

**EVALUASI PENURUNAN *DWELLING TIME* MENJADI EMPAT HARI  
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**  
***EVALUATION OF DWELLING TIME REDUCTION INTO FOUR DAYS  
IN TANJUNG PRIOK PORT***

**Apri Yuliani**

Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110  
[email: respasidra@gmail.com](mailto:respasidra@gmail.com)

Diterima: 5 Januari 2016, Revisi 1: 25 Januari 2016, Revisi 2: 9 Februari 2016, Disetujui: 16 Februari 2016

**ABSTRAK**

Tingginya arus petikemas dan keterbatasan luas lapangan penumpukan pada terminal petikemas di Tanjung Priok mengharuskan terminal petikemas untuk menekan *dwelling time* petikemas. Selain dampak inefisiensi terminal petikemas, *dwelling time* dapat menyebabkan tingginya biaya logistik yang berpengaruh kepada harga komoditi. Terkait masalah tersebut, pemerintah menargetkan lamanya penumpukan petikemas di Tanjung Priok hanya 4 hari. Kajian ini bertujuan untuk memberikan gambaran pencapaian penurunan *dwelling time* di PT. JICT setelah adanya kebijakan target tersebut. Analisis yang digunakan yaitu deskriptif untuk menghitung *dwelling time* petikemas. Berdasarkan hasil perhitungan, diketahui bahwa capaian petikemas impor dengan *dwelling time* kurang atau sama dengan empat hari sejak Januari hingga November 2014 yaitu sebanyak 335.081 boks atau 49,6% dari *throughput* petikemas impor di PT. JICT. Jumlah petikemas tersebut meningkat jika dibandingkan periode sebelumnya yang memiliki rata-rata *dwelling time* per tahun selama 7 – 8 hari. Permasalahan yang menyebabkan tingginya *dwelling time* di Tanjung Priok yaitu adanya permasalahan pada proses *custom clearance* dan pada proses *post clearance*.

**Kata kunci:** *dwelling time*, petikemas, impor dan Tanjung Priok.

**ABSTRACT**

*Since container terminals in Tanjung Priok have a shortage of container yard while the container throughput is high, it requires container terminal to push down dwelling time. Dwelling time can causes inefficiency, moreover it can causes high logistics cost which impact on the commodities price. Based on this problems, the government is targeting dwelling time in Tanjung Priok becomes only four days. This study aims to describe dwelling time of container import in PT. JICT since government issued the target. Descriptive analysis method used in this study to calculate container dwelling time. Based on result, import container dwelling time which less than or equal to four days since January to November 2014 is around 335.081 boxes, or about 49.6% from total import throughput in PT. JICT. It is higher than container numbers in the previous period, which has an average dwelling time around 7 – 8 days per year. There are some factors cause high dwelling time in Tanjung Priok Port, such as : any problems in custom clearance and post clearance process.*

**Keywords:** *dwelling time, container, import and Tanjung Priok.*

## PENDAHULUAN

Menurut data PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang disajikan pada websitenya [www.priokport.co.id](http://www.priokport.co.id), arus peti kemas di PT. Jakarta Internasional Container Terminal (JICT), Terminal Peti Kemas KOJA (TPK KOJA), dan Terminal Konvensional pada tahun 2013 sebanyak 6.213.376 *twenty foot equivalent units* (TEUs), mengalami peningkatan sebesar 1.600.864 TEUs dari tahun 2010 atau sebesar 25,8%. Pada tahun 2012, peningkatan signifikan terjadi pada arus petikemas yang masuk dan keluar melalui Terminal Konvensional yaitu sebanyak 533.776 TEUs atau sebesar 17,52%. Sedangkan pada tahun 2013, jumlah peti kemas yang melalui PT. JICT, TPK KOJA dan Terminal Konvensional secara berturut-turut yaitu 2.424.230 TEUs, 851.885 TEUs dan 2.937.261 TEUs. Jumlah ini pula mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya, terutama arus petikemas yang melalui JICT dan TPK KOJA yaitu sebesar 3,19% dan 3,66%. Data ini menunjukkan peningkatan yang signifikan terhadap arus petikemas yang masuk dan keluar melalui Pelabuhan Tanjung Priok.

Untuk mendukung kelancaran proses bongkar muat, peningkatan arus petikemas seyogyanya diikuti dengan peningkatan ketersediaan fasilitas bongkar muat. Namun nyatanya, Pelabuhan Tanjung Priok memiliki permasalahan keterbatasan lahan untuk perluasan fasilitas lapangan penumpukan petikemas. PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) mencatat luas lapangan penumpukan petikemas saat ini seluas 156,7 Ha. *Throughput* trimester pertama di tahun 2014 mencapai 1,95 juta TEUs atau setara 1,47 juta boks. Sedangkan lapangan seluas 156,7 Ha dengan rata-rata lama penumpukan petikemas selama 8 hari memiliki kapasitas penumpukan petikemas selama trimester pertama sebanyak 1.215.776 TEUs.

Tingginya arus petikemas dan keterbatasan luas fasilitas lapangan petikemas perlu diimbangi dengan manajemen pelayanan yang baik yang dapat melancarkan proses keluar dan masuknya petikemas di lingkungan terminal petikemas, sehingga tidak menyebabkan tingginya utilisasi dari lapangan penumpukan (*Yard Occupancy Ratio*/YOR).

Tingginya YOR di sebuah pelabuhan akan menyebabkan kongesti di areal terminal petikemas dan dapat menyulitkan pihak terminal mendapat ruang

pada saat kegiatan bongkar dan muat. Selain itu, tingginya YOR dapat menimbulkan inefisiensi di lingkungan terminal petikemas karena banyaknya kegiatan *shifting* pada saat pelayanan petikemas. Menurut Lino (2013) YOR dalam satu terminal harus dibawah 60% dari kapasitas lapangan yang ada agar manuver masuk dan keluar petikemas tidak terhambat.

Salah satu bentuk usaha perbaikan untuk mengurangi tingginya penumpukan petikemas yaitu terkait dengan kebijakan lamanya penumpukan petikemas di lapangan petikemas. Pemerintah menargetkan lama rata-rata proses masa tunggu dan bongkar muat atau *dwelling time* pelabuhan di Tanjung Priok hanya 4 hari sejak akhir tahun 2013, dari yang semula mencapai 8 hari.

Dalam sebuah tulisan di Bisnis Indonesia, Direktur Utama IPC Richard J. Lino mengatakan jumlah peti kemas yang menumpuk di atas 4 hari di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 2.000 box sedangkan petikemas yang sudah mengantongi surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB) sekitar 4.000-5.000 box.

Kebijakan tersebut dinilai merupakan alternatif yang paling efektif untuk mengurai permasalahan kongesti di lingkungan terminal petikemas. Kebijakan ini pula memerlukan dukungan upaya dari seluruh pihak yang terkait dalam proses ekspor dan impor petikemas.

Berdasarkan beberapa hasil pengamatan para pemerhati logistik, *dwelling time* petikemas impor cenderung lebih lama dibandingkan dengan petikemas ekspor. Sebagai contoh, menurut Indriastiwi (2011), rata-rata *dwelling time* petikemas ekspor di Terminal Peti Kemas Surabaya selama 2.46 hari, sedangkan *dwelling time* petikemas impor rata-rata selama 6.45 hari.

Dengan demikian, tulisan ini memberikan gambaran *dwelling time* petikemas impor saat ini setelah adanya kebijakan pengurangan *dwelling time* menjadi empat hari serta mengevaluasi permasalahan yang terjadi di lingkungan terminal petikemas terkait dengan tingginya *dwelling time* petikemas impor serta upaya yang harus dilakukan terminal petikemas untuk pencapaian *dwelling time* petikemas impor menjadi empat hari.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. *Dwelling Time*

Petikemas ekspor dan impor harus melalui tahap penumpukan di lapangan petikemas sebelum dimuat ke kapal atau setelah dibongkar dari kapal. Lapangan penumpukan petikemas berada dekat dengan sisi laut untuk mempermudah proses kegiatan bongkar dan muat petikemas.

Terdapat beberapa pengertian *dwelling time* menurut para ahli. Menurut definisi World Bank (2011), *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama.

Tidak jauh berbeda dengan Merckx (2005) "*the container dwell time is the average time a container remains stacked on the terminal*". Menurut Manalytics (1976), *in general terms, the container dwell time is the average time a container remains stacked on the terminal and during which it waits for some activity to occur*.

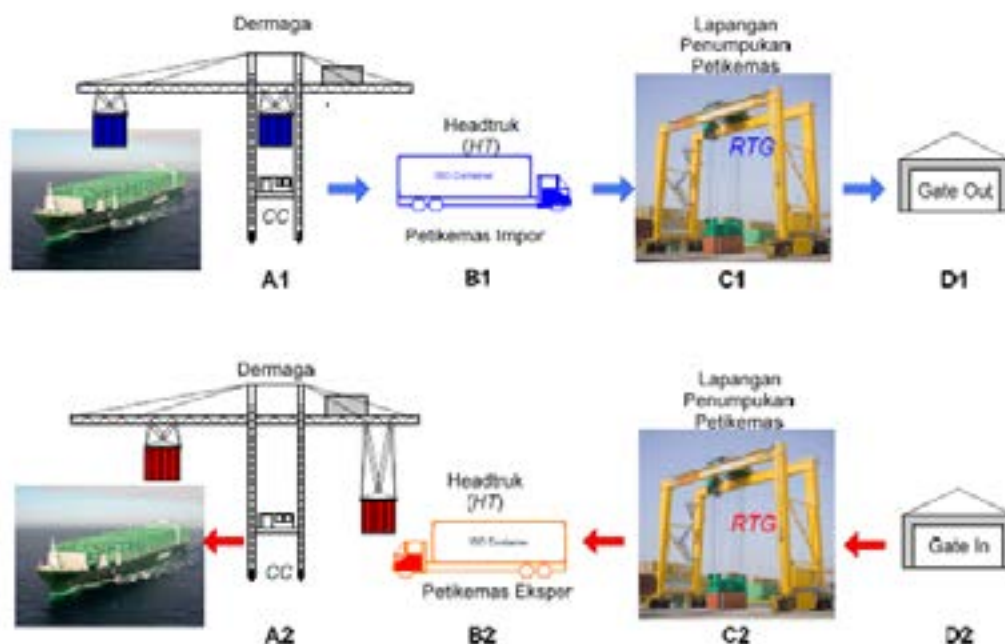
*Dwelling time* menjadi penting karena berhubungan dengan biaya angkut logistik yang

berpengaruh kepada daya saing produk lokal. Semakin tinggi angka *dwelling time*, semakin tinggi pula biaya logistik, yang mengakibatkan harga barang menjadi tinggi dan tidak kompetitif.

Secara garis besar, proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan adalah *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. Hal yang termasuk kegiatan *pre-clearance* adalah peletakan petikemas di tempat penimbunan sementara (TPS) dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Sedangkan kegiatan *customs clearance* adalah pemeriksaan fisik petikemas (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai, dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Adapun kegiatan *post-clearance* adalah saat petikemas diangkut keluar pelabuhan dan pembayaran ke operator pelabuhan.

Jadi, secara matematis dapat dihitung bahwa angka *dwelling time* adalah hasil dari penjumlahan komponen *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*.



Sumber: Fitri Indriastiwi (2011)

**Gambar 1.** Struktur Pelayanan Petikemas

DT = TP + TCC + TPC  
DT = *dwelling time*  
TP = Lama waktu *pre-clearance*  
TCC = Lama waktu *customs clearance*  
TPC = Lama waktu *post-clearance*

## B. Lapangan Penumpukan

Rumus menghitung kebutuhan lapangan penumpukan petikemas menurut Yuwono (2010), sebagai berikut:

Keterangan :

A : Luas lapangan penumpukan (m<sup>2</sup>)

T : *Throughput* per tahun (TEUs)

DT : *Dwelling Time* (hari)

$$A = \frac{T \cdot DT \cdot Sf}{365 \cdot Sth \cdot (1 - Bs)} \dots\dots\dots (1)$$

Sth : *Stacking height*

Bs : *Broken Stowage* pf cargo (0,4 – 0,5)

Sf : *Stowage Factor* (untuk TEUs : 29m<sup>3</sup>)

## C. Indikator Kinerja Pelabuhan

Perhitungan utilisasi dan peralatan, meliputi daya lalu tambatan, tingkat pemakaian dermaga, rata-rata lama barang menumpuk di gudang, daya lalu barang di gudang atau lapangan penumpukan, tingkat pemakaian gudang atau lapangan penumpukan, daya lalu petikemas di CY, serta tingkat pemakaian CY. Berikut pengertian indikator tersebut menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DTJL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

1. *Berth Time* (BT) merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.
2. Tingkat Penggunaan Dermaga atau *Berth Occupancy Ratio* (BOR)

Merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase. BOR hanya dihitung untuk kapal yang bertambat secara merapat di dermaga. Untuk dermaga yang terbagi menjadi be-

berapa tambatan, maka pemakaian dermaga tidak dipengaruhi oleh panjang kapal, Dermaga yang tidak terbagi menjadi beberapa tambatan (*continues berth*), perhitungan pemakaian dermaga didasarkan pada panjang kapal ditambah 5 meter sebagai faktor pengaman.

3. Rata-Rata Lama Barang Ditumpuk atau *Dwelling Time* (DT)

Lama rata-rata hari untuk tiap ton/m<sup>3</sup> barang atau tiap TEU's petikemas yang ditumpuk di gudang, lapangan penumpukan, atau *container yard* (CY).

4. Tingkat Penggunaan Gudang atau *Shed Occupancy Ratio* (SOR)

Perbandingan yang dinyatakan dalam prosentase (%), antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau m<sup>3</sup> hari.

5. Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan Petikemas atau *Yard Occupancy Ratio* (YOR)

Perbandingan yang dinyatakan dalam prosentase (%), antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau m<sup>3</sup> hari.

Terdapat beberapa penelitian yang pernah dilakukan oleh pemerhati di bidang transportasi berkaitan dengan judul ini. Namun, terdapat perbedaan pada fokus dan objek penelitian. Beberapa penelitian terkait sebagai berikut:

1. Kajian Antisipasi Kongesti Di JICT I Tanjung Priok, Arianto (2008). Kajian ini bertujuan untuk mencermati sejauh mana JICT I Tanjung Priok berstatus kongesti dan bagaimana upaya mengatasinya. Melalui pendekatan sensitivitas (simulasi) dapat diskenariokan terjadi kongesti, bila kondisi YOR mencapai 120%, maka ratio luas *yard* terpakai dibandingkan luas area berubah menjadi 73,24% yang berarti pemakaian luas *yard* 27,02 Ha sedangkan luas area seluruhnya 36,90 Ha, sementara itu 9,88 Ha digunakan untuk area

manuver, hal ini berdampak pada pengambilan *space area manuver* sebesar 4,50 Ha. Dampak yang terjadi dari kondisi ini adalah adanya perubahan lama waktu penumpukan (*dwelling time*) dari yang sebelumnya 4,20 hari menjadi 6,59 hari. Upaya yang dapat dilakukan diantaranya yaitu: perbaikan dan penambahan peralatan penanganan peti kemas, mengurangi waktu tumpuk (*dwell time*) peti kemas, perbaikan jalan dan penambahan lajur jalan akses dari dan ke pelabuhan, dan waktu operasi 24 jam diberlakukan secara kontinyu dan terpadu.

2. Kajian Lama Penumpukan Yang Ideal Dikaitkan Dengan Luas Penumpukan Peti Kemas Dalam Rangka Mengantisipasi Kongesti di Terminal Peti Kemas Surabaya, Fitri Indriastiwi (2011). Kajian ini bermaksud untuk menganalisis lama waktu penumpukan yang ideal dikaitkan dengan luas penumpukan peti kemas. Melalui metode simulasi untuk petikemas impor, jika menggunakan batasan YOR maksimal sampai dengan 65%, didapat lama penumpukan berkisar antara 9 sampai dengan 10 hari. Sedangkan jika memperhatikan keseimbangan antara kapasitas lapangan penumpukan dengan kapasitas dermaga dalam hal ini dengan melihat kapasitas *container crane* maka lama penumpukan sebesar 5 hari. Sedangkan untuk petikemas ekspor, jika menggunakan batasan YOR maksimal sampai dengan 65%, didapat lama penumpukan berkisar antara 5.6 sampai dengan 6.2 hari. Sedangkan jika memperhatikan keseimbangan antara kapasitas lapangan penumpukan dengan kapasitas dermaga dalam hal ini dengan melihat kapasitas *container crane* maka lama penumpukan sebesar 3.5 hari.
3. Analisis *Import Container Dwelling Time* di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta Internasional Container Terminal (JICT) Tanjung Priok, Afif Artakusuma (2012). Kajian ini bertujuan untuk mengevaluasi *import container dwelling time* di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok baik secara keseluruhan maupun untuk masing-masing jalur ba-

rang yaitu jalur merah, kuning, hijau, MITA Non-Prioritas, dan MITA Prioritas. Perhitungan *dwelling time* dalam kajian ini merujuk kepada pengertian *dwelling time* menurut World Bank, yaitu sejak unloading sampai keluar dari pintu utama terminal. Rata-rata *import container dwelling time* di JICT (6,73 hari) lebih lama dibandingkan dengan Terminal Koja (5,5 hari) dan Terminal MAL (5,14 hari). Sedangkan Terminal MTI memiliki rata-rata *dwell time* yang paling lama (8,23 hari). Jumlah peti kemas impor yang dilayani di JICT mencapai 176.540 TEUs, Terminal Koja sebanyak 64.814 TEUs, Terminal MAL sebanyak 19.065 TEUs, dan Terminal MTI sebanyak 12.213 TEUs. Lama rata-rata *import container dwelling time* di masing-masing terminal dapat dipengaruhi oleh beberapa hal seperti kapasitas lahan penumpukan, fasilitas bongkar muat yang digunakan oleh masing-masing operator terminal, dan banyaknya peti kemas yang dilayani. Saran yang diajukan untuk penelitian selanjutnya adalah dibutuhkan data identifikasi dan waktu peti kemas yang dipindahkan ke tempat penimbunan lain (*overbremen*) untuk mengetahui secara pasti berapa lama *import container dwelling time* sebenarnya di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok.

## METODOLOGI PENELITIAN

Kebutuhan data terdiri dari dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer mencakup opini responden mengenai permasalahan *dwelling time* saat ini serta upaya pihak terkait untuk menurunkan *dwelling time* petikemas impor menjadi empat hari. Responden penelitian ini yaitu pihak-pihak melakukan pengurusan petikemas ekspor dan impor seperti *forwarder*, EMKL dan PT. JICT.

Sedangkan data sekunder digunakan untuk kebutuhan analisa *dwelling time* petikemas impor yang ideal. Kebutuhan data sekunder yaitu data dan informasi terkait dengan pencapaian *dwelling time* saat ini di PT. JICT, yaitu sebagai berikut:

1. Data kunjungan kapal;

2. Data jumlah arus petikemas impor di PT. JICT;
3. Fasilitas dan peralatan di PT. JICT;
4. Luas lapangan petikemas impor;
5. Lama waktu penumpukan petikemas impor saat ini;
6. Dimensi dan kapasitas lapangan penumpukan;
7. Jumlah petikemas impor di lapangan petikemas impor;
8. Data pergerakan petikemas di dalam lingkungan terminal petikemas impor (studi kasus satu kapal);
9. Informasi SOP kegiatan bongkar petikemas.

Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner dan wawancara terhadap pihak terkait mengenai opini responden tentang kualitas dan kuantitas dari prosedur kegiatan bongkar dan muat di lingkungan PT. JICT. Sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi terkait seperti PT. JICT dan PT. Pelindo II (Persero). Kegiatan pengumpulan data dilakukan pada bulan Oktober 2014.

Analisis yang digunakan yaitu pendekatan sensitivitas (simulasi) dan deskriptif sederhana dengan menggunakan formula penghitungan indikator kinerja pelabuhan untuk mengetahui kapasitas ideal penumpukan lapangan petikemas, lama penumpukan ideal dan lama penumpukan di lapangan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Gambaran Umum PT. JICT

JICT merupakan perusahaan gabungan antara Hutchison Port Holding (HPH) dan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II & Koperasi Pegawai Maritim. Saham terbesar dimiliki oleh HPH, yaitu sebesar 51%. Sebelumnya, Terminal Petikemas 1 dan 2 menerima subsidi secara penuh dan memulai operasi sejak tahun 1978. Pada tahun 1999, JICT secara resmi di *launching* di Pelabuhan Tanjung Priok.

Saat ini PT. JICT memiliki luas lahan 100 hektar dan menjadikan JICT terminal petikemas terbesar di Indonesia. JICT berlokasi strategis di jantung kota industri Jawa Barat dan memiliki gerbang nasional yang banyak didatangi oleh Perusahaan Pelayaran Internasional dan Nasional. Fasilitas yang dimiliki oleh JICT untuk

**Tabel 1.** Peralatan dan Fasilitas JICT

| Uraian                    | Terminal I    | Terminal II | Total       |
|---------------------------|---------------|-------------|-------------|
| <b>I. Berth</b>           | 1.643 m       | 518,5 m     | 2.161,5 m   |
| <i>a. Length</i>          | 26,5 – 34,9 m | 19 m        |             |
| <i>b. Width</i>           | 11 – 14 m     | 8.6 m       |             |
| <b>II. Container Yard</b> |               |             |             |
| <i>a. Area</i>            | 57,47 Ha      | 12,16 Ha    | 69,63 Ha    |
| <i>b. Capacity</i>        | 45.824 TEUs   | 7.644 TEUs  | 53.468 TEUs |
| <i>c. Ground Slot</i>     |               |             |             |
| <i>1. Import</i>          | 985 TEUs      | 210 TEUs    | 1.195 TEUs  |
| <i>2. Export</i>          | 659 TEUs      | 200 TEUs    | 859 TEUs    |
| <i>3. Reefer 380 V</i>    | 888 Plug      | 130 Plug    | 1.018 Plug  |
| <b>III. Equipment</b>     |               |             |             |
| <i>a. QCC</i>             | 16 unit       | 3 unit      | 19 unit     |
| <i>b. RTG</i>             |               | 11 unit     | 74 unit     |
| <i>c. HT</i>              | 129 unit      | 18 unit     | 147 unit    |
| <i>d. Chassis/Trailer</i> | 139 unit      | 27 unit     | 166 unit    |
| <i>e. Forklift Diesel</i> | 22 unit       | 5 unit      | 27 unit     |
| <i>f. Reach Stacker</i>   | 4 unit        | 1 unit      | 5 unit      |
| <i>g. Side Loader</i>     | 6 unit        | 1 unit      | 7 unit      |
| IV. Number of Berth       | 7             | 2           | 9           |

Sumber: Data and Statistic JICT Department, November 2012, [www.jict.com](http://www.jict.com)

menunjang kegiatan operasionalnya ditampilkan pada tabel 1.

Untuk mengoptimalkan layanan dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, JICT telah memulai sejumlah proyek perluasan sejak tahun 2008, termasuk penambahan dermaga dan peralatan lapangan, pelaksanaan sistem operasi terminal yang canggih dan sistem gerbang otomatis pertama di Pelabuhan Indonesia.

### B. Throughput Petikemas di PT. JICT

PT. JICT merupakan terminal petikemas terbesar di Tanjung Priok, *throughput* PT. JICT pada

**Tabel 2.** Throughput Petikemas di PT. JICT

|             | Impor          |                  | Ekspor         |                  | Jumlah           |                  |
|-------------|----------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
|             | Boks           | TEUs             | Boks           | TEUs             | Boks             | TEUs             |
| Januari     | 70.636         | 100.690          | 59.378         | 87.291           | 130.014          | 187.981          |
| Februari    | 55.130         | 79.678           | 57.424         | 85.288           | 112.554          | 164.966          |
| Maret       | 73.937         | 107.256          | 63.812         | 95.302           | 137.749          | 202.558          |
| April       | 71.470         | 105.829          | 60.844         | 91.966           | 132.314          | 197.795          |
| Mei         | 71.543         | 103.965          | 64.398         | 97.393           | 135.941          | 201.358          |
| Juni        | 75.053         | 111.538          | 66.127         | 101.859          | 141.180          | 213.397          |
| Juli        | 57.274         | 84.505           | 62.398         | 94.999           | 119.672          | 179.504          |
| Agustus     | 67.324         | 98.132           | 54.600         | 83.622           | 121.924          | 181.753          |
| September   | 71.550         | 106.176          | 65.384         | 100.363          | 136.934          | 206.539          |
| Oktober     | 71.166         | 102.661          | 70.728         | 104.953          | 141.894          | 207.614          |
| November    | -              | -                | -              | -                | -                | -                |
| Desember    | -              | -                | -              | -                | -                | -                |
| <b>2014</b> | <b>685.083</b> | <b>1.000.428</b> | <b>625.093</b> | <b>943.036</b>   | <b>1.310.176</b> | <b>1.943.464</b> |
| <b>2013</b> | <b>875.360</b> | <b>1.275.443</b> | <b>767.925</b> | <b>1.148.787</b> | <b>1.643.285</b> | <b>2.424.230</b> |

Sumber : PT. JICT, November 2014

tahun 2014 hingga triwulan kedua mencapai 1.031.348 boks atau 1.529.311 TEUs. Jumlah ini terdiri dari petikemas impor sebanyak 542.367 boks atau 791.591 TEUs dan petikemas ekspor sebanyak 488.981 boks atau 737.720 TEUs, tabel 2.

### C. Lapangan Penumpukan Petikemas Ekspor dan Impor di PT. JICT

PT. JICT memiliki dua terminal, yaitu Terminal 1 dan Terminal 2 dengan masing-masing luas lapangan penumpukan petikemas 57,47 Ha dan 12,16 Ha. Lapangan penumpukan petikemas tersebut

dapat menampung sampai dengan 53.468 TEUs, dengan rincian 45.824 TEUs di Terminal 1 dan 7.644 TEUs di Terminal 2, ditampilkan pada gambar 2.

Dengan luas lapangan tersebut, PT. JICT memperuntukan penumpukan petikemas impor sebanyak 1.195 slot dan petikemas ekspor sebanyak 859 slot. Jumlah tersebut jika dibagi berdasarkan fasilitas per Terminal, maka 985 slot petikemas impor dan 659 slot petikemas ekspor di Terminal 1; 210 slot petikemas impor dan 200 slot petikemas ekspor di Terminal 2.



Sumber: PT. JICT, November 2014

**Gambar 2.** Lay Out Lapangan Penumpukan Petikemas PT. JICT

#### D. Evaluasi *Dwelling Time* di PT. JICT

Sejak akhir tahun 2013, pemerintah menargetkan untuk menurunkan lama rata-rata proses masa tunggu dan bongkar muat atau *dwelling time* petikemas impor menjadi empat hari, dari yang semula delapan hari. Data rata-rata *dwelling time* per bulan petikemas impor melalui PT. JICT pada tabel 3.

**Tabel 3.** *Dwelling Time* Petikemas Impor Melalui PT. JICT

|           | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|------|------|------|
| Januari   | 7    | 8,5  | 7,83 |
| Februari  | 6    | 7,7  | 7,11 |
| Maret     | 6    | 6,9  | 6,19 |
| April     | 6    | 6,7  | 5,98 |
| Mei       | 6    | 7,2  | 5,84 |
| Juni      | 6    | 7,8  | 5,78 |
| Juli      | 6    | 8,8  | 5,30 |
| Agustus   | 6    | 7,9  | 5,43 |
| September | 6    | 6,9  | 5,25 |
| Oktober   | 6    | 6,8  | 5,10 |
| November  | 6    | 6,4  | -    |
| Desember  | 7    | 6,0  | -    |
| Rata-rata | 6    | 8    | 6    |

Sumber: PT. JICT, 2014

Menurut data PT. JICT, pada tahun 2013 dengan jumlah petikemas yang keluar dan masuk melalui PT. JICT mencapai 1.643.285 boks atau 2.424.230 TEUs, dengan rincian jumlah petikemas impor sebanyak 875.360 boks (1.275.443 TEUs) dan petikemas ekspor sebanyak 767.925 boks (1.148.787 TEUs). Dengan jumlah *throughput* tersebut, rata-rata *dwelling time* per bulan petikemas impor pada tahun 2013 berkisar antara 6 sampai dengan 8,8 hari.

Pada awal tahun 2014, dengan jumlah *throughput* 70.636 boks atau 100.690 TEUs, *dwelling time* petikemas impor selama 7,83 hari. Angka ini terus mengalami penurunan sejak Januari 2014 hingga Oktober 2014. Pada Oktober 2014, rata-rata *dwelling time* menurun sebanyak 2,73 hari atau sebesar 34,9% dibandingkan rata-rata *dwelling time* di bulan Januari 2014.

Penurunan *dwelling time* menyatakan bahwa selama ini ada usaha perbaikan dalam proses

pengeluaran barang yang dapat menekan *dwelling time* petikemas impor di Tanjung Priok. Namun masih terdapat permasalahan yang mengakibatkan *dwelling time* petikemas impor lebih dari empat hari.

#### E. Analisis *Dwelling Time*, *Yard Occupancy Ratio* dan Kapasitas Lapangan di PT. JICT

Analisis ini dibagi menjadi tiga bagian berdasarkan *throughput* tahunan, *throughput* bulanan dan *throughput* harian. Sedangkan data kapasitas lapangan yang digunakan yaitu kapasitas lapangan impor yang tersedia (100%), yaitu 25.095 TEUs.

##### 1. *Throughput* Tahunan

*Throughput* yang digunakan yaitu *throughput* peti kemas impor pada tahun 2013, sebesar 875.360 boks atau 1.275.443 TEUs. Lama *dwelling time* rata-rata saat ini hingga Oktober 2014 yaitu enam hari. Sedangkan batasan YOR ideal menurut terminal petikemas yaitu sebesar 65%. Terminal petikemas JICT akan melakukan pengusulan untuk OB petikemas impor ketika YOR sudah mencapai angka 65%. Hal ini bertujuan untuk menjaga performansi kinerja terminal petikemas. Hasil perhitungan lama penumpukan petikemas impor yang ideal dapat dilihat pada tabel 4 dan gambar 3.



Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Gambar 3.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor Dengan *Throughput* Tahunan di PT. JICT

**Tabel 4.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor

| Asumsi Dwelling Time (Hari) | Kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) | Asumsi Dwelling Time (Hari) | Kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) |
|-----------------------------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------------------------|---------|
| 1,0                         | 9.159.675,00              | 13,92   | 4,5                         | 2.035.484,00              | 62,66   |
| 2,0                         | 4.579.838,00              | 27,85   | 4,6                         | 1.991.234,00              | 64,05   |
| 2,1                         | 4.361.750,00              | 29,24   | 4,7                         | 1.948.868,00              | 65,45   |
| 2,2                         | 4.163.489,00              | 30,63   | 4,8                         | 1.908.266,00              | 66,84   |
| 2,3                         | 3.982.468,00              | 32,03   | 4,9                         | 1.869.322,00              | 68,23   |
| 2,4                         | 3.816.532,00              | 33,42   | 5,0                         | 1.831.935,00              | 69,62   |
| 2,5                         | 3.663.870,00              | 34,81   | 5,1                         | 1.796.015,00              | 71,02   |
| 2,6                         | 3.522.952,00              | 36,20   | 5,2                         | 1.761.476,00              | 72,41   |
| 2,7                         | 3.392.473,00              | 37,60   | 5,3                         | 1.728.241,00              | 73,80   |
| 2,8                         | 3.271.313,00              | 38,99   | 5,4                         | 1.696.237,00              | 75,19   |
| 2,9                         | 3.158.509,00              | 40,38   | 5,5                         | 1.665.396,00              | 76,58   |
| 3,0                         | 3.053.225,00              | 41,77   | 5,6                         | 1.635.657,00              | 77,98   |
| 3,1                         | 2.954.734,00              | 43,17   | 5,7                         | 1.606.961,00              | 79,37   |
| 3,2                         | 2.862.399,00              | 44,56   | 5,8                         | 1.579.255,00              | 80,76   |
| 3,3                         | 2.775.660,00              | 45,95   | 5,9                         | 1.552.488,00              | 82,15   |
| 3,4                         | 2.694.023,00              | 47,34   | 6,0                         | 1.526.613,00              | 83,55   |
| 3,5                         | 2.617.050,00              | 48,74   | 6,1                         | 1.501.587,00              | 84,94   |
| 3,6                         | 2.544.355,00              | 50,13   | 6,2                         | 1.477.367,00              | 86,33   |
| 3,7                         | 2.475.588,00              | 51,52   | 6,3                         | 1.453.917,00              | 87,72   |
| 3,8                         | 2.410.441,00              | 52,91   | 6,4                         | 1.431.200,00              | 89,12   |
| 3,9                         | 2.348.635,00              | 54,31   | 6,5                         | 1.409.181,00              | 90,51   |
| 4,0                         | 2.289.919,00              | 55,70   | 6,6                         | 1.387.830,00              | 91,90   |
| 4,1                         | 2.234.068,00              | 57,09   | 6,7                         | 1.367.116,00              | 93,29   |
| 4,2                         | 2.180.875,00              | 58,48   | 6,8                         | 1.347.012,00              | 94,69   |
| 4,3                         | 2.130.157,00              | 59,88   | 6,9                         | 1.327.490,00              | 96,08   |
| 4,4                         | 2.081.745,00              | 61,27   | 7,0                         | 1.308.525,00              | 97,47   |

Sumber : Hasil Pengolahan, 2014

Dengan mempertimbangkan batasan YOR ideal, dari hasil pengolahan data diperoleh lama penumpukan ideal petikemas impor di PT. JICT yaitu 4 – 5 hari.

## 2. *Throughput* Bulanan

Ideal *dwelling time* dengan menggunakan *throughput* bulanan tertinggi dalam satu tahun di tahun 2013, yaitu 121.183 TEUs, maka hasil pengolahan data ditampilkan pada tabel 5.

Dengan mempertimbangkan batasan YOR ideal, dari hasil pengolahan data diperoleh lama penumpukan ideal petikemas impor di PT.

**Tabel 5.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor Dengan *Throughput* Bulanan di PT. JICT

| Asumsi Dwelling Time (Hari) | Kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) | Asumsi Dwelling Time (Hari) | Kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) |
|-----------------------------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------------------------|---------|
| 1,0                         | 752.850,00                | 16,10   | 4,1                         | 183.622,00                | 66,00   |
| 2,0                         | 376.425,00                | 32,19   | 4,2                         | 179.250,00                | 67,61   |
| 2,1                         | 358.500,00                | 33,80   | 4,3                         | 175.082,00                | 69,22   |
| 2,2                         | 342.205,00                | 35,41   | 4,4                         | 171.103,00                | 70,82   |
| 2,3                         | 327.327,00                | 37,02   | 4,5                         | 167.300,00                | 72,43   |
| 2,4                         | 313.688,00                | 38,63   | 4,6                         | 163.664,00                | 74,04   |
| 2,5                         | 301.140,00                | 40,24   | 4,7                         | 160.181,00                | 75,65   |
| 2,6                         | 289.558,00                | 41,85   | 4,8                         | 156.844,00                | 77,26   |
| 2,7                         | 278.834,00                | 43,46   | 4,9                         | 153.643,00                | 78,87   |
| 2,8                         | 268.875,00                | 45,07   | 5,0                         | 150.570,00                | 80,48   |
| 2,9                         | 259.604,00                | 46,68   | 5,1                         | 147.618,00                | 82,09   |
| 3,0                         | 250.950,00                | 48,29   | 5,2                         | 144.779,00                | 83,70   |
| 3,1                         | 242.855,00                | 49,90   | 5,3                         | 142.048,00                | 85,31   |
| 3,2                         | 235.266,00                | 51,51   | 5,4                         | 139.417,00                | 86,92   |
| 3,3                         | 228.137,00                | 53,12   | 5,5                         | 136.882,00                | 88,53   |
| 3,4                         | 221.427,00                | 54,73   | 5,6                         | 134.438,00                | 90,14   |
| 3,5                         | 215.100,00                | 56,34   | 5,7                         | 132.079,00                | 91,75   |
| 3,6                         | 209.125,00                | 57,95   | 5,8                         | 129.802,00                | 93,36   |
| 3,7                         | 203.473,00                | 59,56   | 5,9                         | 127.602,00                | 94,97   |
| 3,8                         | 198.119,00                | 61,17   | 6,0                         | 125.475,00                | 96,58   |
| 3,9                         | 193.039,00                | 62,78   | 6,1                         | 123.419,00                | 98,19   |
| 4,0                         | 188.213,00                | 64,39   | 6,2                         | 121.428,00                | 99,80   |

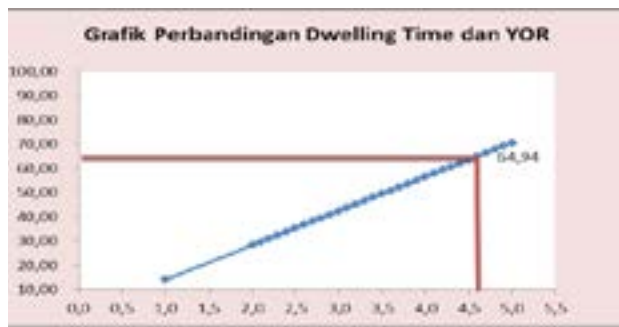
Sumber : Hasil Pengolahan, 2014

JICT yaitu empat hari. Menurut data PT. JICT, *dwelling time* saat ini (Oktober 2014) mencapai 5,1 hari. Angka ini sudah mengalami penurunan dibandingkan data *dwelling time* di bulan Januari 2014, yaitu mencapai 7,83 hari.



Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Gambar 4.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor Dengan *Throughput* Bulanan di PT. JICT



Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Gambar 5.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor Dengan *Throughput* Harian di PT. JICT

**Tabel 6.** Hasil Analisis Lama Penumpukan Untuk Petikemas Impor Dengan *Throughput* Harian di PT. JICT

| Asumsi Dwelling Time (Hari) | kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) | Asumsi Dwelling Time (Hari) | kapasitas Tahunan (TEU's) | YOR (%) |
|-----------------------------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------------------------|---------|
| 1,0                         | 25.095,00                 | 14,12   | 4,1                         | 6.121,00                  | 57,89   |
| 2,0                         | 12.548,00                 | 28,24   | 4,2                         | 5.975,00                  | 59,30   |
| 2,1                         | 11.950,00                 | 29,65   | 4,3                         | 5.837,00                  | 60,71   |
| 2,2                         | 11.407,00                 | 31,06   | 4,4                         | 5.704,00                  | 62,12   |
| 2,3                         | 10.911,00                 | 32,47   | 4,5                         | 5.577,00                  | 63,53   |
| 2,4                         | 10.457,00                 | 33,88   | 4,6                         | 5.456,00                  | 64,94   |
| 2,5                         | 10.038,00                 | 35,30   | 4,7                         | 5.340,00                  | 66,36   |
| 2,6                         | 9.652,00                  | 36,71   | 4,8                         | 5.229,00                  | 67,77   |
| 2,7                         | 9.295,00                  | 38,12   | 4,9                         | 5.122,00                  | 69,18   |
| 2,8                         | 8.963,00                  | 39,53   | 5,0                         | 5.019,00                  | 70,59   |
| 2,9                         | 8.654,00                  | 40,94   | 5,1                         | 4.921,00                  | 72,00   |
| 3,0                         | 8.365,00                  | 42,36   | 5,2                         | 4.826,00                  | 73,42   |
| 3,1                         | 8.096,00                  | 43,77   | 5,3                         | 4.735,00                  | 74,83   |
| 3,2                         | 7.843,00                  | 45,18   | 5,4                         | 4.648,00                  | 76,24   |
| 3,3                         | 7.605,00                  | 46,59   | 5,5                         | 4.563,00                  | 77,65   |
| 3,4                         | 7.381,00                  | 48,00   | 5,6                         | 4.482,00                  | 79,06   |
| 3,5                         | 7.170,00                  | 49,41   | 5,7                         | 4.403,00                  | 80,47   |
| 3,6                         | 6.971,00                  | 50,83   | 5,8                         | 4.327,00                  | 81,89   |
| 3,7                         | 6.783,00                  | 52,24   | 5,9                         | 4.254,00                  | 83,30   |
| 3,8                         | 6.604,00                  | 53,65   | 6,0                         | 4.183,00                  | 84,71   |
| 3,9                         | 6.435,00                  | 55,06   | 6,1                         | 4.114,00                  | 86,12   |
| 4,0                         | 6.274,00                  | 56,47   | 6,2                         | 4.048,00                  | 87,53   |

Sumber : Hasil Pengolahan, 2014

### 3. *Throughput* Harian

Jika menggunakan rata-rata *throughput* harian berdasarkan data *throughput* pada tahun 2013

yaitu 3.543 TEUs/hari, maka hasil analisis lama penumpukan ideal ditampilkan pada gambar 5 dan tabel 6.

Dengan mempertimbangkan batasan YOR ideal, dari hasil pengolahan data diperoleh lama penumpukan ideal petikemas impor di PT. JICT yaitu 4,6 hari.

## F. Evaluasi Pencapaian Penurunan *Dwelling Time* Petikemas Impor

Pada triwulan pertama di tahun 2014, capaian petikemas dengan *dwelling time* kurang atau sama dengan 4 hari yaitu sebanyak 41,7%, atau sebanyak 72.533 boks, yang terdiri dari 69.208 boks petikemas full dan 3.325 boks petikemas kosong.

Sedangkan pada triwulan kedua dan ketiga di tahun 2014, capaian petikemas impor dengan *dwelling time* kurang dari atau sama dengan empat hari yaitu sebanyak 47,9% (92.820 boks) dan 53,7% (96.428 boks). Jumlah petikemas impor pada triwulan ketiga meningkat dibandingkan pada triwulan pertama dan kedua.

Rata-rata jumlah petikemas impor dengan *dwelling time* empat hari relatif meningkat sejak bulan Januari hingga November 2014, dengan rata-rata peningkatan tersebut sekitar 2,4%.

Capaian petikemas impor dengan *dwelling time* kurang atau sama dengan empat hari sejak Januari hingga November 2014 yaitu sebanyak 335.081 boks atau 49,6% dari *throughput* petikemas impor di PT. JICT. Jumlah petikemas impor dengan *dwelling time* diatas empat hari pada bulan November 2014 mengalami penurunan dibandingkan pada bulan Januari 2014, yaitu sebanyak 24,6% atau sebanyak 15.650 boks.

Berdasarkan data PT. JICT, rata-rata *dwelling time* tahun ini (6 hari) mengalami penurunan sebanyak 2 hari atau 25% dibandingkan rata-rata *dwelling time* pada tahun 2013, yaitu selama 8 hari.

Menurut hasil pengolahan data simulasi kapasitas lapangan tahunan, *dwelling time* 6 hari dapat mengakibatkan rendahnya kapasitas terpasang tahunan yaitu sebesar 1.526.613 TEUs dan mengakibatkan tingginya YOR hingga 83,55%.

Penekanan *dwelling time* petikemas impor menjadi empat hari, dirasa mampu menekan YOR sampai dengan 28%. Selain dapat menekan YOR, kapasitas terpasang tahunan lapangan penumpukan dapat meningkat. Dari semula 1.526.613 TEUs meningkat menjadi 2.289.919 TEUs atau meningkat sebesar 763.306 TEUs.

#### **G. Evaluasi Permasalahan Dalam Kegiatan Ekspor dan Impor Yang Mengakibatkan Lamanya *Dwelling Time***

Tingginya *dwelling time* di Pelabuhan Tg. Priok sudah lama dialami oleh pemilik barang. *Dwelling time* sangat membebani pemilik barang karena selain mengganggu produksi, khususnya yang mengimpor bahan baku, juga mengakibatkan biaya tinggi logistik.

Menurut hasil wawancara dan observasi, terdapat beberapa hal yang menyebabkan tingginya *dwelling time*, yaitu:

1. Lambatnya proses pemeriksaan jalur merah oleh petugas bea cukai akibat terbatasnya jam kerja dan petugas pemeriksanya.
2. Meningkatnya pertumbuhan jumlah petikemas impor dan tidak adanya perluasan lapangan terminal karena keterbatasan lahan.
3. Banyaknya petikemas yang sudah memiliki Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB) dan Surat Penyerahan Petikemas (SP2), tetapi petikemas tersebut tidak segera ditarik keluar pelabuhan. Lapangan penumpukan petikemas menjadi gudang penimbunan oleh sebagian importir karena rendahnya tarif penumpukan petikemas di lapangan penumpukan petikemas areal pelabuhan.
4. Permasalahan ketidaklengkapan dokumen impor.
5. Pemindahan petikemas *long stay* yang terkena peraturan larangan/pembatasan dan belum mendapat SPPB terkait dengan pemeriksaan karantina, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), dan peraturan larangan/pembatasan lainnya.

Upaya yang dapat dilakukan oleh berbagai pihak dalam rangka menekan *dwelling time* yaitu:

1. Untuk di jalur merah agar dipercepat pemeriksaannya, terutama pada:
  - a. Penerimaan dokumen di jalur merah dikembalikan seperti awal, yaitu 24 jam, bukan seperti sekarang yang hanya sampai jam 16.00;
  - b. Pemeriksaan *behandel* yang sekarang ini hanya sampai jam 17.00 agar dilakukan pemeriksaannya sampai jam 23.00;
  - c. Penarikan petikemas dari terminal ke lokasi *behandel* (yaitu tempat penumpukan bea cukai untuk pemeriksaan barang) adalah 1 x 24 jam dan maksimal 2 x 24 jam dengan kondisi:
    - 1) YOR di lokasi *behandel* diturunkan, yaitu petikemas yang selama ini menumpuk setelah diperiksa lebih dari tiga hari dan belum diputuskan oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) tetapi petikemas tersebut telah diperiksa dan terkena nota pembetulan, agar di pindahkan lokasi penumpukannya ke TPS di luar lokasi *behandel*.
    - 2) Penambahan jumlah petugas Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) dan pembekalan pengetahuan yang cukup sehingga dapat memberikan respon Deklarasi Nilai Pabean (DNP), Nota Pembetulan (Notul) dan SPPB dalam waktu 1 – 2 hari.
    - 3) Penambahan jumlah petugas pemeriksa Bea Cukai, pemeriksaan pada malam hari dilakukan tidak hanya di *longroom* namun juga dilapangan yang fasilitas penerangannya sudah disiapkan di lokasi *behandel*.
  - d. Laporan hasil Pemeriksaan (LHP) dari lokasi *behandel* ke PFPD agar dipercepat maksimal 1 hari dan dilakukan secara online.
  - e. Manajemen resiko Bea Cukai ditinjau kembali. Importir dengan profil yang jelas dan memiliki jenis barang yang diwajibkan dengan Laporan Survei (LS) tidak lagi dimasukkan ke jalur merah.

2. Bahwa lahan penumpukan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok sudah penuh, sehingga sangat mengganggu kelancaran lalu-lintas peti kemas, baik itu untuk pemindahan ke lokasi *behandel*, penarikan peti kemas keluar pelabuhan, maupun kecepatan bongkar muat kapal, yang pada akhirnya dapat terjadi *congesti* (kepadatan) dan stagnasi. Sementara Pelabuhan Tanjung Priok sudah tidak memungkinkan untuk dilakukan perluasan areanya. Oleh karenanya yang dapat dilakukan adalah :
  - a. Meningkatkan produktivitas dan tetap efisiensi, dalam arti kinerjanya di optimalkan tetapi tidak menambah biaya, karena jika ada tambahan biaya pastinya akan di bebankan ke pemilik barang (*shippers*) atau dunia usaha.
  - b. Menentukan lahan penumpukan diluar Pelabuhan Tanjung Priok seperti marunda dan *dry port* cikarang, tetapi ini hanya bersifat sementara dan diperkirakan akan terulang kembali untuk masalah *dwelling time* tersebut.
  - c. Sebaiknya untuk jangka panjang adalah memanfaatkan alternatif lain yaitu *dry port* cikarang sebagai perpanjangan pelabuhan tanjung priok, bukan hanya sebagai tempat lahan penumpukan peti kemas saja, tetapi juga administrasinya, sehingga Pelabuhan Tanjung Priok lebih produktif dan arus lalu-lintas peti kemas lebih lancar. Ini sama halnya dengan Lapangan Udara Halim Perdanakusuma yang merupakan alternatif lapangan udara cengkareng.
  - d. Memberikan sanksi penalti setelah hari ke lima terhadap barang-barang yang sudah SPPB/SP2 tetapi tidak segera ditarik keluar oleh pemilik barang. Besaran penalti dimaksud sebaiknya diatas tarif sewa gudang di luar area pelabuhan.
  - e. Untuk importir dengan fasilitas jalur prioritas yang sudah memiliki kelengkapan dokumen (SPPB dan SP2) selain dikenakan sanksi penalti, fasilitas Jalur Prioritasnya dapat dicabut. Maksud dan tujuan jalur prioritas adalah untuk kecepatan dan kelancaran arus barang.
  - f. Pemindahan petikemas *longstay* atas barang impor terkena peraturan larangan/pembatasan yang tidak mendapat perijinan, menunggu proses kepabeanan dan belum mendapatkan surat persetujuan pengeluaran barang dari tempat penimbunan sementara di Pelabuhan Tanjung Priok dipindahkan ke TPP (tempat pengawasan penimbunan) yang sudah ada dan milik bea cukai.
  - g. Pemusnahan terhadap barang impor wajib tindakan karantina pada petikemas *longstay*, dilakukan setelah pihak Karantina menerbitkan dokumen Berita Acara Pemusnahan serta pihak Bea dan Cukai memberikan persetujuan dan biaya pemusnahan menjadi tanggungjawab TPS.
3. Pembayaran pajak dalam rangka impor dan pengurusan kelengkapan dokumen dapat dilakukan sesegera mungkin sebelum barang datang, sehingga barang tidak terkendala dengan waktu pengurusan impor di Bea Cukai.

## KESIMPULAN

Saat ini, rata-rata *dwelling time* petikemas impor di JICT selama enam hari, mengalami penurunan dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 8 hari. Rata-rata capaian jumlah petikemas dengan *dwelling time* empat hari dari Januari hingga November 2014 sebesar 49,6% atau sebesar 335.081 boks. Jumlah petikemas impor dengan *dwelling time* diatas empat hari pada Bulan November 2014 mengalami penurunan dibandingkan pada bulan Januari 2014, yaitu sebanyak 24,6% atau sebanyak 15.650 boks.

Menurut hasil pengolahan data simulasi kapasitas lapangan tahunan, *dwelling time* 6 hari dapat mengakibatkan rendahnya kapasitas terpasang tahunan yaitu sebesar 1.526.613 TEUs dan mengakibatkan tingginya YOR hingga 83,55%. Penekanan *dwelling time* petikemas impor menjadi empat hari, dirasa mampu menekan YOR sampai dengan 28%. Selain dapat menekan YOR, kapasitas terpasang tahunan lapangan penumpukan dapat meningkat. Dari sem-

ula 1.526.613 TEUs meningkat menjadi 2.289.919 TEUs atau meningkat sebesar 763.306 TEUs.

Permasalahan yang dijumpai dilapangan yang dapat menaikkan *dwelling time* di pelabuhan yaitu:

Permasalahan pada proses *Custom clearance*, waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Proses ini ada pada kendali pihak Bea dan Cukai, karena harus dilakukan pemeriksaan fisik barang impor. Kendala dalam proses ini terjadi akibat kurangnya kelengkapan dokumen, terdapat permasalahan perijinan barang, lambatnya proses pemeriksaan jalur merah, dsb.

Permasalahan pada *Post Clearance*, yaitu waktu yang dibutuhkan sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Proses ini kendalinya ada pada importir untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan. Masih terdapat beberapa importir yang menjadikan lapangan penumpukan petikemas sebagai gudang penimbunan.

Peningkatan jumlah petikemas impor yang tidak diimbangi dengan perluasan lapangan penumpukan petikemas karena keterbatasan lahan di areal Pelabuhan Tanjung Priok.

Upaya – upaya yang perlu dilakukan untuk menekan *dwelling time* yaitu:

Pembayaran pajak dalam rangka impor dan pengurusan kelengkapan dokumen dapat dilakukan sesegera mungkin sebelum barang datang, sehingga barang tidak terkendala dengan waktu pengurusan impor di Bea Cukai. Selain itu, perlu juga diusahakan untuk dilakukan percepatan pengurusan pemeriksaan barang di jalur merah, terutama pada proses berikut:

- Jam operasional untuk penerimaan dokumen di jalur merah dirubah kembali menjadi 24 jam;
- Jam operasional pemeriksaan behandel sampai dengan jam 23.00;
- Penarikan petikemas dari terminal ke lokasi behandel adalah 1 x 24 jam dan maksimal 2 x 24 jam dengan kondisi:

YOR di lokasi behandel diturunkan, yaitu petikemas yang selama ini menumpuk setelah diperiksa lebih dari tiga hari dan belum diputuskan oleh PFPD

(Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen) tetapi petikemas tersebut telah diperiksa dan terkena nota pembetulan, agar di pindahkan lokasi penumpukannya ke TPS di luar lokasi behandel.

Penambahan jumlah petugas PFPD (Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen) dan pembekalan pengetahuan yang cukup sehingga dapat memberikan respon DNP (Deklarasi Nilai Pabean), Notul (Nota Pembetulan) dan SPPB dalam waktu 1 – 2 hari.

Penambahan jumlah petugas pemeriksa Bea Cukai, pemeriksaan pada malam hari dilakukan tidak hanya di longroom namun juga dilapangan yang fasilitas penerangannya sudah disiapkan di lokasi behandel.

Laporan hasil Pemeriksaan (LHP) dari lokasi behandel ke PFPD agar dipercepat maksimal 1 hari dan dilakukan secara online.

Tinjau kembali manajemen resiko Bea Cukai. Importir dengan profil yang jelas dan memiliki jenis barang yang diwajibkan dengan LS (Laporan Survei) tidak lagi dimasukkan ke jalur merah.

Upaya yang dapat dilakukan untuk menyikapi keterbatasan lahan di areal pelabuhan dengan cara:

Meningkatkan produktivitas dan tetap efisiensi, dalam arti kinerjanya di optimalkan tetapi tidak menambah biaya, karena jika ada tambahan biaya pastinya akan di bebankan ke pemilik barang (*shippers*) atau dunia usaha.

Menentukan lahan penumpukan diluar Pelabuhan Tanjung Priok seperti marunda dan *dry port* cikarang, tetapi ini hanya bersifat sementara dan diperkirakan akan terulang kembali untuk masalah *dwelling time* tersebut.

Sebaiknya untuk jangka panjang adalah memanfaatkan alternatif lain yaitu *dry port* cikarang sebagai perpanjangan Pelabuhan Tanjung Priok, bukan hanya sebagai tempat lahan penumpukan petikemas saja, tetapi juga administrasinya, sehingga Pelabuhan Tanjung Priok lebih produktif dan arus lalu-lintas petikemas lebih lancar. Ini sama halnya dengan Lapangan Udara Halim Perdanakusuma yang merupakan alternatif lapangan udara cengkareng.

Memberikan sanksi penalti setelah hari ke lima terhadap barang-barang yang sudah SPPB/SP2 tetapi tidak segera ditarik keluar oleh pemilik barang.

Besaran penalti dimaksud sebaiknya diatas tarif sewa gudang di luar area pelabuhan.

Untuk importir dengan fasilitas jalur prioritas yang sudah memiliki kelengkapan dokumen (SPPB dan SP2) selain dikenakan sanksi penalti, fasilitas Jalur Prioritasnya dapat dicabut. Maksud dan tujuan jalur prioritas adalah untuk kecepatan dan kelancaran arus barang.

Pemindahan petikemas *longstay* atas barang impor terkena peraturan larangan/pembatasan yang tidak mendapat perijinan, menunggu proses kepabeaian dan belum mendapatkan surat persetujuan pengeluaran barang dari tempat penimbunan sementara di Pelabuhan Tanjung Priok dipindahkan ke TPP (tempat pengawasan penimbunan) yang sudah ada dan milik bea cukai.

Pemusnahan terhadap barang impor wajib tindakan karantina pada petikemas *longstay*, dilakukan setelah pihak Karantina menerbitkan dokumen Berita Acara Pemusnahan serta pihak Bea dan Cukai memberikan persetujuan dan biaya pemusnahan menjadi tanggung jawab TPS

## SARAN

Untuk meningkatkan pelayanan di areal pelabuhan guna efisiensi waktu pengeluaran barang atau petikemas di dalam pelabuhan perlu dilakukan beberapa upaya berikut : (1) mendorong penggunaan *autogates system*, *i-cares* dan otomasi DO secara *online* di semua terminal di Pelabuhan Tanjung Priok; (2) penerapan *inaportnet* dalam rangka mendukung implementasi *National Single Windows* (NSW) di Pelabuhan Tanjung Priok; (3) uji coba penerapan *inaportnet* untuk *ocean going* sehingga akan cepat diketahui berapa lama barang/kontainer stay di dalam pelabuhan dan (4) Melakukan pengaturan dan penyempurnaan *traffic management* di dalam pelabuhan melalui pengaturan lalu lintas truk/multimoda sesuai dengan ketersediaan barang angkutan termasuk melakukan pengkajian terhadap kemungkinan larangan kendaraan umum di pelabuhan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis

sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Artakusuma, Afif, 2012. *Analisis Import Container Dwelling Time Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta Internasional Container Terminal (JICT) Tanjung Priok*, Jurnal Teknik Sipil - Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung, Bandung
- Arianto,Dedy, 2008. *Kajian Antisipasi Kongesti Di JICT I Tanjung Priok*, Warta Penelitian Perhubungan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta.
- Bisnis Indonesia tanggal 10 Juli 2013, Tanjung Priok : Pelindo II Jajaki Penalti Penumpukan Petikemas, Diperoleh September 2014, dari <http://industri.bisnis.com/read/20130710/98/149808/tanjung-priok-pelindo-ii-jajaki-penalti-penumpukan-petikemas>
- Indriastiwi, Fitri, 2011. *Kajian Lama Penumpukan Yang Ideal Dikaitkan Dengan Luas Penumpukan Peti Kemas Dalam Rangka Mengantisipasi Kongesti di Terminal Peti Kemas Surabaya*, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2011. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tentang *Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*, Jakarta.
- Manalytics, Inc., 1976. *Methodology For Estimating Capacity Of Marine Terminals*, Vol 1 : Standardized Methodology, February 1976.
- Merckx,Filip, 2005. *The Issue of Dwell Time Charges to Optimize Container Terminal Capacity*, IAME 2005 Annual Conference, Limassol Cyprus.
- Moini, Nadereh, 2012. *Estimating The Determinant Factors of Container Dwell Times at Seaports*, *Maritime Economics & Logistics* 14, 162 – 177 (June 2012), Palgrave Journals
- PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), 2013. *Statistik Arus Petikemas*. Diperoleh September 2014, dari [www.priokport.co.id](http://www.priokport.co.id)
- PT. JICT, 2012. *Terminal Facilities*. Diperoleh September 2014, dari [www.jict.co.id](http://www.jict.co.id)
- Refas, Salim and Thomas Cantens, 2011. *Why Does Cargo Spend Weeks in African Ports? The Case of Douala, Cameroon*, World Bank
- Yuwono, Nur, 2010. *Bahan Kuliah Transportasi Air*, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta