

BAB II

Permasalahan Penyelundupan Pakaian Bekas di Riau dan

Upaya Pemerintah Indonesia

Pakaian bekas saat ini menjadi alternatif bagi masyarakat Indonesia dalam mencari busana untuk kegiatan sehari – hari. Dengan menawarkan pakaian dengan merk terkenal namun dapat dibeli dengan harga yang murah menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat untuk menjadi konsumen dari pakaian bekas. Dengan adanya keberadaan pasar loak ataupun toko *online* semakin memberi kemudahan bagi masyarakat untuk membeli pakaian bekas.

Dumai merupakan kota pelabuhan di pesisir pantai Riau yang menjadi jalur masuknya pakaian bekas selundupan asal negara Malaysia. Aksi penyelundupan ini perlu penanganan dari pemerintah. Saat ini, upaya yang dilakukan pemerintah adalah dengan mengeluarkan kebijakan Undang – undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang perdagangan sebagai upaya proteksi atas keberadaan barang asal luar negeri yang masuk dengan melanggar ketentuan kepabeanan Indonesia. Bab ini akan membahas mengenai penyelundupan pakaian bekas dan upaya pemerintah dalam memberantas tindak kejahatan tersebut.

2.1 Penyelundupan Pakaian Bekas di Riau

Jika sebelumnya sarana transportasi laut yang bertujuan mengangkut penumpang yang berkeinginan untuk menyeberang ke Malaysia belum diregulasi dengan baik, maka dengan telah dibentuknya berbagai kerjasama regional antara Malaysia dan

Indonesia perlahan proses realisasi peningkatan intensitas kerjasama mulai dilakukan. Dari segi perniagaan, Provinsi Riau membangun Pelabuhan Kuala Enok yang berada tidak jauh dari Pelabuhan Dumai sebagai basis untuk pengangkutan CPO (*Crude Palm Oil*) minyak kelapa sawit untuk di ekspor ke negara lain. Selain itu pembangunan jalan lintas Pekanbaru – Dumai juga mulai di realisasikan sesuai dengan *blueprint* demi kelancaran transportasi kontainer CPO dan juga akses bagi wisatawan dalam negeri untuk mencapai pelabuhan Dumai ataupun wisatawan asal Malaysia menuju ibukota Provinsi Riau (*Blueprint Implementation IMT-GT 2012-2016*: 16).

Di Indonesia, tepatnya di wilayah Riau aktivitas penyelundupan telah menjadi permasalahan sejak Inggris dan Belanda mencari keuntungan ekonomi di Selat Malaka (Ford dan Lyons, 2012). Lebih lanjut Ford dan Lyons mengatakan bahwa wilayah perbatasan berupa Selat Malaka pada akhir tahun 1800-an dibangun untuk memisahkan wilayah kolonial dari Belanda dan juga Inggris serta memisahkan negara yang baru berdaulat di sekitar Selat Malaka.

Terbentuknya Riau sebagai wilayah jalur masuk pakaian bekas selundupan asal Malaysia ini diperkuat oleh pernyataan dari Sapar Asaruddin Hasibuan¹, Kasubsi Penyidikan dan Barang Hasil Penindakan KPPBC TMP B Dumai, Riau. Beliau lebih lanjut dalam sesi wawancara menjelaskan bagaimana pada awalnya pakaian bekas asal Malaysia masuk ke wilayah Riau. Saat itu dimana Batam masih menjadi bagian dari

¹ Sapar Asaruddin Hasibuan adalah Kepala sub. Seksi Penyidikan dan Barang Hasil Penindakan di seksi Pendindakan dan Penyidikan(P2) di KPPBC TMP B Dumai. Wawancara dilakukan di ruangan beliau pada tanggal 10 Mei 2017 pukul 11.42 WIB hingga selesai.

Provinsi Riau dan juga pantai timur Riau menjadi jalur perdagangan penting antar regional Malaysia, Singapura, dan Indonesia yang cukup sibuk. Kota Batam dikelilingi oleh garis pantai yang mayoritas dapat dijadikan sandaran untuk kapal – kapal asal luar negeri. Namun dengan wilayah pantai yang cukup luas yakni Selat Malaka, dan garis pantai Pulau Batam yang cukup panjang tidak memungkinkan untuk mendapat pengawasan secara keseluruhan dari petugas baik Bea Cukai, TNI AL, dan polisi air.

Dengan keadaan yang demikian, akan sangat mudah bagi oknum penyelundup untuk menyelundupkan pakaian bekas yang dimasukkan ke Indonesia dalam bentuk ballpress atau karung dalam ukuran besar. Dalam sesi wawancara ini Bapak Sapar Asaruddin juga menjelaskan bagaimana pakaian bekas bisa masuk ke wilayah Provinsi Riau melalui Dumai. Untuk memasukkan pakaian bekas ke Dumai, oknum yang biasanya adalah nahkoda lokal yang menerima ballpress umumnya berasal dari Malaysia atau Singapura dari penyalur pakaian bekas tersebut untuk selanjutnya di edarkan ke sekitar wilayah darat Riau baik pasar – pasar di kota Dumai, Duri, Rengat, Perawang hingga Pekanbaru untuk kemudian diedarkan ke wilayah lain seperti Sumatera Barat, Sumatera Selatan, hingga pulau Jawa.

Selain Bengkalis dan Tembilahan dermaga atau warga lokal menyebutnya dengan tangkahan yang terdekat di sekitar selat Malaka dari Malaysia adalah pantai Dumai yang memiliki cukup banyak pelabuhan tikus atau dermaga pribadi. Kapal – kapal pengangkut ini umumnya adalah kapal yang tidak terdaftar resmi dan tidak memiliki manifest sehingga sangat mudah dilakukan penyitaan barang dan juga kapal sebagai alat pengangkut.

Sebagai salah satu kota yang pelabuhannya menjadi gerbang utama masuknya barang – barang asal negara lain terutama Malaysia, Dumai juga dibanjiri dengan keberadaan pakaian bekas dari Malaysia tersebut. Seperti yang terlihat dari gambar yang penulis dokumentasikan saat melakukan penelitian di salah satu kota di Provinsi Riau, yaitu Kota Dumai.

Gambar 2.1 Pasar Pakaian Bekas di Salah Satu Pasar Tradisional Kota Dumai



Sumber : Dokumentasi Peneliti. Diambil tanggal : 06 April 2017

Ester Katende dan Magezi dalam (Katende dan Magezi,2017: 11) menjabarkan bahwa pakaian bekas yang beredar di pasaran adalah pakaian yang didapatkan dari penyumbang oleh sebuah perusahaan komersil yang kemudian menyortir pakaian – pakaian tersebut menjadi kain perca, pakaian jadi layak pakai dan klasifikasi lainnya lalu di pakaian tersebut dikemas dalam bentuk ballpress seberat 45kg – 55kg. Ballpress –ballpress ini kemudian dikirim ke luar negeri dengan memperhatikan kunci utama dalam peredarannya : menjadikan karung berisi pakaian ini sebagai bentuk sumbangan

agar bisa dijadikan sebagai komoditas ekspor untuk kemudian di komersialkan oleh perusahaan tertentu di negara – negara tujuan ekspor. Berikut adalah beberapa negara eksportir pakaian bekas di dunia berdasarkan data UN *Comtrade* pada tahun 2015 :

Tabel 2.1 Negara eksportir pakaian bekas ke seluruh dunia

NO	Negara	Presentase
1	USA	19,5%
2	UK	13,3%
3	Germany	11,5%
4	China	7,9%

Sumber : UN *Comtrade Global Share of Second Hand Clothing Export, 2015*

Untuk wilayah Indonesia sendiri, pakaian bekas kebanyakan berasal dari Malaysia yang juga menampung pakaian bekas dari negara lain. Seiring dengan semakin meningkatnya keamanan di sekitar wilayah maritim di sekitar wilayah Selat Malaka, modus masuknya pakaian bekas menuju wilayah Riau melalui Pelabuhan Dumai menjadi lebih bervariasi, salah satunya dengan membawa pakaian bekas dalam jumlah terbatas melalui kapal Ferry pengangkut penumpang dari Malaysia ke Riau. Adapun skema masuknya pakaian bekas ke Indonesia melalui Riau dapat digambarkan sebagai berikut :

Pakaian bekas asal Malaysia diberangkatkan dari Malaysia menuju pelabuhan baik dengan menggunakan kapal tanpa manifest atau Ferry penumpang menuju wilayah Indonesia melalui Selat Melaka menuju Riau atau Kepulauan Riau



pakaian bekas yang telah sampai ke wilayah Riau biasanya akan di turunkan di dermaga yang tidak resmi atau masuk melalui tas bawaan penumpang kapal Ferry asal Malaysia hanya dalam jumlah yang tidak banyak



Pakaian bekas yang telah masuk ke wilayah Riau kemudian diteruskan menuju wilayah lainnya di Riau atau dengan modus perdagangan antar pulau dan provinsi lain di Indonesia terutama Sumatera dan Jawa.

Sumber : keterangan dari petugas KPPBC Dumai dalam wawancara oleh peneliti

Dengan adanya beberapa cara yang dilakukan oleh oknum – oknum penyelundup pakaian bekas dari Malaysia baik dalam skala besar maupun dalam skala kecil menuju wilayah Riau menggambarkan bahwa Indonesia adalah salah satu negara tujuan distribusi pakaian bekas tersebut. Untuk wilayah Riau sendiri pakaian bekas hasil selundupan yang masuk melalui Dumai, Bengkalis, ataupun rembesan dari pelabuhan Batam dijual dengan memanfaatkan pasar tradisional dan dijual oleh toko yang jumlahnya lebih dari dua toko dalam satu pasar sehingga masyarakat memiliki banyak tempat untuk menentukan pilihan.

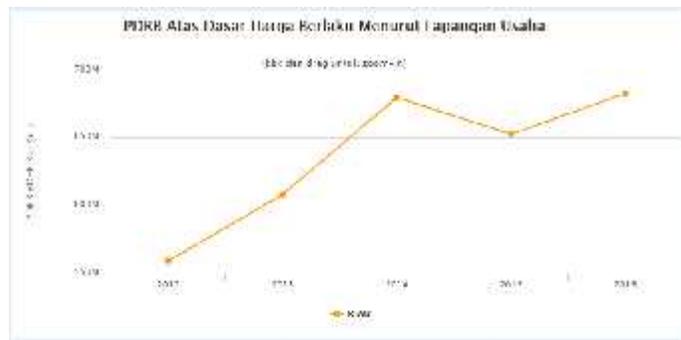
2.2 Pendorong Penyelundupan Pakaian Bekas di Riau

Provinsi Riau adalah salah satu provinsi di Pulau Sumatera yang memiliki kekayaan alam berupa minyak bumi dan CPO (*Crude Palm Oil*) yang kemudian

menjadi salah satu penyumbang devisa terbesar bagi Indonesia dimana berdasarkan data Badan Pusat Statistik pada tahun 2011 Riau menyumbang sekitar 40% pendapatan negara yang dihasilkan dari pengelolaan sumber daya alam baik minyak bumi, kelapa sawit, dan juga emas yang mulai dieksplorasi semenjak abad 19 hingga saat ini(Susanti dan Burgers, 2011).

Salah satu indikator penting dalam mengukur pergerakan roda ekonomi domestik suatu daerah adalah dengan melihat pada Pendapatan Domestik Regional Bruto atau pendapatan asli daerah dengan menggunakan ketersediaan lapangan usaha bagi masyarakat di wilayah tersebut. Begitu juga dengan wilayah Provinsi Riau. Salah satu contoh dari pergerakan ekonomi Riau terlihat pada tahun 2012- 2016 dimana meskipun mengalami fluktuasi namun perekonomian Provinsi Riau masih berjalan dengan stabil. Seperti yang dipaparkan dalam grafik berikut :

Grafik 2.1 Produk Domestik Regional Bruto Riau tahun 2012 - 2016



Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Riau (www.riau.bps.go.id/ diakses pada tanggal 05/10/2017)

Berdasarkan grafik pendapatan yang telah dipaparkan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa perekonomian Riau pada umumnya cenderung mengalami kenaikan pertahun.

Selain perekonomiannya yang variatif, secara demografis penduduk Riau juga beragam dalam berbagai aspek. Keberadaan sektor penting seperti pertambangan dan juga perdagangan mendorong munculnya keberagaman di Provinsi Riau dengan adanya proses migrasi penduduk yang berasal dari luar Provinsi Riau menuju wilayah – wilayah di Riau. Meskipun Riau lekat dengan sebutan tanah melayu atau Bumi Lancang Kuning, namun keberagaman sangat terasa di Provinsi ini. Migrasi yang telah dimulai semenjak berabad lalu ini kemudian mengubah komposisi penduduk Riau menjadi : Melayu 48%, Jawa 20%, Minangkabau 9%, 8% Batak, 6 % Banjar dan suku lainnya. Para transmigran yang berasal dari jawa pada umumnya menjadi pekerja di sektor perkebunan sawit di Riau dan penduduk asal Sumatera Utara umumnya datang dan membeli tanah dari warga lokal kemudian membangun perkebunan dan juga industri kelapa sawit dalam skala kecil di Riau. Pola imigrasi inilah yang kemudian mengubah dinamika sosial di Provinsi Riau menjadi lebih beragam (Koizumi, 2016: 6).

Salah satu bentuk dari adanya kedekatan yang didasarkan pada lingkup wilayah regional antara Indonesia dengan negara lain adalah dengan terjalannya kerjasama regional dalam bidang ekonomi antara Malaysia, Indonesia dan Singapura. Kerjasama yang didasarkan atas kekuatan regional antara tiga negara ini melahirkan hubungan triangular ini bernama SIJORI. Malaysia direpresentasikan oleh Johor Bahru, Indonesia

direpresentasikan oleh Provinsi Riau terkhusus pada Batam dan Bintan yang saat itu masih berada dalam wilayah teritorial Riau sebelum kemudian mengalami pemekaran menjadi Provinsi Kepulauan Riau dan kemudian negara Singapura.

Salah satu dampak dari adanya kerjasama antara tiga negara ini adalah terbentuknya pengaruh pertumbuhan kota – kota yang terletak disekitar pantai Provinsi Riau. Batam yang saat itu menjadi bagian dari Sijori mengalami pertumbuhan yang cukup pesat sebagai kota pelabuhan di Provinsi Riau. Dibawah kepemimpinan BJ. Habibie² yang memprakasai Proyek BIDA atau Batam Industrial Development Authority dengan tujuan menjadikan Batam memiliki posisi yang kompetitif dan basis kekuatan perekonomian yang setara dengan Singapura saat itu (Bunnel,dkk.2011: 468).

Pasca berpisahnya Batam dan Bintan dari Provinsi Riau pada tahun 2002, Riau semakin membenahi diri dalam pembangunan di sepanjang wilayah sekitar pelabuhannya. Beberapa pelabuhan yang berada di Riau memiliki posisi strategis yang berada dekat dengan wilayah kedaulatan dengan negara lain yaitu Malaysia dan Singapura. Terdapat beberapa pelabuhan di Provinsi Riau yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia, yaitu Pelabuhan Dumai, Pelabuhan laut Bengkalis yang dimana kabupaten Bengkalis adalah salah satu wilayah yang berbatasan langsung dengan Malaysia, Pelabuhan Panipahan Rokan Hilir yang menjadi pelabuhan

² Pembangunan Batam menjadi kawasan Industri sebetulnya sudah dimulai pada tahun 1978 dengan BJ Habibie sebagai Direktur dari mega proyek BIDA yang kemudian mengubah Batam menjadi kota yang berlandaskan kepada industri dan juga pelabuhan dengan tujuan pembangunan ekonomi kedaerahan Provinsi Riau. Hingga kemudian pasca krisis 1998 BJ Habibie menjabat sebagai presiden RI menggantikan Soeharto yang kala itu harus turun dari jabatannya (Bunnel,dkk.2011: 467).

pelayaran menuju Malaysia via Port Klang dan Port Dickson, dan Pelabuhan Buton yang juga merupakan bagian dari pelabuhan pelayaran Internasional di Riau (www.bumn.go.id/06/10/2017)

Letak geografis yang saling berdekatan antara Riau dan Malaysia selain mendorong adanya kerjasama dalam berbagai aspek di tingkat regional yang membawa dampak positif bagi kedua negara, namun posisi ini ternyata menjadi celah bagi oknum – oknum tertentu yang bertujuan untuk melakukan kegiatan yang melanggar ketentuan hubungan kedua negara. Salah satu kegiatan yang dilakukan oleh oknum ini adalah kegiatan penyelundupan.

Meskipun Provinsi Riau khususnya Dumai telah siap dengan perdagangan internasional terbukti dengan keberadaan Pelabuhan resmi yang terdaftar yaitu pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo I, dan juga pelabuhan milik perusahaan minyak mentah dan juga kelapa sawit dalam hal ini PT. Pertamina dan PT. Chevron serta PT. Wilmar, diluar pelabuhan resmi yang memiliki izin ini terdapat pelabuhan tak resmi atau warga setempat menyebutnya dengan Tangkahan. Alkafi menambahkan bahwa kapal – kapal yang biasanya merapat di tangkahan adalah kapal kayu yang merapat disepanjang bibir pantai hingga mengarah ke aliran sungai Dumai. Keberadaan kapal inilah yang terkadang menjadi salah satu ancaman bagi Provinsi Riau karena dengan bersandarnya kapal – kapal kayu ini menjadi celah bagi barang – barang illegal asal negara lain masuk. Karena itulah perlu adanya pengawasan dari instansi terkait keberadaan tangkahan dan kapal – kapal kayu ini di sepanjang wilayah pantai diluar kawasan pelabuhan.

Selain faktor pendorong berupa letak geografis dan juga keberadaan dermaga pribadi yang tidak memiliki izin resmi, penyelundupan pakaian bekas ke Riau juga disebabkan oleh faktor yang berasal dari konsumen. Pakaian bekas yang masuk ke Riau menjadi salah satu pilihan bagi masyarakat Riau dalam memenuhi kebutuhan sandang. Dengan harga yang murah, merk yang ditawarkan juga beragam sehingga menjadi daya tarik tersendiri dari pakaian bekas. Meskipun demikian, masuknya pakaian bekas selundupan berikut dengan adanya distribusi pakaian bekas tersebut ke pasar domestik membawa beberapa dampak bagi Indonesia. Dari segi ekonomi dalam (Baden dan Barber, 2005: 11) pakaian bekas yang masuk ke wilayah Indonesia memberikan dua dampak yang berdiri pada sisi yang berbeda, yaitu sisi positif maupun sisi negatif. Sisi positif yang timbul yaitu tumbuhnya lapangan kerja dalam skala kecil yaitu pedagang pakaian bekas di pasar tradisional, kuli panggul yang mengangkat ballpress saat proses pembongkaran kapal di pelabuhan non resmi, maupun tenaga lepas yang memiliki peranan sebagai pekerja yang merapikan, memperbaiki dan mendistribusikan pakaian bekas ke pasaran.

Sisi negatif yang juga diungkapkan oleh Baden dan Barber adalah adanya anggapan bahwa dengan masuknya pakaian bekas ke suatu negara menjadi penyebab turunnya produktivitas dan daya beli produk garmen nasional sehingga pengusaha di bidang pakaian jadi mengalami kemunduran dalam usahanya. Hal yang sama juga diungkapkan oleh Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, dengan adanya pakaian bekas yang masuk ke wilayah Indonesia maka akan merusak industri garmen

dan konveksi pengusaha menengah maupun industri besar seperti *weaving/knitting* atau industri serat. Akibat rusaknya pangsa pasar dan produktivitas ini memancing pengurangan karyawan di bidang garmen. Dengan adanya harga yang murah, maka masyarakat di golongan ekonomi menengah kebawah memiliki pilihan dalam membeli pakaian jadi, namun murahnya harga pakaian ini membawa kerugian bagi penerimaan negara. Hal ini disebabkan karena pakaian tersebut masuk dengan cara diselundupkan sehingga tidak perlu membayar bea masuk sehingga negara tidak mendapatkan penambahan devisa dari bidang impor.

Dari sisi kesehatan, pakaian bekas dapat mendatangkan masalah bagi konsumen dimana adanya kemungkinan bagi para konsumen untuk tertular penyakit yang berasal dari bakteri atau parasit yang terdapat di pakaian tersebut meskipun telah melalui proses pembersihan sebelumnya. Dikutip dari harian daring *Healthcare* beberapa penyakit yang dapat ditularkan dari pakaian bekas adalah sifilis, gonorrhoea, dan hepatitis (Duffy, 2017). Pakaian bekas yang masuk ke Indonesia bukan hanya berupa baju atau celana, melainkan juga pakaian dalam, kaos dalam, hingga kaos kaki yang rentan mengandung bakteri berbahaya yang bersifat menularkan penyakit.

Salah satu kasus yang terjadi di dunia adalah di afrika dimana pada saat wabah penyakit Ebola menyerang sebagian wilayah benua Afrika dan pakaian dalam menjadi barang yang amat rentan untuk dipakai karena kemungkinan penularan melalui cairan tubuh penderita Ebola sangat memungkinkan untuk terjadi (Emefa,dkk.2015: 37). Di Indonesia, pakaian bekas yang masuk ke wilayah Indonesia masuk dan dipasarkan

dalam keadaan yang sangat kotor dan berdebu. Dari hasil pemeriksaan laboratorium Kementerian Perdagangan terhadap 25 sampel pakaian bekas yang diuji dengan metode pengujian angka lempeng total (ALT) menunjukkan setidaknya terdapat 216.000 koloni mikroba dan jamur 36.000 koloni. Kandungan mikroba dan jamur ini merupakan bakteri berbahaya yang bisa mengakibatkan gangguan pencernaan, gatal-gatal, dan infeksi pada saluran kelamin (Kemendag, 2015: 25).

2.3 Upaya Pemerintah Indonesia melalui Undang – undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

Pakaian bekas yang beredar di Indonesia dikatakan sebagai salah satu barang selundupan dikarenakan peraturan mengenai masuknya pakaian bekas sudah diberlakukan semenjak tanggal 1 Januari 1982 melalui SK Menteri Perdagangan dan Koperasi nomor 2 tahun 1982 disebabkan seringnya pakaian bekas yang masuk ke wilayah Indonesia didatangkan dengan cara yang tidak benar dan melanggar peraturan kepabeanan sehingga merugikan negara misalnya dengan melewati pembayaran bea masuk yang dapat digunakan untuk menggerakkan proses pembangunan negara (Kemendag, 2015: 19).

Dalam Laporan Publikasi Internal Kementerian Perdagangan RI Undang – Undang nomor 7 tahun 2014 merupakan transformasi dari Undang – Undang Ordonansi yang dibentuk pada zaman kolonial. Tujuan dari pembentukan UU ini adalah untuk menghasilkan kebijakan yang didasari atas kepentingan nasional.

Lebih lanjut dalam laporan ini menjelaskan bagaimana UU ini melindungi kepentingan nasional dengan adanya turut campur pemerintah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi domestik, mendorong daya saing perdagangan, melindungi industri dalam negeri, dan juga perlindungan terhadap konsumen.

Undang – Undang ini memuat 19 bab dan 122 pasal yang memuat fungsi kebijakan, pengaturan dan pengendalian sektor perdagangan, dan diharapkan mampu memacu kinerja sektor perdagangan Indonesia (INTRA Kemendag, 2014).

Laporan Publikasi Internal Kementerian Perdagangan RI menyoroti adanya upaya pemerintah dalam meningkatkan produktivitas dalam negeri dengan mengatur jalannya perdagangan antarpulau di Indonesia dengan maksud untuk mengamankan distribusi barang yang dibatasi peredarannya, mencegah masuknya barang – barang selundupan asal luar negeri yang mengancam pangsa pasar domestik, dan mencegah adanya usaha penyelundupan barang ke luar negeri.

Pada akhirnya Undang – undang ini menurut Kementerian Perdagangan merupakan salah satu usaha pemerintah dalam melindungi sektor perdagangan domestik dari dampak yang dihasilkan dari integrasi pasar Indonesia ke pangsa pasar regional yaitu adanya Masyarakat Ekonomi ASEAN.

Peraturan perundang - undangan tersebut kemudian di jadikan dasar bagi Kementerian Perdagangan Republik Indonesia untuk menyusun peraturan menteri keuangan terkait masuknya pakaian bekas ke wilayah Indonesia. Adapun peraturan yang dibentuk oleh Kementerian tersebut adalah Peraturan Kementerian Perdagangan Nomor 51/M- DAG/PER/7/2015 tentang larangan impor pakaian bekas.

Peraturan kementerian ini kemudian juga menjadi dasar bagi salah satu instansi pemerintahan untuk menjalankan tugasnya menjaga lalu lintas perdagangan di Indonesia. Instansi tersebut adalah Direktorat Jendral Bea dan Cukai. Bea dan Cukai adalah suatu instansi yang memiliki peran penting dari negara dalam melakukan tugas dan fungsinya, yaitu melindungi masyarakat dari masuknya barang – barang berbahaya, melindungi industri tertentu di dalam negeri dari persaingan yang tidak sehat dari industri sejenis yang berasal dari luar negeri, memberantas penyelundupan, dan melaksanakan tugas titipan dari instansi lain yang berkepentingan dengan lalu lintas barang yang melalui batas – batas negara (www.beacukai.go.id 17/10/2017).

Melalui Bea Cukai pemerintah dalam (Kemendag, 2015) menjalankan tuigasnya untuk mencegah penurunan produktivitas barang dalam negeri sehingga perlu adanya pengurangan dan pencegahan produk serupa asal luar negeri demi menjadi kestabilan pangsa produksi industri garmen nasional, dan juga isu yang tidak kalah penting adalah isu kesehatan yang terdapat di dalam pakaian bekas, dimana Kementerian Kesehatan menyatakan bahwa tidak semua pakaian bekas aman digunakan karena adanya bahaya akan kontaminasi bakteri di dalam pakaian bekas hasil selundupan tersebut.