

## Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Efisiensi Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Priok

Safira<sup>1</sup>, Banu Radyto Dwi Satrio<sup>2</sup>, Muftiana Wildiansah<sup>3</sup>, Raissa Azaria Andini<sup>4</sup>, Siti Sahara<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Universitas Negeri Jakarta

E-mail: [safira\\_1511521011@mhs.unj.ac.id](mailto:safira_1511521011@mhs.unj.ac.id)<sup>1</sup>, [banuradytodwisatrio\\_1511521030@mhs.unj.ac.id](mailto:banuradytodwisatrio_1511521030@mhs.unj.ac.id)<sup>2</sup>, [muftianawildiansah\\_1511521047@mhs.unj.ac.id](mailto:muftianawildiansah_1511521047@mhs.unj.ac.id)<sup>3</sup>, [raissaazariaandini\\_1511521050@mhs.unj.ac.id](mailto:raissaazariaandini_1511521050@mhs.unj.ac.id)<sup>4</sup>, [sitisahara@unj.ac.id](mailto:sitisahara@unj.ac.id)<sup>5</sup>

### Abstraksi

Tingginya arus petikemas dan keterbatasan luas lapangan penumpukan terminal petikemas di Tanjung Priok menghasruskan terminal petikemas untuk menekan *dwelling time*. *Dwelling time* adalah waktu bongkar muat peti kemas yang dilakukan dari kapal sampai petikemas keluar dari pelabuhan. Proses *dwelling time* di pelabuhan yaitu *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui *dwelling time* yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok (1) Mengetahui faktor penyebab lamanya *dwelling time*; (2) Mengetahui dampak *dwelling time*. Jenis penelitian adalah penelitian kualitatif dan studi literatur, data yang dibutuhkan dapat diperoleh dari Badan Pusat Statistik serta website. Faktor-faktor penyebab *dwelling time* pada umumnya adalah adanya 2 jalur utama Bea Cukai dalam proses pengeluaran peti kemas impor yakni jalur merah dan jalur hijau. Menurut Asngadi (2017) menyatakan jalur merah adalah perlakuan pabean atas Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Tingginya *dwelling time* dipelabuhan Tanjung Priok sudah lama dialami oleh pemilik barang.

**Kata Kunci:** *dwelling time*, petikemas, bongkar muat, dan Tanjung Priok

### Abstract

*The high flow of containers and the limited area of the container terminal stacking yard at Tanjung Priok has forced the container terminal to reduce dwelling time. Dwelling time is the time for loading and unloading of containers from the ship until the container leaves the port. The process of dwelling time at the port is pre-clearance, customs clearance, and post-clearance. The purpose of this study is to determine the dwelling time that occurs at Tanjung Priok Port (1) to know the factors that cause the length of dwelling time; (2) Knowing the impact of dwelling time. This type of research is qualitative research and literature study, the data needed can be obtained from the Central Bureau of Statistics and the website. The factors that cause dwelling time in general are the existence of 2 main routes for Customs and Excise in the process of releasing imported containers, namely the red line and the green line. According to Asngadi (2017) states the red line is customs treatment of Goods Import Declaration (PIB). The high dwelling time at Tanjung Priok harbor has long been experienced by goods owners.*

**Keywords:** *dwelling time, containers, loading and unloading, and Tanjung Priok*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, dan secara geografis posisi negara Indonesia sangat strategis karena menjadi penghubung dua samudera dan dua benua. Maka sebab itu untuk jalur antar barang dan jasa dapat melewati perairan dengan mudah intensitasnya. Kemajuan teknologi transportasi mengikuti perkembangan melalui ekonomi, perdagangan dan perkembangan perdagangan juga dipengaruhi oleh teknologi sistem informasi. Transportasi berperan memperluas daerah cakupan distribusi barang atau jasa, mendukung distribusi input industri yang efisien, dan memungkinkan terjadinya pola spesialisasi kegiatan produksi, sehingga menciptakan konsentrasi aktivitas

produksi di suatu tempat tertentu, yang pada akhirnya dapat menimbulkan “*Economics of Scal*” dan “*Agglomeration Economics*” (Jinca, 2011).

Menurut Undang- Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas- batas tertentu sebagai kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar berlabuhm naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Indonesia merupakan negara berkembang dan berpenghasilan menengah dengan populasi penduduk terbanyak ke empat di dunia (Sahara et al., 2020). Indikator efisiensi pembangunan ekonomi suatu negara juga dapat dilihat dari perdagangan (Sahara et al., 2022). Untuk memperlancar arus barang, maka diperlukan sarana yang memadai seperti teknologi guna menunjang kegiatan perdagangan (Sahara & Pradana, 2021). Salah satu teknologi system informasi yang saat ini berkembang adalah penggunaan PDA (*Personal Digital Assisten*). Kesenambungan ketersediaan layanan transportasi adalah penting karena fungsi strategi transportasi adalah untuk menciptakan stabilitas dan kontinuitas kegiatan masyarakat dan roda pemerintah (Sahara et al., 2021).

Faktor-faktor penyebab keterlambatan pembebanan dan pembongkaran barang impor, ditemukan bahwa kondisi peralatan merupakan faktor penyebab terbesar keterlambatan bongkar muat barang impor barang- barang. Untuk itu perusahaan bongkar muat harus memperhatikan setiap kondisi kapal peralatan, baik dalam hal pemeliharaan, perbaikan, dan jumlah alat khususnya *Quay Container Crane (QC)*, *Harbour Mobile Crane (RTG)* yang merupakan alat utama dalam kegiatan bongkar muat. Sehingga dapat memenuhi pelayanan bongkar muat barang impor secara efektif dan efisien (Sahara, 2022).

Dengan melalui proses yang efisien dalam kegiatan lalu lintas perdagangan. Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai arus perdagangan dan distribusi barang di Indonesia maupun dunia. Sebanyak 85% perdagangan dunia melalui jalur laut sementara itu perdagangan Indonesia 90% melalui jalur laut (Patunru, 2007). Terdapat lima pelabuhan utama di wilayah kesatuan Republik Indonesia, yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Balikpapan, dan Makassar. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan utama di Indonesia yang terletak di Jakarta yang dipergunakan sebagai sarana lalu lintas bongkar muat. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, PP No. 61 Tahun 2009 dan keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2022 tentang tatanan kepelabuhan nasional, menurut hirarkinya, Pelabuhan Tanjung Priok dikategorikan merupakan Pelabuhan utama yang berfungsi sebagai tulang punggung pembangunan nasional. Pelabuhan Tanjung Priok secara

berkesinambungan harus mampu memfasilitasi aktivitas perekonomian dan perdagangan Indonesia. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor impor maupun barang antar pulau.

Salah satu pelayanan yang berpengaruh pada *supply chain* atau rantai pasok adalah *dwelling time*. *Dwelling time* sendiri menurut World Bank (2011) “*defined port dwell time as the time that counted start from when cargo (containers) is being unloaded from the ship until the container itself is leaving the terminal through the main door*”, yang artinya waktu yang dihitung mulai saat muatan atau kargo diturunkan dari kapal sampai petikemas (kontainer) tersebut sendiri keluar terminal melalui pintu utama. Down dan Leschine (1990); Doerr dan Sanchez (2006); Chung (1993) menyampaikan “*the productivity of a container terminal is related to an efficient use of labour, equipment and land , and is commonly measured as a function of the ship turnaround time, the transfer rate of containers and the dwell times of the cargo at the port*”, yang artinya produktifitas terminal petikemas terkait dengan penggunaan tenaga kerja, peralatan, dan tanah yang efisien, dan diukur dengan tepat sebagai fungsi dari waktu penyelesaian kapal, laju pengiriman peti kemas dan waktu lamanya muatan di pelabuhan. Dengan demikian untuk menghasilkan *dwelling time* yang ideal dan sesuai dengan target pasar harus dilihat sebagai sesuatu sistem yang saling terkait baik penggunaan sumber daya manusia yang tentunya sumber daya manusia yang profesional.

Menurut *Logistics Performance Index* (2010), permasalahan utama tingginya biaya logistik nasional disebabkan 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. Semakin lama *dwelling time* maka biaya logistik barang akan semakin tinggi, dikarenakan sangat merugikan berbagai pihak, pihak terminal petikemas. Sektor logistik nasional memicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan efisiensi pelayanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*). Permasalahan penyebab kemacetan adalah waktu bongkar muat kapal (*dwelling time*) Standar *dwelling* ditetapkan oleh pemerintah adalah 3 hari tetapi fakta yang terjadi adalah 5-7 hari. *Dwelling time* merupakan waktu yang dibutuhkan container impor sejak container dibongkar dari waktu kapal sandar (*berthing*) sampai dengan keluar kawasan pelabuhan (*gate out*). *Dwelling time* terjadi karena beberapa faktor salah satunya adalah ketidaksiapan pelabuhan dalam mengantisipasi arus barang.

Dwelling time atau waktu tinggal kapal di pelabuhan adalah waktu yang dibutuhkan kapal untuk melakukan proses bongkar muat dan kegiatan lainnya di pelabuhan sebelum berangkat ke pelabuhan tujuan selanjutnya. Dwelling time yang lama dapat menimbulkan biaya tambahan yang tidak diinginkan, baik untuk operator kapal maupun pelanggan. Dalam industri maritim, efisiensi bongkar muat di pelabuhan sangat penting karena dapat mempengaruhi produktivitas dan profitabilitas. Waktu tinggal kapal yang lama dapat mengakibatkan biaya tambahan seperti biaya tambahan kapal, bahan bakar, dan biaya ketidakhadiran kapal di pelabuhan tujuan berikutnya. Hal ini dapat mempengaruhi reputasi dan kinerja operator kapal dan juga mempengaruhi kepuasan pelanggan. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis mengenai pengaruh dwelling time terhadap efisiensi bongkar muat di pelabuhan. Dengan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi dwelling time, operator kapal dan pihak terkait dapat mengambil tindakan untuk mempercepat proses bongkar muat dan meminimalkan biaya tambahan yang tidak diinginkan.

**Tabel 1**  
**Arus Perdagangan di Pelabuhan Tanjung Priok 2019**

Bulan/Month	Arus Barang Perdagangan di Pelabuhan Laut Tanjung Priok Menurut Bulan (dalam Ton)					
	Bongkar Perdagangan Dalam Negeri	Muat Perdagangan Dalam Negeri	Bongkar Perdagangan Luar Negeri	Muat Perdagangan Luar Negeri	Jumlah Bongkar	Jumlah Muat
	2019	2019	2019	2019	2019	2019
Januari/January	845 225	941 544	11 457 115	774 733	2 302 340	1 716 277
Februari/February	1 213 702	1 315 552	1 575 068	1 009 467	2 788 770	2 325 019
Maret/March	962 711	1 122 713	1 467 665	962 215	2 430 376	2 084 928
April/April	1 152 480	1 259 211	1 579 587	988 425	2 732 057	2 247 636
Mei/May	1 114 957	1 262 302	1 608 742	1 056 053	2 723 699	2 318 355
Juni/June	528 482	839 555	974 122	680 211	1 502 604	1 519 766
Juli/July	831 424	1 306 576	1 448 652	916 384	2 280 076	2 222 960
Agustus/August	989 238	1 328 942	1 575 644	897 952	2 564 832	2 226 894
September/September	1 251 946	1 593 267	1 738 899	894 002	2 990 845	2 487 269
Oktober/October	1 197 166	1 301 621	1 595 144	923 610	2 792 310	2 225 231
November/November	1 185 187	1 279 323	1 762 118	924 627	2 967 305	2 203 950
Desember/December	1 393 936	1 491 160	1 769 998	1 112 404	3 163 934	2 603 564
Jumlah/Total	12 666 454	15 041 766	18 572 754	11 140 083	31 239 208	26 181 849

Sumber: <https://jakutkota.bps.go.id/>

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok

Pada *Tabel 1*, dapat diketahui terjadi suatu arus bongkar muat dalam negeri dan luar negeri yang mengalami pertumbuhan di Pelabuhan Tanjung Priok, jika dilihat dalam tiap bulan (Jan-Des) arus perdagangan mengalami kondisi naik dan turun setiap bulan. Maka untuk kemajuan tingkat pelayanan pelabuhan Tanjung Priok harus berkontribusi yang baik di Pelabuhan.

Terminal petikemas adalah terminal yang mengumpulkan petikemas dari hinterland atau pelabuhan lain untuk selanjutnya diantar ke tempat tujuan atau terminal petikemas. Terminal petikemas digunakan sebagai tempat untuk menumpuk petikemas baik yang akan dikirim atau di ekspor atau di impor. Penentuan alokasi petikemas di lapangan penumpukan maupun di atas kapal harus memperhitungkan faktor yang mempengaruhi penumpukan petikemas tersebut, antara lain: ukuran petikemas, berat petikemas, jenis petikemas, tujuan pengirim dan jadwal pengangkut.

## **KAJIAN PUSTAKA**

### ***Dwelling Time***

*Dwelling Time* adalah total waktu yang dibutuhkan peti kemas selama di pelabuhan. Waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (*container*) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. *Dwelling time* atau waktu tinggal kapal di pelabuhan adalah waktu yang dibutuhkan kapal untuk melakukan proses bongkar muat dan kegiatan lainnya di pelabuhan sebelum berangkat ke pelabuhan tujuan selanjutnya. *Dwelling time* yang lama dapat menimbulkan biaya tambahan yang tidak diinginkan, baik untuk operator kapal maupun pelanggan

### **Pelabuhan**

Pelabuhan adalah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi oleh fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*), dan tempat penyimpanan dimana barang dapat disimpan dalam waktu lama selama menunggu pengiriman. (Triatmojo, 2009).

### Bongkar Muat

Menurut (Sasono, 2012:131), kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang- barang impor atau barang- barang antar pulau/intersuler dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudia dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift* atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjukkan oleh administrator pelabuhan.

### Petikemas

Petikemas adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muata yang ada di dalamnya. (Suyono, 2005). Petikemas adalah suatu kotak besar dari bahan campuran baja dan tembaga dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisinya di pasang suatu pitting sudut dan kunci putar sehingga antar satu peti kemas dan lainnya dapat dengan mudah disatukan atau dilepaskan. (Kramadibrata, 2001). Container adalah semua media dimana didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang tertentu sesuai ukuran yang muat dimasukkan dan kegunaanya (Koleangan, 2008).

**Tabel 2. Penelitian Terdahulu yang Relevan**

1	(Yuliani, 2016)	EVALUASI PENURUNAN DWELLING TIME MENJADI EMPAT HARI DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK	Analisis yang digunakan yaitu deskriptif kuantitatif untuk menghitung <i>dwelling time</i> petikemas	Diketahui bahwa capaian petikemas impor dengan <i>dwelling time</i> kurang atau sama dengan empat hari sejak Januari hingga November 2014 yaitu sebanyak 335.081 boks atau 49,6% dari throughput petikemas impor di PT. JICT. Jumlah petikemas tersebut meningkat jika dibandingkan periode sebelumnya yang memiliki rata-rata <i>dwelling time</i> per tahun selama 7 - 8 hari. Permasalahan yang menyebabkan tingginya <i>dwelling time</i> di Tanjung Priok yaitu adanya permasalahan pada proses <i>custom clearance</i> dan pada proses <i>post clearance</i> .
---	-----------------	--	--	--

2	Bambang Suryanto, Devita Wimpi Punama, Mudayat Haqi (2020)	TENAGA KERJA, PERALATAN BONGKAR MUAT LIFT ON/OFF, DAN EFEKTIVITAS LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETIKEMAS	Penelitian adalah penelitian kuantitatif, melalui teknik <i>sampling purposive</i>	peningkatan pada tenaga kerja, peralatan bongkar muat lift on/off dan efektivitas lapangan penumpukan maka akan semakin meningkat pula produktivitas bongkar muat peti kemas di depo spil. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linear berganda.
3	(Khafendi, 2010)	KAJIAN PEMINDAHAN PENUMPUKAN PETI KEMAS ( <i>OVERBRENGEN</i> ) KE TEMPAT PENAMPUNGAN SEMENTARA DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK	Mengumpulkan data primer dan data sekunder. Perolehan data primer dilakukan dengan wawancara langsung, sedangkan data sekunder dari Studi Kepustakaan, Mengumpulukan Peraturan Perundang-undangan, wawancara, Analisis komperatif	Kepadatan arus peti kemas baik peti kemas ekspor maupun impor melalui Pelabuhan Tanjung Priok sering terjadi setiap menjelang lebaran, kond.isi ini juga dipicu libur panjang dan pembatasan armada pengangkut barang dan peti kemas ekspor maupun impor dari dan ke sejumlah pelabuhan terutarna di Indonesia termasuk di pelabuhan Tanjung Priok
4	Ajeng Divie Ekananda, Mochammad Al Musadieq, Supriono	ANALISIS DAMPAK DWELLING TIME PADA <i>FREIGHT FORWARDER</i> (Kendala, Dampak dan Upaya yang dilakukan <i>Freight Forwarder</i> )	Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengambilan data dengan triangulasi dan dokumen.	Pelabuhan sebagai tempat transit petikemas yang akan di ekspor atau di impor sekaligus pemberi jasa pelayanan kepelabuhanan, eksportir dan importir sebagai pemakai jasa kepelabuhanan, dan lembaga penunjang seperti <i>freight Forwarder</i> sebagai agen jasa kepengurusan sebagai pihak kuasa dari ekportir/importir yang sekaligus menjadikan <i>Freight Forwarder</i> sebagai salah satu pemakai jasa kepelabuhanan memiliki kerjasam yang apik untuk tercapainya penurunan <i>Dwelling Time</i> .

5	Ario Hendartono, Christine Wildilestari (2020)	Dampak <i>Dwelling Time</i> Terhadap Layanan Ekspor Impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	Jenis penelitian adalah penelitian kualitatif, data yang dibutuhkan diharapkan dapat diperoleh dari observasi, wawancara terkait kebijakan, strategi dan kenyataan di lapangan	Dwelling time di TPKS Pelabuhan Tanjung Emas sudah dapat ditekan dengan alat yang moderen yaitu ARTG (Automated Rubber Tyred Gantry) sehingga mempercepat proses bongkar muat container. Hal tersebut telah menunjukkan peningkatan dibandingkan hasil penelitian Sarjiyanto dan Muslimin (2017) yang menyatakan bahwa dwelling time di TPKS pelabuhan Tanjung Emas Semarang dari Januari 2014 hingga Maret 2015 sekitar 5,6 hari. Pada gambar 1. Menunjukkan perbandingan biaya logistik terhadap dwelling time, sedangkan pada gambar 2 menunjukkan grafik dwelling time TPKS tahun 2019.
6	Wildan Adi Nugraha, Untung Budiarto, Wilma Amirudiin (2015)	ANALISA WAKTU BONGKAR MUAT KAPAL PETIKEMAS PADA TERMINAL III PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA	Jenis penelitian ini adalah Identifikasi dan Perumusan Masalah dan Studi Literatur	pelabuhan tanjung priok pada tahun 2009 dwelling time mencapai 6,9 hari dan terus meningkat tsampai tahun 2013 mencapai 14 hari dan arus peti kemas yang masuk melalui pelabuhan tanjung priok pada tahun 2009 sampai dengan tahun 2013 mencapai 9.895.841 box dan di prediksi untuk tahun 2014 sampai 2018 arus peti kemas yang masuk pelabuhan tanjung priok mencapai 19.961.18 box untuk mengetahui dwelling time digunakan analisa antrian dari hasil analisa antrian diketahui bahwa dengan alat bongkar muat berjumlah 39 crane untuk 13 dermaga dimana di tiap dermaga terdapat 3 crane



				maka dwelling time di dapat 11,1 hari, untuk menekan dwelling time menjadi 6 hari diasumsikan jika di 13 dermaga di tambah dengan beberapa crane lagi untuktahun 2014 menggunakan 51 crane ,tahun 2015 menggunakan 52 crane ,tahun 2013 menggunakan 54 crane dan tahun 2017 dan 2018 menggunakan 55 crane maka dwelling time menurun menjadi 6,3 hari
--	--	--	--	---

### **METODE PENELITIAN**

Metode penulisan artikel ilmiah ini adalah dengan studi literatur atau *library research*. Mengkaji teori dan menelaah buku-buku literatur yang sesuai dengan teori yang dibahas, khususnya ruang lingkup *Dwelling Time*, Petikemas dan Bongkar Muat. Semua artikel ilmiah bersumber dari Google Scholar dan Mendeley.

#### Fokus Penelitian

1. Kendala- kendala atau faktor *Dwelling Time*
2. Mengetahui dampak *dwelling time*

### **PEMBAHASAN**

#### 1. Prosedur Bongkar Muat

Dalam bukunya (Suyono R. , 2007:349), prosedur bongkar muat di mulai dari mempersiapkan dokumen- dokumen bongkar/muat yaitu:

- a. *Bill Of Lading* yang disebut juga konosemen. Bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima barang.
- b. *Cargo List* adalah daftar semua muatan yang dimuat dalam kapal, *cargo list* di buat oleh perusahaan pelayaran atau agennya di serahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemutaran, yaitu kapal, *stevedore*, gudang dan pihak lainnya.
- c. Tally Muat yaitu untuk semua barang yang dimuat kedalam kapal dicatat ke dalam *tally sheet*, *tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar.

- d. *Mate's Receipt* adalah tanda teriman yang akan dimuat ke dalam kapal. *Mate's Receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal, jumlah koli dan kondisi barang disesuaikan dengan data yang ada pada *mate's receipt*.
- e. *Stowage plan* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang telah di muat ke dalam kapal. Untuk kapal peti kemas *stowage plan* disebut *bay plan*, *stowage plan* di buat oleh petugas kapal/petugas *tally* sedangkan *bay plan* oleh *ship planner*.

## 2. *Throughput* Petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok

*Throughput* yaitu banyaknya petikemas dalam ukuran TEU (*Twenty Foot Equivalent*) yang masuk dan keluar dari terminal petikemas dalam satu periode waktu tertentu (1 tahun), (capaian bongkar-muat peti kemas) Pelabuhan Tanjung Priok merupakan yang tertinggi di Indonesia saat ini, lebih dari 7 juta TEU setiap tahunnya. Jumlah ini diperkirakan akan terus meningkat seiring dengan penataan ulang Pelabuhan-pelabuhan utama di bawah pengelolaan PT. Pelabuhan Indonesia.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *bandwidth* dan *throughput*, diantaranya:

- a. Piranti jaringan
- b. Tipe data yang ditransfer
- c. Topologi jaringan
- d. Banyaknya pengguna jaringan
- e. Spesifikasi komputer client/user
- f. Spesifikasi komputer server
- g. Induksi listrik dan cuaca

## 3. Kendala atau faktor *Dwelling Time*

Faktor- faktor penyebab *dwelling time* pada umumnya adalah adanya 2 jalur utama Bea Cukai dalam proses pengeluaran peti kemas impor yakni jalur merah dan jalur hijau. Menurut Asngadi (2017) menyatakan jalur merah adalah perlakuan pabean atas Pemberitahuan Impor Barang (PIB) karena memenuhi kriteria sebagai berikut: jenis barang yang tidak jelas serta tidak spesifik, tidak adanya nota intelijen, nilai pabean yang meragukan, reputasi importir yang jelek, tidak ada perintah pemeriksaan acak oleh computer. Sedangkan jalur kuning yaitu pengeluaran barang atau kontainer impor dari kawasan pabean tanpa pemeriksaan fisik barang, tetapi tetap dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Untuk jalur hijau

adalah fasilitas yang diberikan importir, wajib membuat PIB dan dilakukan pemeriksaan dokumen PIB tanpa pemeriksaan fisik barang.

Terdapat dua jalur utama Bea Cukai yakni jalur merah atau jalur hijau. Tanggung jawab terhadap *dwelling time* sangat kecil, dan pengguna jasa sendiri adalah penyumbang faktor *dwelling time* tertinggi pada jalur merah atau jalur hijau. Kendala yang paling signifikan *Dwelling Time* di Terminal Tanjung Priok ialah proses *custome clearance* dan pada proses *clearane*.

4. Dampak permasalahan kegiatan ekspor dan impor yang mengakibatkan lamanya *Dwelling Time*

Tingginya *dwelling time* dipelabuhan Tanjung Priok sudah lama dialami oleh pemilik barang. *Dwelling Time* sangat membebani pemilik barang karena selain menggagu produksi, khususnya yang mengimpor bahan baku, juga mengakibatkan biaya tinggi logistik. Terdapat beberapa hal yang menyebabkan tingginya *dwelling time*, yaitu:

- a. Lambatnya proses pemeriksaan jalur merah oleh petugas bea cukai akibat terbatasnya jam kerja dan petugas pemeriksanya.
- b. Meningkatkan petumbuhan jumlah petikemas impor dan tidak adanya perluasam lapangan terminal karena keterbatasan lahan.
- c. Banyaknya petikemas yang sudah memiliki Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPBB) dan Surat Penyerahan Petikemas (SP2), tetapi petikemas tersebut tidak segera ditarik keluar Pelabuhan, lapangan penumpukan petikemas menjadi Gudang penimbunan oleh sebagaian importir karena rendahnya tarif penumpukan petikemas di lapangan penumpukan petikemas area pelabuhan.
- d. Permasalahan ketidaklengkapan dokumen impor.
- e. Pemandahan petikemas *long stay* yang terkena peraturan larangan atau pembatasan dan belum mendapatkan SPBB terkait dengan pemeriksaan karantina, limbah bahan berbahaya dan beravun (B3), dan peraturan larangan atau pembatasan lainnya.

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

- a. Untuk di jalur merah agar dipercepat pemeriksaannya
- b. Bahwa lahan penumpukan petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok sudah penuh, sehingga sangat mengganggu kelancaran lalu-lintas petikemas, baik pemindahan ke lokasi *behandel*, penarikan petikemas keluar Pelabuhan,

maupun kegiatan bongkar muat kapal, yang akhirnya terjadi *cogesti* (kepadatan) dan *stagnasi*.

- c. Pembayaran pajak dalam rangka impor dan pengurusan kelengkapan dokumen dapat dilakukan segera mungkin sebelum barang datang, sehingga barang tidak terkendala dengan waktu pengurusan impor di Bea Cukai.

Untuk ekspor waktu *dwelling time* lebih pendek, sedangkan proses impor dokumen kepabeanan masih ada beberapa dokumen yang belum selesai, sehingga masih perlu pemeriksaan baik dari karantina ataupun bea cukai, belum lagi faktor ketersediaan Gudang dari sisi importir, sehingga *dwelling time* impor pasti lebih tinggi dari ekspor.

## **KESIMPULAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Kesimpulan yang diperoleh adalah pengaruh lamanya proses *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok adalah lambat dalam proses pemeriksaan jalur merah, hijau, ataupun kuning oleh petugas Bea Cukai, meningkatkan pertumbuhan petikemas impor, ketidaklengkapan dokumen impor, faktor yang mempengaruhi *bandwidth* dan *throughput*. Penambahan jumlah petugas pemeriksa Bea Cukai, pemeriksaan pada malam hari dilakukan tidak hanya di longroom namun juga dilapangan yang fasilitas penerangannya sudah disiapkan di lokasi behandel. Laporan hasil Pemeriksaan (LHP) dari lokasi behandel ke PFFD agar dipercepat maksimal 1 hari dan dilakukan secara online. Tinjau kembali manajemen resiko Bea Cukai. Importir dengan profil yang jelas dan memiliki jenis barang yang diwajibkan dengan LS (Laporan Survai) tidak lagi dimasukkan ke jalur merah. Upaya yang dapat dilakukan untuk menyikapi keterbatasan lahan di areal pelabuhan dengan cara: Meningkatkan produktivitas dan tetap efisiensi, dalam arti kinerjanya di optimalkan tetapi tidak menambah biaya, karena jika ada tambahan biaya pastinya akan di bebankan ke pemilik barang (shippers) atau dunia usaha. Menentukan lahan penumpukan diluar Pelabuhan Tanjung priok.

### **Saran**

Beberapa saran yang perlu diperhatikan:

1. Mendorong pengguna *autogates system*
2. Melakukan pengaturan dan penyempurnaan *traffic management* dalam pelabuhan melalui pengaturan lalu lintas
3. Terus meningkatkan guna menghindari waktu tunggu yang lama

4. Diharapkan pengguna aplikasi *Cost Terminal Operation System* waktu tunggu ditekan sehingga dampak dari sisi ekonomi bisa meningkat
5. Menyiapkan fasilitas laha yang lebih luas untuk menampung petikemas di lapangan penumpukan.
6. Pemilki barang tidak menjadikan pelabuhan sebagai tempat penumpukan

#### DAFTAR PUSTAKA

- (Mustika & Lestari, 2015)(Narindra et al., 2016)Ariana, R. (2016). *2009*, 1–23.
- Dwiyanti, I. A. I., & Jati, I. ketut. (2019). *Tjybjb.Ac.Cn*, 27(2), 58–66.
- Ekananda, A. D., Musadieg, M. Al, & Supriono. (2017). *ANALISIS DAMPAK DWELLING TIME PADA FREIGHT FORWARDER ( Kendala , Dampak dan Upaya yang dilakukan Freight Forwarder ).* 51(1), 65–74.
- Hendartono, A., & Widilestari, C. (2020). Dampak Dwelling Time Terhadap Layanan Ekspor Impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Maritim Polimarin*, 6(2), 42–48. <https://doi.org/10.52492/jmp.v6i2.12>
- Herrmann, H., & Bucksch, H. (2014). Container Yard. *Dictionary Geotechnical Engineering/Wörterbuch GeoTechnik*, 285–285. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-41714-6\\_34472](https://doi.org/10.1007/978-3-642-41714-6_34472)
- Mustika, P. T., & Lestari, A. (2015). *DWELLING TIME MENINGKATKAN THROUGHPUT LAPANGAN PENUMPUKAN DI. VIII*(2), 22–27.
- Narindra, R. A. A., Musadieg, M. Al, & ... (2016). Analisis Pengaruh Dwelling TIME Terhadap Pendapatan (Studi Pada PT. Terminal Petikemas Semarang Tahun 2011-2015). *Jurnal ...*, 41(1), 51–56. <http://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jab/article/view/1633>
- Pelabuhan, P. T., & Ii, I. (2020). *Di Pelabuhan Tanjung Priok Tahun 2020.* 22.
- Ricardianto, P., Suhalis, A., & Sirait, D. P. (2018). Integration Between Dwelling Time And Loading-Unloading at Tanjung Priok Port. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 05(03), 193–203. <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog/article/view/265>
- Riyanto, Wibowo, R. A. . S. H., Transelasi, F., & Sari, D. K. (2021). Dwelling Time pada Sistem dan Prosedur Penanganan Peti Kemas dengan Aplikasi Cost Terminal Operation System di Terminal Peti Kemas Semarang. *Dinamika Bahari*, 2(1), 49–55. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.247>
- Sheila. (2022). Bab I Pendahuluan *Journal Information*, 10, 1–16.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift on/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas. *Jurnal Baruna Horizon*, 3(1), 156–169. <https://doi.org/10.52310/jbhorizon.v3i1.41>
- TEMA 11. (2018). *Journal of Materials Processing Technology*, 1(1), 1–8. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cirp.2016.06.001><http://dx.doi.org/10.1016/j.powtec.2016.12.055><https://doi.org/10.1016/j.ijfatigue.2019.02.006><https://doi.org>

/10.1016/j.matlet.2019.04.024%0Ahttps://doi.org/10.1016/j.matlet.2019.127252%0Ahttp://dx.doi.o

- Transaminase, S., & Urat, K. A. (2021). 1. *Pendahuluan*. 4(1), 65–72.
- Yuliani, A. (2018). Evaluasi Penurunan Dwelling Time Menjadi Empat Hari Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(1), 57. <https://doi.org/10.25104/warlit.v28i1.695>
- SAHARA, S., & Annas Ruli Pradana. (2021). Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil Di Pt. Daisy Mutiara Samudra. *Logistik*, 14(1), 57–68. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20508>
- Sahara, S, Ladesi, V. K., Hadi, W., & Verawati, K. (2021). Ramp check examination evaluation of public transport business. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1098(2), 022069. <https://doi.org/10.1088/1757-899x/1098/2/022069>
- Sahara, Siti. (2022). Analysis of Factors Causing Delay in Unloading Imported Goods. *Proceedings of the Conference on Broad Exposure to Science and Technology 2021 (BEST 2021)*, 210(Best 2021), 345–351. <https://doi.org/10.2991/aer.k.220131.051>
- Sahara, Siti, Hadi, W., & Ptr, Y. R. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kesalahan Penetapan HSCode(Studi Kasus : Impor Ball ValvePT. Global Cargo System). *Jurnal Logistik*, 15(1), 49.
- Sahara, Siti, & Jesica, R. (2022). 26382-Article Text-79676-4-10-20221101. 15(02), 120–134.