



## PERCEPATAN DWELLING TIME : STRATEGI PENINGKATAN KINERJA PERDAGANGAN INTERNASIONAL PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Wahyu Septi Utami✉

Bank Mandiri, Indonesia

### Info Artikel

*Sejarah Artikel:*

Diterima Januari 2015

Disetujui Januari 2015

Dipublikasikan Februari 2015

*Keywords:*

*dwelling time; the port of*

*Tanjung Priok; import*

*container dwelling time;*

*SWOT*

### Abstrak

Penelitian ini memiliki bertujuan untuk menganalisis strategi kebijakan yang dapat diimplementasikan untuk mempercepat waktu tinggal di pelabuhan Tanjung Priok, dalam rangka meningkatkan kinerja dalam perdagangan internasional. Penelitian ini menunjukkan hasil analisis dari wadah perhitungan impor tinggal waktu di Pelabuhan Tanjung Priok yang saat tinggal di pelabuhan Tanjung Priok pada 2013 adalah 8,59 hari, menunjukkan tinggal waktu masih di bawah standar kelayakan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Sistem Logistik Pembangunan Nasional adalah 3 hari. Berdasarkan hasil analisis SWOT disimpulkan bahwa kinerja Pelabuhan Tanjung Priok berada di quadran saya posisi (1,24; 1,25) Strategi yang digunakan untuk meningkatkan Pelabuhan Tanjung Priok SO tinggal waktu, yaitu meningkatkan jumlah jalur importir MITA, memperbanyak sejajar dengan bea cukai, insentif untuk awal PIB, mengoptimalkan INSW dan adat istiadat, meningkatkan kerjasama para pemangku kepentingan, membangun Cikarang Dry Port (CDP) sebagai perluasan dari Komisi Pemilihan Umum Bea Pelabuhan Tanjung Priok.

### Abstract

*This research had an aims to to analyze the policy strategies that can be implemented to accelerate the dwelling time at Tanjung Priok port, in order to improve performance in international trade. This research showed results of analysis of container import calculation dwelling time at Tanjung Priok Port that the dwelling time at Tanjung Priok port in 2013 was 8,59 days, indicating dwelling time is still below standard eligibility is based on Government Regulation No. 26 Year 2012 on the Blueprint of the National Logistics System Development is 3 days. Based on the results of the SWOT analysis concluded that the performance of the Tanjung Priok Port was in quadran I the position (1,24; 1,25) Strategies used to improve the Port of Tanjung Priok is SO dwelling time, ie increasing the number of lanes importers MITA, multiply the parallel to the customs clearance, incentives for early PIB, optimize INSW and customs, enhancing cooperation stakeholders, establish Cikarang Dry Port (CDP) as an extension of the Election Commission of Customs Port of Tanjung Priok.*

© 2015 Universitas Negeri Semarang

ISSN 2252-6765

✉ Alamat korespondensi:

Gedung C6 Lantai 1 FE Unnes

Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229

E-mail: [edaj\\_unnes@yahoo.com](mailto:edaj_unnes@yahoo.com)

## PENDAHULUAN

Posisi Indonesia masih jauh tertinggal dari beberapa negara seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam dan Filipina. World Bank menyebutkan bahwa kinerja logistik Indonesia diukur dari komponen Logistics Performance Index (LPI) masih belum efisien.

Berdasarkan enam kategori dalam LPI, kinerja Indonesia lebih buruk dibandingkan kelima negara tersebut hampir dalam semua kategori kecuali ketepatan waktu (timeliness). Pada kategori kepabeanan (customs) dan infrastruktur merupakan dua kategori dengan nilai terendah untuk kinerja logistik Indonesia. Menurut Logistics Performance Index (LPI), permasalahan utama tingginya biaya logistik nasional disebabkan dari masalah infrastruktur yang berkontribusi terhadap kelancaran barang di pelabuhan. Hal ini merupakan hambatan di bidang logistik Indonesia yang berdampak pada melemahnya daya saing nasional.

Permasalahan sistem transportasi logistik nasional seperti infrastruktur, mekanisme kepabeanan, biaya dan efisiensi menjadi perhatian utama. Perkembangan prioritas transportasi menjadi langkah-langkah pembangunan yang efisien dan berkelanjutan (Shi & Xiaoguang Yang, 2013). Negara kepulauan seperti Indonesia perlu fokus pada reformasi sistem transportasi (Wan, et al., 2013), sistem transportasi laut yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan komponen penting dalam persaingan ekonomi khususnya kompetensi industri logistik serta integritas nasional suatu bangsa.

Permasalahan High Cost Economy saat ini membelit pelabuhan di Indonesia dikarenakan kualitas pelayanan rendah serta kurangnya sarana dan prasarana infrastruktur yang memadai sehingga mengakibatkan sering terjadinya keterlambatan pengiriman barang tidak sampai tepat waktu.

Infrastruktur pelabuhan di Indonesia tidak dikelola dengan baik sehingga dapat memicu terjadinya pembengkakan biaya logistik nasional. Oleh karena rendahnya daya saing infrastruktur memberikan kontribusi terhadap

kurang lancarnya arus distribusi barang dalam mendukung aktivitas perdagangan internasional. Kondisi infrastruktur di pelabuhan yang ada sekarang ini dinilai masih kurang memadai. Seperti contoh di negara China, Posisi penting dari pelabuhan Cina menunjukkan bahwa Cina telah membuat investasi modal yang besar di fasilitas pelabuhan dalam beberapa tahun terakhir (Song & Geenhuizen, 2014).

Lemahnya dukungan sektor logistik nasional memicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (dwelling time). Dwelling time merupakan ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer impor sejak kontainer dibongkar dari waktu kapal sandar (berthing) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (gate out). Dwelling time terjadi karena beberapa faktor salah satu yang paling dominan adalah ketidaksiapan pelabuhan dalam mengantisipasi arus barang.

Permasalahan stagnasi yang dialami pelabuhan saat ini disebabkan pada lamanya dwelling time yang dapat menghambat kinerja perdagangan internasional. Selama ini dwelling time di Indonesia jauh lebih lama dibandingkan dengan negara-negara lain di Asia Tenggara. Thailand misalnya, hanya membutuhkan waktu 5 hari, Malaysia 4 hari, dan Singapura 1 hari. Lamanya dwelling time membuat daya saing Indonesia tertinggal dengan negara lain.

Oleh karena itu, dwelling time dapat dijadikan sebagai ukuran efisiensi sistem logistik nasional untuk meningkatkan kinerja logistik dalam perdagangan internasional. Hal ini menunjukkan sektor logistik semakin penting dalam mendukung perkembangan daya saing pelabuhan suatu negara.

Pelabuhan yang dikelola dengan efektif dan efisien serta dilengkapi dengan fasilitas yang memadai akan membawa dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian dari daerah penyangga tempat pelabuhan tersebut berada. Oleh karena itu, pelabuhan mempunyai peran penting dalam perdagangan internasional.

Berdasarkan tren lamanya dwelling time di Indonesia, penulis melakukan studi kasus di

Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk dalam melayani lebih dari dua per tiga perdagangan internasional, berfungsi sebagai pintu gerbang utama berlangsungnya kegiatan ekspor maupun impor barang dalam mengendalikan angkutan kargo internasional dibanding pelabuhan lain.

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan tempat dimana terjadi banyak transaksi, namun juga merupakan tempat paling banyak terjadinya perlambatan pengiriman barang. Ketidaksiapan Pelabuhan Tanjung Priok dalam mengantisipasi pertumbuhan arus barang dikarenakan infrastruktur belum mengalami perbaikan sehingga dapat memperburuk situasi bottleneck. Kemacetan di sekitar kawasan Pelabuhan Tanjung Priok masih akan terus berlangsung, hal ini meresahkan kalangan pengusaha karena tidak adanya kepastian bagi pemilik barang terkait proses pengeluaran barang yang memakan waktu cukup lama. Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah yang diangkat penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut (1) Apakah dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok telah memenuhi standar kelayakan? (2) Apa aspek-aspek yang menyumbang meningkatnya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok? (3) Bagaimana strategi kebijakan yang disarankan dalam mempercepat dwelling time guna meningkatkan kinerja perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok? Berikut beberapa teori yang menjadi landasan dalam penelitian ini.

Perdagangan internasional adalah kegiatan perdagangan barang-barang dan jasa, yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain. Perdagangan luar negeri timbul karena pada hakekatnya tidak ada satupun negara didunia ini yang dapat menghasilkan semua barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan seluruh penduduk (Deliarnov, 1995: 44).

Teori Keunggulan Mutlak dari Adam Smith mengemukakan bahwa setiap negara akan melakukan spesialisasi, dimana negara tersebut memiliki keunggulan absolute (absolute advantage). Teori ini menekankan efisiensi dalam penggunaan inputnya, didalam proses

produksi sangat menentukan keunggulan atau tingkat daya saingnya.

Teori Keunggulan Komparatif dari Mill (Boediono, 1994:208) beranggapan bahwa suatu negara akan mengkhususkan diri pada ekspor barang tertentu bila negara tersebut memiliki keunggulan komparatif (comparative advantage) terbesar, dan akan mengkhususkan diri pada impor barang bila negara tersebut memiliki kerugian komparatif (comparative disadvantage).

Kemudian teori perdagangan internasional David Ricardo mulai dengan anggapan bahwa lalu lintas pertukaran internasional hanya berlaku antara dua negara yang diantara mereka tidak ada daerah pabean, serta antara kedua negara tersebut hanya beredar uang emas.

Teori comparative advantage telah berkembang menjadi dynamic comparative advantage yang menyatakan bahwa keunggulan komparatif dapat diciptakan. Oleh karena itu penguasaan teknologi dan kerja keras menjadi faktor keberhasilan suatu negara. Bagi negara yang menguasai teknologi akan semakin diuntungkan dengan adanya perdagangan bebas ini, sedangkan negara yang hanya mengandalkan kekayaan alam seperti Indonesia akan kalah dalam persaingan internasional (Donald, 2000: 112).

Teori modern tentang perdagangan internasional menurut Hecksher dan Ohlin adalah terdapat pada faktor proporsi menyatakan bahwa perbedaan dalam opportunity cost suatu negara dengan negara lain karena adanya perbedaan faktor produksi yang dimilikinya (Boediono, 1994: 105).

Teori ini menyatakan bahwa suatu negara akan mengeksport barang-barang yang lebih intensif dalam faktor-faktor yang berlebih. Oleh karena itu, teori ini menekankan peranan yang saling berkaitan antara bagian-bagian dimana faktor-faktor yang berbeda dalam produksi dapat diperoleh diberbagai negara dan proporsi-proporsi dimana mereka dipergunakan dalam memproduksi berbagai macam-macam barang (Hadis, 1996: 91).

Impor adalah pengiriman barang

dagangan dari luar negeri ke pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia kecuali wilayah bebas yang dianggap luar negeri yang bersifat komersial maupun bukan komersial. Barang-barang luar negeri yang diolah dan diperbaiki di dalam negeri dicatat sebagai barang impor meskipun barang tersebut akan kembali ke luar negeri (Hutabarat, 1996: 403)

Daya saing adalah konsep perbandingan kemampuan dan kinerja perusahaan, sub-sektor atau negara untuk menjual dan memasok barang dan atau jasa yang diberikan dalam pasar. Daya saing sebuah negara dapat dicapai dari akumulasi daya saing strategis setiap perusahaan. Proses penciptaan nilai tambah (value added creation) berada pada lingkup perusahaan. Sementara pada ruang lingkup negara, daya saing suatu bangsa ditentukan oleh interaksi antara kinerja ekonomi makro, seberapa jauh kebijakan pemerintah kondusif bagi dunia usaha, kinerja dunia usaha dan infrastruktur. (Mudrajad Kuncoro, 2007:41).

Infrastruktur merupakan biaya tetap sosial yang langsung mendukung produksi. Infrastruktur sebagai instrument untuk memperlancar berputarnya roda perdagangan internasional sehingga dapat memperlancar akselerasi pembangunan (Basri. 2002: 300).

Infrastruktur dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi diantaranya utilitas publik seperti listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi, dan saluran pembuangan gas termasuk infrastruktur pekerjaan umum seperti pelabuhan, jalan kereta api, angkutan transportasi dan bandara (Familoni, 2004: 211)

Distribusi adalah penyaluran barang dari suatu tempat ketempat lainnya atau dari produsen ke konsumen untuk dimanfaatkan (Nirwan Sembiring, 1991:39). Distribusi adalah bagian dari bauran pemasaran (Produk, Harga, Distribusi, dan Promosi) yang memegang peranan cukup penting, karena Distribusi berperan dalam pengalokasian barang agar mudah dijangkau oleh konsumen. Dimana distribusi itu sendiri terdiri dari Saluran Distribusi dan Distribusi Fisik.

Tiga konsep biaya atau ongkos yakni

opportunity cost, accounting cost dan economic cost. Bagi para ekonom konsep biaya yang terpenting adalah social atau opportunity cost (Nicholson, 1989: 253). Oleh karena sumber daya langka dan terbatas, dalam setiap keputusan ekonomi untuk memproduksi barang dan jasa akan menyebabkan tidak diproduksinya barang dan jasa lainnya. Pada umumnya opportunity cost disatukan dalam sebuah mata uang, karena dalam mengekspresikan opportunity cost dalam bentuk fisik sering kali kesulitan (inconvenient).

Tiga pilihan strategi generik yang sering digunakan dalam suatu bisnis, yakni : differensial, cost leadership dan focus. Strategi menekan biaya produksi (cost leadership) mengharuskan perusahaan untuk menekan biaya serendah mungkin dengan cara meningkatkan efisiensi operasi atau kualitas produk (Porter, 1994: 156).

Keunggulan biaya merupakan satu dari dua jenis keunggulan bersaing yang dimiliki oleh perusahaan. Perusahaan yang berorientasi ekspor dapat mencapai dan mempertahankan keseluruhan keunggulan biaya maka perusahaan akan memiliki kinerja diatas rata-rata dalam industrinya dengan asumsi dapat menguasai harga rata-rata industri (Porter, 1994: 190).

## METODE PENELITIAN

### Metode Pengumpulan data

#### 1. Penelitian Lapangan

Dilakukan untuk memperoleh data primer melalui riset lapangan secara sistemik sebagai berikut:

- a) Observasi  
Melakukan pengamatan langsung pada obyek yang akan diteliti
- b) Wawancara  
Metode pengumpulan data dilakukan dengan beberapa pihak terkait di Pelabuhan Tanjung Priok
- c) Angket  
Metode pengumpulan data melalui kuesioner untuk meminta informasi yang dibutuhkan

#### 2. Penelitian Kepustakaan

Agar skripsi ini tidak menyimpang jauh dari teori-teori yang ada dan untuk memperoleh data sekunder guna melengkapi data yang sudah tersedia.

## Teknik Analisis Data

Penelitian ini menganalisis permasalahan dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok dengan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif-kualitatif. Metode analisis penulisan ini menggunakan metode perhitungan Import Container Dwelling Time dan metode analisis SWOT.

### 1. Metode Perhitungan Import Container Dwelling Time

Perhitungan import container dwelling time dapat dijadikan sebagai acuan utama dalam melihat penyebab lamanya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok. Perhitungan Import Container Dwelling Time dilakukan dengan melihat beberapa proses yaitu pre-clearance, customs clearance, dan post-clearance yang menjadi penyumbang tingginya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok. Melihat ketiga proses tersebut, dapat mengidentifikasi apakah dwelling time mengalami batas standar kelayakan, sehingga penulis menggunakan analisis terhadap Import Container Dwelling Time dapat dirumuskan sebagai berikut (World Bank, 2011).

$$DT = TP + TCC + TPC$$

DT = Import Container Dwelling Time

TP = Lama Waktu Pre Clearance

TCC= Lama Waktu Customs Clearance

TPC= Lama Waktu Post Clearance

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional menetapkan lamanya dwelling time selama 3 (tiga) hari. Sehingga semakin besar nilai import container dwelling time maka dwelling time terhadap kinerja perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok akan semakin tinggi begitu juga sebaliknya, jika semakin kecil nilai dwelling time terhadap kinerja perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok akan semakin rendah.

### 2. Metode Analisis SWOT

Metode ini digunakan untuk menentukan strategi pengembangan dalam mempercepat dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok. Pada analisis SWOT menggunakan kerangka kerja yaitu dengan membandingkan antara faktor eksternal yaitu

peluang (opportunities) dan ancaman (threats) dengan faktor internal yaitu kekuatan (strengths) dan kelemahan (weaknesses).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Import Container Dwelling Time

Hasil penelitian menjelaskan beban proses pre-clearance memakan persentase cukup besar dibandingkan pada tahap custom clearance dan post clearance. Rata-rata pada tahun 2013, pre-clearance sebesar 58%, custom clearance sebesar 24%, post clearance sebesar 17%.

Aktivitas perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok terdapat berbagai kendala, yaitu kendala pre clearance antara lain harmonisasi dan penerapan manajemen resiko dalam penerbitan ijin lartas, persyaratan lokasi penimbunan terkait prenotification, terkait persyaratan kepabeanan. Kendala customs clearance antara lain keterbatasan lahan untuk Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu/TPFT, belum optimalnya pemanfaatan TPFT (longroom), ketidaksiapan Sumber Daya Manusia/SDM, keterbatasan sarana/prasarana, kesalahan pengisian Pemberitahuan Impor Barang/PIB dan penyampaian dokumen pelengkap pabean. Selain itu, juga kendala pada post clearance antara lain terkait buruknya infrastruktur dan fasilitas pelabuhan serta perilaku importir.

Komponen pre-clearance memiliki kontribusi terhadap dwelling time pada jalur MITA, jalur hijau, jalur kuning, jalur merah, dan jalur merah HICO dengan presentase rata-rata masing-masing sebesar 64,67%, 76,82%,49,28%, 37,27%, dan 33,12%.

Komponen customs clearance memiliki kontribusi pada jalur MITA, jalur hijau, jalur kuning, jalur merah, dan jalur merah HICO dengan presentase rata-rata masing-masing sebesar 0,22%, 0,15%, 40,65%, 62,62%, dan 56,24%. Komponen post-clearance memakan waktu kontribusipada jalur hijau, jalur kuning, jalur merah, dan jalur mita dengan presentase rata-rata masing-masing sebesar 35,39%, 22,78%,9,06%, 6,33%, dan 15,28%.

Melihat total 64.8971 peti kemas pada

tahun 2013, jalur hijau memiliki persentase jumlah peti kemas paling banyak dibandingkan dengan keempat jalur lainnya yaitu sebanyak 307.586 peti kemas (47,39%). Sedangkan MITA memiliki jumlah terbanyak kedua yaitu sebanyak 230.611 peti kemas (35,53 %). Jalur merah memiliki jumlah terbanyak ketiga yaitu sebanyak 81.870 peti kemas atau 12,62 %. Jalur kuning memiliki persentase jumlah yang hampir sama, dengan jumlah masing-masing peti kemas sebanyak 62.113 peti kemas (9,57%) serta jalur merah HICO memiliki jumlah peti kemas sebanyak 28.904 peti kemas (4,45%).

Hasil statistik untuk tahun 2013 disimpulkan bahwa peti kemas jalur hijau memiliki kontribusi paling besar terhadap import container dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok, dengan total keseluruhan jumlah peti kemas yang ada. Secara keseluruhan dwelling time Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2013 rata-rata memiliki durasi yaitu 8,59 hari. Apabila dilihat dwelling time proses penjalurannya, pada jalur MITA memiliki rata-rata dwelling time yang paling singkat dibandingkan keempat jalur lainnya yaitu pada 2013 sebesar 5,64 hari. Sedangkan jalur hijau memiliki rata-rata dwelling time yang hampir sama yaitu selama yaitu pada 2013 sebesar 7,02 hari. Selanjutnya jalur kuning memiliki rata-rata dwelling time yaitu pada 2013 sebesar 11,97 hari. Jalur merah memiliki rata-rata dwelling time paling lama dibandingkan keempat jalur lainnya yaitu pada 2013 sebesar 17,42 hari dan jalur merah HICO 14,55 hari.

Lama waktu rata-rata komponen pre clearance dan customs clearance cenderung berkurang sejalan dengan kemudahan jenis penanganan barang peti kemas tsb. Mulai dari penanganan yang paling rumit pada jalur merah sampai penanganan yang paling mudah pada jalur MITA. Hal ini tidak terlepas dari keistimewaan yang diberikan kepada importir jalur MITA seperti dapat mengirim dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) tanpa manifest, pembayaran dilakukan berkala dan dapat dilakukan secara deferred payment.

Adanya kemudahan tersebut, lama waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk preclearance dapat berkurang secara signifikan

karena keistimewaan yang diberikan kepada importir jalur MITA dapat mengurangi lamanya waktu persiapan dokumen PIB dan membuat sistem pembayaran pajak dan bea masuk menjadi lebih cepat dan efisien dibandingkan jalur lainnya.

Selain pada jalur Hijau dan MITA dilakukan pemeriksaan fisik pada tahapan customs clearance. Sedangkan lama waktu rata-rata customs clearance bergantung pada dilakukan atau tidaknya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Pada peti kemas jalur hijau dan MITA tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen untuk mendapatkan dokumen SPPB sehingga lama waktu rata-rata customs clearance menjadi sangat singkat. Pada jalur hijau dan prioritas, segera setelah PIB diajukan ke kantor pabean atas importasi tersebut langsung mendapatkan SPPB. Bahkan dalam kasus-kasus tertentu barang impor langsung dibongkar dari kapal ke atas truk (truck losing) untuk dibawa ke lokasi importir tanpa harus ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan. Contoh: barang-barang yang termasuk kategori barang yang riskan ditimbun di Unit Terminal Peti Kemas (UPTK), atau barang yang sangat dibutuhkan oleh industri, seperti: sayur mayur, buah-buahan, dan bahan peledak.

Sejalan dengan hal itu maka peti kemas jalur merah memiliki waktu rata-rata customs clearance yang paling lama dibandingkan jalur lainnya, disusul oleh peti kemas jalur kuning. Jalur kuning lebih singkat karena tidak dilakukan pemeriksaan fisik hanya pemeriksaan dokumen saja. Proses customs clearance pada jalur merah ini sebenarnya yang menimbulkan dwelling time semakin buruk karena barang harus mengendap sampai diterbitkannya SPPB dan baru dapat bisa diambil oleh importir.

Penetapan jalur merah atas penyampaian dokumen pemberitahuan impor pada prinsipnya bukan petugas pabean. Pejabat pabean tidak menetapkan penetapan jalur merah atas sekehendaknya, atas perasaan suka atau tidak suka kepada importir. Penetapan jalur merah terjadi atas tindakan importir itu sendiri. Suatu dokumen PIB akan terkena penetapan jalur merah jika profil importir berisiko tinggi.

Demikian juga suatu PIB akan ditetapkan jalur merah jika importir mengimpor

komoditi dengan kriteria tertentu. PIB yang terkena jalur merah menimbulkan konsekuensi pemeriksaan fisik atas barang yang diimpor, dengan segala risikonya.

Suatu importasi ditetapkan pada jalur merah, pihak importir harus bersedia memeriksakan barang yang diimpornya dengan segala risikonya. Biaya dan waktu merupakan hal yang harus ditanggung oleh importir jika terkena jalur merah. Di Indonesia tingkat penetapan jalur merah atas proses pemeriksaan dokumen pabean masih termasuk tinggi berdasarkan dari data bea cukai tahun 2013 yaitu 20%. Untuk menekan tingkat penetapan jalur merah menjadi rendah, peran serta importir sangat menentukan. Pihak importir pada Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) harus selalu menjaga agar dokumen pemberitahuan pabean yang disampaikan kepada pihak pabean harus sesuai dengan ketentuan perundang-undangan pabean dan perundang-undangan terkait lainnya. Tingkat pelanggaran rendah menjadikan risiko importir menjadi lebih rendah. Tingkat risiko importir rendah mengakibatkan berkurangnya penetapan pada jalur merah.

Berbanding terbalik dengan hal itu, lama waktu rata-rata komponen post-clearance cenderung meningkat sejalan dengan kemudahan jenis penanganan barang peti kemas tersebut. Mulai dari penanganan yang paling rumit pada jalur merah sampai penanganan yang paling mudah pada jalur MITA. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa hal salah satunya adalah menunggu kedatangan truk pengangkut. Misalnya peti kemas jalur MITA walaupun sudah menyelesaikan dokumen-dokumen dan dapat meninggalkan pelabuhan harus menunggu kedatangan truk pengangkutnya yang belum sampai ke pelabuhan, sedangkan truk pengangkut peti kemas jalur merah sudah berada di pelabuhan.

Lama waktu rata-rata komponen pre clearance dan customs clearance cenderung berkurang sejalan dengan kemudahan jenis penanganan barang peti kemas tersebut. Mulai dari penanganan yang paling rumit pada jalur merah sampai penanganan yang paling mudah pada jalur MITA. Hal ini tidak terlepas dari kekhususannya yang diberikan kepada

importir jalur MITA seperti dapat mengirim dokumen PIB tanpa manifest, dan pembayaran dilakukan berkala.

Adanya kemudahan tersebut, lama waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk pre-clearance dapat berkurang secara signifikan karena keistimewaan yang diberikan kepada importir jalur MITA Prioritas dapat mengurangi lamanya waktu persiapan dokumen PIB dan membuat sistem pembayaran pajak dan bea masuk menjadi lebih cepat dan efisien dibandingkan jalur lainnya. Sedangkan lama waktu rata-rata customs clearance bergantung pada dilakukan atau tidaknya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Sejalan dengan hal itu maka peti kemas jalur merah memiliki waktu rata-rata customs clearance yang paling lama dibandingkan jalur lainnya, disusul oleh peti kemas jalur kuning.

Pada peti kemas jalur hijau, dan MITA tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen untuk mendapatkan dokumen SPPB sehingga lama waktu rata-rata customs clearance menjadi sangat singkat.

Data penjelasan menunjukkan bahwa kondisi dwelling time pada tahun 2013 secara keseluruhan yaitu 8,59 hari melebihi waktu standar kelayakan yaitu 4 hari. Hal ini dapat menyebabkan biaya logistic nasional naik sehingga perlu dilakukan berbagai upaya untuk penurunan angka dwelling time dan arus kelancaran barang agar kegiatan perdagangan internasional dapat berjalan dengan baik dan memberikan pertumbuhan ekonomi yang positif bagi bangsa Indonesia sehingga ekonomi masyarakat akan ikut meningkat. Sejalan dengan itu perlu dilakukan pengawasan terhadap lembaga terkait oleh masyarakat yang menggunakan jasa pelabuhan.

### **Analisis Swot**

#### **1. Analisis Faktor Internal**

Hasil analisis SWOT seperti pada penelitian ini didapatkan beberapa faktor internal menjadi kekuatan bagi Pelabuhan Tanjung Priok dalam pelaksanaan kinerjanya ke depan adalah 3,2 dalam rentang 2,51-3,25 sehingga termasuk kategori kekuatan yang tinggi Sedangkan untuk hasil analisis SWOT didapatkan beberapa faktor internal yang menjadi kelemahan bagi Pelabuhan

Tanjung Priok adalah 1,99 dalam rentang 1,76-2,50 sehingga termasuk kategori kelemahan yang tinggi.

Hasil penilaian faktor internal untuk Pelabuhan Tanjung Priok adalah 2,78 dimana dapat diartikan bahwa kondisi internal secara keseluruhan (overall strengths and weaknesses) relative cukup memadai guna mendukung upaya peningkatan kualitas dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok.

## 2. Analisis Faktor Eksternal

Sedangkan berdasarkan hasil analisis SWOT seperti pada penelitian ini didapatkan beberapa faktor eksternal menjadi peluang bagi Pelabuhan Tanjung Priok dalam pelaksanaan kinerjanya ke depan adalah 3,26 dalam rentang 3,26-4,00 sehingga termasuk kategori peluang yang sangat tinggi.

Sedangkan untuk hasil analisis SWOT didapatkan beberapa faktor eksternal yang menjadi ancaman bagi Pelabuhan Tanjung Priok adalah 2,00 dalam rentang 1,76-2,50 sehingga termasuk kategori ancaman yang tinggi.

Hasil penilaian faktor eksternal untuk Pelabuhan Tanjung Priok adalah 2,79 dimana dapat diartikan bahwa kondisi eksternal secara keseluruhan (overall opportunities and Threats) relatif cukup memadai guna mendukung upaya peningkatan kualitas dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok.

## Kebijakan Dan Strategi

Dengan demikian berdasarkan hasil analisis SWOT yang dilakukan penulis di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dimasukkan dalam kuadran pertama pada diagram matriks SWOT yaitu penerapan strategi agresif yaitu dengan menerapkan strategi SO yang berarti pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok harus menciptakan strategi dengan menggunakan kekuatan (strengths) untuk memanfaatkan peluang (opportunities). Penerapan strategi SO yaitu :

1. Memberikan kesempatan investor dalam pengembangan maupun pengelolaan potensi yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Meningkatkan kinerja kerjasama stakeholder dalam penanganan bongkar-

muat petikemas impor pada perdagangan internasional agar pengembangan pelabuhan berjalan dengan lancar sehingga mampu meminimalkan hambatan yang dapat menghambat kinerja perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok.

3. Meningkatkan kinerja pengelola Pelabuhan Tanjung Priok agar dapat bersaing dalam rangka menghadapi pasar tunggal ASEAN dalam Asean Economic Community 2015.
4. Mengupayakan pemberdayaan kembali perubahan kebijakan, dengan adanya pemisahan yang tegas antara fungsi regulasi (yang didelegasikan kepada otoritas pelabuhan) dan fungsi pengelola (yang dijalankan oleh entitas bisnis pelabuhan).
5. Mengupayakan pemberdayaan transformasi dan sinergi manajemen Sumber Daya Manusia yang kompeten. Pengembangan SDM yang kompeten akan memastikan bahwa perubahan dilaksanakan dengan cara yang aman dan sesuai dengan peraturan. Sehingga didapat Sumber Daya Manusia yang mampu membawa peningkatan kinerja.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian terkait permasalahan dwelling time yang telah dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut yaitu hasil analisa perhitungan import container dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok diketahui bahwa import container dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok adalah 8,59 hari pada tahun 2013. Oleh karena itu, kondisi dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tidak sesuai dengan standar kelayakan yaitu 3 hari berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Aspek-aspek yang mempengaruhi dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok adalah masalah prasarana dan sarana di dalam pelabuhan, masalah pre-clearance, masalah custome-clearance, masalah post-clearance.

Hasil analisis SWOT menunjukkan kinerja Pelabuhan Tanjung Priok berada pada kuadan I dengan posisi (1,24; 1,25) Strategi yang digunakan Pelabuhan Tanjung Priok guna meningkatkan dwelling time adalah SO dengan menggunakan kelebihan yang dimiliki serta potensi yang ada untuk penerapan implementasinya dapat menerapkan strategi agresif.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ball, Donald & Wendell H. Mc. Culloh. 2001. *Bisnis Internasional*. Buku 1 dan 2. Salemba Empat: Jakarta.
- Basri, Faisal. 2002. *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan Bagi Kebangkitan Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Boediono. 1994. "Merenungkan Kembali Mekanisme Transmisi Moneter di Indonesia". *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*. Bank Indonesia.
- Deliarov. 1995. *Pengantar Ekonomi Makro*. Jakarta: Bina Grafika. Familioni, K.A. 2004. *The Role of Economic and Sosial Infrastructure in Economic Development. A Global View*.
- Hadis, Syafril. 1996. "Ekonomi Internasional". *Rajawali Pers*. Jakarta.
- Hutabarat, R. 1996. *Transaksi Ekspor Impor*. Jakarta: Erlangga.
- Kotler, Philip dan Gary Armstrong. 2000. *Principle of Marketing*. 9th edition. New Jersey: Prentice Hall.
- Kuncoro, Mudrajad. 2009. *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Porter, Michael.E. 1994. *Keunggulan Bersaing, Menciptakan dan Mempertahankan Kinerja Unggul*. Jakarta: Binarupa Aksara
- Sembiring, Nirwan. 1992. "Ekonomi Koperasi". Jakarta: Erlangga.
- Setyaningrum, E. 1997. *Analisis Pembiayaan Infrastruktur Perkotaan Studi Kasus Dati II Kabupaten Sleman DIY*. Tesis. Program Pasca Sarjana Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.
- Shi, Y. & Xiaoguang Yang, 2013. *The Public Transportation System of High Quality in Taiwan*. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 96, pp. 1350-1361.
- Song, L. & Geenhuizen, M. v., 2014. *Port infrastructure investment and regional economic growth in China: Panel evidence in port regions and provinces*. *Transport Policy*, Volume 36, p. 173-183.
- Tambunan, Tulus. 2000. *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran*. Jakarta: LP3ES
- Walter, Nicholson. 1989. *The Dryden Press Series in Economics*. Boston: Thomson Learning.
- Wan, Z., Xuefeng Wang & Daniel Sperling, 2013. *Policy and politics behind the public transportation systems of China's medium-sized cities: Evidence from the Huizhou reform*. *Utilities Policy*, Volume 27, p. 1-8.
- World Bank. 2001. *Why Cargo Dwell Time Matters in Trade*. Washington D. C.