\_EXTERNAL\\_WEALTH\\_se/IPqbEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Tantangan_Pengelolaan_EXTERNAL_WEALTH_se/IPqbEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- H, Riduan Syahrani, S.H. *Kata-Kata Kunci Mempelajari Ilmu Hukuma*, 2023. [https://www.google.co.id/books/edition/KATA\\_KATA\\_KUNCI\\_MEMPELAJARI\\_ILMU\\_HUKUM/xk3AEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/KATA_KATA_KUNCI_MEMPELAJARI_ILMU_HUKUM/xk3AEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.
- Hamdani, and Bushindo. “Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import Jilid 1,” 2017. [https://www.google.co.id/books/edition/Seluk\\_Beluk\\_Perdagangan\\_Ekspor\\_Impor\\_Jil/iDtBEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Seluk_Beluk_Perdagangan_Ekspor_Impor_Jil/iDtBEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Handrisal, Oksep Adhayanto, and Aida Audina. “Pengawasan Peredaran Rokok Khusus Kawasan Bebas Di Kota Tanjungpinang,” 2021. <https://doi.org/https://doi.org/10.52447/gov.v6i2.4571>.
- Hannah. “KONSEKUENSI GEOPOLITIK ATAS PERDAGANGAN INTERNASIONAL INDONESIA,” no. 2 (2021).
- Hardi Fardiansyah, S.E., S.H., M.H., M.A., M.EcDev Christina Bagenda, S.H., M.H., C.P.C.L.E, C.HTc C.Mt., C.Ps., M.A Citra Lutfia, S.E., S.E Gita Arasy Harwida,

- Ak M.Tax., Ak., CA., BKP , Melan Sinaga, S.E., and M.Ak M.Ak., CPA , Retnaningtyas Widuri,. *KEPABEANAN DAN BEACUKAI*, 2023. [https://www.google.co.id/books/edition/KEPABEANAN\\_DAN\\_BEACUKAI/vrJNEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/KEPABEANAN_DAN_BEACUKAI/vrJNEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .
- Herman Budi Sasono, SE., MM. *Manajemen Pelabuhan Dan Realisasi Eksport Impor*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen\\_Pelabuhan\\_dan\\_Realisasi\\_Eksport/n2TKbUGpAKYC?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Manajemen_Pelabuhan_dan_Realisasi_Eksport/n2TKbUGpAKYC?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.
- Humphrey Wangke. *Kerja Sama Indonesia-Malaysia Dalam Pengelolaan Perbatasan Di Kalimantan*, 2018. [https://www.google.co.id/books/edition/Kerja\\_Sama\\_Indonesia\\_Malaysia\\_dalam\\_Peng/4MNeDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kerja_Sama_Indonesia_Malaysia_dalam_Peng/4MNeDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Jongkers Tampubolon. *Perdagangan Dan Bisnis Internasional*, 2020. [https://www.google.co.id/books/edition/Perdagangan\\_Dan\\_Bisnis\\_Internasional/jk5bEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Perdagangan_Dan_Bisnis_Internasional/jk5bEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Koesrianti, Dhiana Puspitawati, and Tri Andjarwati. *Pedoman Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM)*, 2021. [https://www.google.co.id/books/edition/Pedoman\\_Usaha\\_Mikro\\_Kecil\\_Menengah\\_UMKM/nHIDEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pedoman_Usaha_Mikro_Kecil_Menengah_UMKM/nHIDEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2024. “Tentang Rencana Induk Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Dan Karimun,” no. 207127 (2024).
- Li, Qian, Juying Xi, Chuang Zhang, and Yue Zheng. “Research on Financial Supervision in Northeast Asia Free Trade Zone — Based on the ‘Regulatory Sandbox’ Model.” *MATEC Web of Conferences* 336 (2021): 09026. <https://doi.org/10.1051/matecconf/202133609026>.
- Ma'ruf, Jasman Jafar. *Pemasaran Internasional Dan Global*, 2025. [https://www.google.co.id/books/edition/Pemasaran\\_Internasional\\_dan\\_Global/iNWKEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Pemasaran_Internasional_dan_Global/iNWKEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

Mardianton, Se.I, Sh M.Pd Faisal Efendi, and Mea Me Ira Sumarni, Se. *Prospek Dan Dimensi Perekonomian Di Indonesia*, 2024.

[https://www.google.co.id/books/edition/Prospek\\_dan\\_Dimensi\\_Perekonomian\\_Di\\_Indo/fWAHEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Prospek_dan_Dimensi_Perekonomian_Di_Indo/fWAHEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Maringan Masry Simbolon. “Dasar-Dasar Administrasi Dan Manajemen,” 2004.

MKRI. “Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945” 105, no. 3 (1945): 129–33.

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BDsuQOHoCi4J:https://media.neliti.com/media/publications/9138-ID-perlindungan-hukum-terhadap-anak-dari-konten-berbahaya-dalam-media-cetak-dan-ele.pdf+&cd=3&hl=id&ct=clnk&gl=id> .

Muh. Adzam. “Dinamika Kebijakan Fiskal Dan Moneter Di Indonesia.” *Jakarta: Penerbit*, 2025, 145–49.

Muhammad Zainuddin. *Isu Problematika Dan Dinamika Perekonomian Dan Kebijakan Publik*, 2018.

[https://www.google.co.id/books/edition/Isu\\_problematika\\_dan\\_dinamika\\_perekonomi/JPZTEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Isu_problematika_dan_dinamika_perekonomi/JPZTEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Muldri Pudamo James Pasaribu. *Urgensi Mewujudkan Perdagangan Adil Dan Aman Melalui Instrumen Hukum Metrologi Legal*, 2024.

[https://www.google.co.id/books/edition/URGENSI\\_MEWUJUDKAN\\_PERDAGANGAN\\_ADIL\\_DAN/fxkUEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/URGENSI_MEWUJUDKAN_PERDAGANGAN_ADIL_DAN/fxkUEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Nurcayah. *Buku Ajar Ekonomi Internasional*, 2023.

[https://www.google.co.id/books/edition/Buku\\_Ajar\\_Ekonomi\\_Internasional/P9jUEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Buku_Ajar_Ekonomi_Internasional/P9jUEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Parjiono, and Agunan P. Samosir. *Kebijakan Fiskal, Perubahan Iklim, Dan Keberlanjutkan Pembangunan*, 2018.

[https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan\\_Fiskal\\_Perubahan\\_Iklim\\_dan\\_Keb/-oa1EAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan_Fiskal_Perubahan_Iklim_dan_Keb/-oa1EAAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .

Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor Per-15/Bc/2022. “Tentang Tata

Laksana Pemasukan Dan Pengeluaran Kendaraan Bermotor Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas,” 2022.

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34 /Pmk.04/2021. “Tentang Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke Dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas,” 2021.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2017. “Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Bintan,” 2017.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2021. “Tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas,” no. 086443 (2006).

Pramono, Widodo Dwi, and Ratna Eka Suminar. *Ekonomi Wilayah Untuk Perencanaan Tata Ruang*, 2020.  
[https://www.google.co.id/books/edition/Ekonomi\\_Wilayah\\_Untuk\\_Perencanaan\\_Tata\\_R/BSNYEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Ekonomi_Wilayah_Untuk_Perencanaan_Tata_R/BSNYEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Prof. Dr. Eddy Suratman, MA. *Kebijakan Fiskal : Teori Dan Implikasi*, 2025.  
[https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan\\_Fiskal\\_Teori\\_dan\\_Implikasi/ETyTEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan_Fiskal_Teori_dan_Implikasi/ETyTEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .

Rizal P. Lubis. *Kebijakan Fiskal Dan Moneter*, 2024.  
[https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan\\_Fiskal\\_dan\\_Moneter/VXUyEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Kebijakan_Fiskal_dan_Moneter/VXUyEQAAQBAJ?hl=id&gbpv=0) .

Ruslan Renggong, SH., M.H. *Hukum Pidana Khusus*, 2017.  
[https://www.google.co.id/books/edition/Hukum\\_Pidana\\_Khusus/JLaiDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Hukum_Pidana_Khusus/JLaiDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Saragih, Hari Setiawan, Nuri Aslami, Universitas Islam, and Negeri Sumatera. “Pengaruh Perdagangan Internasional Dan Investasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia” 1, no. April (2022): 377–83.

Sattar. *Buku Ajar Ekonomi Internasional*, 2017.

- [http://google.co.id/books/edition/Buku\\_ajar\\_ekonomi\\_internasional/nxJlEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](http://google.co.id/books/edition/Buku_ajar_ekonomi_internasional/nxJlEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Sood, Dr. Muhammad. "Hukum Perdagangan Internasional." *Jakarta: Rajawali Pers*, 2018, 78–82.
- Tim Penyusun Kamus Pusat pembinaan dan pengembangan Bahasa. "Kamus Besar Bahasa Indonesia." *Jakarta: Balai Pustaka*, 2013, 124.
- Toman Sony Tambunan, S.E., M.Si. *Glosarium Istilah Pemerintahan*, 2019. [https://www.google.co.id/books/edition/Glosarium\\_istilah\\_pemerintahan/cEaaDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Glosarium_istilah_pemerintahan/cEaaDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .
- Trihono Kadri. *Peluang Dan Tantangan Industri Jasa Konstruksi Indonesia Masyarakat Ekonomi Asean*, 2018. [https://www.google.co.id/books/edition/Peluang\\_Dan\\_Tantangan\\_Industri\\_Jasa\\_Kons/fJpiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0 %0A%0A](https://www.google.co.id/books/edition/Peluang_Dan_Tantangan_Industri_Jasa_Kons/fJpiEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0 %0A%0A).
- Undang-Undang Republik Indonesia. "Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dn Pelabuhan Bebas Sabang Menjadi Undang-Undang," 2020.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2000. "Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang," 2000.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2007. "Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas," 2007.
- Utrecht. "Dikutip Dalam Riduan Syahrani, Rangkuman Intisari Ilmu Hukum." *Bandung: Citra Aditya Bakti*, 2008, 23.
- Victor Angsono Huatama, and Victor Angsono Huatama. M.Sc. *Sengketa Tanah Di Atas Hak Pengelolaan Lahan (Studi Kasus : Batam)*, 2020.

[https://www.google.co.id/books/edition/Sengketa\\_Tanah\\_di\\_Atas\\_Hak\\_Pengelolaan\\_L/XNfoDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Sengketa_Tanah_di_Atas_Hak_Pengelolaan_L/XNfoDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

Wagiman., S.Fil., S.H., M.H, and M.H Anasthasya Saartje Mandagi S.H. *Terminologi Hukum Internasional*, 2021.

[https://www.google.co.id/books/edition/Terminologi\\_Hukum\\_Internasional/a-c\\_EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Terminologi_Hukum_Internasional/a-c_EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) .

Walter Carlsnaes, Thomas Risse, Beth A Simmons, and Imam Baehaqie. *Buku Digital Ini Berjudul “Integrasi Regional Komparatif”, Merupakan Tulisan Yang Berisi Tentang “Buku Pegangan Ilmu Hubungan Internasional” Yang Dapat Memberikan Tambahan Wawasan Pengetahuan Dan Pencerahan Bagi Pembaca,* 2021.

[https://www.google.co.id/books/edition/Integrasi\\_Regional\\_Komparatif\\_Handbook\\_H/\\_klmEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0](https://www.google.co.id/books/edition/Integrasi_Regional_Komparatif_Handbook_H/_klmEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0) %0A%0A.

