



Studi Komparasi Struktur, Regulasi, dan Manajemen Berdampak Pada Dwelling Time Antara Pelabuhan Indonesia Dengan Pelabuhan Negara Maju

Mochamad Imroni Mubin¹, Akhmad Ndori², Aditya Mutiara Dewi^{3*}, Renny Hermawati⁴

¹Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Indonesia

²Politeknik Pelayaran Banten, Indonesia

³Politeknik Bumi Akpelni, Indonesia

⁴Universitas Maritim AMNI, Indonesia

Alamat korespondensi: Jl. Pawiyatan Luhur II No.17, Bendan Duwur, Kecamatan Gajahmungkur, Kota Semarang

*Korespondensi penulis: tiara@akpelni.ac.id³

Abstract. *This study used a qualitative approach with a Systematic Literature Review (SLR) as the data collection technique. This study examined the institutional factors causing long dwelling times at Tanjung Emas Port and mitigation efforts. The analysis revealed that the main root of the problem lies in the lengthy administrative and goods inspection (customs) processes, particularly in the red, yellow, and green inspection lanes. Obstacles include the lack of data integration (such as PIB and SPPB dates) between the Semarang Container Terminal (TPKS) and Customs, as well as incomplete documents by service users. A significant impact was felt on imports, where dwelling times were longer due to complicated quarantine and customs inspections, while exports were relatively unaffected.*

Keywords: *Dwelling Time, Regulation, Logistics Efficiency*

Abstrak. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode Systematic Literature Review (SLR) sebagai teknik pengumpulan data. Penelitian ini mengkaji faktor kelembagaan penyebab lamanya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Emas dan upaya mitigasinya. Hasil analisis menunjukkan bahwa akar permasalahan utama terletak pada proses administrasi dan pemeriksaan barang (kepabeanan) yang panjang, khususnya pada jalur pemeriksaan merah, kuning, dan hijau. Hambatan mencakup kurangnya integrasi data (seperti tanggal PIB dan SPPB) antara Terminal Petikemas Semarang (TPKS) dengan Bea Cukai, serta ketidaklengkapan dokumen oleh pengguna jasa. Dampak signifikan terasa pada impor, di mana dwelling time lebih lama karena pemeriksaan karantina dan kepabeanan yang berbelit, sedangkan ekspor relatif tidak terdampak.

Kata kunci: Dwelling Time, Regulasi, Efisiensi Logistik

1. LATAR BELAKANG

Transportasi laut merupakan tulang punggung perdagangan global. UNCTAD menyatakan bahwa pada tahun 2010, lebih dari 80% perdagangan global dikirim melalui laut (Hwang, 2005). Indonesia sebagai negara kepulauan sangat bergantung pada pelabuhan untuk perdagangan. Dwelling time (waktu tunggu kontainer di pelabuhan) menjadi indikator kritis efisiensi. Perekonomian sangat dirugikan oleh dwelling time yang lama, terutama karena harga barang konsumen naik karena harus menanggung biaya efisiensi akibat waktu tinggal (Nur et al., 2019a). Dwelling time untuk bongkar muat peti kemas di pelabuhan, merupakan masalah

lama yang belum diselesaikan di Indonesia. Tingginya dwelling time, disebabkan masih tingginya waktu endap yang secara rata-rata masih berkisar enam hari atau lebih, berakibat meningkatnya biaya pengiriman barang dan juga akan mempengaruhi tingkat kepadatan lapangan penumpukan Peti Kemas atau Yard Occupancy Ratio (YOR) dan menimbulkan kongesti sehingga kinerja operasional pelabuhan akan menurun (Witjaksono & Rahardjo, 2016).

Masa tunggu bongkar muat, sejak tahun 2013 dengan masa tunggu yang masih panjang yaitu sekitar tujuh hari, yang kemudian diperbaiki kinerjanya hingga mencapai masa tunggu sampai sekitar tiga hari (Ricardianto et al., 2018). Namun masa tunggu bongkar muat tersebut tidak cukup memadai jika dibandingkan dengan kondisi di negara tetangga seperti di Singapura yang hanya sekitar satu setengah hari, Hongkong dua hari, Australia tiga hari, Port Klang, Malaysia empat hari dan Leam Chabang, Thailand lima hari (Artakusuma, 2012). Kondisi 2017, untuk dwelling time dengan waktu 2,7 hari hanya khusus untuk ekspor saja, karena peti kemas ekspor hampir tidak pernah bermasalah. Pelabuhan mempunyai waktu tenggat peti kemas masuk terminal atau closing time. Permasalahan ada pada dwelling time untuk impor yang masih diatas tiga hari. Data dari PT. JICT pada 2017 menyatakan, dwelling time untuk peti kemas impor di Pelabuhan Tanjung Priok pada Januari 2017 rata-rata 4,3 hari. Peraturan Pemerintah mengenai pengurangan waktu dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu Permenhub No.117 Tahun 2015, dalam peraturan tersebut menyatakan bahwa batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan paling lama tiga hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan di dalam pelabuhan (Permenhub, 2015), serta arahan dari Kemenhub bahwa dwelling time satu setengah hari yaitu satu hari preclearance, setengah hari custom clearance dan satu hari post clearance. Dwelling time yang efisien sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas rantai pasokan. Dalam konteks kelembagaan transportasi, perbandingan antara sistem kelembagaan pelabuhan di Indonesia dan di negara maju akan memberikan wawasan tentang bagaimana perbedaan struktur, regulasi, dan manajemen berdampak pada dwelling time. Negara maju sering memiliki sistem kelembagaan transportasi yang lebih maju dan efisien. Oleh karena itu, membandingkan dwelling time di pelabuhan Indonesia dengan pelabuhan di negara maju dapat membantu Indonesia untuk mengidentifikasi area-area di mana perbaikan dalam kelembagaan transportasi dapat meningkatkan daya saingnya di pasar global.

Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan dwelling time dan sistem kelembagaan Pelabuhan Tanjung Emas (Indonesia) dengan pelabuhan di negara maju seperti

Singapura. Perbandingan ini penting untuk memahami bagaimana perbedaan struktur, regulasi, dan manajemen kelembagaan mempengaruhi efisiensi dwelling time, sehingga Indonesia dapat mengidentifikasi area perbaikan untuk meningkatkan daya saing global.

2. KAJIAN TEORITIS

Dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai dari satu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat dari kapal hingga peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama (Gurning & Riadi, 2022; Helmut & Herbert, 2014). Dwelling time terkadang memakan waktu sangat lama karena menunggu dokumen (Ricardianto et al., 2018). Proses perijinan yang harus diperbaiki, sebab titik sentralnya ada proses administrasi saja. Lamanya masa tunggu bongkar muat atau dwelling time, disebabkan oleh banyak faktor, tetapi faktor yang paling mempengaruhi adalah banyaknya proses perijinan yang harus dilalui. Pembenahan proses dwelling time yang akan dilakukan pemerintah meliputi perbaikan arus barang, sampai sistem teknologi informasi. Permasalahan lain, masih banyaknya tumpang tindih regulasi atau peraturan terutama yang berhubungan dengan penimbunan barang dan kelancaran arus barang.

Kondisi Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Emas (Indonesia)

Dwelling time di Terminal Peti Kemas Semarang saat ini berkisar 4-5 hari, termasuk didalamnya petikemas Full atau Empty (berdasar data yang dikirim ke Indonesia National Single Window (INSW) . Hal ini masih cukup jauh dengan target pemerintah yaitu waktu tunggu barang di Pelabuhan hanya 2 smpai 3 hari (Rusmiyanto & Alit Sumardiatna, 2021). Jika diuraikan waktu 4 sampai 5 hari tersebut terjadi pada proses Pre Custom 3,1 hari, Custom clearance 0,6 hari dan Post Custom Clearance 1,3 hari .

Dwelling time memiliki tiga proses yaitu, pre clearance, custom clearance, dan post custom clearance jika dijumlahkan membutuhkan waktu selama 250 menit atau 4 jam 10 menit. Untuk satu bulan terdapat 284 kapal yang berlabuh di TPKS, sedangkan per harinya ada 10 kapal yang berlabuh. Dari hasil perhitungan Dwelling Time total selama satu bulan untuk 284 kapal membutuhkan waktu 1.183 jam per bulan dan untuk satu hari membutuhkan waktu 42 jam per 10 kapal, sementara jam kerja Bea Cukai perhari dihitung 8 jam, maka pengerjaan untuk 10 kapal adalah 42 jam dibagi dengan 8 jam yaitu 5 hari kerja (Aliyu & Saputro, 2020). Jadi untuk satu siklus peti kemas bisa mencapai 5 hari di Tempat Penumpukan Sementara (TPS), sedangkan menurut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas rata-rata dwelling time di

terminal peti kemas yang baik maksimal 3 hari. Untuk itu perlu diadakannya penekanan dwelling time di terminal peti kemas Tanjung Emas Semarang.

Hasil rata-rata dwelling time peti kemas impor di TPKS Semarang menunjukkan pada tahun 2015 mencapai 3,93 hari, tahun 2016 mengalami kenaikan mencapai 4,25 hari, tahun 2017 mengalami penurunan kembali menjadi 3,98 hari, dan pada tahun 2018 sampai 2019 terus mengalami kenaikan sebesar 4,27 hari dan 4,73 hari (Aliyu & Saputro, 2020). Hasil rata-rata dwelling time peti kemas impor di TPKS Semarang menunjukkan pada tahun 2015 mencapai 3,93 hari, tahun 2016 mengalami kenaikan mencapai 4,25 hari, tahun 2017 mengalami penurunan kembali menjadi 3,98 hari, dan pada tahun 2018 sampai 2019 terus mengalami kenaikan sebesar 4,27 hari dan 4,73 hari (Aliyu & Saputro, 2020).

Berdasarkan data TPKS batas tertinggi yang berpengaruh ke biaya dwelling time di TPKS adalah 5 hari, selebihnya harus segera dikeluarkan atau dipindahkan ke Pindah Lokasi Penumpukan (PLP). Dwelling time di TPKS Pelabuhan Tanjung Emas sudah dapat ditekan dengan alat yang moderen yaitu ARTG (Automated Rubber Tyred Gantry) sehingga mempercepat proses bongkar muat container (Hendartono & Widilestari, 2020). Hal tersebut telah menunjukkan peningkatan dibandingkan hasil penelitian Sarjiyanto dan Muslimin (2017) yang menyatakan bahwa dwelling time di TPKS pelabuhan Tanjung Emas Semarang dari Januari 2014 hingga Maret 2015 sekitar 5,6 hari.

Terdapat dua jalur utama Bea Cukai yakni jalur merah atau jalur hijau. Tanggung jawab TPKS terhadap penyebab dwelling time sangat kecil, dan pengguna jasa sendiri adalah penyumbang faktor dwelling time tertinggi baik jalur merah ataupun jalur hijau. Untuk ekspor waktu dwelling time lebih pendek. Untuk proses impor, dokumen kepabeanan saat masuk ke TPKS masih ada beberapa dokumen yang belum clear, sehingga masih perlu pemeriksaan baik dari karantina ataupun dari bea cukai, belum lagi faktor ketersediaan gudang dari sisi importer, sehingga dwelling time impor pasti lebih tinggi dari ekspor pada TPKS (Hendartono & Widilestari, 2020). Dari sisi terminal tidak ada kendala terkait pengaruh penjaluran jalur hijau. Untuk jalur merah ada peran TPKS rata-rata 0.5 hari saja untuk proses relokasi ke CY Pemeriksaan. Faktor-faktor penyebab dwelling time pada umumnya adalah adanya 2 jalur utama Bea Cukai dalam proses pengeluaran peti kemas impor yakni jalur merah dan jalur hijau. Jalur merah adalah perlakuan pabean atas Pemberitahuan Impor Barang (PIB) karena memenuhi kriteria sebagai berikut : jenis barang yang tidak jelas serta tidak spesifik, tidak adanya nota intelijen, nilai pabean yang meragukan, reputasi importir yang jelek, tidak ada perintah pemeriksaan acak oleh computer. Sedangkan jalur kuning yaitu

pengeluaran barang atau kontainer impor dari kawasan pabean tanpa pemeriksaan fisik barang, tetapi tetap dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Untuk jalur hijau adalah fasilitas yang diberikan importir, wajib membuat PIB dan dilakukan pemeriksaan dokumen PIB tanpa pemeriksaan fisik barang (Yuliani, 2018). Dalam kaitan dengan jalur hijau dan jalur merah dari sisi TPKS tidak ada masalah pada dwelling time karena rata rata hanya 0,5 hari saja untuk proses ke CY dan versi TPKS, pada jalur merah peti kemas hanya 6,16 hari dan pada jalur hijau hanya 4 hari dengan demikian untuk jalur merah masih ada kendala karena TPKS sendiri tidak mempunyai data tanggal PIB dan SPPB secara detail. Tanggung jawab TPKS terhadap dwelling timesangat kecil, tidak ditemukan kendala yang signifikan di TPKS pada dwelling timehanya beberapa kendala minor saat pergerakan container ke Container Yard (CY). Dwelling time di TPKS berkisar 4 hari termasuk didalamnya peti kemas isi dan kosong (berdasar data yang dikirim dari INSW), dengan demikian angka tersebut masih dalam kewajaran dan batas tertinggi yang berpengaruh ke biaya dwelling time adalah setelah 5 hari, dan setelah itu kontainer harus dikeluarkan ke Pindah Lokasi Penumpukan (PLP). Selanjutnya setelah 10 hari harus dipindahkan lagi ke depo swasta yang semakin mahal lagi biaya logistiknya. Oleh karena itu dengan adanya kebijakan dikeluarkannya kontainer setelah 5 hari, maka dapat ditekan dwelling time di TPKS pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Berdasarkan uraian di atas dapat diketahui bahwa hipotesis awal tentang faktor-faktor penyebab dwelling time antara lain: (a) kapasitas lahan penumpukan; (b) fasilitas bongkar muat yang digunakan masing-masing operator terminal; (c) tingkat kepadatan arus bongkar muat yang dilayani; dan (d) proses pengurusan dokumen kepabeanan untuk layanan ekspor impor sesuai dengan hasil penelitian dan mendukung penelitian Narindra (Narindra, 2016).

Kondisi Dwelling Time di Pelabuhan Singapura

Singapura merupakan sebuah negara kepulauan kecil (sekitar 620 km²), memiliki keunggulan geografis yang strategis di persimpangan jalur pelayaran utama dunia, terutama Selat Malaka. Namun, kesuksesannya sebagai pusat maritim global bukan hanya karena lokasi, melainkan berkat kebijakan dan layanan kelas dunia. Pelabuhan Singapura adalah pusat transshipment terbesar dunia (80% kargo transit), pelabuhan bunker terbesar, dan terminal peti kemas tersibuk kedua global. Keberhasilan ini didukung oleh kebijakan perdagangan bebas dan zona perdagangan bebas yang luas. Layanan maritim lengkap dan efisien, mulai dari bahan bakar hingga perbankan, Infrastruktur terkonsentrasi di barat daya pulau, dengan PSA

International mendominasi 98% pasar petikemas, dan efisiensi operasional tinggi yang menarik volume kargo besar. Pada tahun 2004, pelabuhan ini mencatat rekor 1 Miliar GT Tonase dan menangani 393,4 Juta ton kargo, didominasi petikemas (56,8%) dan minyak curah (32,9%)

Pelabuhan ini menawarkan bahan bakar, pemanduan dan penarik, kargo, perbaikan kapal, pergudangan, dan layanan pendukung seperti perbankan, asuransi, komunikasi, dan hiburan. Pemerintah Singapura telah meningkatkan nilai dan daya saing pelabuhannya dengan memberlakukan kebijakan perdagangan bebas, yang mendorong pertumbuhan tinggi dan menarik investasi dan perusahaan asing. Untuk mengakomodasi volume transshipment, Singapura telah menciptakan sejumlah zona perdagangan bebas yang memungkinkan berbagai macam barang yang terkena bea masuk dan dikendalikan untuk disimpan dan diekspor kembali tanpa tarif bea cukai. Zona perdagangan bebas mencakup area penyimpanan tertutup dan terbuka seluas dua juta meter persegi. Di luar zona perdagangan bebas, terdapat ruang gudang tertutup seluas 500.000 meter persegi. Total tonase pelayaran yang singgah di pelabuhan tersebut tumbuh hingga mencapai rekor dunia baru sebesar 1,0 miliar gross ton (GT) pada tahun 2004. Rata-rata ukuran kapal meningkat sebesar 26,3 persen dibandingkan lima tahun lalu. sebelumnya pada tahun 1999. Peningkatan paling signifikan dalam jumlah rata-rata kapal yang singgah di pelabuhan selama periode ini terjadi pada kapal pengangkut LPG/LNG dan kapal kontainer.

Pertumbuhan yang kuat juga dicapai pada total kargo yang ditangani; jumlah ini meningkat sebesar 13,1 persen dari tahun 2003 hingga mencapai 393,4 juta ton pengangkutan (FT) pada tahun 2004. Kargo dalam peti kemas, yang berjumlah total 223,5 juta FT atau 21,3 juta TEUs, terus menyumbang porsi terbesar dari total tonase yang ditangani sebesar 56,8 persen. Diikuti oleh kargo minyak curah yang menyumbang 32,9 persen. Secara keseluruhan, kedua kategori kargo ini menyumbang hampir 90 persen dari total tonase kargo yang ditangani di pelabuhan Singapura.

Fasilitas pelabuhan di Singapura sebagian besar terkonsentrasi di bagian barat daya negara itu. Kontainer sebagian besar ditangani di lima lokasi di bagian selatan pulau. Melalui anak perusahaannya yang berbasis di Singapura, PSA Corporation, PSA International mengoperasikan terminal Tanjong Pagar, Brani, Keppel dan Pasir Panjang, sementara Jurong Port Pte Ltd menjalankan terminal peti kemas yang relatif kecil di Damar Laut. Kargo konvensional ditangani di terminal serbaguna yang berlokasi di Dermaga Pasir Panjang, Dermaga Sembawang, dan Pelabuhan Jurong, sedangkan petrokimia ditangani di Pelabuhan Jurong dan Pulau Jurong. Galangan kapal utama terletak di Tuas View dan fasilitas pelayaran

terletak di ujung selatan negara itu di Singapore Cruise Centre. PSA International menguasai sekitar 98 persen pangsa pasar penanganan peti kemas, sementara Jurong Port Pte. Ltd menangani sebagian besar dari 2 persen sisanya. Dominasi PSA International di pasar penanganan peti kemas di Singapura sebagian besar disebabkan oleh posisi monopoli yang mereka miliki sejak awal tahun 1970an ketika Singapura mulai menangani peti kemas pertamanya.

Tingkat efisiensi terminal yang tinggi (Cullinane, Song, & Gray, 2002), ditambah dengan tidak adanya persaingan yang kredibel di wilayah tersebut, memungkinkan PSA International untuk melipatgandakan arus peti kemasnya kira-kira setiap empat tahun hingga tahun 1994, setelah itu penggandaan berikutnya baru terjadi pada tahun 2004. Harus diakui bahwa ekspansi awal yang cepat dalam hal pengiriman peti kemas (sebelum tahun 1994) di pelabuhan Singapura difasilitasi oleh adopsi cepat konsep peti kemas di negara-negara ekonomi utama (Thailand, Malaysia dan Malaysia). Indonesia) yang perdagangannya mengarah ke pusat Singapura.

3. METODE PENELITIAN

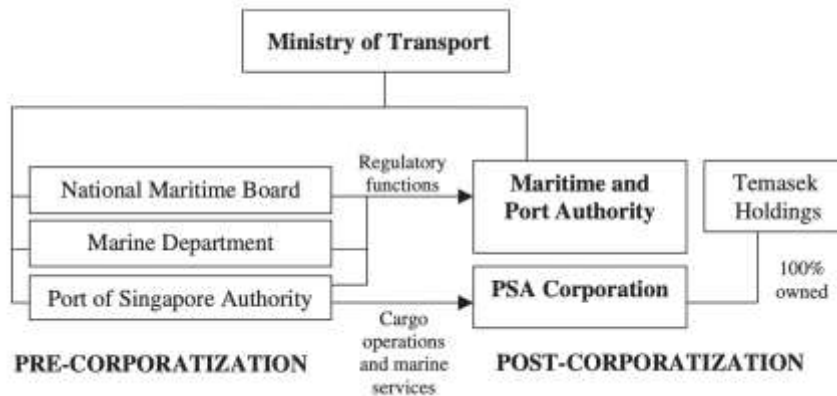
Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif karena bertujuan untuk menggali secara mendalam pemahaman konseptual dan teoritis mengenai topik yang dikaji. Pendekatan ini dipilih untuk memungkinkan peneliti mengkaji berbagai sumber pustaka secara kritis, menganalisis tren, perbedaan perspektif, serta membangun sintesis terhadap pengetahuan yang telah ada.

Secara khusus, penelitian ini menggunakan metode Systematic Literature Review (SLR) sebagai teknik pengumpulan data. Metode ini sesuai dengan pendekatan kualitatif karena tidak hanya berfokus pada kuantifikasi temuan, tetapi juga mengeksplorasi dan menginterpretasikan konten dari berbagai literatur secara sistematis dan menyeluruh. SLR memberikan kerangka yang transparan dan terstruktur untuk mengidentifikasi, menilai, dan mensintesis hasil-hasil penelitian sebelumnya (Kitchenham, 2004), sehingga menghasilkan pemahaman yang lebih mendalam terhadap isu atau pertanyaan penelitian yang diangkat. Pemilihan metode ini juga dilandasi oleh kebutuhan untuk menyusun landasan teoritis yang kuat dan mengidentifikasi celah penelitian (research gap) berdasarkan kajian kritis terhadap sumber-sumber ilmiah yang relevan dan terpercaya.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Singapura mempertahankan posisinya sebagai pelabuhan tersibuk dunia karena dua faktor kunci yaitu : Efisiensi Operasional melalui dukungan sumber daya yang memadai (seperti kapal tunda dan tenaga kerja 24/7) serta kemampuan operator utama (PSA) dalam menangani kapal dengan cepat dan efisien. Hal ini mencegah keterlambatan dan mempertahankan daya tarik pelabuhan. Kedua adalah Model Kepemilikan Hibrid. Pemerintah Singapura tetap memegang kendali strategis atas sektor maritim untuk menjamin pencapaian tujuan ekonomi jangka panjang, sehingga tidak melakukan privatisasi penuh. Namun, pemerintah juga mendelegasikan keputusan operasional dan komersial kepada otoritas terkait untuk meningkatkan efisiensi komersial pelabuhan.

Pembagian peran dalam tata kelola pelabuhan Singapura berjalan efektif: PSA International dan Jurong Port berfokus pada operasional bisnis pelabuhan yang efisien dengan dukungan sistem IT terpadu (seperti CITOS), sementara Otoritas Maritim dan Pelabuhan (MPA) berperan sebagai regulator dan pengembang kebijakan strategis untuk memajukan seluruh industri maritim Singapura sebagai Pusat Maritim Internasional (IMC). MPA, yang berada di bawah Kementerian Perhubungan dan berkoordinasi erat dengan pelaku industri, merumuskan kebijakan berbasis kebutuhan pasar. Model kolaborasi pemerintah-swasta ini menciptakan lingkungan yang pro-bisnis, dengan komunikasi intensif untuk memperkuat daya saing maritim Singapura secara global. Tantangannya adalah menjaga efektivitas koordinasi antar banyak pihak yang terlibat. Manfaat dari pengaturan ini adalah bahwa kebijakan dirumuskan dengan fokus yang kuat pada relevansi dan kepentingannya terhadap kebutuhan komersial komunitas maritim. Sistem ini juga memfasilitasi umpan balik langsung dan cepat dari komunitas maritim komersial kepada menteri mengenai berbagai masalah yang dirasa perlu untuk diperbaiki. Kelemahan potensial dari sistem ini adalah bahwa sistem ini memerlukan administrasi yang cakap agar terdapat manajemen komunikasi dan komunikasi yang efektif. Peraturan dan pengelolaan pelabuhan bergantung pada upaya bersama dari berbagai lembaga pemerintah dan badan sektor swasta untuk bersatu dalam isu-isu spesifik guna meningkatkan keunggulan kompetitif maritim Singapura dibandingkan pesaing saat ini dan yang akan datang. Prinsip panduan yang menyatukan organisasi-organisasi ini adalah tujuan bersama untuk menciptakan 'lingkungan yang pro-bisnis' di mana komunitas bisnis maritim dapat berkembang dan sejahtera dalam konteks kompetitif internasional.



Gambar 3.2 Perubahan Struktural Tata Kelola Pelabuhan Singapura

Beberapa sistem yang dikembangkan oleh kelompok IS PSA, yang berperan penting dalam membantu PSA mendapatkan reputasi baik di mata pengguna pelabuhannya dan dibandingkan para pesaingnya, termasuk Computer Integrated Terminal Operations System (CITOS), BOXNET, PORTNET dan FastConnect. Dengan sistem ini, pengguna pelabuhan dapat mengharapkan kecepatan penanganan yang lebih cepat dan waktu penyelesaian kapal yang lebih singkat. CITOS digunakan di terminal peti kemas untuk merencanakan dan mengarahkan semua penanganan peti kemas.

Perubahan struktur tata kelola pelabuhan Singapura ini diperlukan untuk meningkatkan fleksibilitas komersial PSA untuk beroperasi dan berinvestasi secara efektif dalam lingkungan persaingan yang sangat ketat yang muncul di lanskap pelabuhan regional. Hal ini dirasa, ditambah dengan semakin besarnya disiplin dan orientasi pasar yang dimiliki entitas sektor swasta, akan mempertajam keunggulan kompetitif PSA dalam kondisi ini.

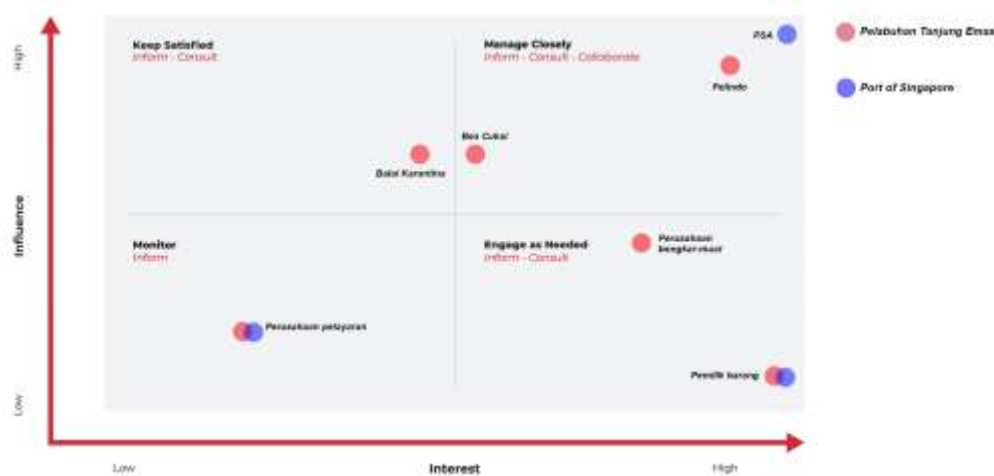
Di Pelabuhan Tanjung Emas, lamanya dwelling time terutama disebabkan oleh proses administrasi dan pemeriksaan Bea Cukai, bukan oleh kinerja terminal (TPKS).

Rincian Jalur Pemeriksaan dan Dampaknya:

1. Jalur Merah: Dikenakan untuk barang dengan dokumen meragukan (jenis barang tidak jelas, nilai pabean dipertanyakan, reputasi importir buruk). Jalur ini memerlukan pemeriksaan fisik dan menyebabkan dwelling time terlama (6,16 hari). Hambatan utama adalah kurangnya data detail dari Bea Cukai (seperti tanggal PIB dan SPPB) yang dapat diakses TPKS.
2. Jalur Hijau: Fasilitas untuk importir tertentu, hanya melalui pemeriksaan dokumen tanpa pemeriksaan fisik. Dwelling time pada jalur ini sekitar 4 hari.

3. Kontribusi TPKS: Sangat kecil (hanya ~0,5 hari untuk pergerakan kontainer ke Container Yard/CY). TPKS tidak mengalami kendala signifikan dan penyumbang dwelling time terbesar adalah pengguna jasa (importir) di semua jalur.

Berdasarkan uraian di atas dapat diketahui penyebab lamanya dwelling time terutama dalam aspek kelembagaan adalah proses pengurusan dokumen kepabeanan untuk layanan ekspor impor sesuai dengan hasil penelitian dan mendukung penelitian Narindra dkk. (2016; 52).



Gambar 3.6. Stakeholder mapping dwelling time Tanjung Emas dan Singapura

Tabel 3.1.Stakeholder dan Peran

Pelabuhan	Stakeholder	Peran
Tanjung Emas	Perusahaan pelayaran	menyediakan kapal atau armada kapal untuk mengangkut barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain; bertanggung jawab untuk merencanakan dan mengelola muatan yang akan diangkut oleh kapal; terlibat dalam proses pengambilan (loading) dan penurunan (unloading) barang dari kapal; berkoordinasi dengan pihak pelabuhan, termasuk otoritas pelabuhan dan perusahaan bongkar muat, untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat; bertanggung jawab untuk menyusun dokumen dan administrasi terkait proses bongkar muat
	Pelindo	mengelola terminal peti kemas di pelabuhan yang menjadi wilayah kerjanya. Mereka memastikan kelancaran proses bongkar muat peti kemas, penyimpanan, dan distribusi muatan; menyediakan layanan bongkar muat barang di pelabuhan yang dikelolanya. Ini mencakup pengaturan proses bongkar muat kapal, pengelolaan peti kemas, dan distribusi muatan ke area penyimpanan atau kendaraan pengangkut; berkoordinasi dengan pihak terkait seperti agen pelayaran, bea cukai, dan instansi

Pelabuhan	Stakeholder	Peran
		lainnya untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat dan pemenuhan semua persyaratan regulasi.
	Perusahaan Bongkar Muat	bertanggung jawab langsung untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya. Mereka menyediakan tenaga kerja, peralatan, dan keahlian teknis untuk menangani kargo dengan efisien; menyediakan dan mengoperasikan alat berat seperti crane, forklift, dan alat pemindah kargo lainnya yang diperlukan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya; memisahkan, menyortir, dan menyimpan kargo sesuai dengan jenisnya;
	Bea Cukai	melakukan pemeriksaan terhadap barang impor dan ekspor yang melewati pelabuhan; melakukan pengenaan bea masuk dan pajak ekspor terhadap barang yang masuk atau keluar dari wilayah pabean; berperan dalam pengaturan dan pengendalian barang berbahaya yang masuk atau keluar dari pelabuhan; memberikan izin dan fasilitas pabean yang diperlukan oleh para pemangku kepentingan dalam proses bongkar muat.
	Karantina	melakukan pemeriksaan dan pengawasan terhadap kesehatan tumbuhan dan hewan yang masuk atau keluar dari wilayah Indonesia; menetapkan dan melaksanakan tindakan karantina terhadap produk pertanian tertentu; memberikan sertifikat karantina bagi produk pertanian yang memenuhi persyaratan kesehatan
Singapura	Pemilik Barang	berkoordinasi dengan perusahaan logistik dan angkutan untuk memastikan barang dapat diangkut dari dan ke pelabuhan dengan lancar; pemenuhan kewajiban pajak dan bea masuk yang terkait dengan barang mereka; jika terjadi kerusakan atau kehilangan selama proses bongkar muat, pemilik barang perlu mengajukan klaim asuransi jika barangnya diasuransikan
	Perusahaan Pelayaran	menyediakan kapal atau armada kapal untuk mengangkut barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain; bertanggung jawab untuk merencanakan dan mengelola muatan yang akan diangkut oleh kapal; terlibat dalam proses pengambilan (loading) dan penurunan (unloading) barang dari kapal; berkoordinasi dengan pihak pelabuhan, termasuk otoritas pelabuhan dan perusahaan bongkar muat, untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat; bertanggung jawab untuk menyusun dokumen dan administrasi terkait proses bongkar muat

*Studi Komparasi Struktur, Regulasi, dan Manajemen Berdampak Pada Dwelling Time
Antara Pelabuhan Indonesia Dengan Pelabuhan Negara Maju*

Pelabuhan	Stakeholder	Peran
	PSA (Port of Singapore Authority)	mengelola terminal peti kemas di pelabuhan. Mereka memastikan kelancaran proses bongkar muat, penyimpanan, dan distribusi peti kemas; menyediakan layanan logistik dan penanganan muatan kepada operator kapal, pemilik barang, dan pihak terkait lainnya. Ini mencakup penyimpanan sementara, distribusi, dan koordinasi pengangkutan; bertanggung jawab untuk memberikan izin operasional kepada perusahaan logistik, perusahaan pelayaran, dan penyedia jasa terkait lainnya di pelabuhan. Mereka juga melakukan pengawasan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan;
	MPA (Maritime & Port Authority)	Badan negara yang mewakili pemerintah singapura dalam urusan kemaritiman
	Pemilik Barang	berkoordinasi dengan perusahaan logistik dan angkutan untuk memastikan barang dapat diangkut dari dan ke pelabuhan dengan lancar; pemenuhan kewajiban pajak dan bea masuk yang terkait dengan barang mereka; jika terjadi kerusakan atau kehilangan selama proses bongkar muat, pemilik barang perlu mengajukan klaim asuransi jika barangnya diasuransikan

PSA menjadi pelabuhan transshipment terkemuka dunia berkat efisiensi operasional yang didukung teknologi, bukan hanya lokasi strategis. Rantai layanannya yang terintegrasi memberikan keunggulan kompetitif.

Proses Inti yang Terkoordinasi:

1. **Praprakiraan Digital:** Perusahaan pelayaran mengirim rencana kedatangan kapal beserta detail kargo melalui PortNet (hingga 24 jam sebelum berlabuh).
2. **Perencanaan Otomatis:** CITOS (Computer Integrated Terminal Operations System) digunakan untuk merencanakan tempat berlabuh, urutan bongkar-muat, dan penempatan kontainer di yard (untuk transshipment atau pengiriman lokal).
3. **Eksekusi yang Dipandu Teknologi:** Saat kapal tiba, proses bongkar-muat dan penataan ulang kontainer di yard berjalan berdasarkan rencana CITOS. Teknologi seperti Sistem Pengenalan Nomor Kontainer otomatis memverifikasi dan mengarahkan kontainer di gerbang dalam waktu singkat (45 detik).

Ekosistem Digital Terintegrasi: PSA mengembangkan serangkaian solusi web (seperti EZShip, GEMS, EZBill) untuk mengintegrasikan operasinya dengan pelanggan

(perusahaan pelayaran, ekspedisi), menciptakan ikatan strategis dan transparansi. Dampak Sistem Elektronik:

1. TradeNet (EDI): Memangkas waktu proses dokumen perdagangan dari 2-4 hari menjadi 15 menit hingga 4 jam.
2. PortNet & CITOS: Meminimalkan waktu tunggu kapal dan truk melalui penjadwalan yang tepat.
3. Hasil Akhir: Sistem teknologi terpadu ini mengurangi waktu, biaya, dan kesalahan, sekaligus meningkatkan kualitas, fleksibilitas, dan keandalan layanan.

Peran Pemerintah: Pemerintah Singapura mendorong perkembangan ini dengan membangun infrastruktur fisik dan regulator (seperti Trade Development Board) yang pro-bisnis, menciptakan siklus investasi asing dan pembangunan yang berkelanjutan. Kombinasi infrastruktur Singapura, IT, operasi dan peralatan khusus Pelabuhan juga berkontribusi terhadap posisi kompetitif Pelabuhan. infrastruktur Singapura; termasuk International Enterprise Singapore (IE Singapore, sebelumnya disebut Trade Development Board), inisiatif IT nasional yang melahirkan Tradenet (Mahizhnan dan Yap, 2000), distripark (gudang), dan sistem jalan raya, bersama-sama menjadikan Pelabuhan menarik bagi pengirim barang. Strategi Singapura dalam melengkapi lokasi dan pelabuhannya dengan sumber daya buatan telah mengatasi keterbatasan sumber daya alam untuk menciptakan Pelabuhan yang gabungan lokasi, pelabuhan, infrastruktur, dan operasi serta teknologi informasinya langka, berharga, tidak dapat ditiru, dan tidak dapat digantikan. Bagi Singapura, mengingat keterbatasan lahan, teknologi merupakan pilihan yang wajar untuk memaksimalkan throughput Pelabuhan (Gordon, et al., 2004).

Keberhasilan operasional PSA didukung oleh SDM berkualitas dan budaya organisasi yang berfokus pada pelanggan serta lingkungan bisnis yang kondusif.

1. Budaya dan SDM Internal PSA:

- a. Fokus pada Pelanggan: Diterapkan melalui program seperti 'Manajer Pelanggan Utama' untuk dialog rutin dan 'Waktu Obrolan', memastikan kebutuhan pelanggan dipahami dan dipenuhi.
- b. Budaya Kualitas dan Inovasi: PSA mendorong partisipasi staf melalui lingkaran kualitas (QC) yang melibatkan bahkan pelanggan dan pemasok. Inisiatif ini telah

menghasilkan penghematan biaya signifikan (misalnya, S\$22 juta dari saran karyawan).

2. Lingkungan Eksternal yang Mendukung:

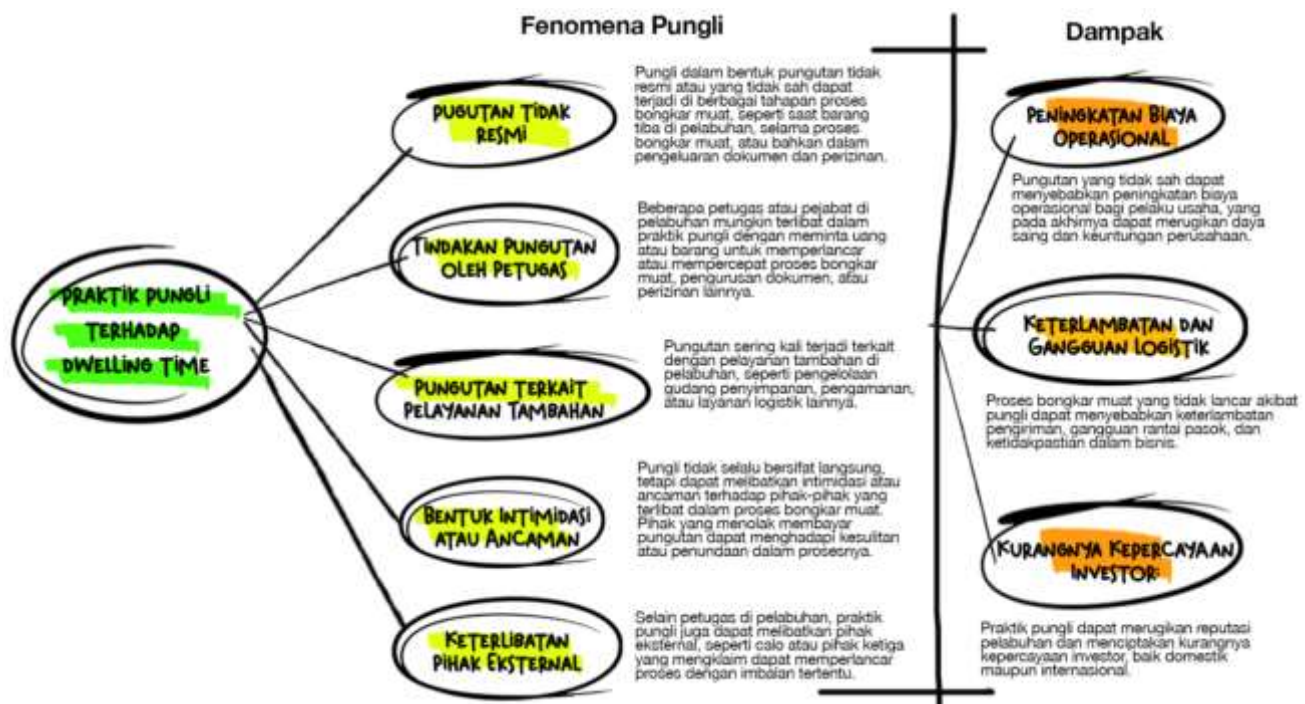
- a. Reputasi Bebas Korupsi: Singapura dikenal sebagai salah satu negara paling bersih di dunia, menciptakan iklim bisnis yang dapat dipercaya dan menarik investasi.
- b. Stabilitas Sosial dan SDM Berkualitas: Pemerintah berinvestasi pada perumahan, program pensiun, dan pendidikan, menghasilkan standar hidup yang tinggi dan angkatan kerja terdidik. Hal ini memperkuat daya tarik negara sebagai pusat investasi.

Sedangkan permasalahan yang terjadi di Indonesia terkait SDM adalah adanya fenomena pungli, seperti pada gambar 3.9. Praktik pungutan liar (pungli) dalam proses bongkar muat di pelabuhan Indonesia bisa merugikan pelaku usaha, menyulitkan proses logistik, dan memberikan dampak negatif pada perekonomian secara keseluruhan (Padilah & Kurniawan, 2022).

Pungutan liar merupakan perbuatan yang dilakukan oleh seseorang atau Pegawai Negeri atau Pejabat Negara dengan cara meminta pembayaran sejumlah uang yang tidak sesuai atau tidak berdasarkan peraturan yang berkaitan dengan pembayaran tersebut. Hal ini sering disamakan dengan perbuatan pemerasan. Sesungguhnya, pungli adalah sebutan semua bentuk pungutan yang tidak resmi, yang tidak mempunyai landasan hukum, maka tindakan pungutan tersebut dinamakan sebagai pungutan liar (pungli). Pungutan liar di sebagian besar kasus yang terjadi terdapat unsur penyalahgunaan wewenang. Apakah terdapat unsur kesalahan dan pertanggung jawaban pidana dari perbuatan pungutan liar (Safuan & Budiandru, 2019).

Sumber permasalahan terbesar dalam menanggulangi praktik pungli adalah kurang hadirnya Polisi sebagai salah satu institusi penegak hukum dalam masyarakat, perkembangan sosial ekonomi dalam masyarakat juga menjadi faktor maraknya terjadi praktik pungli dan faktor kultural dan budaya organisasi budaya yang terbentuk disuatu lembaga atau organisasi yang berjalan terus menerus terhadap pungutan liar dan penyuapan dapat menyebabkan pungli menjadi hal yang biasa (Azhari, 2008). Pungutan Liar atau disingkat pungli menjadi salah satu bentuk tindak pidana yang sudah sangat akrab di telinga masyarakat, walaupun sebenarnya dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tidak satupun ditemukan pasal mengenai tindak pidana pungutan liar atau delik pungli, sedangkan Undang-undang lain mengatur pungli yang dilakukan dengan jabatan seperti Aparatur Sipil Negara (ASN) dan lain-lain Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) seperti dalam Pasal 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi yang sering

juga dijadikan pasal yang dikenakan Polisi kepada pelaku. Praktik pungli pada dasarnya telah merusak sendi-sendi kehidupan dalam bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. (Ramdani, 2017). Dampak negatif yang muncul akibat pungli tersebut pada akhirnya menghambat dan memperlambat pertumbuhan ekonomi merusak tatanan masyarakat adat budaya (Siregar et al, 2023), pungli yang dianggap sebagai suatu hal yang biasa dan wajib untuk mencapai tujuan tertentu membuat masyarakat dalam menanggapi tindak pidana pungli sebagai hal yang biasa, dan juga kurangnya pengetahuan masyarakat tentang hukum yang kemudian masyarakat kurang tertarik untuk mempermasalahkannya. Penegakan atau penerapan hukum Pidana menjadi tugas yang dilakukan oleh pihak Polisi sebagai salah satu penegak hukum kepanjangan tangan dari pemerintah dalam melaksanakan kegiatan untuk mencapai tujuan Negara, Sedangkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 maka tugas aparat negara penegak hukum yaitu Kepolisian Republik Indonesia (Polri) yang didasarkan dari Undang Undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, khususnya Pasal 13 yaitu “dalam mengemban tugasnya Kepolisian mempunyai tugas pokok, Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, Menegakkan hukum, Melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat,” Kepolisian dalam hal ini berkaitan dengan fungsinya sebagai pengayom masyarakat mempunyai peran penting dalam upaya penanggulangan premanisme. Pihak kepolisian yang begitu dekat dengan masyarakat diharapkan mampu mengambil tindakan yang tepat dalam menyikapi peristiwa-peristiwa premanisme dalam masyarakat.



Gambar 3.9. Fenomena pungli dan dampaknya terhadap proses dwelling time

Pemberantasan pungli di pelabuhan memerlukan kerjasama antara pemerintah, otoritas pelabuhan, dan pelaku usaha. Langkah-langkah transparansi, penegakan hukum, dan perbaikan sistem administrasi dapat membantu mengurangi praktik pungli dan meningkatkan integritas dalam proses bongkar muat di pelabuhan

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Faktor penyebab lamanya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Emas, terutama dari aspek kelembagaan adalah proses pemeriksaan dokumen dan fisik barang yang cenderung lama. Kepabeanan pada jalur merah, kuning maupun hijau; untuk jalur merah masih ada kendala karena TPKS sendiri tidak mempunyai data tanggal PIB dan SPPB secara detail. Lama pemrosesan peti kemas di TPKS seringkali tidak diketahui; dan pengguna jasa baik jalur merah, kuning dan hijau yang seringkali tidak melengkapi dokumen secara jelas. Dampak lamanya proses dwelling time pada layanan ekspor dan impor di Pelabuhan Tanjung Emas antara lain: proses ekspor tidak terlalu berpengaruh karena barang/peti kemas yang masuk TPKS dokumennya sudah selesai diproses; dwelling time proses impor lebih lama daripada ekspor karena barang/peti kemas yang masuk TPKS dokumennya belum selesai diproses, masih harus diperiksa karantina dan Bea Cukai. Selain itu tindakan mitigasi yang diambil Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk mengurangi dwelling time antara lain: pengaturan integrasi secara detail antara TPKS dan Bea Cukai melalui fasilitas INSW (Indonesia Single Window) sampai jam ke menit; adanya fasilitas 24 jam online dengan dilengkapi alat yang modern yaitu ARTG serta otomasi gate untuk memperlancar proses pengeluaran barang; kebijakan mengatur pengeluaran kontainer baik kontainer isi maupun kosong ke PLP setelah 5 hari dan setelah 10 hari harus dipindahkan lagi ke depo swasta; dan mengusulkan dilakukannya riset terhadap rantai cost logistic secara objektif dan menyeluruh, karena masalah dwelling time melibatkan banyak pihak. Selain itu Lembaga National Single Window (LNSW) mendorong penyederhanaan tata niaga ekspor-impor, integrasi atau terhubung dengan proses bisnis Perizinan Berusaha Ekspor-Impor, peningkatan pengawasan PNBP Minerba, hingga penyelenggaraan system aplikasi Kawasan ekonomi khusus (KEK) (Indonesia.go.id, 2023)

Sistem pelabuhan di Tanjung Emas terutama penanganan yang berdampak langsung pada dwelling time belum dilakukan secara maksimal dan menyeluruh, hal tersebut dibuktikan dengan regulasi yang berlaku masih tumpang tindih yang memberikan kewenangan kepada beberapa lembaga atau instansi yang berwenang dalam proses pengaturan manajemen pelabuhan. Sehingga membutuhkan birokrasi yang panjang dan waktu yang cukup lama serta

hal lainnya terkait maraknya berbagai pungutan liar yang terjadi. Tata pemerintahan yang baik tidak dapat tercapai karena stabilitas dan ketentuan belum terintegrasi sesuai regulasi.

DAFTAR REFERENSI

- Artakusuma, A. (2012). Analisis import container dwelling time di pelabuhan peti kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok. *Jurnal. Fakultas Teknik Sipil Dan Lingkungan. Institut Teknologi Bandung*.
- Azhari, S. K. (2008). Studi Pungli Di Terminal, Stasiun Kereta Api, Dan Pelabuhan Udara Di Kota Bandung. *Jurnal Socioteknologi*, 7(14), 434-440.
- Gurning, R. H., & Riadi, A. (2022). Dwelling Time Analysis Using Dynamic System Model in the Implementation of National Logistics Ecosystem at Port Jakarta International Container Terminal. *Omni-Akuatika*, 18(S1), 8. <https://doi.org/10.20884/1.oa.2022.18.S1.973>
- Helmut, H., & Herbert, B. (2014). container yard. In *Dictionary Geotechnical Engineering/Wörterbuch GeoTechnik* (pp. 285–285). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-41714-6_34472
- Hwang, S.-J. (2005). *Inventory constrained maritime routing and scheduling for multi-commodity liquid bulk*. Georgia Institute of Technology.
- Narindra, R. (2016). *Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Pendapatan (Studi Kasus Pada Pt. Terminal Petikemas Semarang)* [Doctoral Dissertation]. Universitas Brawijaya.
- Nur, H., Permana, C., Achmadi, T., Ardhi, E., & Mustakim, A. (2019a). Study of Container Dwelling Time in Indonesia: Current Condition & Challenge. *Proceedings of the International Conference of Science and Technology for the Internet of Things*. <https://doi.org/10.4108/eai.19-10-2018.2281290>
- Ramadhani, W. (2017). Penegakan hukum dalam menanggulangi pungutan liar terhadap pelayanan publik. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(2), 263-276.
- Ricardianto, P., Suhalis, A., & Sirait, D. P. (2018). Integrasi antara Dwelling Time dan Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 05(03).
- Safuan, S., & Budiandru, B. (2019). Modus kecurangan & program anti kecurangan di pelabuhan (studi kasus pelabuhan di Jakarta). *Owner: Riset Dan Jurnal Akuntansi*, 3(2), 54-65.
- Siregar, A. M., Sazali, H., & Achiriah, A. (2023). Analisis Framing Model Zhongdang Pan Dan Gerald M. Kosicki Dalam Pemberitaan Pemberantasan Pungutan Liar Di Pelabuhan Pt. Pelindo 1 Periode 1 Juni–30 Juni 2021. *Sibatik Journal: Jurnal Ilmiah Bidang Sosial, Ekonomi, Budaya, Teknologi, Dan Pendidikan*, 2(3), 973-980.
- Witjaksono, A., & Rahardjo, S. (2016). Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas di PT Jakarta International Container Terminal. *The Asian Journal of Technology Management*, 15(1(11)).