

## IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TANJUNG PERAK SURABAYA DALAM MENJALANKAN KEBIJAKAN *DWELLING TIME* DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Taufan Prihatino <sup>1)</sup>, Priyanto <sup>2)</sup>

<sup>1)2)</sup> Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Dr. Soetomo Surabaya

Email: Topanpri@gmail.com

### ABSTRAK

Terdapat adanya dampak positif yang sangat signifikan dari *dwelling time* terhadap pendapatan pelabuhan. Lamanya *dwelling time* ini diakibatkan karena beberapa faktor seperti tingginya volume/permintaan impor yang menimbulkan antrean saat prosedur pemeriksaan, tidak dapat berfungsinya sistem selama 24 jam pada prosedur pemeriksaan, kondisi cuaca, dan kesiapan importir. Dengan implementasi sistem ini akan ada percepatan waktu *dwelling time* sehingga menguntungkan importir dan dampak yang ditimbulkan oleh *dwelling time* peti kemas setelah penggunaan aplikasi *Cost Terminal Operation System* adalah waktu tunggu bisa ditekan.

Metode penelitian kualitatif deskriptif dokumentasi dan wawancara sebagai teknik pengumpulan data. Sasaran dalam penelitian ini adalah kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Perak dan Lembaga terkait, serta dunia usaha dalam implementasi kebijakan kantor pengawasan dan pelayanan bea dan cukai Tanjung Perak Surabaya dalam menjalankan kebijakan *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Berdasarkan hasil keseluruhan Kajian tentang permasalahan yang dihadapi dalam implementasi kebijakan kantor pengawasan dan pelayanan bea dan cukai Tanjung Perak Surabaya dalam menjalankan kebijakan *dwelling time*, adanya integrasi yang positif *Dwelling Time* khusus bongkar muat barang impor di Pelabuhan Tanjung Perak dan dikategorikan masih sangat tinggi, Hasil penelitian ini diharapkan dapat merekomendasikan bagaimana penurunan *Dwelling Time* akan dapat meningkatkan kapasitas bongkar muat barang di terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, serta memudahkan pengawasan yang dilakukan oleh bea dan cukai Tanjung Perak Surabaya, Perlu adanya sosialisasi aturan perizinan impor barang lintas sehingga tidak ada miskomunikasi dengan importir dan PPJK yang mewakili pengurusan importasi; dan ketiga, perlu dilakukan asistensi kepada importir dengan *dwelling time* yang masih tinggi.

**Kata Kunci:** Implementasi, *Dwelling Time*, kantor Bea dan Cukai

### ABSTRACT

*There is a very significant positive impact from dwelling time on port revenues. The long dwelling time is caused by several factors such as the high volume/demand for imports which creates a queue during inspection procedures, the 24-hour system failure during inspection procedures, weather conditions, and the readiness of importers. With the implementation of this system, there will be an acceleration of dwelling time so that it benefits importers and the impact caused by container dwelling time after using the Cost Terminal Operation System application is waiting time which can be reduced.*

*Descriptive descriptive research methods and interviews as data collection techniques. The targets in this study are the office of supervision and service of Customs and Excise Tanjung Perak and related institutions, as well as the business world in implementing the policy of supervising the office and services of customs and excise at Tanjung Perak Surabaya in carrying out the dwelling time policy at Tanjung Perak Surabaya port.*

*Based on the overall results of the study of the problems encountered in the implementation of the policy of the supervisory office and customs and excise services at Tanjung Perak Surabaya in carrying out the dwelling time policy, there is a positive integration of Dwelling Time specifically for loading and unloading of imported goods at the Port of Tanjung Perak and carved is still very high, the results of the study it is expected to be able to recommend how reducing Dwelling Time will be able to increase the loading and unloading capacity of goods at the terminal at the Port of Tanjung Perak, as well as facilitate supervision carried out by*

*the customs and excise of Tanjung Perak Surabaya. PPJK representing the import management; and third, it is necessary to provide assistance to importers with high dwelling time.*

**Keywords: Implementation, Dwelling Time, Customs and Excise office**

## A. LATAR BELAKANG

*Dwelling time* atau waktu tunggu kadang disebut 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. Hal-hal penting yang harus dilakukan dalam menyelesaikan *dwelling time*, mengelola pelabuhan dengan baik, memotong jalur birokrasi yang rumit, dan menggunakan satu sistem yang disinkronkan untuk semua layanan (Rafi & Purwanto, 2016).

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

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

Berdasarkan beberapa hasil pengamatan penelitian awal, *dwelling time* petikemas impor cenderung lebih lama dibandingkan dengan petikemas ekspor. Sebagai contoh, rata-rata *dwelling time* petikemas ekspor di Terminal Peti Kemas Surabaya selama 2.46 hari, sedangkan *dwelling time* petikemas impor rata-rata selama 6.45 hari.

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

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

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

Permasalahan pada *Post Clearance*, yaitu waktu yang dibutuhkan sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Proses ini kendalanya ada pada importir untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan. Masih terdapat beberapa importir yang menjadikan lapangan penumpukan petikemas sebagai gudang penimbunan, peningkatan jumlah petikemas impor yang tidak diimbangi dengan perluasan lapangan penumpukan petikemas karena keterbatasan lahan di areal Pelabuhan Perak.

*Dwelling time* adalah upaya pemerintah melalui kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan cukai tanjong perak Surabaya untuk memper pendek waktu import dan export barang di Indonesia khususnya wilayah Jawa Timur, sebagaimana rumusan masalah penelitian ini adalah :

1. Bagaimana Upaya kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan cukai tanjong perak Surabaya dalam menjalankan implementasi kebijakan *Dwelling time* di Pelabuhan tanjong perak Surabaya?
2. Bagaimana Proses implementasi kebijakan *Dwelling time* di Pelabuhan tanjong perak Surabaya?
3. Apa yang menjadi penghambat dan pendukung dalam implementasi kebijakan *Dwelling time* di Pelabuhan tanjong perak Surabaya?

## B. LANDASAN TEORITIS

Kebijakan publik selalu mengandung setidaknya-tidaknya tiga komponen dasar, yaitu tujuan yang jelas, sasaran yang spesifik, dan cara mencapai sasaran tersebut. Komponen yang ketiga biasanya belum dijelaskan secara rinci dan birokrasi yang harus menerjemahkannya sebagai program aksi dan proyek. Komponen cara berkaitan siapa pelaksananya, berapa besar dan dari mana dana diperoleh, siapa kelompok sasarannya, bagaimana program dilaksanakan atau bagaimana sistem manajemennya dan bagaimana keberhasilan atau kinerja kebijakan diukur. Komponen inilah yang disebut dengan implementasi (Wibawa, dkk.; 1994).

Implementasi kebijakan, sesungguhnya bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih daripada itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan (Grindle; 1980). Mengenai hal ini Wahab (2002) menegaskan bahwa implementasi kebijakan merupakan aspek penting dari keseluruhan proses kebijakan. Oleh sebab itu tidak berlebihan jika dikatakan implementasi kebijakan merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijakan. Bahkan Udoji (dalam Wahab, 2002) mengatakan bahwa *“the execution of policies is as important if not more important than policy making. Policies will remain dreams or blue printfile jackets unless they are implemented”* (pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting, bahkan jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan).

Menurut Michael Howlett dan Ramesh (1995) mengenai implementasi kebijakan, menerangkan bahwa : *“after a public problem has made its way to the policy agenda, various options have been proposed to resolve it, and government has made some choice among those options, what remains is putting the decision into practice”...the policy implementation is defined as the process whereby programs or policies are carried out; it denotes the translation of plans into practice”* (setelah masalah publik ditentukan, maka itu merupakan

jalan menuju agenda kebijakan, bermacam pilihan telah ditentukan untuk memecahkannya, dan pemerintah telah membuat beberapa pilihan dari alternatif tersebut, yang menempatkan keputusan menjadi pelaksanaan, implementasi kebijakan merupakan proses dari sebuah program atau kebijakan dilaksanakan; yang ditandai dengan terjemahan dari rencana menuju pelaksanaan”.

Senada dengan apa yang dikemukakan para ahli di atas, Winarno (2002) mengemukakan bahwa *“suatu program kebijakan akan hanya menjadi catatan-catatan elit saja jika program tersebut tidak diimplementasikan”*. Artinya, implementasi kebijakan merupakan tindak lanjut dari sebuah program atau kebijakan, oleh karena itu suatu program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah.

Metter dan Horn (1975) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan yang dilakukan oleh publik maupun swasta baik secara individu maupun kelompok yang ditujukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan. Definisi ini menyiratkan adanya upaya mentransformasikan keputusan ke dalam kegiatan operasional, serta mencapai perubahan seperti yang dirumuskan oleh keputusan kebijakan.

Pandangan lain mengenai implementasi kebijakan dikemukakan oleh William dan Elmore sebagaimana dikutip Sunggono (1994), didefinisikan sebagai *“keseluruhan dari kegiatan yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan”*. Sementara Mazmanian dan Sabatier (Wibawa dkk; 1986) menjelaskan bahwa mempelajari masalah implementasi kebijakan berarti berusaha untuk memahami apa yang senyata-nyata terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijakan negara, baik itu usaha untuk mengadministrasikannya maupun usaha-usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa. Sedangkan Wibawa (1992), menyatakan bahwa *“implementasi kebijakan berarti pelaksanaan dari suatu kebijakan atau program”*.

Pandangan tersebut di atas menunjukkan bahwa proses implementasi kebijakan tidak hanya menyangkut perilaku badan-badan administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan pada diri target group, melainkan menyangkut lingkaran kekuatan-kekuatan politik, ekonomi dan sosial yang langsung atau tidak dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat, dan pada akhirnya membawa konsekuensi logis terhadap dampak baik yang diharapkan (*intended*) maupun dampak yang tidak diharapkan (*spillover/negatif effects*).

### Model Implementasi kebijakan

Implementasi kebijakan dimaksudkan untuk memahami apa yang terjadi setelah suatu program dirumuskan serta apa dampak yang timbul dari program kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan tidak hanya terkait dengan persoalan administratif melainkan juga mengkaji faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap proses implementasi kebijakan pemerintah. Dengan demikian implementasi kebijakan tidak hanya bersangkut-paut dengan mekanisme operasional kebijakan ke dalam prosedur-prosedur birokrasi melainkan juga terkait dengan masalah konflik, keputusan dan bagaimanapun suatu kebijakan itu diperoleh kelompok sasaran.

Abdul Wahab (2004) menjelaskan fungsi implementasi kebijakan adalah untuk membentuk suatu hubungan yang memungkinkan tujuan-tujuan atau sasaran diwujudkan sebagai *outcomes* (hasil akhir dilakukan pemerintah). Oleh sebab itu mencakup penciptaan *policy delivery system* (penyelenggaraan kebijakan publik) yang biasanya terdiri atas cara-cara atau sarana-sarana tertentu yang dirancang / didesain secara khusus serta diarahkan menuju tercapainya tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang dikehendaki.

Grindle dalam Abdul Wahab (2004) menjelaskan bahwa proses implementasi kebijakan hanya dimulai apabila tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang semula bersifat umum telah diperinci, program-program aksi telah dirancang, dan sejumlah dana / biaya telah dialokasikan untuk memwujudkan tujuan dan sasaran-sasaran tersebut. Hal ini merupakan syarat pokok bagi implementasi kebijakan

publik. Tanpa adanya syarat-syarat tersebut, maka kebijakan publik boleh dikatakan sekedar retorika politik atau slogan politik (Hogwood dan Gunn, dalam Abdul Wahab, 2004).

Aneka studi yang dilakukan untuk menjelaskan variabel atau faktor-faktor determinan keberhasilan implementasi kebijakan, telah mengalami perkembangan menuju kemajuan. Pada mulanya studi implementasi cenderung mengambil fokus lebih sempit, yaitu pada karakteristik birokrasi pelaksana (Grindle, 2002). Studi implementasi dalam perspektif ini misalnya yang dilakukan oleh Edward III (2003) yang mengidentifikasi adanya 4 (empat) faktor determinan utama yang akan mempengaruhi proses dan hasil implementasi kebijakan yaitu: (i) komunikasi (*communication*); (ii) struktur birokrasi (*bureaucratic structure*); (iii) sumberdaya (*resources*); dan (iv) disposisi (*disposition*) (Edward III, 2003:). Interaksi antar keempat faktor determinan implementasi ini, secara ringkas dapat disarikan pada bagan berikut.

Dari bagan tersebut diatas, dapat diuraikan lebih lanjut sebagai berikut:

- variabel komunikasi yaitu proses informasi mengenai kebijaksanaan dari pelaksanaan tingkat atas kepada aparat pelaksana di tingkat di bawahnya;
- variabel struktur birokrasi mencakup bagaimana struktur pemerintah, bagian tugas yang ada dan koordinasi yang dilakukan.
- variabel sumber-sumber : manusia, informasi dan sarana prasarana yang tersedia dalam pelaksanaan kebijakan;
- variabel kecenderungan-kecenderungan atau dapat dikatakan sikap atau disposisi aparat pelaksana.

Kebijakan merupakan rancangan serta asas yang menjadi ikhtisar serta berasal dari sebuah planning dalam implementasi sebuah pekerjaan, kepemimpinan, serta aktivitas, pemberitahuan perihal cita-cita, tujuan, prinsip dan arahan untuk mencapai sebuah target (KBBI).

Sedangkan menurut Easton dalam Taufik (2014:3) kebijakan publik artinya *the authoritative allocation of values for the whole society* atau menjadi pendistribusian nilai-nilai wajib kepada masyarakat. Pressman & Widavsky dalam Budi Winarno (2002:17) mengungkapkan bahwa kebijakan publik adalah sebuah asumsi yang memuat syarat awal dan akibat yang mampu diprediksi. Menurut

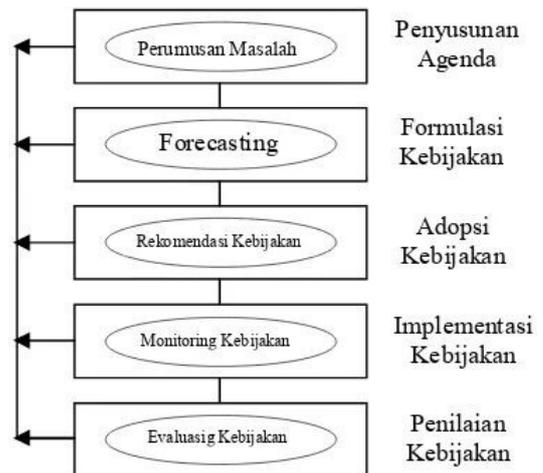
Robert Eyestone dalam Leo Agustino (2008:6) kebijakan publik artinya koneksi antar anggota dalam pemerintahan dengan wilayahnya. Thomas Dye mendefinisikan kebijakan publik menjadi sesuatu yang musti digarap atau tidak oleh pemerintah, kenapa kebijakan perlu diimplementasikan dan apa faedahnya untuk kehidupan masyarakat sebab sebuah kebijakan akan mengandung plus serta minus, maka dari itu pemerintah wajib cermat dalam membentuk kebijakan.

Terdapat 2 karakter dari kebijakan publik menurut Nugroho yaitu (Taufik 2014:4)

- 1) Kebijakan publik ialah hal yang gampang untuk dimengerti sebab tujuannya ialah buat mencapai sasaran.
- 2) Kebijakan publik merupakan hal yang sederhana untuk ditakar karena memiliki takaran yang jelas pada hal mencapai harapan yang sudah dibangun.

Kebijakan artinya sebuah hukum yang wajib ditaati dan dipahami. ketika suatu kebijakan diimplementasikan maka kebijakan tadi wajib dijalankan sesuai dengan tujuan yang akan dicapai. Keteraturan akan aplikasi kebijakan berdampak pada akibat dari kebijakan itu sendiri.

Menurut William N. Dunn (Taufik 2014:16) hal yang dilakukan di waktu melakukan proses kebijakan publik ialah 1) perumusan persoalan atau agenda seting yaitu memaparkan berita perihal keadaan yang menjadi biang persoalan, 2) forecasting atau formulasi kebijakan yaitu memaparkan wacana dampak yang disebabkan di masa depan, 3) rekomendasi kebijakan atau adopsi kebijakan yaitu memaparkan informasi mengenai manfaat dan penyampaian anjuran dalam melaksanakan kebijakan, 4) monitoring kebijakan atau implementasi kebijakan ialah pemberian informasi tentang akibat kebijakan pada masa lampau semenjak diterapkannya kebijakan dan pada waktu sekarang termasuk pula kendala-kendala yang dialami, 5) terakhir penilaian kebijakan atau evaluasi artinya aktivitas mengenai evaluasi kinerja kebijakan terkait. Berikut ini adalah gambar dari proses kebijakan publik menurut William N. Dunn (Taufik 2014).



Gambar 1. Proses Kebijakan Publik  
Sumber : Taufik (2014)

Sedangkan proses kebijakan menurut Ripley ialah (Taufik 2014:18)

- 1) Menyusun agenda seting menggunakan memperhatikan 3 hal, yaitu pandangan stakeholders, membentuk batasan masalah, serta memobilisasi dukungan.
- 2) Mengumpulkan dan menjabarkan tentang hal-hal yang berafiliasi dengan persoalan.
- 3) Menciptakan dukungan sumber daya serta pengaturan organisasi penghasil kebijakan. Terakhir merupakan penilaian kinerja, termasuk evaluasi kegiatan dan dampak yang ditimbulkan.

### C. METODE

Penelitian yang bersifat kualitatif adalah bahwa dampak kebijakan tidak hanya mengungkapkan peristiwa riil yang bisa dikuantitatifkan, tetapi lebih dari itu hasilnya diharapkan dapat mengungkapkan nilai-nilai tersembunyi dari kebijakan tersebut. Selain itu penelitian ini akan lebih peka terhadap informasi yang bersifat kualitatif deskriptif dengan cara relatif berusaha mempertahankan keutuhan dari obyek yang diteliti. Dengan demikian melalui penelitian ini dapat dijelaskan secara terperinci jalan cerita secara kronologis, sehingga hasil akhirnya bisa memberikan rekomendasi kepada *policy maker* untuk merumuskan kembali sekaligus sebagai penyempurnaan suatu kebijakan yang akan diambil dan diimplementasikan.

Selanjutnya, seperti dijelaskan diawal bahwa pada hakikatnya kajian dan evaluasi ini berbasis penelitian kualitatif dengan prosedur serta tahap-tahap yang sesuai dengan 'kultur'

pendekatan naturalistik. Akan tetapi dalam penerapannya acapkali tahapan-tahapan tersebut secara ideal sulit dilakukan oleh karena terkendala oleh sejumlah faktor, antara lain seperti waktu dan cakupan masalah yang diteliti. Untuk menyaingi kondisi tersebut, maka Peneliti memilih untuk berkompromi dengan pendekatan kuantitatif khususnya dalam hal pengumpulan dan analisis data.

#### D. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Laporan hasil Pemeriksaan (LHP) dari lokasi be- handel 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 Survey) tidak lagi dimasukkan ke jalur merah.

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

- a. Meningkatkan produktivitas dan tetap efisiensi, dalam arti kinerjanya di optimalkan tetapi tidak menambah biaya, karena jika ada tambahan biaya pastinya akan di bebaskan ke pemilik barang (*ship-pers*) atau dunia usaha.
- b. Menentukan lahan penumpukan diluar Pelabuhan Tanjung Perak seperti marunda dan *dry port* perak, tetapi ini hanya bersifat sementara dan diperkirakan akan terulang kembali untuk masalah *dwelling time* tersebut.
- c. Sebaiknya untuk jangka panjang adalah memanfaatkan alternatif lain yaitu *dry port* perak sebagai perpanjangan Pelabuhan Tanjung Perak, bukan hanya sebagai tempat lahan penumpukan peti kemas saja, tetapi juga administrasinya, sehingga Pelabuhan Tanjung Perak lebih produktif dan arus lalu-lintas peti kemas lebih lancar.
- d. Memberikan sanksi penalti setelah hari ke lima terhadap barang-barang yang sudah SPPB/SP2 tetapi tidak segera ditarik keluar oleh pemilik barang

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

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

adalah untuk kecepatan dan kelancaran arus barang.

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

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

#### Penghambat dan pendukung dalam implementasi kebijakan *Dwelling time* di Pelabuhan tanjong perak Surabaya

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

- a) Permasalahan pada proses *Custom clearance*, waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengel- uaran Barang (SPPB). Proses ini ada pada kendali pihak Bea dan Cukai, karena harus dilakukan pemeriksaan fisik barang impor. Kendala dalam proses ini terjadi akibat kurangnya kelengkapan dokumen, terdapat permasalahan perijinan barang, lambatnya proses pemeriksaan jalur merah, dsb.
- b) Permasalahan pada *Post Clearance*, yaitu waktu yang dibutuhkan sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Proses ini kendalinya ada pada importir untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan. Masih terdapat beberapa importir yang menjadikan lapangan penumpukan petikemas sebagai gudang penimbunan.
- c) Peningkatan jumlah petikemas impor yang tidak diimbangi dengan perluasan lapangan penumpukan petikemas karena keterbatasan lahan di areal Pelabuhan Tanjung Perak.

Berikut adalah rangkuman identifikasi permasalahan dan usulan solusi dengan Kendala atas hambatan dalam *dwelling time*.

Permasalahan yang ada pada tahapan mengidentifikasi kendala pada sistem adalah

- a) Perizinan barang lartas adalah proses terlama dalam kegiatan impor.
- b) PPJK dan importir tidak segera menyerahkan Pemberitahuan Impor Barang.
- c) Kementerian Perdagangan, Kementerian Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup, dan Karantina Pertanian adalah instansi teknis yang disebut memiliki waktu proses perizinan barang lartas yang lama.
- d) Lamanya pemeriksaan oleh petugas *Analyzing Point* atas dokumen PIB dengan komoditi lartas.

Permasalahan yang ada pada tahapan Memutuskan bagaimana untuk mengeksploitasi kendala tersebut adalah

- a) Proses pengurusan perizinan barang lartas di instansi teknis masih secara manual. Dan lokasi instansi teknis yang berada jauh di luar pelabuhan.
- b) Dokumen pelengkap perizinan barang lartas masih banyak.
- c) Kurangnya informasi terkait regulasi barang lartas.
- d) INSW sering terganggu.

Tindakan solusi dari permasalahan yang ada yakni dengan mensubordinasikan semua bagian lain dari sistem pada keputusan sebelumnya. (Fokus pada *customs clearance* dan *post clearance*). Secara lebih lanjut, Tindakan solusinya adalah sebagai berikut:

1. Memberikan fasilitas pemberitahuan pendahuluan yang memungkinkan pelaksanaan *customs clearance* sebelum barang dibongkar.
2. Mengoptimalkan pemanfaatan Kawasan Pelayanan Pabean Terpadu.
3. Menjalankan sistem pintu otomatis untuk memperlancar arus barang.
4. Melaksanakan *Integrated Cargo Release System (I-Care System)* yang mengintegrasikan seluruh layanan di pelabuhan yang berkaitan dengan pengeluaran barang pasca persetujuan *Customs Clearance (Post-Clearance)*.

Selain itu, Tindakan solusi yang dapat dilakukan yakni mengangkat kendala pada sistem berupa:

Pengurusan izin barang lartas secara online.

- a) Kegiatan sosialisasi regulasi terkait lartas barang impor kepada importir dan PPJK.
- b) Dokumen pelengkap perizinan dikurangi

Terakhir yakni kembali ke langkah 1, sambil berusaha untuk mencegah adanya kecenderungan sistem tidak menginginkan perubahan, yang mana hal tersebut belum dapat diimplementasikan.

Pendukung Untuk meningkatkan pelayanan di areal pelabuhan guna efisiensi waktu pengeluaran barang atau petikemas di dalam pelabuhan perlu dilakukan:

- a) Penggunaan *autogates system*, *i-cares* dan otomasi DO secara *online* di semua terminal di Pelabuhan Tanjung perak
- b) Penerapan *inaportnet* dalam rangka mendukung implementasi *National Single Windows (NSW)* di Pelabuhan Tanjung Perak;
- c) Pernah dilakukan uji coba penerapan *inaportnet* untuk *ocean going* sehingga akan cepat diketahui berapa lama barang/kontainer stay di dalam pelabuhan
- d) Melakukan pengaturan dan penyempurnaan *traffic management* di dalam pelabuhan melalui pengaturan lalu lintas truk/multimoda sesuai dengan ketersediaan barang angkutan termasuk melakukan pengkajian terhadap kemungkinan larangan kendaraan umum di pelabuhan.
- e) Dampak yang ditimbulkan oleh *dwelling time* peti kemas setelah penggunaan aplikasi *cost terminal operation* waktu tunggu bisa ditekan sehingga dampak dari sisi ekonomi mikro dan makro berdampak terhadap barang import bersaing dengan barang lokal sehingga ekonomi lokal meningkat dan daya saing produk lokal meningkat dibanding produk impor.

Tingkat kualitas SDM bea dan cukai tanjung perak sangat cekatan, akan tetapi kurang dikuantitas, karena kerja pengawasan dibongkar muat barang impor ekspor buka 24, sehingga mempengaruhi kuantitas kerja sumberdaya manusia yang ada di kantor pengawasan dan pelayanan bea dan cukai tanjong perak Surabaya.

## E. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

### 1) Kesimpulan

- a) Pengawasan terhadap Sistem dan prosedur penanganan peti kemas menggunakan aplikasi *Cost Terminal Operation System* sudah diterapkan dengan *System Single Submission (SSM)* atau sistem pelayanan satu pintu dan

- Joint Inspection* Pabean. Karantina di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. SSM menjadikan importir atau Perusahaan Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK) cukup mengakses satu portal untuk pengajuan dokumen pabean dan karantina sekaligus.
- b) *Dwelling time* peti kemas di terminal peti kemas Surabaya sebelum dan sesudah menggunakan aplikasi *Cost Terminal Operation System* di terminal peti kemas Surabaya sangat efektif penerapan sistem ini karena sebelumnya para importir harus mengajukan dua kali perizinan ke bea cukai dan karantina. Dengan implementasi sistem ini akan ada percepatan waktu 2 hari dari sebelumnya 3 hari sehingga menguntungkan importir.
  - c) Sumberdaya manusia pengawasan dan pelayanan di Bea dan cukai Tanjung Perak Surabaya, cukup efektif dalam kinerja pengawasan, akan tetapi dengan jumlah terbatas, sedangkan pengawasan keluar masuk barang buka 24 jam, sehingga dari efisiensi waktu kurang maksimal.
  - d) Bea Cukai Tanjung Perak terus melakukan berbagai upaya untuk mengefisienkan *dwelling time* salah satunya dengan menggelar Forum Group Discussion (FGD) *dwelling time*, Kegiatan yang dilakukan bersama perusahaan Authorized Economic Operator (AEO) dan Mitra Utama (MITA) di ruang rapat Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean (TMP) Tanjung Perak Surabaya.
  - e) Dampak yang ditimbulkan oleh *dwelling time* peti kemas setelah penggunaan aplikasi *cost terminal operation* waktu tunggu bisa ditekan sehingga dampak dari sisi ekonomi mikro dan makro berdampak terhadap barang import bersaing dengan barang lokal sehingga ekonomi lokal meningkat dan daya saing produk lokal meningkat dibanding produk impor.
  - f) Kendala utama yang ditemukan dalam *dwelling time* terdapat pada tahap *pre clearance* yaitu lamanya waktu pemrosesan dan penerbitan izin impor barang lartas. Beberapa penyebab kendala yang dapat diidentifikasi adalah:

importir tidak atau belum mengetahui bahwa komoditas yang diimpor terkena ketentuan lartas dari instansi teknis; pengurusan perizinan barang lartas masih dilakukan secara manual dengan jumlah dokumen pelengkap yang memperpanjang waktu proses perizinan; pengurusan perizinan impor lartas dilakukan pada masing-masing kantor instansi teknis yang rata-rata berada jauh dari pelabuhan.

- g) Atas kendala yang sudah diidentifikasi, telah dilakukan sejumlah perbaikan berupa: sinkronisasi dan simplifikasi peraturan impor barang lartas atau yang sering disebut deregulasi dan debirokratisasi merupakan satu dari tiga kebijakan strategis dalam Paket Kebijakan I Presiden Republik Indonesia; kerja sama manajemen risiko BPOM dan DJBC dilakukan untuk menentukan *single stakeholder profile* yang hasil koordinasi ini telah menetapkan 206 perusahaan kategori baik.

Adapun proses di luar kendala yaitu tahap *customs clearance* dan *post-clearance* tetap dilakukan perbaikan guna menekan angka *dwelling time*. Perbaikan pada kedua proses ini mencakup lima kegiatan, yaitu: fasilitas pemberitahuan pendahuluan, pembentukan kawasan pelayanan pabean terpadu (KPPT) seperti *dry port* Cikarang, penerapan sistem pintu otomatis, implementasi *Integrated Cargo Release System (I-Care System)*, dan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan tentang pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) di pelabuhan-pelabuhan utama.

## 2) Rekomendasi

- a) Kantor Pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Perak Surabaya agar perbaikan sistem yang berkelanjutan sesuai dengan rencana jangka panjang pembangunan INSW yaitu *Single submission* berupa penyampaian data terkait permohonan izin impor barang lartas dilakukan secara tunggal yaitu melalui portal INSW, dan secara *Inhouse* dari tiap-tiap instansi teknis yang akan diintegrasikan dengan portal INSW

sebagai atap utama yang menaungi pengajuan dan pembaharuan informasi terkait perkembangan proses pengurusan izin.

- b) Diperlukan perbaikan dan peningkatan kapasitas portal INSW karena peran portal INSW yang sangat besar dalam pemrosesan dokumen impor barang mulai dari perizinan lartas sampai dengan surat persetujuan pengeluaran barang, dan untuk mengantisipasi ketika INSW pada saatnya menjadi atap utama dalam kegiatan importasi;
- c) Perlu adanya sosialisasi aturan perizinan impor barang lartas sehingga tidak ada miskomunikasi dengan importir dan PPJK yang mewakili pengurusan importasi; dan ketiga, perlu dilakukan asistensi kepada importir dengan *dwelling time* yang masih tinggi.

#### REFERENSI

- Anita, S. L., & Asmadewa, I. (2017). Analisis *dwelling time* Impor Pada Pelabuhan Tanjung Priok Melalui Penerapan Theory of Constraints. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 1(1).
- Artakusuma, A. (2012). Analisis Import Container *dwelling time* Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok. *Jurnal. Fakultas Teknik Sipil Dan Lingkungan. Institut Teknologi Bandung. Bandung.*
- Muhammad, Abdulkadir. 2007. *Metodologi Penelitian*. Bandung: Citra Aditya
- Nawawi, Hadari. 2003. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo
- Nugraha, W. A., Budiarto, U., & Amiruddin, W. (2015). Analisa Waktu Bongkar Muat Kapal Peti Kemas Pada Terminal III Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(4), 524.
- Soekanto, Soejono. 1997. *Pengantar Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik. Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Surachmad, Winarno. 1978. *Dasar dan Teknik Research, Pengantar Metodologi Ilmiah*. Bandung : Tarsito

