# **BAB II**

# **KEBIJAKAN PEMERINTAH INDONESIA DALAM MENGATASI MASALAH DWELLING TIME PELABUHAN DI INDONESIA**

## **Fenomena Dwelling time**

Dalam proses kegiatan perdagangan yang dilakukan melalui pelabuhan, ada dua parameter mengenai kinerja pelabuhan, yaitu waiting time (WT) dan dwelling time (DT). Pada prinsipnya ketika berbicara waiting time dan dwelling time adalah dua hal yang sangat berbeda baik secara definisi maupun parameter serta ruang lingkupnya. Definisi waiting time adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau nol (zero) “waiting time-nya” maka kinerja bongkar muat di terminal atau pelabuhan semakin baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi waiting time diantaranya ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan haulage dan lift on dan off di lapangan penumpukan dan yang tidak kalah pentingnya juga adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang biasa dilakukan oleh crane di dermaga.[[1]](#footnote-1) Sedangkan dwelling time merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau

barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan.

Menurut definisi World Bank (2011), pengertian dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (container) dibongkar dan diangkat (unloading) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Sedangkan menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2009), besarnya waktu berhenti tiap kendaraan pada perhentian sepanjang rute akan mempengaruhi efisiensi dari sistem angkutan secara keseluruhan.

Dwelling time adalah lama waktu yang dihitung sejak barang dibongkar dari kapal sampai dengan barang keluar dari pelabuhan. Pelabuhan disisi lain dari fungsinya memiliki interaksi ruangnya sendiri terhadap ruang lain, seperti halnya adanya integrasi pelabuhan dan sarana transportasi ataupun fasilitas lain, yang mana satu sama lainnya saling menimbulkan dampak jika ada masalah di salah satunya. Dwelling time pun terjadi diantara interaksi antara pelabuhan dengan akomodasi logistik jalur darat, misalnya truk pengangkut barang yang ingin membawa sejumlah petikemas yang ditumpuk di dermaga pelabuhan tertunda karena kendala daripada barang yang akan dibawa belum selesai urusan administrasi ataupun lainnya. Dwelling time itu sendiri berhubungan dengan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : KM 21 Tahun 2007, kegiatan bongkar muat barang dari dan keluar kapal adalah kegiatan yang meliputi Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery di pelabuhan.

1. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
2. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (exrackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/laangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.
3. Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

## **Tahap - Tahap dalam Proses Dwelling Time**

Berbica mengenai dwelling time, ada tiga tahapan yaitu pre-clearance, customs clearance, dan post clearance.

1. **Pre-Clearance**; waktu yang dibutuhkan sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan pengajuan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai.
2. **Customs Clearance**; waktu yang dibutuhkan sejak pemberitahuan impor barang (PIB) diterima sampai dengan diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai.
3. **Post-Clearance**; waktu yang dibutuhkan sejak surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB) sampai dengan pengeluaran barang impor dari TPS.[[2]](#footnote-2)



Gambar 1.1 Penjelasan Dwelling Time

Sumber : Beacukai.go.id

Penjelasan dalam Dwelling Time menurut gambar 1.1 yang tercantum tersebut yakni proses Dwelling Time terjadi pada saat Pre-Customs Clearance – Custom Clearance – dan Post-Customs Clearance. Pada tahap tersebut yakni tahap Pre-Customs Clearance, tahap dimana proses pembongkaran barang sampai dengan penimbunan di CY (Container Yard). Selanjutnya dalam tahap Custom Clearance yakni dimana dalam tahap tersebut merupakan proses penyelesaian kewajiban pabean (Custom Clearance) sampai dengan Customs Approval (SPPB), dimana dalam tahap Customs Clearance juga merupakan tahapan pemeriksaan jalur-jalur yang ditentukan oleh Bea Cukai yang dibagi kedalam 4 jalur yang dibedakan, yakni: Jalur Merah, Jalur Hijau, Jalur Kuning dan Jalur Prioritas. Selanjutnya, dan yang terakhir adalah tahap Post-Customs Clearance. Dalam tahap Post-Customs Clearance meliputi dua tahap, yakni tahap pertama Container Handling 🡪 Handover dimana pengeluaran barang container sampai dengan pembayaran biaya penimbunan dan tahap yang kedua yakni Gate-Out System dimana terjadinya pengeluaran barang (container) dari kawasan pelabuhan (TPS/TO).

## **Penjaluran dalam Customs Clearance**

Dengan penjelasan yang telah dijabarkan diatas, berikut akan dijelaskan mengenai penjaluran pada tahap Customs Clearance. Dalam proses pengeluaran barang impor dari kawasan pabean (port), Bea Cukai melakukan penetapan jalur terhadap suatu importasi tersebut, meliputi1

1. **JALUR MERAH**, adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran Barang Impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang), adalah surat yang dikeluarkan Bea Cukai yang mana setelah dilakukan pemerikasaan terhadap persyaratan dokumen dan atau pemeriksaan langsung secara fisik terhadap barang impor tersebut telah disetujui untuk diserahkan kepada importir.

Jalur Merah merupakan urutan dari suatu proses clearance yang mana setelah Bea Cukai menerima dokumen impor dari importir dan setelah dilakukan pemeriksaan dan penelitian, petugas Bea Cukai berdasarkan ketentuan kepabeanan yang berlaku memutuskan harus dilakukan pemeriksaan secara fisik terhadap barang yang diimpor. Yang dikenakan Jalur Merah adalah importasi dengan kondisi sebagai berikut:[[3]](#footnote-3)

1. Importir baru
2. Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi (high risk importer)
3. Barang impor sementara[[4]](#footnote-4)
4. Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
5. Barang re-impor
6. Barang Impor yang terkena pemeriksaan acak (random inspection)
7. Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah
8. Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi atau berasal dari negara yang berisiko tinggi
9. **JALUR HIJAU**, adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran Barang Impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur Hijau merupakan urutan dari suatu proses clearance juga yang mana setelah Bea Cukai menerima dokumen impor dari importir dan setelah dilakukan pemeriksaan dan penelitian, petugas Bea Cukai berdasarkan ketentuan kepabeanan yang berlaku memutuskan dapat diserahkan barang tersebut kepada importir tanpa harus dilakukan pemeriksaan fisik barang terlebih dahulu. Jalur Hijau ditetapkan jika importir atau importasi yang tidak termasuk dalam kriteria jalur kuning dan jalur merah.

Jalur Merah dan Jalur Hijau tersebut merupakan salah satu upaya dari Ditjen Bea Cukai untuk memastikan bahwa barang-barang yang diimpor tersebut sesuai dengan yang tertera di dokumen dan diizinkan masuk ke wilayah pabean Indonesia berdasarkan ketentuan bea dan cukai serta untuk pencegahan terhadap tindak pidana kepabeanan dan cukai, yakni contohnya: penyelundupan.[[5]](#footnote-5)

1. **JALUR KUNING**, adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Jalur Kuning ditetapkan jika terdapat kekurangan dalam dokumen pemberitahuan pabean beserta dokumen pelengkapnya.
2. **JALUR PRIORITAS**, adalah suatu bentuk perlakuan khusus yaitu tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen atas pemasukan barang impor dalam sistem tata laksana impor barang. Dalam implementasinya, jalur prioritas dibedakan menjadi 2, yakni:
3. **JALUR MITA** Prioritas, adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importer jalur prioritas dengan langsung diterbitkan SPPB tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen.[[6]](#footnote-6) Importir mendapatkan Jalur Prioritas berdasarkan ketetapan pemerintah.
4. **JALUR MITA** Non-Prioritas, adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importer jalur prioritas dan agar langsung diterbitkan SPPB tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokmen.[[7]](#footnote-7) Kecuali dalam hal-hal tertentu yaitu: (1) Barang ekspor yang diimpor kembali; (2) Barang yang terkena pemeriksaan acak; (3) Barang impor komoditi beresiko tinggi atau (4) Barang impor sementara.

## **Faktor-Faktor Utama yang Berpengaruh Terhadap Dwelling Time**

Faktor – faktor utama yang berpengaruh terhadap *dwelling time* petikemas impor di pelabuhan yaitu proses *pre clearance, custom clearance* dan *post clearance* pada jalur dokumen.

* + - 1. **Proses Pre-Clearance**, kendala yang dihadapi pada proses ini antara lain harmonisasi dan penerapan manajemen resiko dalam penerbitan ijin lartas, persyaratan lokasi penimbunan terkait prenotification, terkait persyaratan kepabeanan.
			2. **Proses Customs-clearance**, kendala customs clearance antara lain keterbatasan lahan untuk Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu/TPFT, belum optimalnya pemanfaatan TPFT (longroom), ketidaksiapan Sumber Daya Manusia/SDM, keterbatasan sarana/prasarana, kesalahan pengisian Pemberitahuan Impor Barang/PIB dan penyampaian dokumen pelengkap pabean.
			3. **Proses Post Clearance**, kendala pada post clearance antara lain terkait buruknya infrastruktur dan fasilitas pelabuhan serta perilaku importir.[[8]](#footnote-8)

Selain faktor-faktor pada proses pre-clearance, customs clearance, serta post-clearance, menurut Asosiasi Logistik Indonesia ada beberapa penyebab lain dari lamanya *dwelling time,* yaitu sebagai berikut[[9]](#footnote-9) :

Pertama, permasalahan mengenai infrastruktur. Kedua, pengauatan Otoritas Pelabuhan yang mempunyai wewenang penuh sebagai regulator, sampai saat ini masih belum jelas siapa penguasa di pelabuhan, apakah Otoritas Pelabuhan atau Pelabuhan Indonesia. Karena Pelabuhan Indonesia masih bertindak sebagai regulator dan mengeluarkan aturan-aturan atau tarif baru tanpa persetujuan Otoritas Pelabuhan. Ketiga, penyederhaan dokumen impor dan proses sudah dilakukan Bea Cukai dan Kementerian Perdagangan dalam setahun belakangan ini, tetapi tidak membantu banyak penurunan dwelling time. Keempat, pengenaan penalti biaya timbun dilakukan dengan efektif. Namun, aturan baru dari Pelindo dengan tarif 900% pada hari kedua sangat tidak adil dan membingungkan. Selain itu, penalti hanya menguntungkan Pelindo secara pendapatan. Terakhir, sistem online kepelabuhanan juga harus terintegrasi mulai dari shipping line, operator pelabuhan, Bea Cukai dan lembaga terkait, bank, trucking yang dikelola oleh pihak independen atau pemerintah. Peran INSW, lanjutnya, seharusnya bisa menjadi platform. Sayangnya, Asosiasi Logistik Indonesia melihat sampai sekarang belum bisa dan tingkat reliabilitasnya masih rendah.

## **Paket Kebijakan Ekonomi Tahap XI**

Permasalahan mengenai dwelling time sendiri mendapat perhatian dalam Paket Kebijakan Ekonomi XI. Untuk mempercepat laju roda perekonomian nasional, maka pemerintah kembali mengeluarkan Paket Kebijakan Ekonomi XI untuk memberi stimulus terhadap perekonomian nasional. Kali ini, kebijakan pemerintah menyentuh beberapa sektor yang melibatkan pengusaha kecil maupun industri. Salah satu sektor tersebut adalah sektor logistik. Pemerintah melalui Menko Perekonomian Darmin Nasution dan Sekretaris Kabinet (Seskab) Pramono Anung mengumumkan Paket Kebijakan Ekonomi Tahap XI. Berikut pokok-pokok paket kebijakan tersebut:

### **Kredit Usaha Rakyat Berorientasi Ekspor (KURBE)**

Fasilitas kredit ini diberikan sebagai stimulus kepada Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) untuk meningkatkan daya saing produk ekspor UMKM berbasis kerakyatan. Melalui fasilitas kredit ini diharapkan kualitas dan nilai tambah produk ekspor UMKM lebih meningkat.

KURBE menyediakan fasilitas pembiayaan ekspor yang lengkap dan terpadu untuk modal kerja (Kredit Modal Kerja Ekspor/KMKE) dan investasi (Kredit Investasi Ekspor/KIE) bagi UMKM. Dengan tingkat suku bunga 9% tanpa subsidi, penyaluran kredit ini bakal ditangani Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia/LPEI (Indonesia Exim Bank). Berjangka paling lama 3 tahun untuk KMKE dan/atau 5 tahun untuk KIE, batas maksimal KURBE Mikro adalah sebesar Rp 5 Miliar. Sedangkankan KURBE Kecil maksimal kredit yang bisa diberikan sebesar Rp 25 Miliar (dengan ketentuan maksimal KMKE sebesar Rp 15 Miliar) dan KURBE Menengah maksimal sebesar Rp 50 Miliar (dengan ketentuan maksimal KMKE sebesar Rp 25 Miliar).[[10]](#footnote-10)  Sasaran utama KURBE adalah supplier/plasma yang menjadi penunjang industri dan industri/usaha yang melibatkan banyak tenaga kerja sesuai skala usahanya.

### **Fasilitas Pajak Penghasilan dan Bea Perolehan Atas Hak Tanah dan Bangunan (BPHTB) Untuk Penerbitan Dana Investasi Real Estat (DIRE)**

Kegiatan real estate menurun sejak 2014, padahal sektor ini merupakan salah satu sektor padat karya. Untuk menghimpun dana demi perluasan usaha, beberapa pengusaha real estat Indonesia menerbitkan Real Estate Investment Trust (REITs) atau DIRE di pasar modal negara tetangga. Sedangkan jumlah DIRE di dalam negeri sangat rendah, hanya ada 1 DIRE yang diterbitkan sejak 2012. DIRE di Indonesia tidak menarik karena adanya pengenaan pajak berganda dan tarif pajak yang lebih tinggi dari negara tetangga.

Untuk meningkatkan penerbitan DIRE di dalam negeri, pada Paket Kebijakan Ekonomi V telah diterbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 200 Tahun 2015 tentang Perlakuan Perpajakan bagi Wajib Pajak dan Pengusaha Kena Pajak yang Menggunakan Skema Kontrak Investasi Kolektif Tertentu Dalam Rangka Pendalaman Sektor Keuangan. PMK ini sudah menghapus pengenaan pajak berganda dalam penerbitan DIRE, tapi masih mengenakan tarif pajak yang masih lebih tinggi dibanding negara tetangga.Karena itu pemerintah akan menurunkan tarif Pajak Penghasilan (PPh) final dan tarif BPHTB selama beberapa tahun, melalui:

1. Penerbitan Peraturan Pemerintah mengenai Pajak Penghasilan Atas Penghasilan Dari Pengalihan Real Estat Dalam Skema Kontrak Investasi Kolektif Tertentu yang mengatur pemberian fasilitas Pajak Penghasilan final berupa pemotongan tarif hingga 0,5% dari tarif normal 5% kepada perusahaan yang menerbitkan DIRE.
2. Penerbitan Peraturan Pemerintah mengenai Insentif dan Kemudahan Investasi di Daerah, yang antara lain mengatur penurunan tarif BPHTB dari maksimum 5% menjadi 1% bagi tanah dan bangunan yang menjadi  aset DIRE.
3. Penerbitan Peraturan Daerah (Perda) bagi daerah yang berminat untuk mendukung pelaksanaan DIRE di daerahnya.
4. Percepatan pengembangan DIRE di tanah air ditujukan untuk mendorong pendalaman sektor keuangan melalui peningkatan kapitalisasi pasar modal. Kebijakan ini juga dapat memperkuat peran bursa efek sebagai alternatif sumber dana jangka panjang.
5. Penerbitan DIRE dengan biaya yang relatif rendah juga meningkatkan efisiensi dalam penyediaan dana investasi jangka panjang. Hal ini akan menunjang percepatan pembangunan infrastruktur dan perumahan sesuai Program Jangka Menengah Nasional 2015-2019.

### **Pengendalian Risiko untuk Memperlancar Arus Barang di Pelabuhan (Indonesia Single Risk Management – ISRM)**

Arus barang di pelabuhan masih terhambat sehingga perlu dilakukan pengendalian risiko untuk memperlancar arus barang di pelabuhan (Indonesia Single Risk Management, ISRM). Ada beberapa hal yang menjadi kendala dalam hal customs clearence dan cargo release di pelabuhan, di antaranya: (1) pelayanan atas perijinan  ekspor impor oleh Kementrian/Lembaga (K/L) pada kondisi tertentu yang bersifat transaksional memerlukan waktu lama; (2) adanya perlakuan pelayanan yang berbeda-beda atas Pengguna Jasa yang sama di setiap K/L, sehingga menimbulkan ketidakpastian dan in-efisiensi dalam kegiatan ekspor impor; dan (3) pengelolaan risiko pada K/L belum dilakukan secara sistematis dan belum terintegrasi.

Semua hal tersebut di atas menyebabkan capaian kinerja logistik belum optimal. Ukuran yang paling konkret dan sering menjadi patokan adalah dwelling time, di mana pada akhir tahun 2015 tercatat rata-rata masih membutuhkan waktu 4,7 hari. Oleh sebab itu, pemerintah mewajibkan semua K/L untuk mengembangkan fasilitas pengajuan permohonan perizinan secara tunggal (single submission) melalui Portal Indonesia National Single Window (INSW) untuk pemrosesan perizinan.

Selain itu, pemerintah juga menetapkan penerapan Indonesia Single Risk Management (ISRM) dalam sistem INSW dengan melakukan penerapan identitas tunggal dan penyatuan informasi pelaku usaha dalam kegiatan ekspor impor, sebagai base profile risiko dan single treatment dalam pelayanan perizinan masing-masing K/L.

### **Pengembangan Industri Farmasi dan Alat Kesehatan**

Menerbitkan Instruksi Presiden kepada Menteri Kesehatan, Menteri Perindustrian, Menteri Perdagangan, Menteri Badan Usaha Milik Negara, Menteri Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi, Kepala Badan Pengawas Obat dan Makanan, dan Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal untuk mempercepat kemandirian dan daya saing industri obat dan alat kesehatan dalam negeri. Pokok-pokok Instruksi Presiden sebagai berikut:

1. Penyusunan road map dan action plan pengembangan industri farmasi dan alat kesehatan, yang antara lain memuat langkah-langkah untuk pengembangan industri bahan baku obat dan alat kesehatan, melalui investasi swasta, kerja sama swasta dan BUMN Farmasi, serta sinergi antar BUMN, khususnya:
2. Produk Bioteknologi, seperti insulin stem cell protein, blood fractionation, interferon, monoclonal antibody;
3. Produk Vaksin seperti: dengue (demam berdarah), HB (Hepatitis B), Sabin IPV (Inactivated Polio Vaccine), HPV (Human Papiloma Virus);
4. Produk Natural, seperti ekstrak biji pala, curcumin, gingerol, ekstrak sambung nyawa, ekstrak temulawak, omega 3, isolate alga cokelat (wound care);
5. Active pharmaceutical ingredient (API) atau Bahan Baku Obat seperti: simrastatin turunan statin untuk menurunkan kadar kolesterol, garam farmasi (kadar NaCl diatas 99% yang sudah diuji coba oleh PT. Kimia Farma), ascorbic acid (vit C), dan retinol;
6. Peningkatan supply alat kesehatan produk dalam negeri, seperti: produk Disposable and consumable, hospital furniture, implant ortopedi, elektromedical devices. Diagnostics instrument, PACS (Picture Archiving and Communication Systems), Diagnostics Reagents, Point of care testing, dan sebagainya.
7. Pengembangan riset kesediaan farmasi dan alat kesehatan untuk mendorong peningkatan kualitas dan ragam temuan-temuan baru.
8. Penyusunan kebijakan yang mendorong investasi industri farmasi dan alat kesehatan (a.l. membuka Daftar Negatif Investasi yang lebih terbuka bagi penanaman modal asing, yaitu untuk bahan baku obat dari 85% menjadi 100% untuk penanaman modal asing).
9. Peningkatan kapasitas kelembagaan (sinerjitas BUMN Farmasi) dan sumber daya manusia (tenaga apoteker, farmasi, kimia, biotechnology) serta pembiayaan.
10. Penyusunan kebijakan perdangangan dalam negeri dan luar negeri yang mendukung pengembangan industri farmasi dan alat kesehatan, antara lain perluasan penerapan e-catalogue, standar obat di rumah sakit dalam rangka Jaminan Kesehatan Nasional (JKN), penggunaan produk dalam negeri, dan pengendalian impor ekspor.
11. Penyusunan kebijakan fiskal untuk industri farmasi dan alat kesehatan, antara lain fasilitas bea masuk, tax holiday, tax allowance, incentif di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri, Pusat Logistik Berikat, dan sebagainya.[[11]](#footnote-11)

## **Upaya Pemerintah Indonesia dalam Mengatasi Masalah Dwelling Time**

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Direktur Lalu Lintas Angkutan Laut Kementerian Perhubungan, Wahyu Hidayat mengatakan saat ini Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum cukup untuk menaungi wewenang otoritas pelabuhan sebagai pusat koordinasi karena tidak tercantum dalam UU tersebut. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran hanya menyebutkan peran otoritas pelabuhan sebagai koordinator bukan penanggung jawab, sehingga tidak bisa menegur jika ada pelanggaran. Di dalam undang undang tersebut, Pasal 82 bahwa unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada: a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan b. gubernur atau bupati/walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan akan ada Keputusan Presiden (Keppres) terkait program pelayanan satu atap antar lembaga. Payung hukum ini untuk mengatasi masalah waktu tunggu bongkar muat barang di pelabuhan atau dwelling time yang kembali dikeluhkan Presiden Joko Widodo.

Dalam rangka tindak lanjut dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 002/38/13/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyelenggarakan sosialisasi standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal atau pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Sehingga Otoritas Pelabuhan melakukan pengawasan dan melaporkan secara berkala pelaksanaan kegiatan pelayanan operasional pelabuhan kepada Direktur Jenderal. Sedangkan operator terminal / pelabuhan menyampaikan laporan kinerja pelayanan operasional pelabuhan setiap bulan kepada Otoritas Pelabuhan.[[12]](#footnote-12)

### **Strategi Kemenko Kemaritiman dalam Mengatasi Dwelling Time**

Dalam mengatasi masalah lamanya dwelling time yang terjadi di beberapa pelabuhan di Indonesia, Kementerian Koordinasi Kemaritiman mempunya sejumlah langkah untuk mengatasi lamanya dwelling time (waktu bongkar muat) di pelabuhan agar sesuai dengan instruksi Presiden Joko Widodo menjadi tiga hari.

**Pertama**, deregulasi peraturan perizinan yang memakan konsumsi *dwelling time* paling tinggi di pre-clearance. Ada beberapa peraturan yang dhililangkan, direvisi, dan diperbaiki. Sehingga harus adanya pengecekan kembali terhadap aturan yang masih bisa disederhanakan atau dihapuskan. **Kedua**, meminta importer mengirim Pemberitahuan Impor Barang (PIB) sebelum pengangkut menyampaikan manifesnya. Sehingga, sebelum manifest datang, Pemberitahuan Impor Barang (PIB) sudah datang. Aturan ini diatur agar semakin mempercepat *dwelling time.* **Ketiga**, membangun jalur kereta api di berbagai pelabuhan agar proses pemindahan barang menjadi lebih cepat. **Keempat**, pengenaan denda container yang melebihi waktu yang berlaku. Dari penganaan denda tersebut, diharapkan hal ini akan membuat container paling lama hanya dua hari berada di pelabuhan. Salah satu langkah yang ditempuh Pemerintah Indonesia pada akhir tahun 2015 adalah dengan mengeluarkan kebijakan pemberlakuan denda lima juta rupiah per hari kepada para importer yang menumpuk barangnya di pelabuhan lebih dari tiga hari. Hal ini disampaikan oleh Deputi Bidang Sumber Daya Alam dan Jasa‎, Kemenko Maritim, Agung Kuswandono. Alasan diterapkannya kebijakan ini adalah barang yang tidak bergerak dari pelabuhan karena biaya sewa fasilitas di pelabuhan lebih murah dibandingkan biaya simpan di lokasi lain, sehingga perusahaan lebih memilih menyimpan barangnya di pelabuhan. **Kelima**, menengok pelabuhan-pelabuhan lain yang dapat menampung kontainer dan menjadi tempat bersandar kapal-kapal besar. **Keenam**, penerapan sistem *first come, first serve* pada kapal-kapal yang datang ke pelabuhan. **Ketujuh,** pembangunan sistem teknlogi informasi dengan membentuk badan khusus dan pengawasan portal Indonesia National Single Window.[[13]](#footnote-13) Indonesia Nasional Single Window (INSW) merupakan suatu portal informasi atau website yang terintegrasi secara nasional, yang dapat diakses melalui jaringan Internet (public-network), dan akan melakukan integrasi informasi berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan dokumen lain yang terkait dengan ekspor-impor.[[14]](#footnote-14)

### **Kebijakan Kementerian Koordinator Perekonomian**

 Kebijakan dalam mengurangi lamanya dwelling time ditetapkan melalui metode mini lab atau laboratorium mini yang menyatukan kepentingan berbagai instansi di pelabuhan. Ada lima mini lab yang tengah disusun, yakni sektor standardisasi dan metodologi, manajemen impor pangan, perizinan impor non-pangan, manajemen risiko, serta mini lab operasi. Metode mini lab adalah usul dari lembaga konsultan Mackenzie untuk pemerintah sebagai solusi mengatasi kemandekan dwelling time. Cara ini pernah berhasil diterapkan oleh Perdana Menteri Thailand, Abhisit Vejjajiva. Di Indonesia, mini lab standardisasi dan metodologi akan membahas penyatuan standar antar-instansi.[[15]](#footnote-15) Adapun mini lab manajemen impor pangan akan menangani masalah ekspor-impor produk pangan dan pertanian. Sementara itu, urusan percepatan waktu dan biaya akan dibahas dalam mini lab perizinan impor non-pangan. Sedangkan mini lab manajemen risiko dan operasi akan menyusun standar optimalisasi pelayanan 24 jam selama sepekan penuh.

### **Penerapan Indonesia Single Risk Management**

Arus barang di pelabuhan masih terhambat sehingga perlu dilakukan pengendalian risiko untuk memperlancar arus barang di pelabuhan (Indonesia Single Risk Management). Ada beberapa hal yang menjadi kendala dalam hal customs clearence dan cargo release di pelabuhan, di antaranya: (1) pelayanan atas perijinan ekspor impor oleh Kementrian/Lembaga (K/L) pada kondisi tertentu yang bersifat transaksional memerlukan waktu lama; (2) adanya perlakuan pelayanan yang berbeda-beda atas Pengguna Jasa yang sama di setiap K/L, sehingga menimbulkan ketidakpastian dan in-efisiensi dalam kegiatan ekspor impor; dan (3) pengelolaan risiko pada K/L belum dilakukan secara sistematis dan belum terintegrasi.[[16]](#footnote-16)

Semua hal tersebut di atas menyebabkan capaian kinerja logistik belum optimal. Ukuran yang paling konkret dan sering menjadi patokan adalah dwelling time, di mana pada akhir tahun 2015 tercatat rata-rata masih membutuhkan waktu 4,7 hari. Oleh sebab itu, pemerintah mewajibkan semua Kementerian/Lembaga untuk mengembangkan fasilitas pengajuan permohonan perizinan secara tunggal (single submission) melalui Portal Indonesia National Single Window (INSW) untuk pemrosesan perizinan. Selain itu, pemerintah juga menetapkan penerapan Indonesia Single Risk Management (ISRM) dalam sistem INSW dengan melakukan penerapan identitas tunggal dan penyatuan informasi pelaku usaha dalam kegiatan ekspor impor, sebagai base profile risiko dan single treatment dalam pelayanan perizinan masing-masing Kementerian/Lembaga.

* 1. Untuk tahap awal, pemerintah meluncurkan model single risk management dalam platform single submission antar BPOM dengan Bea dan Cukai yang diperkirakan dapat menurunkan dwelling time terhadap produk-produk bahan baku obat, makanan minuman, dan produk lain yang membutuhkan perizinan dari BPOM dari 4,7 Hari menjadi sekitar 3,7 Hari pada bulan Agustus 2016.[[17]](#footnote-17)
	2. Untuk tahap berikutnya, pada bulan Agustus 2016, pemerintah mewajibkan penerapan single risk management, dan penerapan itupun diperluas untuk beberapa Kementerian/Lembaga seperti Kementerian Perdagangan, Kementerian Pertanian, sehingga pada akhir tahun 2016, diharapkan dapat berpengaruh pada penurunan dwelling time menjadi 3,5 Hari secara nasional.
	3. Terakhir, menerapkan single risk management secara penuh pada seluruh Kementerian/Lembaga penerbit perizinan ekspor/impor. Ini akan menaikkan tingkat kepatuhan Indonesia terhadap WTO Trade Facilitation Agreement menjadi 70% serta menurunkan dwelling time menjadi kurang dari 3 Hari pada akhir 2017.

Terkait dengan perizinan masuk dan keluar barang di pelabuhan, dengan diluncurkan Indonesia Single Risk Management diharapkan dapat berjalan efektif agar tidak ada lagi masalah perizinan sehingga waktu bongkar muat barang di pelabuhan menjadi lebih singkat. Dengan kata lain, akan dibuat penyatuan standar pemberian izin masuk dan keluarnya barang di pelabuhan mengingat masalah perizinan jalur hijau menyangkut 18 kementerian/lembaga. Karena keluar-masuknya barang akan cepat jika masuk jalur hijau. Sehingga Indonesia Single Risk Manegement ini tidak lain adalah untuk menyatukan standarnya. Jika jalur hijau, berarti hijau. Pemerintah akan membentuk Indonesia Single Risk Management yang bertugas menetapkan status barang yang masuk atau keluar pelabuhan.

1. <http://www.jaringnews.com/politik-peristiwa/opini/79113/Edi-Priyanto-Dwelling-Time-dan-Problematikanya> diakses pada tanggal 19 Oktober 2016 pukul 14.50 [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.insw.go.id/index.php/home/menu/sw/diakses> pada tanggal 13 Desember 2016, pukul 13.40 [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.beacukai.go.id/arsip/pab/impor.html> diakses pada tanggal 10 Oktober 2016 pukul 15.30 WIB [↑](#footnote-ref-3)
4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 140/PMK.04/2007 tentang impor sementara, pasal 1. [↑](#footnote-ref-4)
5. [www.bppk.kemenkeu.go.id/mengenal-fasilitas-pabean-dan-bea-masuk-fasilitas-prosedural-kepabeanan/](http://www.bppk.kemenkeu.go.id/mengenal-fasilitas-pabean-dan-bea-masuk-fasilitas-prosedural-kepabeanan/) diakses pada tanggal 24 Februari 2017, pukul 13.50 [↑](#footnote-ref-5)
6. Ibid. [↑](#footnote-ref-6)
7. ibid [↑](#footnote-ref-7)
8. <http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/edaj/diakses> pada tanggal 11 Januari 2017, pukul 23.45 [↑](#footnote-ref-8)
9. [http://industri.bisnis.com/read/20160313/98/527643/ali-pemerintahan-jokowi-salah-langkah-atasi-dwelling-time/ Diakses](http://industri.bisnis.com/read/20160313/98/527643/ali-pemerintahan-jokowi-salah-langkah-atasi-dwelling-time/%20Diakses) pada tanggal 10 Februari 2017, pukul 13.00 [↑](#footnote-ref-9)
10. [**http://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/paket-kebijakan-ekonomi-x-meningkatkan-daya-saing-nasional-dalam-pertarungan-ekonomi-global/ Diakses**](http://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/paket-kebijakan-ekonomi-x-meningkatkan-daya-saing-nasional-dalam-pertarungan-ekonomi-global/%20Diakses) **pada tanggal 17 Februari 2017, pukul 18.00**  [↑](#footnote-ref-10)
11. ibid [↑](#footnote-ref-11)
12. <http://dephub.go.id/post/read/kinerja-pelayanan-operasional-pelabuhan-tolak-ukur-keberhasilan-penyelenggaraan-transportasi-laut-11100/> Diakses pada tanggal 13 Februari 2017, pukul 15.40 [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://m.tempo.co/read/news/2016/03/14/090753431/ini-tujuh-strategi-kemenko-kemaritiman-atasi-dwelling-time/Diakses> pada tanggal 11 Januari 2017, pukul 18.30 [↑](#footnote-ref-13)
14. [www.insw.go.id](http://www.insw.go.id)/tentang/INSW/ Diakses pada tanggal 12 Februari 2016, pukul 10.24 [↑](#footnote-ref-14)
15. [http://www.kemenperin.go.id/artikel/9678/Dwelling-Time-Turun,-Biaya-Pelabuhan-Melambung/](http://www.kemenperin.go.id/artikel/9678/Dwelling-Time-Turun%2C-Biaya-Pelabuhan-Melambung/) Diakses pada tanggal 25 Desember 2016, pukul 08.45 [↑](#footnote-ref-15)
16. <http://dephub.go.id/post/read/paket-kebijakan-ekonomi-xi/Diakses> pada tanggal 12 Februari 2017, pukul 09.56 [↑](#footnote-ref-16)
17. ibid [↑](#footnote-ref-17)