

**DWELLING TIME DI PELABUHAN NEW PRIOK CONTAINER
TERMINAL ONE (NCPT1)**

Indriyani¹⁾,

Frilia Esti Anggraeni²⁾

E-mail : indrip2cd11010@gmail.com1), friliaestianggraei@gmail.com2)

Akademi Maritim Nusantara Cilacap

Abstract

Ports have a good performance using assessments using dwelling time, the performance of the port is expressed well when the container is mean – average stay seven days. The value of the indicator is obtained through secondary data generated by NPCT1 2017. Performance analysis is conducted in accordance with UNCTAD Management Series 2016. From the results of the analysis, the conclusion that NPCT1 performance is good which is between 3 to 4 days and in the future government sets only 2 to 1 day.

Keywords: performance, dwelling time

A. Latar Belakang

Pelabuhan Tanjung Priok melakukan penanganan terhadap sebagian besar aktivitas pelayaran di Indonesia, hal ini menyebabkan beban yang harus ditangani berlebihan. New Priok dikembangkan supaya pelabuhan memiliki fasilitas untuk melayani kapal kontainer mega modern yang melintasi samudera. sehingga mendukung lalu lintas perdagangan di Indonesia. Saat ini terdapat 11 perusahaan pelayaran yang memiliki jadwal tetap di NPCT1 untuk menghubungkan pelabuhan di Asia, Australia dan Selandia Baru. NPCT1 menerapkan pelayanan tipe *Liner Service* dengan jadwal pelayanan dari hari senin sampai dengan minggu.

Bongkar muat peti kemas merupakan salah satu kegiatan yang dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam kegiatan bongkar muat

hal yang menjadi perhatian adalah *dwelling time*. Menurut World Bank (2011) dalam Narindra, Musadieg, Supriono (2016) *Dwelling time* merupakan hitungan waktu yang dimulai dari pembongkaran (kontainer) dan pengangkatan (unloading) peti kemas dari kapal sampai meninggalkan terminal melalui pintu utama.

Menurut Januarita dan Maulana (2017), *dwelling time* di pelabuhan tanjung priok mencapai 5,5 hari dari target pemerintah 4,7 hari. Hal ini mengakibatkan harga barang di tingkat konsumen menjadi mahal. Menurut Dhela Novita Anggrahini, Karnowahadi, Paniya menyatakan bahwa semakin lama penumpukan kontainer di lapangan penumpukan akan mengganggu kinerja operasional lapangan Berkaitan dengan hal tersebut , maka Pemerintah mengeluarkan Permenhub No.117

Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu. Dalam peraturan Pasal 2 angka 3 menyatakan bahwa batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan paling lama 3 hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan di dalam pelabuhan.

Menurut UNCTAD, Port management series 2016, *dweeling time* merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja pelabuhan. Menurut MERCKX (2005:5) dalam Argiansyah, Musadieg, Supriono (2016) menyatakan bahwa semakin singkatnya masa *dweeling time* maka kinerja operasional akan lebih efisien dan sebaliknya

B. PERUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana *dweeling time* di New Priok Container Terminal One ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui *dweeling time* di *New Priok Container Terminal One*

D. TINJAUAN PUSTAKA

Kinerja Pelabuhan

Berdasarkan sumber dari <http://setitike.blogspot.com/2012/06/> yang diakses tanggal 29 November 2019 pukul 13.49 menyatakan bahwa kinerja pelabuhan merupakan prestasi atau tingkat keberhasilan pelayanan, penggunaan fasilitas maupun

peralatan pelabuhan pada suatu periode.

Menurut Anggrahini, dkk/AdBis 19 (1): 69-78 menyatakan bahwa kinerja pelabuhan digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang) yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan

Dwelling Time

Menurut World Bank (2011), *dweeling time* adalah penghitungan waktu yang dimulai dari pembongkaran dan pengangkatan (*unloading*) petikemas (kontainer) dari kapal sampai dengan petikemas meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Proses *dweeling time* terbagi menjadi tiga tahap, yaitu *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. *Pre-clearance* merupakan proses peletakkan petikemas di tempat penimbunan sementara (TPS) di pelabuhan dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Sedangkan *Customs clearance* merupakan pemeriksaan petikemas secara fisik (khusus untuk jalur merah), kemudian verifikasi dokumen oleh Bea Cukai dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). *Post clearance* adalah pengangkutan petikemas ke luar kawasan pelabuhan dan pemilik petikemas membayar kepada operator pelabuhan.

Menurut UNCTAD, Port management series 2016, *dweeling time* merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja pelabuhan dan untuk container rata – rata tinggal tujuh hari.

E. METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif sehingga tidak melakukan penghitungan. Kalista (2014) menyatakan bahwa prosedur penelitian ini menghasilkan data deskriptif seperti kata-kata tertulis atau lisan yang diperoleh dari hasil pengamatan terhadap perilaku dan orang - orang.

F. Hasil

Proses *dwelling time* di pelabuhan terbagi atas tiga tahap, yaitu *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. Jadi, lamanya *dwelling time* merupakan hasil penjumlahan dari komponen *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. *Dwelling time* dapat terjadi karena pelayanan yang masih kurang maksimal dari instansi terkait, lalainya importir dalam mengurus perijinan pendukung impor yang disyaratkan dalam HS code yang digunakan. Misalnya dalam HS code mensyaratkan bahwa komoditi yang diimpor memerlukan ijin dari BPOM atau Kemendag, tetapi perijinannya belum diurus sampai dengan kapal tiba di pelabuhan, sehingga proses *customs clearance* baru dapat dilaksanakan setelah perijinan selesai.

Proses bongkar muat di pelabuhan perlu memperhatikan *dwelling time*, karena merupakan waktu yang dibutuhkan sejak pembongkaran peti kemas hingga barang tersebut keluar dari pelabuhan setelah menyelesaikan proses perijinan.

Berdasarkan sumber dari <http://supplychainindonesia.com/new>

/pelabuhan-dan-dwelling-time/ yang diakses tanggal 06 Desember 2019 menyatakan bahwa proyeksi produksi bongkar muat pelabuhan tanjung priok selama 360 hari maksimal adalah 7 juta TEUS dengan kemampuan menahan barang di lini I *quay yard* 152.3 Ha sehingga hasil penghitungan *dwelling time* adalah 14 hari. Hal ini mengakibatkan biaya logistik di Indonesia lebih besar dibandingkan Negara – Negara ASEAN yang rata – rata hanya 2 hari.

Berdasarkan sumber dari <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi> yang diakses tanggal 06 Desember 2019 menyatakan bahwa pada tahun 2015 *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok 5,2 hari, pada tahun 2016 adalah 3,2 hari – 3,7 hari sedangkan berdasarkan sumber dari <https://bisnis.tempo.co>, pada tahun 2019 menjadi 2,4 hari.

Berdasarkan UNCTAD Port Management Series (2016), *dwelling time* untuk container rata – rata tinggal tujuh hari, maka kinerja pelabuhan tanjung priok sudah cukup baik, tetapi perlu ditingkatkan sehingga menjadi 1 – 2 hari.

Beberapa strategi yang dapat diterapkan oleh pemerintah maupun pelaku bisnis dalam mengatasi *dwelling time* antara lain sebagai berikut;

- 1) Deregulasi peraturan perizinan pada saat *pre clearance*, terdapat peraturan yang perlu direvisi dan diperbaiki
- 2) Meminta importir untuk mengirim pemberitahuan impor barang (PIB) sebelum pengangkut menyampaikan manifestnya, sehingga sebelum

manifest datang, PIB sudah datang.

- 3) Denda terhadap kontainer yang melebihi waktu yang berlaku, sehingga kontainer paling lama hanya dua hari berada di pelabuhan.
- 4) Perusahaan-perusahaan yang berdomisili di Banten akan diarahkan untuk menurunkan barangnya di pelabuhan lain yang dekat dengan Tanjung Priok
- 5) Penerapan sistem *first come, first serve* pada kapal-kapal yang datang ke pelabuhan.
- 6) Pembangunan sistem teknologi informasi dengan membentuk badan khusus supaya data-data perdagangan dapat dilakukan secara *online*.
- 7) Pengoptimalisasian depo Kontainer di Line 2 untuk kegiatan transfer petikemas, yaitu antara lain PT. Indonesian Air & Marine Supply (AIRIN), PT. Transporindo Lima Perkasa, PT. Multi Terminal Indonesia, PT. Wira Mitra Prima, PT. Dharma Kartika Bhakti, PT. Agung Raya, PT. Primanata Jasa Persada, PT. Berdikari, PT. Pesaka Loka Kirana, PT. Kodja Terramarin dan PT. PTP

G. Kesimpulan

Kinerja pelabuhan berdasarkan UNCTAD Port Management Series (2016), *dwelling time* untuk container rata – rata tinggal tujuh hari, maka kinerja pelabuhan tanjung priok sudah cukup baik, tetapi perlu ditingkatkan sehingga menjadi 1 – 2 hari.

H. Saran

Pelayanan di pelabuhan tanjung priok perlu ditingkatkan lagi, sehingga kinerjanya juga semakin baik. NPCT 1 harus terus membenahi pelayanan di terminal sehingga tidak terjadi penumpukan kontainer. Selain itu, transfer kontainer ke 11 depo pendukung harus berjalan lancar sehingga tidak terjadi kongesti atau kemacetan di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

<https://ekbis.sindonews.com/read/1204601/34/npct-1-promosikan-diri-di-ajang-konferensi-pelabuhan-se-dunia-1494577118>; *NPCT 1 Promosikan Diri di Ajang Konferensi Pelabuhan Se-Dunia*; Wahyu Budi Santoso; publish on Jum'at, 12 Mei 2017.

<http://industri.bisnis.com/read/20170906/98/687381/javascript>; *Pemeriksaan Barang di NPCT1 Lamban, Bea & Cukai Tempuh 2 Opsi Ini*; 6 September 2017; Akhmad Mabrori.

Prosiding Ilmu Hukum ISSN: 2460-643X. *Penerapan Pengaturan Dwelling Time Dalam Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Priok Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Muhamad Fajar Maulana; Ratna Januarita. Volume 2, No.2, Tahun 2016.

<http://www.beacukai.go.id/arsip/pab/ekspor.html>; publish on 05 Feb 2013; Admin Web Bea dan Cukai

<http://satyanusa.blogspot.co.id/2015/08/dwelling-time-dan-permasalahannya.html>; *Ini Tujuh Strategi Kemenko Kemaritiman Atasi*

Dwelling Time. Satya Nusa. Publish on 27/08/2015

<http://setitike.blogspot.com/2012/06/kinerja-pelabuhan.html>

<http://supplychainindonesia.com/new/pelabuhan-dan-dwelling-time/>

<https://bisnis.tempo.co/read/753431/in-tujuh-strategi-kemenko-kemaritiman-atasi-dwelling-time>. Diko Oktara. Publish on Senin, 14 Maret 2016.

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190510162048-92-393795/kcn-sukses-tekan-dwelling-time-di-pelabuhan>

<http://beritatrans.com/2019/10/09/aksi-budi-karya-di-tanjung-priok-dwelling-time-24-hari-ekspor-naik-7-persen-dan-biaya-logistik-terendah/>

New Port Container Terminal 1, 2017

Raka Argiansyah Arya Narindra, Mochammad Al Musadieg, Supriono. Pengaruh YOR dan Total BOR Terhadap Kinerja Operasional Pada PT PELINDO III (PERSERO) Terminal Petikemas Semarang. *Admisi & Bisnis* Volume 19 No 169

Dhela Novita Anggrahini, Karnowahadi2, Paniya. Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Pendapatan pada PT. Terminal Peti Kemas Semarang tahun 2011 - 2015 *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*|Vol. 41|No.1|Desember2016|administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id

Permenhub No.117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Kallista Rizky Olivia. 2014. Analisis Komponen Biaya Untuk Perusahaan Jasa Di Bidang Pelayaran Studi Kasus Pada PT. Aquaria Shipping. Online, diakses pada <http://lib.ui.ac.id/naskahringkas/201809/S55438Olivia%20Rizky%20Kallista>

UNCTAD Port Management Series, 2016