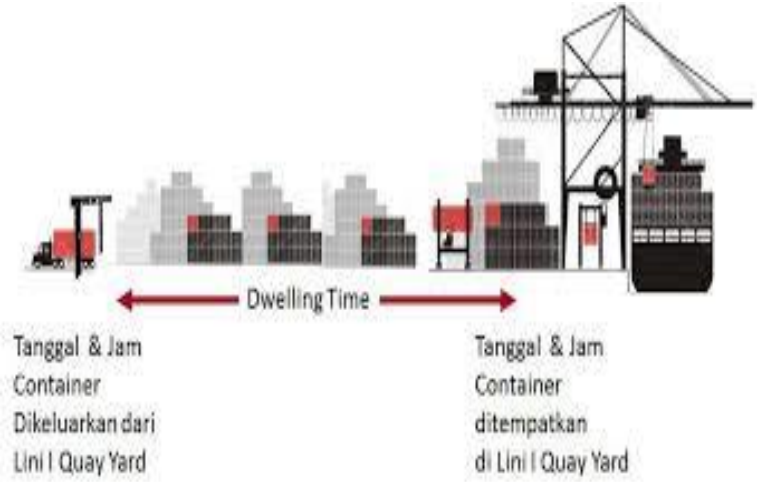
BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

1. Pengertian *Dwelling Time*

Menurut definisi ***World Bank*** (2011) pengertian *dwelling time* adalah waktu berapa lama petikemas (barang *import*) ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dalam pelabuhan sejak dibongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar dari TPS melalui pintu utama.



Gambar 1. *Dwelling Time*
Sumber: Pelindo III Semarang, 2017

Menurut situs *grahasegara.wordpress.com* ada 3 proses utama pada *dwelling time* :

a. *Pre-Clearance* adalah proses peletakan petikemas di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

b. *Customs-Clearance* adalah proses pemeriksaan fisik petikemas (khusus untuk jalur merah), lalu verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

c. *Post-Clearance* adalah saat petikemas diangkut ke luar kawasan pelabuhan dan pihak pemilik petikemas melakukan pembayaran ke Operator Pelabuhan.

Dwelling Time merupakan isu standar yang dihadapi oleh seluruh negara yang *concern* pada kinerja perdagangan internasionalnya. Dampak dari buruknya pelabuhan barang di Indoensia menyebabkan tingkat waktu bongkar muat yang sangat tinggi dengan mengukur berapa hari saat barang berada pada tempat penumpukan petikemas di Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Perbandingan, *dwelling time* di dunia antara lain, Singapura memiliki *dwelling time* 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Prancis 3 hari, Los Angeles, AS 4 hari, Australia 3 hari, Port Klang, Malaysia 4 hari, dan Thailand 5 hari.

2. Lingkup Pelabuhan

Pelabuhan Tanjung Emas adalah sebuah pelabuhan di Semarang, Jawa Tengah. Pelabuhan Tanjung Emas dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) sejak tahun 1985. Menurut catatan sejarah, pelabuhan ini berkembang sejak abad ke-16. Sebelumnya Pelabuhan Semarang berada di bukit Simongan, daerah ini sekarang dikenal dengan Gedong Batu di mana terdapat Kelenteng *Sam Po Kong*. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dahulu terletak di sekitaran Jembatan Berok, Kota Lama, dikenal sebagai daerah *Groote Boom*. Peninggalannya masih dapat dijumpai hingga kini, seperti reruntuhan Menara Syahbandar dan menara bekas mercusuar yang sekarang menjadi Menara Masjid Layur. Fondasi dari pelabuhan ini menggunakan batu dan struktur dengan bata, dinding yang dilapisi dengan lempeng logam yang tahan karat, atap berbentuk kubah kecil terbuat dari

logam yang menaungi ruangan lampu mercusuar. Bangunan ini terletak di tepi perairan tepatnya pada lekukan Laut Jawa sejak tahun 1884.

Gambar 2. Kanal Pelabuhan Tanjung Emas
Sumber: KSOP Kelas 1 Tg Emas, 2014

Secara geologis lokasi Pelabuhan Semarang kuno kurang menguntungkan. jumlah pasir yang sangat banyak dan endapan lumpur yang berlangsung terus-menerus, menyebabkan sungai yang menghubungkan kota dengan pelabuhan tidak dapat dilayari. Bahkan pada muara sungai terbentuk dataran pasir yang sangat menghambat pelayaran dari dan ke kota. Untuk mengatasi kondisi geologi yang tidak menguntungkan bagi kapal-kapal besar itu pada tahun 1868, beberapa perusahaan dagang melakukan pengerukan lumpur yang pertama kali, selanjutnya dibuat juga kanal pelabuhan baru, bernama *Nieuwe Havenkanaa*l, atau Kali Baroe, yang pembuatannya berlangsung pada tahun 1872. Melalui kanal ini, perahu-perahu dapat berlayar sampai ke pusat kota untuk menurunkan dan memuat barang-barang.

Setelah pembangunan Kali Baroe, banyak kapal dari luar negeri, baik kapal uap maupun kapal layar, berdatangan di Pelabuhan Semarang. Selama tahun 1910 tercatat 985 kapal uap dan 38 kapal layar yang berlabuh di Semarang. Mereka berasal dari berbagai negeri yaitu Inggris, Belanda,

Hindia Belanda, Jerman, Denmark, Jepang, Austria, Swedia, Norwegia, dan Perancis.

Walaupun sudah ada penambahan fasilitas pelabuhan Nusantara, pelabuhan Semarang masih terbatas untuk disandari kapal-kapal berukuran besar. Pada masa itu, kapal yang bisa merapat/bersandar di Dermaga Nusantara hanya kapal dengan maksimum *draft* 5 m atau berukuran kurang lebih 3.500 Ton bobot mati (*Dwt*). Sedang kapal-kapal dengan *draft* lebih dari 5 m masih harus berlabuh di luar pelabuhan atau di lepas pantai yang jaraknya kurang lebih 3 mil dari dermaga, karena itu, maka dikenal sebagai Pelabuhan *Rede*. Sejak 1970, arus kapal dan barang yang melalui pelabuhan Semarang cenderung semakin meningkat setiap tahun. Menurut data tahun 1970-1983 kenaikan arus barang rata-rata tiap tahun yaitu 10% lebih, mengingat keterbatasan fasilitas pelabuhan seperti kedalaman dan lebar alur/kolam yang tidak memadai untuk masuk/keluarnya kapal-kapal samudera, maka pemerintah menetapkan untuk mengembangkan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

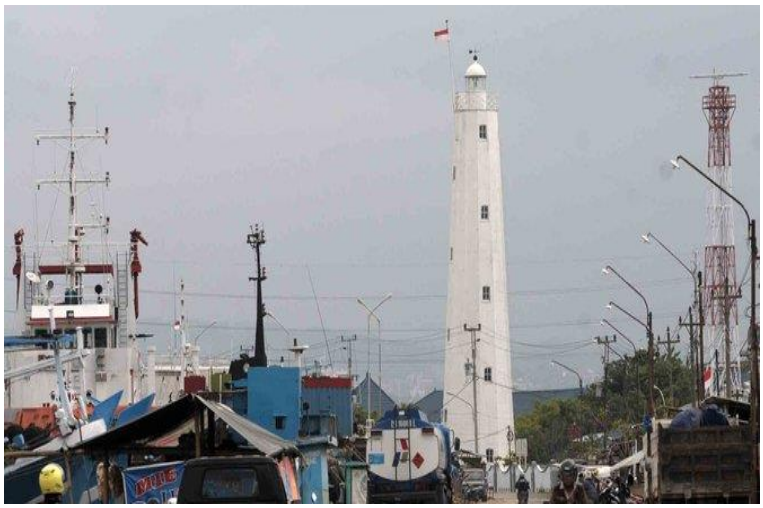
Hingga saat ini Pelabuhan Tanjung Emas sudah berubah sangat signifikan dan telah menjadi pintu gerbang ekonomi untuk daerah Semarang dan sekitarnya. Tanjung Emas sudah dipadati kapal asing maupun kapal nasional dalam kegiatan *import*. Sehingga setiap tahunnya, kegiatan *import* di pelabuhan ini terus meningkat. Hal ini sudah bisa ditangani karena di dalam Pelabuhan Tanjung Emas terdapat Terminal Penyimpanan Petikemas (TPKS) yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang turun atau yang akan naik ke kapal.

Gambar 3. Pelabuhan Tanjung Emas
Sumber: PT. Pelindo III Semarang, 2012

Dengan semakin meningkatnya aktifitas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tentunya semakin banyak ruang yang diperlukan untuk penyimpanan *container*, meski sudah mulai ada perubahan seperti penambahan lahan namun tentunya hal tersebut masih kurang untuk mengatasi permasalahan *dwelling time* yang cukup lama maka dari itu pemerintah juga berusaha mengatasi hal tersebut dengan cara lain seperti misalnya dengan memangkas birokrasi yang berbelit-belit.

Pada masa penjajahan Pelabuhan Tanjung Emas diatur dan dikelola oleh kolonial Belanda dalam rangka menjadikan Semarang sebagai kota dagang dan pelabuhan. Pelabuhan ini menjadi prasarana untuk *eksport* gula dan hasil bumi lainnya oleh Belanda, karena pada akhir abad ke-19, Jawa merupakan penghasil gula nomor 2 di dunia setelah Kuba. Terdapat mercusuar di area Pelabuhan Tanjung Emas ini. Mercusuar *Willem 3*, yang menurut inskripsi, menara ini dibangun pada tahun 1884. Mercusuar *Willem 3* kala itu dibangun untuk memfasilitasi kapal- kapal dagang *VOC* yang memasuki pelabuhan. Belanda kala itu juga membangun gugang-gudang serta membangun pelabuhan secara apik agar bias disandari kapal-kapal besar. Saat ini Mercusuar ini secara resmi dikelola pemerintah melalui Kemanterian Perhubungan, bangunan ini juga menjadi saksi bisu

bahwa Semarang tumbuh menjadi kota berniaga berkat berkembangnya Pelabuhan Tanjung Emas.



Gambar 4. Mercusuar *Willem 3*

Sumber: KSOP Kelas 1 Tg. Emas, 2018

Mercusuar ini masih kokoh berdiri hingga saat ini, lokasinya berada berdekatan dengan kali, lebih spesifiknya Mercusuar *Willem 3* sekarang berada di kawasan Distrik Navigasi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang terletak persis di sebelah kiri Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Tanjung Emas Semarang.

Saat ini, fasilitas-fasilitas yang berada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang antara lain, pemecah gelombang (dam merah & dam biru), alur pelayaran, kapal tunda, kolam pelabuhan, penumpukan, dermaga, *fender*, gudang, terminal penumpang, area parkir dan sarana penunjang lainnya. Dengan peningkatan fasilitas-fasilitas ini tentu berdampak pada jumlah kapal yang bersandar di Terminal Penumpang maupun Terminal Petikemas. Berikut data yang memaparkan informasi seputar Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang :

a. Peta Pelabuhan

Tabel 1

Tabel Peta Pelabuhan

Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman kolam (M LWS)
Dermaga Petikemas	495	25	-11

Sumber: Pelindo III Semarang, 2019

b. Standar Kinerja Bongkar Muat Petikemas

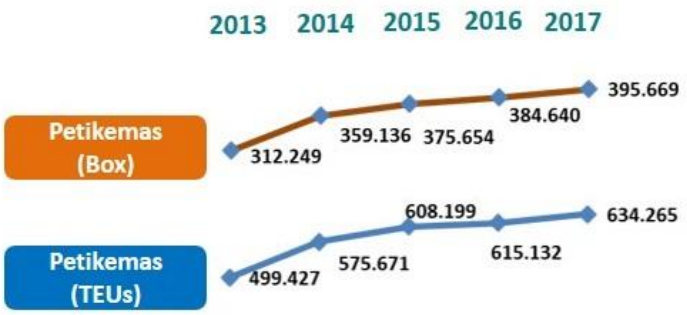
Tabel 2

Tabel Standar Kerja Bongkar Muat Petikemas

Lokasi	Dermaga UPTK Box/CC/Jam	Box Ship/Hour	Receive/menit	Delivery/menit
Dermaga TPKS	25	46	45	60

Sumber: Pelindo III Semarang, 2019

c. Grafik Jumlah Petikemas di TPKS Tanjung Emas periode 2013-2017



Gambar 5. Grafik Jumlah Petikemas di TPKS Tanjung Emas

Sumber: Pelindo III Semarang, 2019

3. Lingkup Terminal Petikemas

Terminal Petikemas Semarang (TPKS) terletak di lokasi strategis di tengah-tengah pulau jawa yang memberikan pelayanan jasa petikemas *(container terminal handling)* yang handal, aman, dan terintegrasi antar moda serta didukung dengan penggunaan teknologi informasi yang modern dan didesain untuk memenuhi kebutuhan penggunaan jasa.

Sejarah berdirinya Terminal Petikemas Semarang (TPKS) tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari perusahaan negara (PN) pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969, dan Perum Pelabuhan tahun 1983.

Berdasarkan pembagiannya, Pelabuhan Semarang berada di bawah Perum Pelabuhan Indonesia III yang berkantor pusat di Surabaya. Pada periode ini dilaksanakan Proyek Pembangunan tahap I Pelabuhan Semarang dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 23 November 1985 yang kemudian diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk Pengelolaan pelabuhan mengalami perubahan terakhir kali pada tahun 1992 dengan pembagian yang masih sama yaitu masih berupa PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV .

Awal kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan secara konvensional yaitu menjadi satu kesatuan bongkar muat barang umum (*general cargo*) yang berada di bawah kendali divisi usaha terminal cabang Pelabuhan Tanjung Emas, setelah selesainya pembangunan tahap II tahun 1997, penanganan petikemas memasuki tahap pelayanan terminal sendiri yang dikendalikan divisi terminal petikemas cabang Tanjung Emas (divisi TPK).

Sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan petikemas di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih profesional, Manajemen Pelabuhan Indonesia III atas persetujuan pihak Kesyahbandaran (KSOP) kelas 1 Tanjung Emas dan

pihak terkait lainnhya melakukan pemekaran Organisasi Pelabuhan Tanjung Emas, menjadi 2 bagian yaitu Pengelolaan Terminal Petikemas secara mandiri di bawah tanggung jawab General Manager Terminal (GMT) Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan pengelolaan pelabuhan di bawah tanggung jawab General Manager Pelabuhan Tanjung Emas .

Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat keputusan Direksi PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor : KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal Petikemas Semarang terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001 Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga semua urusan *handling* petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang. Pada tanggal 1 Juli 2009 yang lalu, Terminal Petikemas Semarang telah berdiri menjadi Terminal Petikemas yang sangat diminati para pelaku *eksport* dan *import*, khususnya di daerah Jawa Tengah dan DIY.

Gambar 6. TPKS Semarang

Sumber: Pelindo III Semarang, 2019

Fasilitas yang ada di Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang semakin dilengkapi untuk melayani arus keluar masuk barang yang semakin meningkat setiap tahunnya guna efektifitas dan efisiansi saat peroses bongkar muat.

Gambar 7. Fasilitas Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas
Sumber: TPK Semarang, 2018

Fasilitas-fasilitas ini tentunya dikelola oleh pihak Pelindo sebagai lembaga yang mempunyai otoritas dalam pegadaan pelabuhan sebagai mana diatur dalam UU No.17 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Umum, PT Pelindo III (Persero) bertanggung jawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan dan Lingkungan Maritim., yang berarti juga bertanggung jawab untuk perawatan atau *maintenance* untuk fasilitas-fasilitas tersebut, namun tentunya tetap di bawah pengawasan dari pihak Syahbandar yang memiliki fungsi regulator dan pengawasan juga memiliki otoritas penuh di wilayah pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

PT Pelido III (Persero) Tanjung Emas Semarang harus selalu berkoordinasi dengan pihak Syahbandar (KSOP) Kelas 1 Tanjung Emas Semarang sebagai aparatur sipil negara yang dibawahi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (KEMENHUB) agar kebijakan-kebijakan

pemerintah tidak ada yang dilanggar dan tetap dapat terlaksana dan begitu pula sebaliknya apabila pihak Pelindo berkehendak untuk pengembangan, semisal perluasan Terminal Petikemas di wilayah pelabuhan maka pihak Syahbandar akan turut berperan serta dengan memberikan regulasi, perizinan, serta turut membantu kelancaran maupun keamanan sesuai dengan tugas dan fungsinya yang diatur oleh Kementerian Perhubungan.

2.2 Fakta

1. Waktu Tunggu Barang di Tanjung Emas Semarang

Menurut *General Manager* Terminal Petikemas Semarang (TPKS), **Erry Akbar Panggabean** waktu tunggu barang (*dwelling time*) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang bisa sampai 4-5 hari masih cukup jauh dengan target pemerintah yaitu waktu tunggu barang di Pelabuhan hanya 2 smpai 3 hari. Jika diuraikan waktu 4 sampai 5 hari tersebut terjadi pada prosess *Pre Custom* 3,1 hari, *Custom clearance* 0,6 hari dan *Post Custom Clearance* 1,3 hari.

Direktur Utama PT Pelindo III **Ari Askhara** mengatakan, pemangkasan *dwelling time* menjadi 3,5 hari harus dilakukan, namun pihaknya lebih memilih menekan *cost* logistik agar lebih rendah. Disisi lain, PT Pelindo III menargetkan petikemas yang singgah ke Pelabuhan Tanjung Emas mencapai 700.000 *TEUs* sepanjang 2018. Namun, target tersebut sudah terealisasi bulan Mei ini karena petikemas yang singgah di Pelabuhan Tanjung Emas sudah mencapai 800.000 *TEUs*. Menurutnya, Jateng menjadi *exodus* dari Jawa Timur karena mempunyai upah yang cukup kompetitif dibandingkan provinsi lain. Dia menambahkan, dengan upah cukup murah banyak sekali pengusaha yang memindahkan usahanya ke Jateng. "Jateng mempunyai UMR yang kompetitif jika dibandingkan dengan provinsi lain, ini menimbulkan banyaknya kapal yang bersandar di Pelabuhan Semarang sehingga arus lalu lintas petikemas cukup tinggi," katanya.

Gambar 8. Keluar Masuk Petikemas di TPKS

Sumber: Pelindo III Semarang, 2015

PT Pelindo III terus mengoptimalkan pemangkasan *dwelling time* atau waktu berapa lama peti kemas di Pelabuhan Tanjung Emas mencapai 3,5 hari. Pasalnya, hingga saat ini *dweling time* di Pelabuhan Tanjung Emas mencapai 4,5 hari.

Untuk meminimalkan waktu tunggu tersebut, Pelindo III Semarang berharap adanya dukungan dari pihak-pihak terkait, di antaranya Bea dan Cukai serta Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) juga Badan Karantina terkait karena tidak semua dokumen dikeluarkan oleh TPKS,"tuturnya". Peranan instansi terkait dan pihak importir sangatlah berpengaruh terhadap pengurangan waktu tunggu barang (*dweliing time*) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Saling koordinasi sesama istansi dan kesadaran terhadap peraturan yang ada menjadi kunci kelancaran kegiatan operasional *import* barang melalui pelabuhan. Hal yang tidak kalah pentingnya, adalah keterlibatan TNI dan Kepolisian untuk membantu KSOP dalam pengawasan di wilayah pelabuhan khususnya untuk mengawasi pungli yang kerap terjadi di pelabuhan. Pasalnya, pungli ini sering berpengaruh kepada harga barang yang melalui pelabuhan. Peran pemerintah sangatlah penting dengan memangkas proses birokrasi yang

sangat berbelit-belit, salah satunya dengan pemanfaatan teknologi yang berbasis alat atau material maupun program berbasis *online* yang memudahkan proses serta mempersingkat waktu baik dari proses registrasi ke pihak terkait sampai perijinan masuk maupun pengeluaran barang, selain itu juga dengan memperketat pengawasan dan kontrol di Terminal Petikemas (TPKS) agar dapat mendorong pihak terkait agar segera menyelesaikan wewenang mereka seefisien mungkin tentunya fungsi regulator dan pengawasan ini dimiliki oleh pihak KSOP sebagai aparatur sipil negara di bawah Kementerian Perhubungan yang dapat menggerakkan lembaga lain di lingkungan kepelabuhan.

2. Instansi Pemerintah Terkait

a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Sebagai penyelenggara pelabuhan yang memegang fungsi pengaturan, pengawasan, pengendalian kegitan operasionl pelabuhan, sekaligus menjamin kelancaran arus barang di Pelabuhan Tanjung Emas. KSOP juga sebagai badan yang mengkoordinasi lembaga-lembaga pemerintah yang ada di pelabuhan yang memiliki otoritas di lingkup pelabuhan. KSOP juga lembaga yang berhak mengeluarkan perizinan menyangkut kepelabuhan bahkan juga ijin mendirikan usaha sekalipun, sehingga KSOP juga bertanggung jawab atas apa yang terjadi di pelabuhan, jadi sepatutnya lembaga terkait juga mampu berintegrasi dan selalu terhubung dengan pengawasan dan regulasi dari KSOP agar semua dapat dijalankan sesuai peraturan yang ditetapkan menyangkut permasalahan *dwelling time* ini.

b. PT.Pelabuhan Indonesia (persero)

Adalah adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang Jasa Kepelabuhanan, dan mengatur seluruh kegiatan di pelabuhan termasuk *maintenance*, pengadaan peralatan maupun fasilitas-fasilitas pendukung pelabuhan dan lain-lain.

c. Bea Cukai Kementrian Keuangan

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang merupakan lembaga atau aparatur sipil negara yang berada di bawah Kementrian Keuangan Republik Indonesia mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

d. Badan Karantina

Badan yang melaksanaan pemeriksaan, pengasingan, pengamatan, perlakuan, penahanan, penolakan, pemusnahan, dan pembebasan pada barang *import* sesuai bidang masing-masing yang akan masuk ke Indonesia dan berhak melakukan kegiatan operasional perkarantinaan barang tersebut jika ada masalah sesuai perundang-undangan.