



**STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT
MENGUNAKAN SISTEM *INDONESIA NATIONAL
SINGLE WINDOW (INSW)* UNTUK MEMINIMALISIR
DWELLING TIME DI PELABUHAN TANJUNG EMAS
SEMARANG**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**FERIAL SARAH WULANSARI
NIT. 551811336981 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN**STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT
MENGUNAKAN SISTEM *INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW*
(INSW) UNTUK MEMINIMALISIR *DWELLING TIME* DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS**

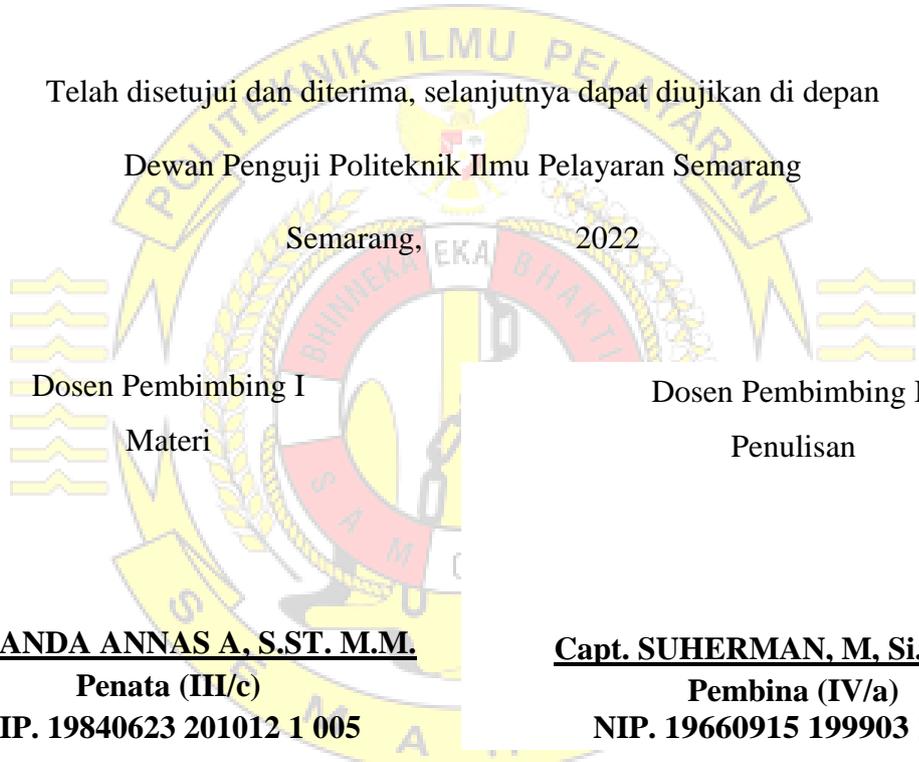
Disusun Oleh:

FERIAL SARAH WULANSARI
551811336981 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2022



Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Penulisan

ROMANDA ANNAS A, S.ST. M.M.**Capt. SUHERMAN, M, Si., M.Mar.**

Penata (III/c)

Pembina (IV/a)

NIP. 19840623 201012 1 005

NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Tata Laksana
Angkutan Laut dan Kepelabuhan**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN SISTEM *INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW (INSW)* UNTUK MEMINIMALISIR *DWELLING TIME* DI PELABUHAN TANJUNG EMAS**” karya:

nama : Ferial Sarah Wulansari

N I T : 551811336981 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal 2022.

Semarang, Agustus 2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19741018 199803 2 001

ROMANDA ANNAS A, S.ST., M.M.

Penata (III/c)

NIP. 19840623 201012 1 005

PRITHA KURNIASIH, M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina TK. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

nama : Ferial Sarah Wulansari

N I T : 551811336981 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar Muat Menggunakan Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) Untuk Meminimalisir *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2022

Yang menyatakan

FERIAL SARAH WULANSARI
NIT. 551811336981 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Tidak ada kata terlambat untuk memulai, dan tidak ada menyerah sebelum mencoba.
2. Kegagalan terbesar adalah apabila tidak pernah berani untuk mencoba.
3. Percayalah bahwa disetiap cobaan yang menimpa dirimu, ada rahmat yang telah Allah siapkan.

Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Zaenal Abidin dan Ibu Khaeriyah yang senantiasa mendukung dan menjadi semangat dalam hidup penulis.
2. Kakakku, Mohammad Abu Rizal dan Ardi Kurniawan Abidin yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Robi Maulana Hafizuddin yang telah membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis.
4. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar Muat Menggunakan Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) Untuk Meminimalisir *Dwelling Time* Di Pelabuhan Tanjung Emas”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Romanda Annas S.ST. M.M selaku Dosen Pembimbing Materi yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Capt. Suherman, M, Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak, Ibu, dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Bapak Kuntaufan Didik R yang telah membantu, mengarahkan, dan memberi masukan dan saran kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Seluruh taruna dan taruni angkatan 55 yang telah membantu dalam penyusunan skripsi.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis, dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya

Saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2022
Penulis



ABSTRAKSI

Wulansari, Ferial Sarah, NIT. 551811336981 K, 2022, “Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar Muat Menggunakan Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) Untuk Meminimalisir *Dwelling Time* Di Pelabuhan Tanjung Emas”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas, S.ST., M.M., Pembimbing II: Capt. Suherman, M, Si., M.Mar

Dwelling time merupakan lama inap peti kemas yang digunakan saat peti kemas dibongkar hingga keluar dari pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen. Lamanya *Dwelling time* di pelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada mahalannya harga barang konsumen. Permasalahan proses *Dwelling time* yang lama membuat tingginya biaya logistik di Indonesia yang dimana proses *Dwelling time* menurut Bea cukai, terdapat tiga tahap *Dwelling Time*, yaitu *Pre Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Untuk itu perlu adanya sistem terintegrasi yaitu *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk mempermudah proses penyampaian data, dan informasi secara tunggal, pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron, pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang, yang dimana dapat menurunkan *Dwelling time*.

Metode penelitian yang digunakan pada skripsi ini adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara yang dilakukan penulis setelah kejadian terjadi, dikarenakan dampak yang ditimbulkan cukup besar dari kejadian tersebut. Penulis melakukan wawancara dengan tiga narasumber dari bidang berbeda terkait kejadian tersebut. Lokasi penulis melakukan penelitian yaitu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Faktor yang menyebabkan *Dwelling time* di pelabuhan tanjung emas semarang adalah Pemilik barang yang enggan mengeluarkan peti kemas dari terminal, keterlambatan kedatangan kapal, dan banyaknya tahapan yang harus dilalui importir untuk pengurusan pengeluaran barang dari terminal. Terdapat dampak yang diakibatkan *Dwelling time* yaitu semakin tinggi angka *Dwelling time* suatu pelabuhan, maka semakin buruk rating pelabuhan tersebut, kapasitas pelabuhan yang terbatas, sirkulasi bongkar muat yang tidak lancar. Serta strategi dalam mengatasi masalah *Dwelling time* seperti memberikan edukasi dan tarif denda mahal kepada pemilik barang, melakukan perencanaan kapal sandar jauh-jauh hari, penyederhanaan pengurusan dokumen menggunakan sistem *Indonesia National single Window* (INSW).

Kata Kunci: *dwelling time*, indonesia national single window (INSW), terminal peti kemas semarang, bongkar muat.

ABSTRACT

Wulansari, Ferial Sarah, NIT. 551811336981 K, 2022, “Strategy for Improving Loading and Unloading Performance Using the *Indonesia National Single Window (INSW)* System to Minimize *Dwelling Time* at Tanjung Emas Port”, Thesis, Diploma IV Program, Study Program on Sea and Port Transportation Management, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Romanda Annas, S.ST., MM, Supervisor II: Capt. Suherman, M, Si., M. Mar

Dwelling time is the length of time used when the container is unloaded until it leaves the port after completing the document process. The length of *Dwelling time* at the port is a problem that hinders the smooth flow of goods which has an impact on the high prices of consumer goods. The problem with the long *Dwelling time* process makes logistics costs high in Indonesia, where the *Dwelling Time* process according to Customs, there are three stages of *Dwelling Time*, namely *Pre Clearance*, *Custom Clearance*, and *Post-Clearance*. For this reason, it is necessary to have an integrated system, namely the *Indonesia National Single Window (INSW)* to facilitate the process of submitting data and information singly, processing data and information in a single and synchronous manner, making a single decision for granting customs permits and releasing goods, which can reduce *Dwelling time*.

The research method used in this thesis is a qualitative method. Sources of research data obtained from primary data and secondary data. The technique of collecting data is through observation, literature study, documentation, and interviews conducted by the author after the incident occurred, because the impact caused is quite large from the incident. The author conducted interviews with three sources from different fields related to the incident. The location of the writer doing the research is at Tanjung Emas Port, Semarang.

Factors that cause *Dwelling time* at Tanjung Emas port, Semarang are the owner of goods who are reluctant to remove containers from the terminal, delays in the arrival of ships, and the many steps that must be passed by importers to manage the release of goods from the terminal. There is an impact caused by *Dwelling time*, namely the higher the *Dwelling time* of a port, the worse the rating of the port, limited port capacity, loading and unloading circulation that is not smooth. As well as strategies in overcoming the *Dwelling time* such as providing education and high fines to the owner of the goods, planning ships berthing in advance, simplifying document management using the *Indonesia National Single Window (INSW)* system.

Keywords: dwelling time, Indonesia national single window (INSW), Semarang container terminal, loading and unloading.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II. KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	37

BAB III. METODE PENELITIAN	37
A. Metode Penelitian.....	37
B. Tempat Penelitian.....	39
C. Sumber Data Penelitian	39
D. Teknik Pengumpulan Data	42
E. Instrumen Penelitian	45
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	47
G. Pengujian Keabsahan Data.....	49
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	51
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	51
B. Deskripsi Data	54
C. Temuan.....	62
D. Pembahasan Hasil Penelitian	63
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	76
A. Simpulan	76
B. Keterbatasan Penelitian	78
C. Saran	79
DAFTAR PUSTAKA.....	80
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	82
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	107

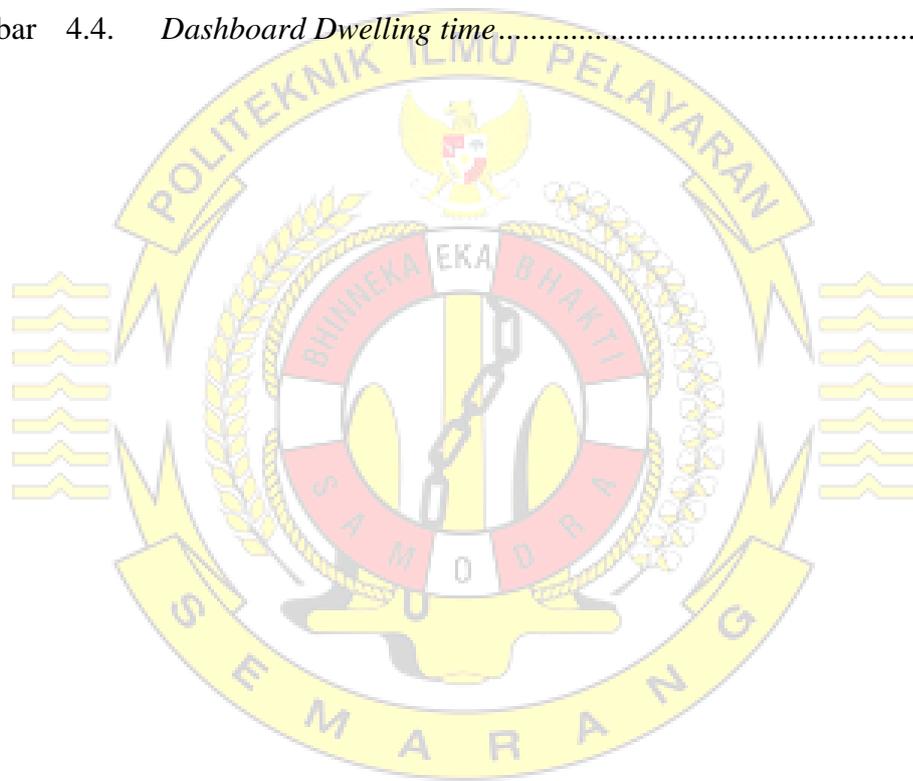
DAFTAR TABEL

Tabel	4.1.	Perbandingan Dengan Penelitian Terdahulu	51
-------	------	--	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Struktur Organisasi Terminal Peti Kemas Semarang	21
Gambar 4.1.	Lokasi Terminal Peti Kemas Semarang	57
Gambar 4.2.	Struktur Organisasi Terminal Peti Kemas Semarang	59
Gambar 4.3.	Proses <i>Dwelling time</i>	67
Gambar 4.4.	<i>Dashboard Dwelling time</i>	70



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Tampilan depan gedung PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang	82
Lampiran 2	Tampilan depan gedung ARTG CONTROL AREA PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang	83
Lampiran 3	Foto bersama narasumber Bapak Kuntaufan Didik R	84
Lampiran 4	Foto bersama narasumber Bapak Saimin	85
Lampiran 5	Alur Arus <i>Custom Clearance</i> Jalur Hijau dan Merah.....	86
Lampiran 6	Capaian <i>Dwelling Time</i> di TPKS.....	88
Lampiran 7	Data <i>Yard Occupancy Ratio</i> (YOR) di TPKS	90
Lampiran 8	Kategori Barang Lintas Dan Perizinannya	91
Lampiran 9	Peraturan Menteri Tentang Batas Waktu Penumpukan.....	94
Lampiran 10	Surat Pemberitahuan Uji Coba Pemberlakuan Pelayanan 24 Jam Sehari Dan 7 Hari Seminggu.....	95
Lampiran 11	Hasil wawancara dengan narasumber.....	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dwelling time merupakan lama inap peti kemas yang digunakan dari peti kemas dibongkar hingga keluar dari pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen. Lamanya *Dwelling time* dipelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada mahalannya harga barang konsumen, tingginya biaya logistik dan menurunnya daya saing produk lokal.

Tingginya biaya logistik di Indonesia, khususnya di pelabuhan telah mencapai 17% dari keseluruhan biaya operasional usaha. Biaya ini sangat tinggi jika dibandingkan dengan Negara-negara satu kawasan, seperti Malaysia hanya membutuhkan 8%, Filipina 7% dan singapura 6% dari biaya operasionalnya. Tingginya biaya logistik dibanding Negara lain, membuat banyak investor lebih suka datang ke negara tetangga seperti Malaysia dan singapura karena biaya logistiknya yang murah, bahkan melihat perbandingan lain, proses dari bongkar *container* dan turun dari kapal masih *stack* di *Container Yard* (CY) terminal pelabuhan Tanjung Emas sampai keluar dari pintu pelabuhan, membutuhkan waktu 3,5 hari, dimana Amerika Serikat hanya membutuhkan 1,2 hari, belanda 1,1 hari dan singapore 1,0 hari.

Lamanya proses *Dwelling time* membuat tingginya biaya logistik di Indonesia yang dimana proses *Dwelling time* menurut Bea cukai, terdapat

tiga tahap *Dwelling Time*, yaitu *Pre Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Pada tahap *Pre-Clearance*, yaitu peti kemas berada di lapangan penumpukan sementara importir mensubmit Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea cukai, pada tahap *Custom Clearance*, peti kemas kemudian diperiksa bisa melalui jalur merah (pemeriksaan fisik), jalur kuning, jalur hijau, jalur MTA, dan jalur non MTA, barulah pada tahapan ini bea cukai mengeluarkan Surat Persetujuan Barang (SPPB). Pada tahap *Post-Clearance*, peti kemas kemudian diangkut keluar pelabuhan dan melakukan pembayaran ke operator pelabuhan.

Proses *Dwelling time* yang masih terhitung lama, membuat biaya yaitu pada proses *pre clearance* importir melakukan perizina dengan berbagai kementerian/lembaga terkait penerbitan izin ekspor/impor, pada proses *custom clearance* yaitu importir bisa terkena pemeriksaan fisik (jalur merah) yang mana sedikit memakan waktu, dan bisa juga barang terkena barang lartas atau karantina, yang dimana apabila barang tersebut barang lartas maka barang tersebut tidak bisa keluar dari pelabuhan, yaitu diambil oleh pihak bea cukai, sedangkan karantina maka barang tersebut harus melaksanakan karantina terlebih dahulu. Pada *post clearance* yaitu importir telah menerima Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) barulah importir dapat mengeluarkan barang dari terminal.

Pada proses *pre clearance* dan *customs clearance* saat ini dapat diperpendek dengan menggunakan sistem Indonesia National Single Window (INSW), mengingat sekarang ini adalah era milenial, dengan

adanya internet dan sistem yang terintegrasi dapat dengan mudah mempersingkat dan memperpendek mata rantai *supply chain*, sehingga barang/produk dapat sampai ke tempat tujuan dengan cepat, oleh karenanya untuk mempersingkat proses segala kegiatan yang menyangkut masalah dokumen dapat di submit melalui web/sistem, hal ini otomatis dapat mempercepat kegiatan ekspor/impor/reposisi *container*.

Indonesia National Single Window yang selanjutnya disingkat dengan INSW adalah sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision making for customs relase and clearance of cargoes*).¹

Dengan menggunakan sistem ini perizinan dapat dilakukan hanya dengan satu pintu/portal/satu sistem yang mana tidak perlu dilakukan secara manual, pada proses *customs clearance* importir lebih dulu melihat segala informasi terbaru di sistem INSW yang mana terkait barang apa yang nantinya terkena pemeriksaan jalur merah (pemeriksaan fisik), dan yang termasuk barang lartas (larangan terbatas).

Pelabuhan Tanjung Emas merupakan pintu gerbang ekonomi untuk daerah Semarang dan sekitarnya. Akan tetapi, kegiatan di pelabuhan ini

¹ <https://www.insw.go.id/>

tidaklah sepadat seperti di Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, atau Pelabuhan kelas utama lainnya. Pada saat ini, Pelabuhan Tanjung Emas sudah dipadati kapal asing maupun kapal nasional dalam kegiatan import, sehingga 2 setiap tahunnya, kegiatan import di pelabuhan ini terus meningkat, hal tersebut menimbulkan, peningkatan volume penumpukan barang dan permasalahan waktu tunggu (*Dwelling time*) yg lama di TPKS. Demi kelancaran pengiriman import barang melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang instansi terkait (karantina terkait, bea cukai, perusahaan yang melakukan import/pengirim barang, Perusahaan pengurus TPKS harus saling mendukung atau saling mengerti hak dan kewajiban masing-masing berkaitan dengan pengurusan dokumen maupun pemeriksaan barang dan penerbitan surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB).

Dari persoalan di atas akan sangat menarik apabila penulis membahas masalah yang ada dan menuangkannya dalam judul **“Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar Muat Menggunakan Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) Untuk Meminimalisir *Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan pedoman untuk mengambil data apa saja yang relevan dengan permasalahan penelitian. Fokus penelitian harus konsisten dengan permasalahan dan tujuan penelitian yang diterapkan terlebih dahulu. Adapun fokus penelitian ini berfokus pada strategi apa yang

digunakan untuk meningkatkan kinerja bongkar muat menggunakan sistem aplikasi *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir *Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

C. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disusun beberapa perumusan masalah yang timbul dari masalah tersebut. Penulisan akan membahas permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang?
2. Dampak apa yang diakibatkan *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang?
3. Strategi apa yang digunakan dalam meningkatkan kinerja bongkar muat menggunakan sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir proses *Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang sudah disebutkan diatas, adapun tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu :

1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk mengetahui dampak apa yang akan diakibatkan dari *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

3. Untuk mengetahui strategi apa yang digunakan untuk meningkatkan kinerja bongkar muat menggunakan sistem INSW untuk meminimalisir proses *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Ada beberapa manfaat penelitian yang dapat kita ambil dari hasil penelitian mengenai “Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar muat menggunakan sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi segala aspek kehidupan.

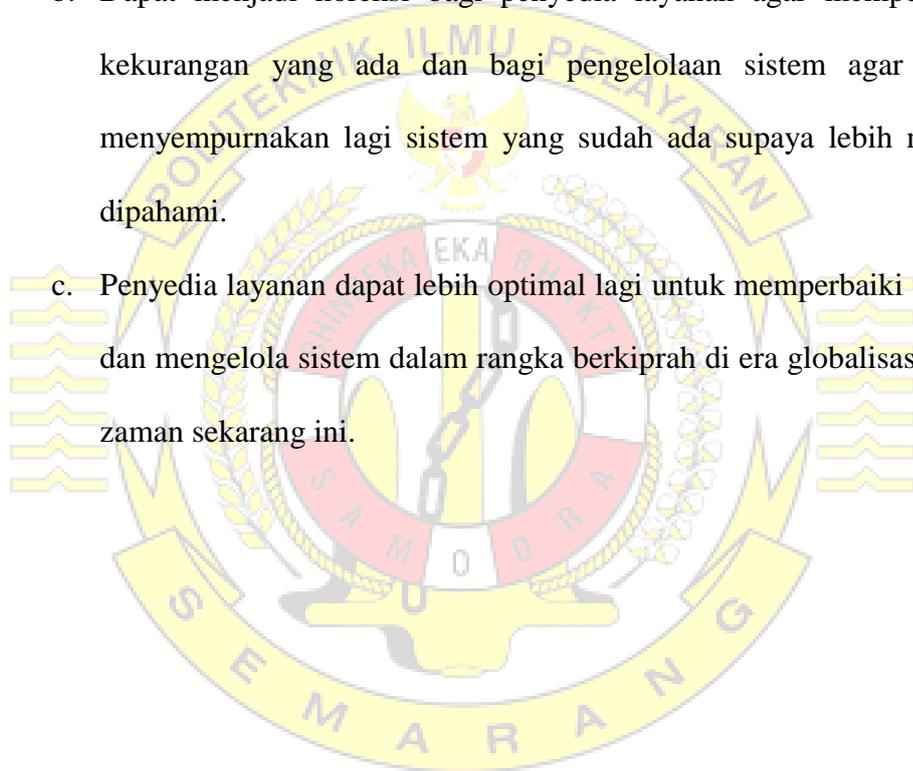
Berikut manfaat dari Penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai *Indonesia National Single Window* (INSW) serta penggunaan sistemnya.
 - b. Sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan mengenai sistem *Indonesia National Single Window* (INSW).
 - c. Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan untuk dijadikan bahan acuan oleh penelitian berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian berikutnya lebih baik serta lebih akurat.
 - d. Digunakan sebagai tambahan *literature* dalam proses belajar serta digunakan untuk pengembangan lebih lanjut untuk meningkatkan

kualitas pendidikan di Indonesia terlebih di Kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan dapat memberi masukan kepada pihak pelabuhan dalam mengambil kebijakan di masa yang akan datang tentang sistem logistik pelabuhan.
- b. Dapat menjadi koreksi bagi penyedia layanan agar memperbaiki kekurangan yang ada dan bagi pengelolaan sistem agar dapat menyempurnakan lagi sistem yang sudah ada supaya lebih mudah dipahami.
- c. Penyedia layanan dapat lebih optimal lagi untuk memperbaiki sistem dan mengelola sistem dalam rangka berkiprah di era globalisasi pada zaman sekarang ini.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Sebagai pendukung pembahasan skripsi mengenai strategi peningkatan kinerja bongkar muat menggunakan sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir *Dwelling time* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang diambil oleh penulis berkaitan dengan pembahasan skripsi sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi ini.

1. Pengertian Strategi

Kata strategi berasal dari kata Yunani yakni *strategia* yang berarti ilmu perang atau panglima perang. Berdasarkan pengertian ini, yang berarti ilmu atau seni untuk merancang operasi di dalam peperangan atau untuk menjadi jenderal atau panglima perang militer. Hal ini relevan pada zaman dahulu yakni merancang pergerakan, menempatkan pasukan, atau menyusun kekuatan tentara di sebuah medan perang agar dapat mengalahkan musuh sehingga memenangkan peperangan.²

Pengertian strategi menurut Husein Umar, “Strategi didefinisikan sebagai suatu proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat dicapai”.³

² Abuddin Nata, *Prespektif Islam tentang Strategi Pembelajaran*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), cet. II, hlm. 206.

³ Husein Umar, *Desain Penelitian Manajemen Strategik (Cara Mudah Meneliti Masalah Manajemen Strategik untuk Skripsi, Tesis dan praktek Bisnis)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), h.16.

Apabila kata strategi ditinjau dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian strategi yaitu ilmu dan seni yaitu menggunakan semua sumber daya bangsa untuk melaksanakan kebijaksanaan tertentu dalam perang dan damai, ilmu dan seni memimpin bala tentara untuk menghadapi serangan musuh dalam perang dan kondisi yang menguntungkan, merencanakan rencana yang cermat mengenai kegiatan untuk mencapai sasaran khusus dan tempat yang baik menurut siasat dalam sebuah perang.⁴

2. Pengertian Peningkatan

Peningkatan berasal dari kata “tingkat” yang berarti berusaha untuk untuk naik dan dan mendapatkan awalan “pe” dan akhiran “kan” sehingga mendapatkan arti menaikkan taraf, menaikkan derajat, atau mempertinggi sesuatu.⁵ Dengan demikian peningkatan dapat diartikan sebagai suatu usaha untuk menaikkan sesuatu dari yang lebih rendah ketingkat yang lebih tinggi atau upaya memaksimalkan sesuatu ketingkat yang lebih sempurna.⁶

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) arti kata peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dsb). Jadi peningkatan adalah lapisan dari sesuatu yang

⁴ 2Departemen Pendidikan Nasional, Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008), hlm. 1340.

⁵ Risa Agustin, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Surabaya: Serba Jaya, 2006), hlm 606.

⁶ W. J. S. Purwadaminto, Kamus Bahasa Indonesia, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2004), hlm.

kemudian membentuk susunan, peningkatan berarti kemajuan, penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik.⁷

Sedangkan arti peningkatan yang dimaksud dari judul penelitian ini memiliki arti yaitu usaha untuk membuat proses bongkar muat berjalan lebih efisien dan efektif, yaitu menggunakan aplikasi *Indonesia National Single Window* (INSW) yaitu membuat proses perizinan semakin mudah, dan terkontrol, dengan menggunakan aplikasi ini maka yang semula proses bongkar muat memakan waktu 4-5 hari kini mejadi 3-2 hari.

3. Pengertian Kinerja

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2001), kinerja adalah kemampuan seseorang dalam melaksanakan apa yang ingin dituju.⁸ Kinerja adalah setiap gerakan, tindakan, aktifitas, pelaksanaan yang termasuk ke dalam tahapan atau proses nyata yang ditunjukkan pada setiap orang sebagai wujud dari royalitas atau tujuan seseorang sesuai dengan perannya dalam sebuah lembaga, instansi atau perusahaan tertentu untuk mencapai visi dan misi.

a. Aspek-Aspek Kinerja

Menurut (Supardi, 2017), aspek-aspek yang dapat digunakan untuk menilai kinerja adalah sebagai berikut:

- 1). Kemampuan Kerja
- 2). Kerajinan

⁷ <https://kbbi.lektur.id/peningkatan>

⁸ <https://kbbi.web.id/kinerja>

- 3). Disiplin
 - 4). Hubungan Kerja
 - 5). Prakarsa⁹
- b. Faktor-faktor Kinerja

Menurut Kasmir (2018:189-192) faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah:

- 1). Kemampuan dan keahlian

Kemampuan dan keahlian atau skill yang dimiliki seseorang dalam melakukan suatu pekerjaan.

- 2). Pengetahuan

Pengetahuan tentang pekerjaan, seseorang yang memiliki pengetahuan yang baik akan menghasilkan pekerjaan yang baik.

- 3). Rancangan kerja

Merupakan rancangan pekerjaan yang akan memudahkan karyawan dalam mencapai tujuannya.

- 4). Kepribadian

Yakni kepribadian seseorang atau karakter yang dimiliki seseorang pegawai berbeda-beda.

- 5). Motivasi kerja

merupakan dorongan bagi seseorang untuk melakukan pekerjaan.

⁹ Supardi. (2017) Aplikasi Statistika dalam Penelitian Konsep Statistika yang Lebih Komprehensif. Jakarta: Change Publication.

6). Budaya organisasi

Budaya organisasi merupakan kebiasaan-kebiasaan atau norma-norma yang berlaku dan dimiliki oleh sebuah organisasi atau perusahaan.

7). Kepemimpinan

Kepemimpinan merupakan perilaku seorang pimpinan dalam mengatur, mengelola dan memerintah bawahannya untuk mengerjakan sesuatu tugas dan tanggungjawab yang diberikannya.

8). Gaya kepemimpinan

Merupakan gaya atau sikap seorang pemimpin dalam menghadapi atau memerintahkan bawahannya.

9). Kepuasan kerja

Merupakan perasaan senang atau, gembira atau perasaan suka seseorang sebelum dan setelah melakukan pekerjaan.

10). Lingkungan kerja

Merupakan suasana atau kondisi di sekitar lokas tempat bekerja seseorang.

11). Loyalitas

Merupakan kesetiaan seseorang untuk tetap bekerja dan membela perusahaan dimana tempat bekerjanya.

12). Komitmen

Merupakan kepatuhan karyawan untuk menjalankan kebijakan dan peraturan perusahaan dalam bekerja.

13). Disiplin kerja

Merupakan usaha karyawan untuk menjalankan aktivitas kerjanya secara sungguh-sungguh.

Faktor-faktor di atas pada umumnya adalah faktor yang mempengaruhi kinerja sekaligus kinerja dalam perusahaan.¹⁰

4. Pengertian Bongkar Muat

Pengertian bongkar muat menurut (Yosua Raka Sakti:2017) bongkar muat barang yang meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).¹¹

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas maka bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar muatan kapal dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan aman dan tempat yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para crew

¹⁰ Kasmir, (2018). Manajemen sumber daya manusia (teori dan praktik). Depok: PT RAJAGRAFINDO PERSADA.

¹¹ Yosua Raka, (2017), Managemen Bisnis transportasi dan logistik, Trisakti, DKI Jakarta

kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri maupun dari darat.

a. Dokumen-dokumen muat barang

Menurut (Wahyu Agung Prihartanto:2017) Pada kegiatan pastinya diperlukan adanya dokumen untuk pelaksanaan bongkar muat container. Dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

1). *Bill Of Lading*

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa di transfer dari *Shipper* ke *Consignee*.

2). *Cargo List*

Daftar semua barang yang di muat di dalam kapal.

3). *Tally* muat

Untuk semua barang yang di muat diatas kapal di catat di *tally* muat.

b. Dokumen-dokumen bongkar barang

1). *Tally* bongkar

Pada waktu barang di bongkar dilakukan pencatatan jumlah colli/unit dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya di catat dalam *tally sheet* bongkar.

2). *Outurn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah *colli*/unit dan kondisi barang pada waktu bongkar.

3). *Cargo Manifest*

Keterangan rinci dari barang yang di angkut oleh kapal.

4). *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang khusus yang di muat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dll.

c. Dokumen Lainnya

1). *Daily Report*

Laporan harian jumlah tonage/kubikasi yang di bongkar/muat per palka per hari.

2). *Balance Sheet*

Lembar kerja atau laporan harian jumlah tonage/kubikasi yang dihasilkan per party barang/palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang di gunakan dan kendala kendala terjadi serta sisa jumlah barang yang belum di bongkar/muat, untuk pembongkaran disebut *discharging report* dan pemuatan disebut *loading report*.

3). *Statement of Facts*

Rekapitulasi dari seluruh time sheet yang di buat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

4). *Stowage Plan*

Gambar dari irisan memanjang/penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan

5). *Damage report*

Laporan kerusakan barang yang di bongkar dari dan ke kapal

6). *Ship Particular*

Data-data kapal yang antara lain yang menyebutkan panjang dan lebar kapal, design kapal, jumlah crane dan kapasitas crane.

7). *Manifest*

Daftar barang yang akan di bongkar/muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, tonage/kubikasi, No *Bill of Lading*, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

8). *Delivery Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, party, jumlah *colli/unit*, jumlah tonnage/kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.¹²

d. Alat-alat bongkar muat

Setelah dokumen yang dibutuhkan dalam melaksanakan bongkar muat peti kemas telah selesai maka mempersiapkan alat-alat mekanisme bongkar muat peti kemas guna memperlancar kegiatan. Menurut (Wahyu Agung Prihartanto:2017) Jenis Jenis peralatan untuk bongkar muat peti kemas (khususnya di terminal peti kemas) meliputi *Container Crane*, *Rubber Tyred Gantry*, *Authomatic*

¹² Prihartanto, Wahyu Agung, 2017. Operasi Terminal Pelabuhan, Pelabuhan Indonesia III Bandung: Remaja Rosdakarya.

Stacking Crane, Reach Steaker, Side Loader, Top Loader, Head Truck Chassis, dan peralatan lainnya.

1). Alat Mekanis

a). *Container Crane*

Merupakan alat utama kegiatan bongkar muat peti kemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya, yang di tempatkan secara di permanen di dermaga.

b). *Rubber Tyred Gantry*

Peralatan Bongkar muat yang berfungsi memindah *container* dari *Chasis Truck* ke *Container Yard (CY)*.

c). *Authomatic Stacking Crane*

d). *Reach Stacker*

Peralatan Bongkar Muat peti kemas yang di gunakan untuk membongkar atau memuat peti kemas sampai dengan ketinggian 5 (lima) *Tiers*.

e). *Side Loader*

Peralatan Bongkar muat peti kemas yang berfungsi untuk mengangkat peti kemas kosong.

f). *Top Loader*

Peralatan bongkar muat yang di gunakan pada lapangan penumpukan/*container yard*.

g). *Head Truck and Chassis*

Disebut dengan trailer yang di gunakan di terminal peti kemas untuk mengangkut peti kemas dari dermaga ke lapangan penumpukan peti kemas dan dari lapangan penumpukan peti kemas ke gudang *conatiner freight station* (CFS) atau sebaliknya.

2). Peralatan Non Mekanis

a). *Sling*

b). *Spreader*

c). Ganco¹³

e. Proses bongkar muat

Menurut Suyono (2017 : 334) ada 4 kegiatan dalam bongkar muat, *Stevedoring, Cargodoring, Receiving/Delivery* sebagai berikut:

1). *Stevedoring*

Adalah kegiatan menurunkan barang dari palka ke dermaga atau menaikkan barang dari dermaga ke palka kapal menggunakan alat sesuai dengan barang yang dinaikkan atau diturunkan (*crane kapal, moble crane, container crane*, kran darat dan alat yang lainnya sesuai dengan kondisi dan situasi kegiatan).

2). *Cargodoring*

Kegiatan memindahkan barang yang diturunkan dari pinggir lambung kapal atau mengirimkan barang dari lapangan

¹³ Ibid

penumpukan ke lambung kapal dengan alat transportasi seperti (*truck, head truck*, atau lainnya) sesuai dengan kondisi barang yang diangkut. *Cargodoring (quay-transfer)* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan.

3). *Receiving*

Kegiatan menerima barang dari para pengirim/*shipper* untuk selanjutnya diproses untuk dikapalkan atau menerima barang ke wilayah pelabuhan.

4). *Delivery*

Kegiatan mengirimkan barang sejak barang keluar dari lingkungan pelabuhan sampai barang diterima pemilik barang (*consignee*) atau penyerahan barang dari wilayah pelabuhan kepada pemilik.¹⁴

5. Pengertian Sistem

Menurut Kristanto (2018:1) pengertian “Sistem merupakan kumpulan elemen-elemen yang saling terkait dan bekerja sama untuk memproses masukan (input) atau yang ditujukan kepada sistem tersebut dan mengolah masukan tersebut sampai menghasilkan (output) yang diinginkan.”¹⁵

¹⁴ Suyono, Capt. R. P. M. Mar. (2017). Shipping pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui Laut, Edisi keempat, Sekolah Tinggi Manajemen, Jakarta.

¹⁵ Kristanto, Andri, Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya, Vol 1, Ed.Revisi, Yogyakarta

Menurut Bayu Kristiawan dan Sukadi dalam (Heriyanto, 2018) sistem adalah suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, berkumpul bersama-sama untuk melakukan kegiatan atau menyelesaikan suatu sasaran tertentu.¹⁶

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan sistem adalah suatu kesatuan yang terdiri dari dua atau lebih komponen atau subsistem yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan yang sama. Sistem dapat membantu dan mempermudah suatu pekerjaan yang berbasis komputer atau online. Seperti mempermudah pekerjaan disuatu perusahaan agar lebih efektif dan efisien.

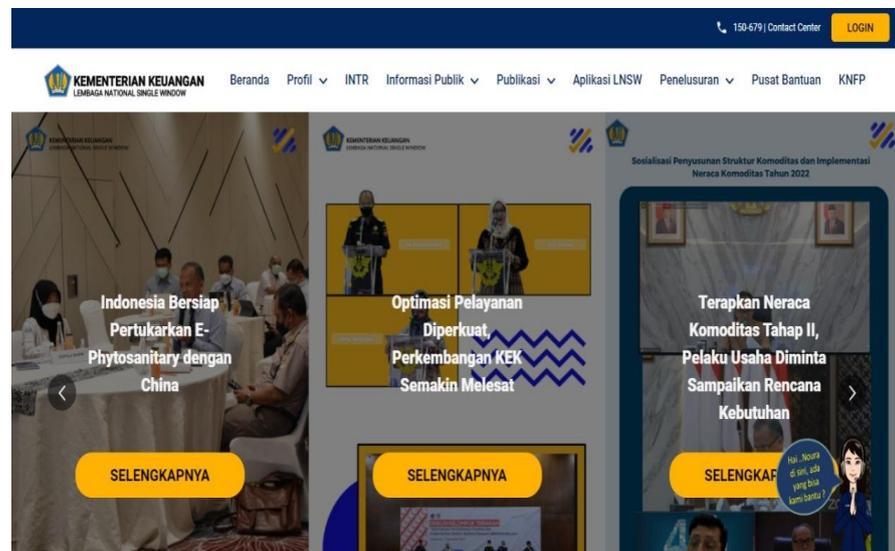
6. Pengertian Indonesia National Single Window (INSW)

Diatur dalam peraturan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, yaitu *Indonesia National Single Window* atau disebut INSW adalah sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision making for customs clearance and relase of cargoes*).¹⁷

¹⁶ Yunahar Heriyanto. (2018). Perancangan Sistem Informasi Rental Mobil Berbasis WEB Pada PT.APM RENT CAR. 2(2), hlm 64–77.

¹⁷ <https://bctemas.beacukai.go.id/faq/tentang-insw/>

a. Pengertian portal INSW



Gambar 2.1. Web Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW)

Sumber: <https://www.insw.go.id/>

Sistem elektronik yang terintegrasi secara nasional, yang dapat diakses melalui jaringan Internet (*public-network*), yang akan melakukan integritas informasi berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan dokumen lain yang terkait dengan ekspor-impor, yang menjamin keamanan data dan informasi serta memadukan alur dan proses informasi antar sistem internal secara otomatis, yang meliputi sistem perizinan, kepabeanan, kepelabuhanan atau kebandar udaraan, dan sistem lain yang terkait dengan proses pelayanan dan pengawasan kegiatan ekspor dan impor.¹⁸

¹⁸ Ibid

b. Latar belakang INSW

Latar belakang pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW di Indonesia, lebih didorong oleh adanya kepentingan nasional untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan kinerja pelayanan ekspor-impor serta sebagai wujud nyata komitmen Indonesia untuk menjalankan kesepakatan ditingkat Regional ASEAN. Secara umum latar belakang penerapan sistem NSW di Indonesia dapat dikelompokkan kedalam dua faktor pendorong.

1). Faktor Eksternal

a). Adanya beberapa komitmen dan kesepakatan di tingkat regional ASEAN, yaitu:

- i. Kesepakatan para pemimpin Negara Anggota ASEAN dalam *The Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II)*, tanggal 7 Oktober 2003
- ii. Kesepakatan Menteri Ekonomi ASEAN dalam *ASEAN Agreement to Establish and Implement The ASEAN Single Window*, 9 Desember 2005
- iii. Kesepakatan Menteri Keuangan ASEAN dalam *ASEAN Protocol to Establish and Implement The ASEAN Single Window*, April 2006
- iv. Kesepakatan Pemimpin Negara Anggota ASEAN dalam *The Declaration on the ASEAN Economic Community Blueprint*, 20 November 2007.

- b). Adanya gerakan global di tingkat international, dimana hamper semua negara sedang berusaha merumuskan, membangun dan mengembangkan sistem Single Window, secara sendiri-sendiri maupun tergabung dalam komunitas regional seperti di ASEAN, *European Union* (EU), APEC, dll.
- c). Adanya himbauan dan Komitmen dari beberapa organisasi international, seperti *World Customs Organization* (WCO), *World Trade Organization* (WTO), beberapa organisasi dibawah *United Nation* (Seperti UN-CE/CEFACT, UN-ESCAP, dll).

2). Faktor Internal

- a). Kondisi Kinerja pelayanan ekspor-impor yang masih perlu ditingkatkan, yaitu:
 - i). *Lead Time* waktu penanganan barang impor dan ekspor yang masih cukup tinggi, sehingga perlu ditingkakan pada kecepatannya.
 - ii). Masih ada biaya-biaya dalam penanganan barang ekspor-impor, sehingga berpotensi menimbulkan ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*).
 - iii). Validalitas dan akurasi data ekspor-impor yang belum memadai, terutama terkait dengan data perijinan ekspor-impor.

- b). Kepentingan nasional untuk mengontrol lalu-lintas barang antar Negara (*crossborder control*), terutama yang terkait dengan isu *terorisme, transnational crime, dug trafficking, illegal trading, intellectual property right*, perlindungan konsumen dan *illegal activity* lainnya.
- c). Sistem pelayanan dan masih belum terintegrasi sehingga menghambat kelancaran arus barang, dan untuk meningkatkan kelancaran arus barang ekspor-impor, maka dibutuhkan adanya integrasi sistem antar Instansi Pemerintah (GA) yang mampu meningkatkan efisiensi pelayanan keseluruhan proses ekspor impor.
- d). Perlunya peningkatan sistem kinerja pelayanan publik yang perlu ditingkatkan pada sistem pelayanan publik dengan menerapkan prinsip-prinsip *good governance* melalui pembangunan otomatis system pelayanan yang terintegrasi, sehingga diharapkan akan mampu meningkatkan daya saing perekonomian nasional.¹⁹

c. Visi dan Misi Sistem INSW

Visi

Visi pengembangan *Indonesia Nasional Single Window* (INSW) adalah untuk terwujudnya lingkungan “*National Single Window*” di Indonesia, yaitu layanan tunggal elektronik untuk

¹⁹ <https://www.insw.go.id/>

memfasilitasi pengajuan informasi standar guna menyelesaikan semua pemenuhan persyaratan dan ketentuan, serta semua kegiatan yang terkait dengan kelancaran arus barang ekspor, impor, dan transit dalam rangka meningkatkan daya saing nasional.

Misi

Misi pengembangan sistem INSW di Indonesia adalah mewujudkan suatu sistem layanan publik yang terintegrasi dalam penanganan atas lalu lintas barang ekspor dan impor.²⁰

d. Tujuan Sistem INSW

Adapun tujuan penerapan sistem INSW, pada dasarnya mempunyai tujuan utama yang menyangkut dua aspek, yaitu:

- 1). Untuk meningkatkan kecepatan pelayanan dan efektivitas pengawasan, serta kinerja seluruh kegiatan yang terkait dengan lalu lintas barang ekspor impor.
- 2). Untuk meminimalisir waktu dan biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan penanganan atas lalu lintas barang ekspor impor, terutama yang terkait dengan proses *customs clearance* dan *relase of cargoes*.

Adapun sasaran yang dituju dalam pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem INSW di Indonesia:

- 1). Peningkatan kecepatan proses layanan yang terkait dengan ekspor impor di semua instansi pemerintah (GA).

²⁰ Ibid.

- 2). Meminimalisasi waktu dan biaya yang dikeluarkan oleh pelaku usaha dalam melakukan pengurusan dan penyelesaian kewajiban ekspor impor.
 - 3). Peningkatan validitas dan akurasi data atau informasi yang terkait dengan ekspor impor.
 - 4). Penyediaan instrumen pengawasan yang efektif untuk mengawasi seluruh kegiatan layanan ekspor impor.
 - 5). Penerapan prinsip-prinsip *good govemance* pada semua layanan publik yang terkait dengan ekspor impor di seluruh instansi pemerintah.
- e. Manfaat sistem INSW
- 1). Manfaat penerapan sistem INSW bagi masyarakat usaha (*private sector*):
 - a). Tersedianya layanan publik yang mudah diakses, murah, dan pasti.
 - b). Memberikan kepastian terhadap biaya dan waktu yang diperlukan dalam pelayanan yang terkait dengan ekspor impor.
 - c). Meningkatkan daya saing produk dalam negeri di pasar internasional.
 - d). Memperluas akses pasar dan sumber-sumber faktor produksi.
 - e). Meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pemanfaatan dan pengalokasian sumber daya.

- 2). Manfaat bagi instansi pemerintah (secara umum):
 - a). Tersedianya sistem pelayanan publik yang berbasis otomatis secara elektronik.
 - b). Terwujudnya simplifikasi dan harmonisasi proses bisnis antar instansi pemerintah.
 - c). Terintegrasinya data dan informasi layanan publik antar instansi pemerintah.
 - d). Terciptanya manajemen risiko yang lebih baik dalam sistem layanan publik.
 - e). Meningkatkan validitas dan akurasi data yang terkait dengan ekspor impor.
 - f). Memudahkan pelaksanaan penegakan hukum oleh aparat pemerintah yang berkaitan dengan kegiatan ekspor impor.
 - g). Meningkatkan perlindungan atas kepentingan nasional dari ancaman yang mungkin timbul karena lalulintas barang ekspor impor.
- 3). Manfaat bagi upaya perbaikan sistem layanan di instansi pemerintah:
 - a). Mendorong semua instansi pemerintah, terutama yang terkait dengan ekspor impor:
 - i). Membangun *inhouse* sistem melalui otomatis system pelayanan publik secara elektronik dalam seluruh layanan yang terkait ekspor impor.

- ii). Melakukan standardisasi elemen data yang digunakan dalam sistem pelayanan supaya sesuai dengan standar internasional, sehingga memungkinkan untuk pertukaran data.
 - iii). Melakukan simplifikasi proses bisnis layanan publik sehingga pelayanan menjadi lebih sederhana, cepat, dan efektif.
 - iv). Melakukan harmonisasi dan sinkronisasi proses bisnis antar instansi pemerintah.
- b). Mendorong semua instansi pemerintah memberikan “kepastian” dalam seluruh layanan publik yang terkait ekspor impor, melalui:
- i). Penetapan janji layanan publik kepada para pelaku usaha, dengan membuat produk hukum yang mengatur tentang *service level agreement (SLA)*.
 - ii). Penetapan standar baku prosedur dan mekanisme pelayanan publik, dengan membuat produk hukum yang mengatur tentang standar operating prosedur (SOP), yang menjadi dasar dan pedoman dalam pemerian pelayanan publik.²¹

²¹ Ibid.

7. Pengertian *Dwelling time*

Dwelling time atau waktu inap kapal atau disebut juga waktu tinggal bongkar muat peti kemas di pelabuhan merupakan masalah klasik yang belum dapat diselesaikan di Indonesia. Sebenarnya *Dwelling time* masalah yang sederhana dan merupakan bagian kecil dari manajemen pelabuhan.²²

Definisi menurut (World Bank 2011), *Dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (*container*) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Pengertian dari World Bank, mengisyaratkan bahwa waktu yang dihabiskan oleh barang muatan atau kargo di dalam batas pelabuhan. Dari saat kargo dibongkar dari kapal dan disimpan di darat, hingga saat kargo itu meninggalkan pelabuhan melalui rel kereta maupun jalan darat (truk).²³

Merujuk pada peraturan direktur jenderal bea dan cukai SE-04/BC/2017, *Dwelling time* merupakan waktu yang diperlukan oleh suatu peti kemas nilai dari proses penimbunan sampai dengan keluar kawasan pelabuhan (*gate out*).

Secara umum, terdapat 3 tahapan utama yang menentukan lamanya *Dwelling time* di pelabuhan, yaitu

²² <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/download/695/411>

²³ World Bank. 2011. "Import Container Dwell Time Study and Recommendations for Tanjung Priok. November, Washington, DC.

- 1). *Pre-customs clearance* yaitu waktu yang diperlukan sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan pemberitahuan pabean impor mendapatkan nomor pendaftaran.
- 2). *Customs clearance* yaitu waktu yang dibutuhkan sejak pemberitahuan pabean impor mendapatkan nomor pendaftaran sampai dengan diterbitkannya persetujuan pengeluaran barang oleh bea cukai.
- 3). *Pre-customs clearance* yaitu waktu yang dibutuhkan dari sejak surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB) sampai dengan pengeluaran barang impor dari TPS.²⁴

Lamanya proses *Dwelling time* yang dari mulai hitungan hari sampai dengan hitungan bulan, ini semua dipengaruhi banyak faktor, salah satunya menunggu lamanya proses perizinan yang masih panjang dan berbeli-belit. Pembinaan proses *Dwelling time* yang seharusnya dilakukan pemerintah meliputi perbaikan arus barang, sampai sistem teknologi informasi, terutama yang berhubungan dengan penimbunan barang dan kelancaran arus barang.

Lalu seperti apakah alur pemrosesan pengurusan fisik dan dokumen barang-barang dari kapal angkut? Berikut ini urut-urutannya.

- 1). *Arrival at Port Limit*. Ini merupakan momen kedatangan kapal di perairan pelabuhan, sembari menunggu sandar di dermaga.

²⁴<https://peraturan.beacukai.go.id/index.html?page=detail/jenis/13/792/peraturan-dirjen-bea-cukai/per-04-bc-2017/petunjuk-pelaksanaan-registrasi-kepabeanan.html>

- 2). *Docking & Unloading*. Kapal mulai bersandar di dermaga dan menunggu proses bongkar muat barang.
- 3). *Berthing stacking in container yard*. *Container Yard (CY)*, yaitu lapangan luas tempat peti-peti kemas ditumpuk setelah dikeluarkan dari kapal pengangkutnya. Proses ini meliputi waktu sejak peti kemas dibongkar dari kapal sehingga ditumpuk di CY.
- 4). *Customs Clearance*. Ini adalah proses administrasi kepabeanan, sampai dengan pihak kantor bea cukai memberi izin (*clearance*) batang-barang termaksud untuk dapat memasuki wilayah negara bersangkutan sesuai kelengkapan dokumennya.
- 5). *Container Handling & Handover*, yaitu proses pengurusan barang hingga tahap pembayaran biaya penimbunan.
- 6). *Gate-out sistem*, yaitu fase pengeluaran batang-barang dari kawasan pelabuhan. Di sini barang sampai di tempat penumpukan sementara (TPS) atau di terminal operator (TO).
- 7). *Factory Storage*. Ini proses terakhir, di mana barang tiba di gudang masing-masing pemilik barang setelah dipindahkan baik dari TPS maupun TO. Di sini, barang-barang sudah siap untuk didistribusikan ke kawasan lain menggunakan truk atau kereta api. Secara keseluruhan tahapan ini biasa disebut dengan istilah *import cargo clearance* atau *load time of import*. Sedangkan yang disebut

Dwelling time sendiri meliputi tahapan *berthing & stacking* in CY hingga gate-out sistem.²⁵

8. Pengertian Pelabuhan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2015 pasal 1 yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.²⁶

Pelabuhan sendiri merupakan sarana dan prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul

²⁵ Amrullah, Romanda Annas. 2020. Pelabuhan dan Serba-Serbinya. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. hal 97

²⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 51 Tahun 2015 pasal 1, Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya.

a. Jenis Pelabuhan

Jenis-jenis Pelabuhan Jenis-jenis pelabuhan antara lain :

1). Pelabuhan Umum : pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.

Contoh : Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

2). Pelabuhan Khusus : Pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan atau usaha tertentu.

Contoh : Pelabuhan Khusus Petrokimia Gresik, Pelabuhan Khusus Semen.

3). Pelabuhan Laut : Pelabuhan yang dapat disinggahi oleh kapal-kapal laut, ditunjuk oleh Peraturan Pemerintah sebagai Pelabuhan laut.

Contoh : Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Pelabuhan Tg Priok Jakarta

4). Pelabuhan Pantai : Pelabuhan yang dapat disinggahi oleh kapal-kapal laut, yang tidak termasuk kategori Pelabuhan laut. Contoh : Pelabuhan Sindang Biru Malang, Pelabuhan Ratu

5). Pelabuhan yang diusahakan : pelabuhan yang berada dalam pembinaan pemerintah dan diusahakan menurut asas-asas perusahaan atau peraturan-peraturan yang diberlakukan.

Contoh : pelabuhan Tanjung Perak

- 6). Pelabuhan yang tidak diusahakan : pelabuhan yang dibina oleh pemerintah, tetapi belum mencapai taraf bentuk perusahaan.

Contoh : Pelabuhan Nusa Barung

- 7). Pelabuhan kelas (kelas I, II, dan seterusnya) : pelabuhan yang dibedakan atas dasarkepentingan serta frekuensi arus barang yang dimuat/dibongkar di pelabuhan tersebut.

Contoh : Pelabuhan Kelas 1 Tanjung Priok²⁷

a. Fungsi Pelabuhan

Menurut (Dharmanto Ambarita, Freddy J. Rumambi, 2017), Fungsi Pelabuhan dibagi menjadi empat, yaitu :

1). Gateway

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata Latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *Gateway*. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2). Link

²⁷ <https://blogkapal.blogspot.com/2017/10/jenis-kapal-menurut-bahan-dan-alat-penggeraknya.html>

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan anatar moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya tiga unsur penting yakni: 1) menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk; 2) operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum *delay*; dan 3) efisien dalam arti biaya.

3). *Interface*

Barang muatan yang diangkut *via maritime* transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/ kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*). Di setiap operasi pemindahan barang yang terdiri dari operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang/lapangan, dan operasi serah-terima barang alat-alat angkat & angkut (*lifting & transfer equipment*) mutlak perlu. Pada pelayanan barang muatan

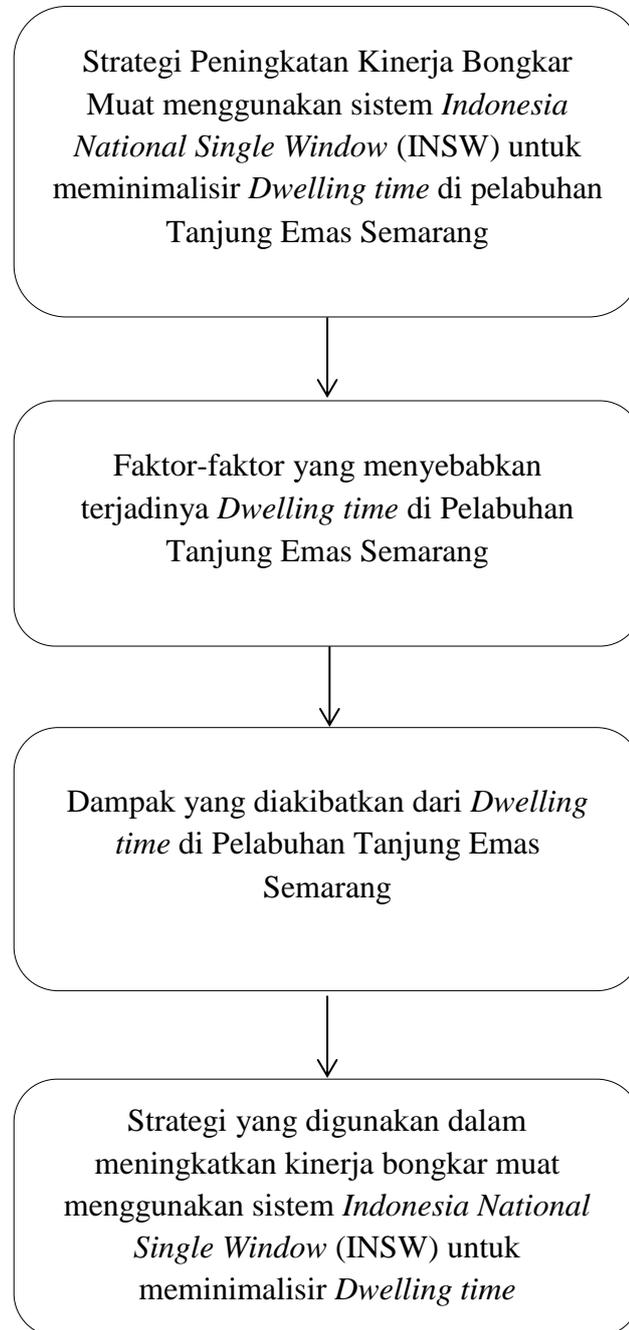
curah fungsi *interface* secara fisik nyata sekali. Peralatan *loader/unloader* menghubungkan kapal dengan kereta api/truk di darat. Keandalan (*reliability*) alat alat dan metode 10 kerja yang sistemik merupakan unsur penentu tingkat kecepatan, kelancaran, dan efisiensi aktivitas kepelabuhanan.

4). Industrial Entity

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan atau *a port could be regarded as a collection of businesses (ie. Pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade.*²⁸

²⁸ Dharmanto, Ambarita & Freddy J, R. (2017). Pengaruh Troughput, Peralatan Bongkar Muat, Kecepatan Bongkar Muat, (Gcr) Terhadap Berthing Time Pada Dermaga Pt. Jakarta International Container Terminal Di Pelabuhan Tanjung Priok. Jurnal Magister Manajemen IBM ASMI, 3(1), 181–216.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Hasil yang telah didapatkan penulis dari penelitian serta pembahasan terkait strategi peningkatan kinerja bongkar muat menggunakan sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir *Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, yang dapat penulis simpulkan adalah:

1. Faktor yang menyebabkan *Dwelling time* di pelabuhan tanjung emas Semarang.
 - a. Pengguna Jasa atau pemilik barang yang enggan mengeluarkan peti kemas dari terminal. dikarenakan pemilik barang belum memerlukan barang dengan segera, dan gudang yang masih penuh yang mana tidak memungkinkan adanya bahan baku baru masuk, mengakibatkan pengeluaran barang dilakukan secara bertahap. Serta tarif menginap di terminal lebih murah dibanding pemilik barang menyewa gudang dan kepercayaan pemilik barang terhadap keamanan di Terminal.
 - b. Keterlambatan kedatangan kapal yang disebabkan karena banyak hal, berdampak langsung pada pergantian jadwal dan tempat sandar kapal sehingga *Estimate Time Arrival* (ETA) mengalami perubahan, serta terhambatnya pada kegiatan selanjutnya seperti bongkar muat menjadi tertunda tidak sesuai jadwal. Pergantian jadwal dan tempat sandar dapat mengakibatkan bertabraknya atau bersamaan proses

bongkar yang mana bisa membuat kapal tersebut harus menunggu selesai pembongkaran terlebih dahulu maka selanjutnya kapal tersebut yang dibongkar.

- c. Banyaknya tahapan yang harus dilalui eksportir/importir untuk pengurusan pengeluaran barang dari pelabuhan, proses perizinan yang harus melewati berbagai kementerian dan lembaga terkait penerbitan ekspor/impor, belum lagi pemeriksaan melalui jalur mana dan bisa juga terkena lartas/karantina.
2. Dampak apa saja yang diakibatkan dari *Dwelling time* di pelabuhan tanjung emas semarang.
 - a. Semakin tinggi angka *Dwelling time* suatu pelabuhan, maka semakin buruk rating pelabuhan tersebut, *Dwelling time* suatu pelabuhan dapat termonitoring di sistem *Indonesia National Single Window* (INSW), yang dapat mengakibatkan jeleknya rating atau performa suatu pelabuhan.
 - b. Kapasitas pelabuhan yang terbatas mengakibatkan tingginya YOR (*Yard Occupancy Ratio*) karena tidak adanya tempat lagi untuk menaruh peti kemas.
 - c. Sirkulasi bongkar muat yang tidak lancar dapat menyebabkan proses bongkar muat tidak efektif, karena space yang digunakan untuk pembongkaran tidak memadai, maka proses pembongkaran dilakukan di sisi belakang.

3. Strategi apa yang digunakan dalam meningkatkan kinerja bongkar muat menggunakan sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meminimalisir *Dwelling time* di Pelabuhan Panjung Emas Semarang.
 - a. Memberikan edukasi serta memberikan denda/tarif mahal apabila waktu inap barang lebih dari angka *Dwelling time* yaitu 3 hari.
 - b. Melakukan perencanaan kapal sandar jauh-jauh hari, yaitu dari pihak TPKS sudah menyiapkan *planning* jauh-jauh hari agar pada saat proses pembongkaran/pemuatan dapat dilakukan dengan cepat.
 - c. Penyederhanaan proses pengeluaran barang menggunakan sistem INSW, perizinan yang sebelumnya dilakukan secara manual, dan melalui banyak kementerian/lembaga sekarang dapat dilakukan melalui website dan kemudahan mengakses segala informasi terkait peraturan ekspor impor.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penyusunan hasil penelitian selalu tidak lepas dari keterbatasan pengambilan hasil penelitian. Keterbatasan itu antara lain:

1. Peneliti hanya dapat dilakukan di satu tempat saja, yaitu di Terminal Peti Kemas Semarang.
2. Narasumber hanya berasal dari orang-orang tertentu yang memahami perihal *Dwelling time*.
3. Kurangnya informasi terkait *Indonesia Nasional Single Window* (INSW), karena INSW sistem punya kementerian keuangan, dan lembaga pengurus INSW berada di Jakarta Pusat.

C. Saran

1. Sebaiknya importir telah menyiapkan gudang yang memadai untuk menampung banyak barang yang akan agar barang tersebut tidak menumpuk di pelabuhan untuk mengurangi *Dwelling time* di pelabuhan.
2. Sebaiknya TPKS selaku pihak pengelola pelabuhan menaikkan lagi tarif biaya inap peti kemas, agar pemilik barang segera menyelesaikan pengurusan dokumen pengeluaran barang.
3. Sebaiknya pemilik kapal segera melaporkan kepada pihak TPKS apabila terjadi keterlambatan kedatangan kapal yang mana nantinya pihak TPKS bisa mengatur jadwal dan lebih menyiapkan lagi perawatan yang nantinya akan digunakan untuk proses pembongkaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Amrullah, Romanda Annas. 2020. *Pelabuhan dan Serba-Serbinya*. Semarang, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang: CV. Oxy Consultant.
- Dirk Koleangan. (2018). *Sistem Peti Kemas (Container System)*. Jakarta: C M P.
- Fahlevi, M. R. (2018). Pemilihan Alternatif Konstruksi Tanggul Dengan Metode analytical Hierarchy Process (AHP) (Studi Kasus : Proyek Pengembangan Kawasan Tambaklorok Semarang). *Semantic Scholer*.
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal*. Yogyakarta: CV. BUDI UTAMA.
- Jaya, I. M. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Penerbit QUADRANT.
- Jinca, M. Y. (2019). *Transportasi Laut Indonesia*. Sidoarjo, Jawa Tengah, Indonesia: Brilian Internasional.
- Jonathan, S. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Muchtar, S. A. (2015). *Dasar Penelitian Kualitatif*. Bandung: Gelar Pustaka Mandiri.
- Mulyono, A. M. (2019). *Aktivitas Belajar*. Bandung: Yrama.
- Ningsih, N. W. (2015). Identifikasi Dan Analisis Penyebab Dan Akibat Contract Change Order Terhadap Biaya Dan Waktu Pada Proyek Konstruksi. *Vol 2, No 2 (2015)*, 1-6.
- Purhantara, W. (2010). *Metode Penelitian Untuk Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Pemerintah Indonesia. 2009. Pp No. 61/2009 Tentang Kepelabuhanan. Jakarta.
- Pelabuhan Indonesia. 2002. Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor Hk.56/2/25/P.I.II-2002 Tanggal 28 Juni 2002 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Petikemas pada Terminal Petikemas Di Lingkungan Pt (Persero) Pelabuhan Indonesia Ii Pada Pasal 1. Jakarta.

- Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 83 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Terminal Peti Kemas Pasal 1 Ayat 2. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm. 60 Tahun 2014 Pasal 2. Jakarta
- R. P. Suyono. (2007). *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Rosalia, S. d. (2015). *Teknik Belajar Mengajar dalam CBSA*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sukamdi, B. T. (2012). Adaptasi Masyarakat Kawasan Pesisir terhadap Banjir Rob di Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, Jawa Tengah. *vol. 1, no. 1, 2012*.
- Tegor, S. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Klaten: Penerbit Lakeisha.

LAMPIRAN 1 : Tampilan depan gedung PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang



LAMPIRAN 2 : Tampilan depan gedung *ARTG CONTROL AREA* PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang

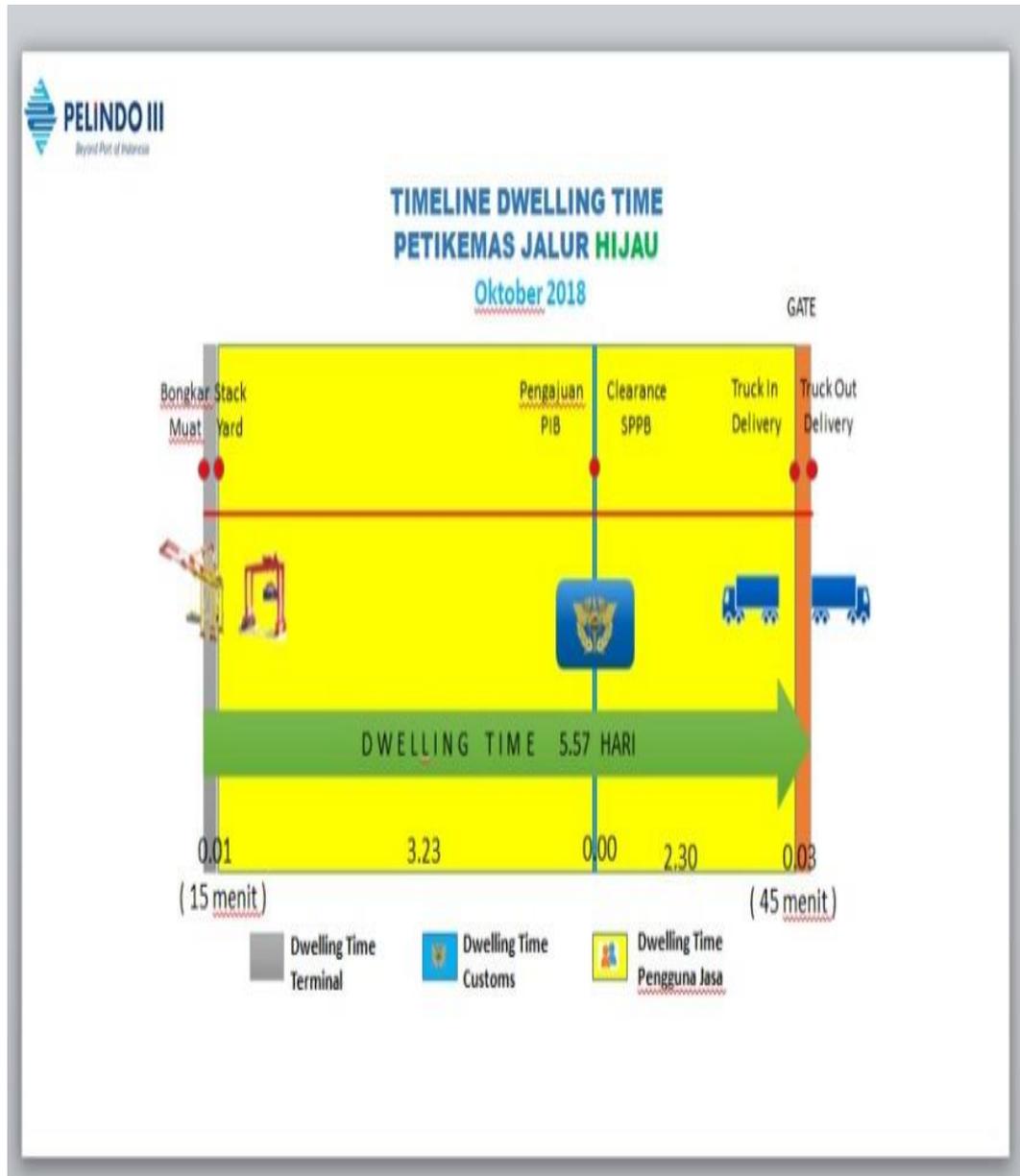


LAMPIRAN 3 : Foto bersama narasumber Bapak Kuntaufan Didik R



LAMPIRAN 4 : Foto bersama narasumber Bapak Saimin

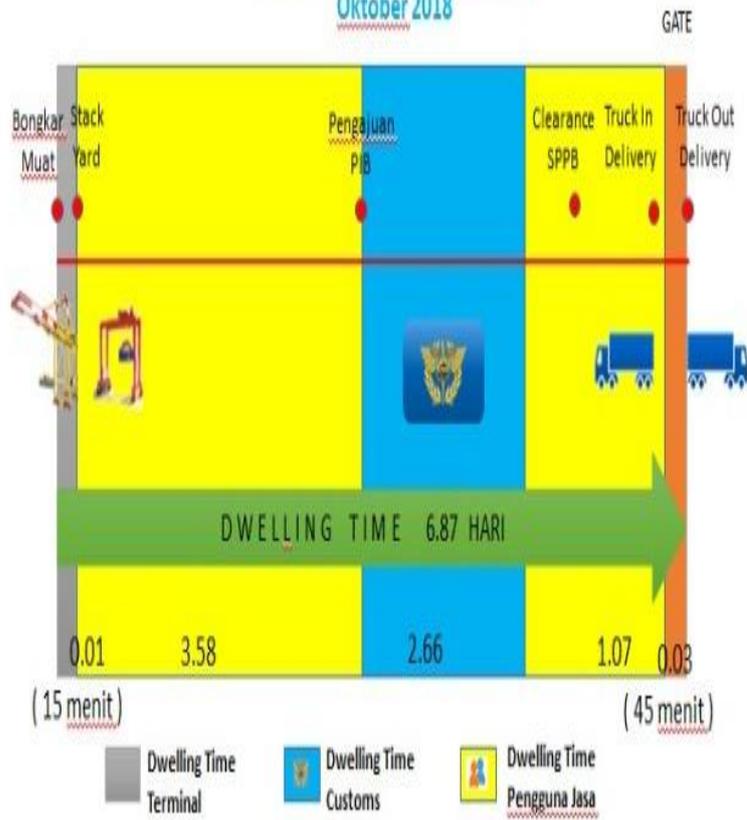
LAMPIRAN 5 : alur arus custome clearance jalur hijau dan merah



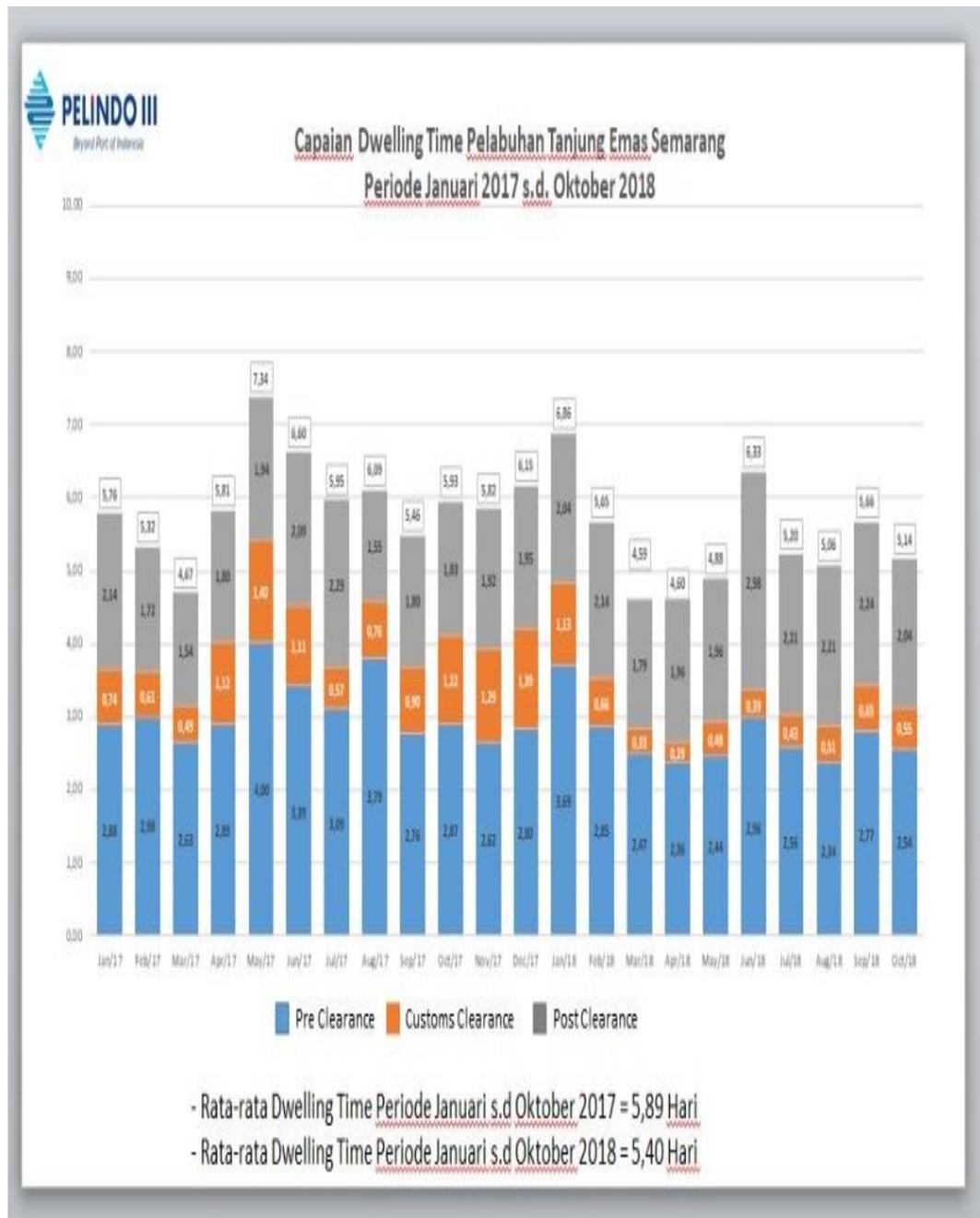


TIMELINE DWELLING TIME PETIKEMAS JALUR MERAH

Oktober 2018



LAMPIRAN 6 : capaian dwelling time di TPKS



Laporan Capaian dan Analisa Dwelling Time Impor
Periode 01 s.d. 30 September 2018
Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

A. Data Dwelling Time

3.58 1.40

No	Dokumen	Volume Impor		Pre Clearance	Customs Clearance	Post Clearance	Dwelling Time
		Peti Kemas	Teus				
1	BC 2.0	12,689	19,930.75	3.24	0.84	2.19	6.26
	MITA Prioritas	502	806.00	2.17	0.00	5.10	7.27
	Jalur Hijau	8,060	12,400.00	3.07	0.00	2.35	5.41
	Jalur Kuning	654	978.00	4.35	1.38	2.10	7.82
	Jalur Merah	3,473	5,746.75	3.59	2.80	1.43	7.81
2	BC 2.3	2,554	4,412.00	0.95	0.01	2.47	3.44
3	BC 1.2	-	-	-	-	-	-
4	BCF 1.1.A	-	-	-	-	-	-
5	BC 1.6	-	-	-	-	-	-
6	Peti Kemas Kosong	1,021	1,888.75	-	-	2.36	2.36
7	Pindah Lokasi Penimbunan	173	269.00	11.24	0.37	1.81	13.42
Total		16,437	26,501	2.77	0.65	2.24	5.66

LAMPIRAN 7 : Data Yard Occupancy Ratio (YOR) TPKS



Data Yard Occupancy Ratio (YOR) Bulanan
Tahun 2018
Terminal Petikemas Semarang

NO	BULAN	EKSPOR	IMPOR	DOMESTIK
1	JANUARI	36.48%	54.02%	40.47%
2	FEBRUARI	33.85%	58.32%	40.24%
3	MARET	30.59%	39.26%	41.74%
4	APRIL	32.72%	47.18%	40.89%
5	MEI	38.60%	54.41%	54.41%
6	JUNI	26.52%	40.21%	40.21%
7	JULI	38.25%	55.02%	19.20%
8	AGUSTUS	39.24%	60.08%	30.06%
9	SEPTEMBER	38.17%	61.37%	32.36%
10	OKTOBER	36.47%	51.27%	52.39%
11	NOPEMBER	-	-	-
12	DESEMBER	-	-	-
RATA-RATA		35.09%	52.12%	39.20%

LAMPIRAN 8 : Kategori barang lartas dan perizinannya

KATEGORI LARTAS DAN PERIJINANNYA		
KOMODITAS LARTAS IMPOR		
Alat dan Perangkat Telekomunikasi	Gombal	Obat
Alat Kesehatan	Gula	Obat hewan
Bahan Berbahaya (B2)	Hewan	Obat Ikan
Bahan Berbahaya dan Beracun (B3)	Hortikultura	Obat Tradisional
Bahan Obat	Ikan	Pangan
Bahan Obat Tradisional	Intan Kasar	PCMX
Bahan Pangan	Jagung	Pelumas
Bahan Peledak	Kaca Lembaran	Perkakas tangan
Bahan Radioaktif	Kedelai	Pestisida
Bahan Suplemen Kesehatan	Keramik	PKRT (Perbekalan Kesehatan Rumah Tangga)
Bahan Tambahan Pangan	Komoditi CITES	Plastik
Ban Bertekanan	Komoditi wajib label berbahasa Indonesia	Prekursor
Barang Modal Bukan Baru	Komoditi wajib SNI	Preparat bau-bauan mengandung alkohol
Bahan Baku Kosmetik	Kosmetik	Produk Babi
Bahan Baku Obat	Limbah B3	Psikotropika
BBM	Limbah Non-B3	Sakarín
Beras	Limbah Plastik	Senjata api
Besi Baja	Mainan Anak-anak	Sepatu dan alas kaki
Bhn Baku OT	Mesin Multifungsi Berwarna	Suplemen Makanan
BPO (Bahan Perusak Ozon)	Mesin yang menggunakan BPO	Tekstil dan Produk Tekstil
Cakram Optik	MMEA (Minuman Mengandung Etíl Alkohol)	Tumbuhan
Cengkeh	Narkotika	Uang Tunai
Elektronik	Nitro Cellulose	Udang
Etilena	NPIK	Vaksin
Garam		

JENIS PERIJINAN IMPOR

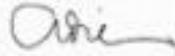
KODE IJIN	JENIS PERIJINAN	INSTANSI TEKNIS
8001	Persetujuan Impor bahan nuklir dari BAPETEN	BAPETEN
8002	Persetujuan Impor Sumber radiasi pengion dari BAPETEN	BAPETEN
9001	Formulir Pemberitahuan kepada BI/PPATK	BI
5854	Surat Keterangan Impor	B POM
5855	Surat Keterangan Komoditas Non Obat dan Makanan	B POM
10001	Ijin Impor dari Dep. Kebudayaan dan Pariwisata	KEMENTERIAN BUDAYA DAN PARIWISATA
17001	SNI	KEMENTERIAN ESDM
17002	Nomor Pelumas Terdaftar	KEMENTERIAN ESDM
17003	Ijin Usaha Niaga Umum/Ijin Usaha Niaga Terbatas	KEMENTERIAN ESDM
11001	SATS LN dari DepHut dan Izin CITES dari negara pengekspor.	KEMENTERIAN KEHUTANAN
21001	Nomor Pendaftaran Obat Ikan	KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN
6001	Nomor Pendaftaran Alat Kesehatan	KEMENTERIAN KESEHATAN
6002	Laporan Surveyor	KEMENTERIAN KESEHATAN
6006	SPI Narkotika	KEMENTERIAN KESEHATAN
6007	SPI Psikotropika	KEMENTERIAN KESEHATAN
6008	Nomor Pendaftaran PKRT	KEMENTERIAN KESEHATAN
6091	SPI-Prekursor Farmasi	KEMENTERIAN KESEHATAN
1503	PI Barang Hibah	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1504	PI Barang Modal Bukan Baru Pemakai Langsung	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1505	PI Barang Impor Sementara	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1506	PI Barang Modal Bukan Baru Rekondisi	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1507	PI Pemasukan Barang Kembali	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1418	PI Tabung gas 3 Kg	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1508	PI Tanpa API & NPIK	KEMENTERIAN PERDAGANGAN



1418	PI Tabung gas 3 Kg	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1508	PI Tanpa API & NPIK	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1509	PI Tanpa NPIK	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1422	PI Beras	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1408	PI Cengkeh	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1502	PI Gula Kristal Putih	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1015	PI Cakram Optik Isi	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1016	PI Cakram Optik Kosong	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1017	PI Cakram Optik Mesin dan Peralatan Mesin	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1510	PI Cakram Optik Polycarbonat	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1413	PI Mesin Multi Fungsi dan Printer Berwarna	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1414	SPI Perakas Tangan	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1511	PI Minyak dan Gas Bumi	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1512	PI Minuman Beralkohol	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1416	PI Sakarin	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1513	PI Pupuk Bersubsidi	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1514	PI Garam Industri	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1411	PI Intan Kasar	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1421	PI Siktamat	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1403	PI Bahan Berbahaya	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1407	PI Bahan Peledak Industri	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1426	PI BPO Non Metil Bromida	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1425	PI BPO Metil Bromida	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1405	PI Nitrocellulose	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1406	PI Prekursor Non Farmasi	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1515	PI Barang Pindahan Duta Besar	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1516	PI Tidak Reekspor barang ex Impor Sementara	KEMENTERIAN PERDAGANGAN
1517	PI Tanpa API	KEMENTERIAN PERDAGANGAN

LAMPIRAN 9 : Peraturan menteri tentang batas waktu penumpukan

LAMPIRAN 10 : Surat pemberitahuan uji coba pemberlakuan pelayanan 24 jam sehari dan 7 hari seminggu

	<p>KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI KANTOR WILAYAH JAWA TENGAH DAN D.I. YOGYAKARTA KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN TANJUNG EMAS</p> <p><small>JALAN ARTEN FOS SUSARNO SEMARANG, JAWA TENGAH 5144 TELEFON (041)750100, (041)750101, (041)750102, (041)750103, (041)750104</small></p>
	<p>Nomor : S- 114 /WBC.10/KPP.MP.01/2018 20 Maret 2018 Sifat : Segera Hal : Pemberitahuan Uji Coba Pemberlakuan Pelayanan 24 Jam Sehari dan 7 Hari Seminggu</p>
<p>Yth. 1. General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas 2. General Manager Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS)</p>	
<p>Dalam rangka meningkatkan pelayanan di bidang kepabeanan dan cukai serta meningkatkan kelancaran arus barang ekspor dan impor di lingkungan KPPBC TMP Tanjung Emas, dengan ini disampaikan hal-hal sebagai berikut:</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. KPPBC TMP Tanjung Emas akan melakukan uji coba pemberlakuan Pelayanan 24 Jam Sehari dan 7 Hari Seminggu (Pelayanan 24/7) mulai tanggal 1 April 2018. 2. Bahwa pelaksanaan uji coba pemberlakuan Pelayanan 24/7 ini merupakan kelanjutan dari tahap persiapan yang sebelumnya telah kita lakukan bersama. 3. Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini kami mohon dukungan Saudara untuk: <ol style="list-style-type: none"> a. Memastikan ketersediaan SDM, sarana prasarana, sistem dan prosedur, serta sarana pendukung lainnya agar uji coba Pelayanan 24/7 dapat berjalan dengan baik. b. Menyebarkan pemberitahuan ini kepada para pengguna jasa. 4. Pelaksanaan uji coba pemberlakuan Pelayanan 24/7 ini akan dievaluasi secara bersama-sama pada minggu pertama bulan Mei 2018. 	
<p>Demikian disampaikan, atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.</p>	
<p>Kepala Kantor  Tjerja Karja Adli NIP 19701124 199012 1 001</p>	
<p>Tembusan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dirktur Jenderal Bea dan Cukai; 2. Kepala Kantor Wilayah DJBC Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta 	

LAMPIRAN 12: Hasil wawancara dengan narasumber**PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER**

Penulis : Ferial Sarah Wulansari (Taruni Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Kuntaufan Didik R (Superintendent Pengelolaan Operasi Grup B)

Pertanyaan wawancara:

P: “Selamat pagi bapak, mohon izin bertanya perihal *Dwelling time* di Terminal Peti Kemas Semarang”

N: “Pagi juga dek, iya silahkan dek”

P: “Saya ingin bertanya mengenai faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?”

N: “Faktor yang menyebabkan *Dwelling time* ada banyak, salah satunya gudang penerima barang penuh, jadi cenderung container tidak ditarik keluar, container tidak jadi keluar, karena kapasitas pabrik tidak memungkinkan ada bahan baku baru datang, kuncinya ada di pemilik barang. Faktor berikutnya ada di keterlambatan kedatangan kapal, kapal datang sudah di estimasikan bahwa kapal sandar di hari jumat, otomatis dapat mengambil container pada hari senin selasa, karena sabtu minggu untuk pemeriksaan Bea Cukai tutup/ libur, khusus untuk daerah semarang, untuk pengurusan *clearance* SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang) baru bisa diurus, paling cepet senin siang/ sore baru keluar. Untuk faktor yang ketiga biaya penitipan container ketika berada di terminal tidak sebanding dengan biaya container ketika berada diluar, padahal kami dari pihak TPKS sudah menerapkan biaya

tarif sedemikian rupa supaya tidak lama-lama di TPKS. Begitu container keluar, dia harus dibongkar kalau seumpama gudangnya belum siap, maka tracking harus bermalam, nah itu hitungannya udah beda, jatuhnya lebih mahal. Dari sisi keamanan, lebih aman di dalam terminal dari pada masih berada di truk, truknya parkir dimana, itu lebih rawan, maka pemilik barang cenderung menahan barangnya di terminal. Yang terakhir cuaca, cuaca tidak bisa disalahkan, karena seperti kemarin banjir rob, barang bisa keluar dari terminal hari ke-6 setelah banjir rob, jadi seminggu berada di dalam terminal.

P: "Mohon ijin bapak, untuk biaya bagaimana bapak, jika terjadi banjir rob seperti itu bapak?"

N: "Untuk biaya kemarin, ada kelonggaran, dalam artian kita free kan barang dari kejadian 23 Mei sampai get kita dibuka, mulai melayani pengeluaran pada hari ke 6 setelah banjir rob, cargonya mulai jalan lagi setelah hari ke 6 dari tanggal 23. Jadi barang mau diambil kapan saja itu tergantung pemilik barang, cuman di kita, karena kawasan pabean, barang tidak diambil 30 hari menjadi barang balaielang dalam artian barang milik Negara, dari bea cukai berwenang menarik barang setelah 30 hari ke kawasan berikat, di lini 2 nya Bea Cukai, ketika pemilik barang mau narik barangnya keluar, dia bakal mengurus disana, di Bea Cukai, untuk costnya lebih mahal lagi, karena ada biaya tambahan penumpukan, dll. Jadi itu ada jenjangnya, setelah 60 hari, statusnya berubah 30 hari masuk ke barang BTD (Barang Tidak dikuasai), 30 keatas mejadi barang dikuasai Negara.

P: "Dampak apa saja yang di diakibatkan dari Dwelling time bapak?"

N: "Dampak untuk terminal, meningkatnya angka (DT) Dwelling time di setiap terminal pelabuhan, DT nya beda-beda dan itu termonitor di aplikasi INSW, dapat terhubung sama Kementerian Perhubungan, Kementerian BUMN. Jika memang DT nya tinggi, maka jeleknya performa suatu suatu pelabuhan. Kemudian dampaknya lagi YOR (Yard Occupancy Ratio), kapasitas lapangan penumpukan kita tinggi karena container tidak pada keluar, sehingga terjadi penumpukan, yaitu tingginya YOR, semakin tingginya YOR maka semakin jelek suatu terminal.

P: "Strategi apa yang digunakan untuk meminimalisir Dwelling time?"

N: "Yaitu kita menggunakan strategi gerakan PLP (Pindah Lapangan Penumpukan), intinya hitungan lini DT dilapangan TPKS yang dekat kapal, ada lapangan penumpukan di lini 2 (milik cabang tanjung emas) bukan TPKS. Lapangan ini digunakan untuk mengeluarkan container yang sudah mau masuk angka DT, misal DT nya 3 hari, jadi container yang udah 3 hari kita geser kesini ke lini 2 untuk memangkas angka DT. Strategi yang kedua kita bebaskan biaya penumpukan sampai dengan 3 hari, dibawah angka DT, ketika mengambil itu pengguna jasa/ pemilik barang mengambil container, otomatis kita cepet, harapannya itu. Ada juga yang pengguna jasa yang berani bayar tarif mahal pada hari ke 4, nah kalau container sudah siap keluar tapi tidak diambil kita pindah ke lini 2 untuk memangkas angka DT.

PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Ferial Sarah Wulansari (Taruni Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Saimin (Superintendent Teknologi Informasi)

Pertanyaan wawancara:

P: “Selamat pagi bapak, mohon izin bertanya perihal *Dwelling time* di Terminal Peti Kemas Semarang”

N: “Pagi juga dek, iya silahkan dek”

P: “Saya ingin bertanya mengenai faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Dwelling time*?”

N: “Faktor yang menyebabkan *Dwelling time*, jadi apa sebenarnya *dwelling time* itu, lamanya waktu ditimbunnya peti kemas di tempat penimbunan sementara (TPS), dari peti kemas dibongkar dari kapal sampai peti kemas keluar dari TPS. Jadi ini dalam artian apa yang menyebabkan peti kemas stay di pelabuhan tanjung emas, stay itu dalam artian memang tidak bisa keluar atau belum dikeluarkan oleh pemilik barang, sebabnya cukup banyak sebenarnya ada beberapa hal. Kalau kita dari pihak TPKS secara prinsip tidak pernah menahan peti kemas ini keluar dari terminal, kalau bisa biar peti kemas ini segera keluar dari terminal, biar sirkulasi di dalam cepat, *Dwelling time* nya kecil, biar penumpukan nya juga tidak lama-lama. Karena lapangan penumpukan kita juga terbatas, kapasitas kita terbatas, jika tidak segera dikeluarkan, penumpukan peti kemas semakin banyak, kemudian stack, nanti kita yang kesulitan sendiri. Bagaimana pengguna jasa ini agar bisa keluar dari

terminal, pengguna jasa harus menyelesaikan beberapa hal agar peti kemas ini bisa keluar dari terminal. Kalau di kita itu namanya bikin job pengeluaran atau job delivery, job untuk mengeluarkan peti kemas dari terminal. Untuk mengeluarkan itu ada beberapa hal, satu mereka harus selesai urusan kepabeanan, jadi mereka sudah mengurus dokumen di Bea Cukai (BC) sampai keluar dokumen SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang), surat SPPB harus sudah clear, yang kedua mereka juga clear dokumen DO (Delivery Order) dari pelayaran. Jadi dari BC sudah clear, kemudian dari pelayaran sudah clear, baru mereka bisa bikin job di TPKS, nanti sistem kita bakal otomatis, sistem kita sudah di sediakan, nanti pengguna jasa bisa narik data SPPB dari sistemnya BC dari inaport, TPKS online istilahnya kalau dari kita. Kemudian setelah DO diterbitkan oleh agen pelayaran barulah agen mengirimkan DO secara elektronik ke sistem kita. Pengguna jasa bikin *job order*, kemudian melakukan pembayaran melalui kita, dibongkar disini, *stay* disini, diangkat menggunakan alat angkat kita, kewajiban yang harus di selesaikan, kalau sudah melakukan pembayaran barulah bisa keluar. SPBB clear, DO clear, bikin job order untuk pembayaran pelayanan jasa di TPKS clear silahkan keluar, tidak pernah dari pihak TPKS melakukan penahan, kecuali dari BC menahan untuk tidak dikeluarkan, maka peti kemas tidak bisa keluar. Itu merupakan sistem normatif proses pengeluaran barang di terminal, jadi apa yang menyebabkan barang tidak segera dikeluarkan, normalnya jalurnya memang seperti itu, dari jalur yang sederhana ini, ternyata banyak pegangannya, seperti pengurusan SPPB di BC untuk pengeluaran barang,

bisa jadi tidak langsung jalur hijau, ternyata terkena pemeriksaan fisik (jalur merah). Pemeriksaan fisik dilakukan di siway 4, jadi ada area khusus yang disediakan terminal untuk dilakukan pemeriksaan terhadap BC, ada tim dari BC dan pemilik barang yang mengawasi pemeriksaan barang, biasanya normatifnya tidak lama, setelah pemeriksaan selesai maka dipindah lagi di area penumpukan ekspor impor, kalau dari hasil pemeriksaan langsung jalur hijau, maka proses tersebut berjalan lagi. Kalau hasil pemeriksaan tetep tidak boleh keluar, akhirnya tidak bisa keluar, dari BC kita tidak tahu secara teknis seperti apa, apa ini tidak bisa dikeluarkan, apa ini barang Lantas (Larangan Terbatas), bisa jadi barang ini tidak boleh di impor di kita, harus dikembalikan ke Negara asal. Yang kedua terkait pengurusan DO (Delivery Order), istilahnya kewajiban yang harus dibayarkan pada carier, yaitu dewan dari agen pelayaran, entah itu sewa containernya, intinya sudah ada bukti bayar kepada agen pelayaran keluar clearance DO baru peti kemas bisa dikeluarkan dari terminal. Yang ketiga ini tidak bisa kita mengurai, dari sisi pemilik barangnya sendiri, jadi gini perlu dikaji lebih lanjut, karena pemilik barang belum memerlukan barang dengan segera, misalnya dapat impor 10 container, tapi pabriknya Cuma bisa menampung 2 container, hari ini mengeluarkan 2 container dibawa ke pabrik, untuk dilakukan kegiatan produksi, dia ambil lagi 2 tentu tidak cukup, mungkin 2 hari lagi untuk mengambil 2 barang lagi, jadi dilakukan secara bertahap. Yang kedua pas tracking lagi penuh, belum dapet order tracking, jadi tidak bisa langsung

dikeluarkan, yang ketiga seperti bencana alam kemarin, banjir, jadi tidak langsung keluar.

P: “Dampak apa yang diakibatkan dari Dwelling time?”

N: “Kalau dilihat dari sisi terminalnya, semakin tinggi angka DT disuatu pelabuhan maka rating pelabuhan semakin buruk, semakin lama ditumpuk di terminal, kapasitas pelabuhan juga yang masih terbatas, dalam artian banyak masuknya dari pada keluarnya, sirkulasinya tidak lancar, ada sewaktu-waktu pada saat ada kegiatan bongkar muat, space nya kurang memadai, mau tidak mau, kalau mau cepet kegiatan bongkar muat dilakukan di tempat biasanya, kalau space cukup. Tapi kalau space tidak cukup, mau tidak mau dilakukan di sisi belakang lebih jauh, maka memakan waktu cukup lama. Kalau dilihat dari pengguna jasa, sudah pasti semakin lama ditumpuk maka semakin mahal biaya yang dikeluarkan, jadi semua tergantung dari sisi mana kita lihat, kalau sisi buruknya terminal bisa stack, bisa sangat-sangat kesulitan, kalau ngomong ekstrim nya kegiatan bongkar muat terhenti, anggap saja lapangan penumpukan penuh, mau ditaruh mana peti kemasnya.

P: “Strategi apa yang digunakan untuk meminimalisir Dwelling time di pelabuhan tanjung emas semarang?”

N: “Pertama melakukan perencanaan, kapal mau sandar dilakukan perencanaan, dari jauh-jauh hari udah di rencanakan, kita ada istilahnya open stack, kapal mau datang 5 hari lagi itu sudah di buka open stacknya, peti kemas yang mau dimuat udah boleh masuk ke TPKS. Open stack itu misalnya seperti mau beli tiket bioskop untuk besok, hari ini belum bisa dibeli, baru dibuka besok pagi

jam 8 untuk film yang di tonton jam 8 malam, jadi jam 8 pagi baru bisa beli misalnya. Jadi kalau misalnya kapal datang tanggal 5, peti kemas baru bisa bikin job order untuk memasukan ke TPKS, untuk ekspornya baru bisa tanggal 1, 5 hari sebelumnya. Lapangan ini direncanakan tergantung kapalnya, apakah kapalnya ini kapal Derek, kapal vider, jadi TPKS punya planning sendiri yaitu merencanakan bagaimana menata peti kemas ekspor di lapangan, misalnya vider dari Singapore–semarang, semarang-singapore biasanya ditempuh perberat karena ujungnya cuma satu Singapore, tapi kalau kapal Derek, misalnya ke cina atau Negara lain, kapalnya membawa beberapa peti kemas ke beberapa tujuan, jadi ditempuh pertujuan dan perberat, jadi sudah di atur di sisi perencanaan lapangannya selama 5 hari, tujuannya biar pada saat proses pemuatan mengambilnya cepat, jadi disini diambil semua tidak perlu ngambil sini, nanti sini, atau dari bawah dulu, yang atas dimuat belakangan, jadi memperlambat di lapangan. Kemudian H-1 kedatangan kapal, dikirimkan data bongkar ke TPKS dari agen pelayaran, agen mengirimkan data yang akan dibongkar di semarang itu ada sekian container, lokasi kapal ini, nomer kapal ini, dikirimkan di sistemnya TPKS, dari situ pihak TPKS akan melakukan planning lagi, rencana bongkar muat disini, kemudian yang di lapangan seperti ini yang akan dimuat, melakukan perencanaan nanti kegiatan bongkar muatnya, semuanya diawali dari planning sebenarnya, setelah itu selesai, ditetapkan kapal datang sekian, bongkar muatnya seperti ini, menggunakan CC nomer berapa, nanti akan dibongkar dimana, kemudian menggunakan tracking berapa unit, sudah

direncanakan diawal. Kalau kapalnya sudah sandar barulah kegiatan bongkar muat dilaksanakan, sebisa mungkin kita handling secepat mungkin, seoptimal mungkin, biar proses bongkar muat tidak ada kendala, jadi target kita terpenuhi. Alat bongkar muat juga sudah selalu siap, CC biar selalu siap, jangan nanti pas digunakan rusak misalnya, pemeliharaan alat juga harus terjamin, tracking juga harus siap, alat-alat dilapangan juga harus siap, jadi semuanya terkait, kalau hanya satu alat yang siap, yang lain tidak siap, tetep kegiatan bongkar muat tidak maksimal Gerakan PLP (Pindah Lapangan Penumpukan), SDA yang menangani berkompeten, jadi operatornya juga punya kemampuan khusus, kemudian dravernya juga punya kemampuan khusus, masing-masing punya wewenang dan tanggung jawabnya sendiri-sendiri. Dengan peformanya yang mengatur, ada koordinatornya juga seperti pak kuntaufan, kalau terjadi kendala bersamaan, delivery lagi ramai misalnya, mungkin dari pihak TPKS open aksi, delivery ditahan dulu di depan, biar kegiatan bongkar muat berjalan lancar dulu, dari sisi pelaksanaan terkait SDA nya, alat bongkar muatnya, control pengendaliannya, dan selalu terkoordinasi dengan pihak-pihak eksternal, koordinasi dengan agen pelayaran, koordinasi dengan OP

PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Ferial Sarah Wulansari (Taruni Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Mashudi Rofik (Kabid Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan).

Pertanyaan wawancara:

P: “Selamat pagi bapak, mohon izin bertanya perihal *Dwelling time* di Terminal Peti Kemas Semarang”

N: “Pagi juga dek, iya silahkan dek”

P: “Saya ingin bertanya mengenai aplikasi Indonesia National Single Window (INSW) terkait dengan proses *Dwelling time*?”

N: “Sebenarnya aplikasi Indonesia National Single Window (INSW) itu untuk arus barang keluar masuk domestik luar negeri dalam satu jendela ibaratnya dibawah pengawasan kementerian keuangan, mereka yang mengawasi semua, tidak hanya barangnya yang keluar masuk tapi kepatuhan wajib pajak. INSW ini sebenarnya sistem yang mana inaportnet juga masuk di dalam situ, sama seperti Single Submission (SSM), SSM itu importir eksportir pada saat mengirim dokumen, dokumennya juga masuk ke INSW dalam artian ke semua banyak pihak, kalau dulu kan sendiri-sendiri, SSM ini juga dibawahnya INSW, INSW ini merupakan suatu sistem besar, di dalamnya ada inaportnet, SSM, dari banyak pihak mengirimkan dokumen impor ataupun ekspor, mereka hanya satu kali mengirim, tapi bakal ke kementerian/lembaga,

karantina, kementerian kesehatan, kementerian perindustrian, kementerian lingkungan hidup, Bea Cukai, dll.

Jadi INSW ini sebetulnya di ibaratnya rumah dek, sistem yang mana di dalamnya ada beberapa aplikasi yang dimiliki KL (Kementerian dan Lembaga), kalau di daerah tanjung emas itu ada punya custom, punya imigrasi, kalau di kami inapornet. Dimana pada saat proses Dwelling time yaitu dari proses pembongkaran barang dari kapal, pemilik barang melakukan *submit* Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai (BC), setelah PIB diterima oleh BC, barulah dari pihak BC melakukan proses pemeriksaan fisik dan dokumen, pemeriksaan bisa itu lewat jalur merah, jalur kuning, atau jalur hijau, itu tergantung dari pihak BC yang menentukan. Setelah selesai melakukan pemeriksaan fisik dan dokumen, barulah BC mengeluarkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB),. Setelah SPPB diterima oleh pemilik barang, barulah pemilik barang dapat mengeluarkan peti kemas dari terminal. Yang jelas kalau pemilik barang mengikuti sistem ini, Dwelling time tidak akan lama karena otomatis akan masuk ke dalam batas Dwelling time, karena sudah dalam satu window, jadi pengurusan dokumen dan segala macam, termasuk juga pemeriksaan terpadu, kalau dulu kan BC periksa sendiri, karantina periksa sendiri, misal barang yang di impor gandum, masalah pajak, BC, bawa gandum berapa, benar tidak sekian, masalah kesehatan bawa penyakit tidak, kalau dulu sendiri-sendiri, sekarang sudah TPFT (Tempat Pemeriksaan Fasilitas Terpadu) di suatu tempat yang sudah di siapkan untuk pemeriksaan ekspor impor.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ferial Sarah Wulansari
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kendal, 4 November 2000
3. N I T : 551811336981 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Desa Tambakrejo Rt 01 Rw 03 Kec. Patebon,
Kabupaten Kendal
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Zaenal abidin
 - b. Ibu : Khaeriyah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 1 Tambakrejo (2006 – 2012)
 - b. Mts Negeri 2 Kendal (2012 – 2015)
 - c. SMA Negeri 1 Cepiring (2015 – 2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan : **PT. SINARMAS LDA MARITIME**

Alamat : Sinarmas Land Plaza, Tower II,
Jl.M.H.Thamrin No 9, Gondangdia, Kec.
Menteng, Jakarta Pusat

Periode Praktik Darat : 31 Agustus 2020 – 20 Agustus 2021