

Peranan Satuan Petugas Polres Pelabuhan Tanjung Perak terhadap penurunan angka *Dwelling Time*

The role of Unit Officer Polres of Tanjung Perak Port against the decrease of Dwelling Time numbers

Ardian Satrio Utomo

Program Studi Magister Kajian Ilmu Kepolisian, Sekolah Pascasarjana, Universitas Airlangga
Surabaya, 60286, Jawa Timur, Indonesia

E-mail: ardian.satrio.utomo-2015@pasca.unair.ac.id

Abstrak

Kasus yang ditemukan di Pelabuhan Tanjung Perak adalah akumulasi kontainer lebih dari 6-7 hari. Hal ini tentu sangat merugikan berbagai pihak. Tujuan kajian ini adalah untuk mencari tahu dan menganalisa peranan kepolisian nasional terhadap penurunan tingkat waktu berdiam di Pelabuhan Tanjung Perak. Semakin lama waktu tinggal, semakin tinggi biaya logistik barang. Dalam studi ini metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengamatan, dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang mempengaruhi lamanya waktu tinggal hingga 6 sampai 7 hari di Pelabuhan Tanjung Perak masih banyak yang tidak dilaporkan punahnya ilegal, kerjasama lintas sektoral di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan gugus tugas waktu tinggal masih belum optimal dan kurang perilaku kesadaran terhadap Importir. Peran polisi dalam mengurangi waktu tinggal di Pelabuhan Tanjung Perak seperti melaksanakan kegiatan tindakan di lapangan sebagai tindak lanjut pengawasan waktu tinggal untuk mencegah punahnya ilegal; melakukan pengamatan dan patroli ke tempat, objek di dalam terminal kontainer; melaksanakan pengamanan pada saat tinggal pos; melampirkan stiker peringatan ke kontainer yang telah ada selama lebih dari sepuluh hari; koordinasi dengan lembaga lintas sektoral, dan melakukan kegiatan informasi dan komunikasi melalui media.

Kata kunci: *waktu tinggal; port; wadah; kontrol sosial; Surabaya*

Abstract

The purpose of this study was to find out and analyze the role of the National Police towards a decrease in the dwelling time rate at the Port of Tanjung Perak. The longer the dwelling time, the higher the logistics costs of the goods. The case found in Tanjung Perak Port is the accumulation of containers over 6-7 days. This is certainly very detrimental to various parties. In this study the method used is a qualitative method. Data collection techniques used were observation, and interviews. The results showed that the factors that influence the duration of dwelling time up to 6 to 7 days at Tanjung Perak Port are still many unreported illegal levies, cross-sectoral cooperation in the port of Tanjung Perak Surabaya and the Dwelling time Task Force is still not optimal and lack of awareness behavior on importers. Police role in reducing the dwelling time rate at Tanjung Perak Port such as to carry out action activities on the ground as a follow-up to dwelling time supervision to prevent illegal levies; carry out observations and patrols to the place, objects inside the Container terminal; carrying out safeguards at the dwelling time post; attaching warning stickers to containers that have been in place for more than ten days; coordination with cross-sectional agencies, and conducting information and communication activities through the media.

Keywords: *dwelling time; port; container; social control; Surabaya*

Pendahuluan

Pelabuhan merupakan bagian dari mata rantai transportasi laut, dan memiliki fungsi sebagai tempat pertemuan (*interface*) antar dua angkutan atau berbagai kepentingan yang saling terkait (Haver, 2002; Ducruet, Koster & Van der Beek, 2009; Banister, 2012). Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal, dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang) (Takola, 2013; Dwarakish & Salim, 2015).

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 20, dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 1 ayat 19 disebutkan bahwa terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

Dwelling time yang ada di Indonesia masih sangat tertinggal dibandingkan dari beberapa negara tetangga, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam dan Filipina (Utami, 2015; Tentowi et al, 2016). World Bank menyebutkan bahwa kinerja logistik Indonesia diukur dari komponen *Logistics Performance Index* (LPI) masih belum efisien. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional menjadi pemicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*) (Shi & Yang, 2013; Rafi & Purwanto, 2016). Permasalahan *dwelling time* ini dapat menghambat kinerja perdagangan internasional, yang dapat berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia (Absari et al, 2016), termasuk di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Namun pada kenyataannya yang terjadi di pelabuhan Tanjung Perak berkaitan dengan bongkar muat barang masih terdapat beberapa permasalahan yang terjadi. Hal tersebut terutama berkaitan dengan tarif-tarif yang harus dibayarkan oleh para importir kepada para penyelenggara pelabuhan.

Salah satu contoh kasus yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, yaitu: pada hari Kamis, tanggal 20 bulan Oktober tahun 2016, pukul: 15.00 WIB Anggota Sat Reskrim Polres Pelabuhan Tanjung Perak beserta Anggota Dittipideksus Barreskrim Mabes Polri dan Ditreskrimsus Polda Jatim mengamankan 2 (dua) buah Kontainer CBHU8742435 dan CBHU9549020 yang berisi kulit pada saat pemeriksaan ditemukan penarikan pungli oleh PT. Akara Multi Karya sebelum keluar TPS Surabaya, penarikan pengecekan tersebut dilakukan setelah keluar SPPB dan terbit SP2 dalam pemeriksaan tersebut segel pelayaran dipotong dan diganti segel PT. AKARA dan stiker karantina dan setiap container yang datang dikenai biaya sebesar Rp 500.000,00 s/d Rp 2.500.000,00, Pukul: 18.40 WIB Anggota Sat Reskrim Polres Pelabuhan Tanjung Perak beserta Anggota Dittipideksus Barreskrim Mabes Polri dan Ditreskrimsus Polda Jatim melaksanakan koordinasi dengan Legal dan Operasional Manager PT. TPS Surabaya terkait perkara Suap dan Pungli dari PT. Akara Multi Karya yang terjadi di Blok W Terminal Peti Kemas PT. TPS Surabaya, setelah itu anggota yang terlibat Anggota Sat Reskrim melakukan penangkapan yaitu Direktur PT. Akara Multi Karya atas nama pemilik berinisial AH beserta beberapa dokumen dan dibawa ke Polres Pelabuhan Tanjung Perak dilakukan Pemeriksaan sebagai saksi. Sdr. Shidqi sebagai Kepala Keuangan PT. Akara Multi Karya datang ke Polres Pelabuhan Tanjung Perak dan dari hasil pemeriksaan sdr. Shidqi ditemukan adanya aliran dana mencurigakan ke beberapa orang salah satunya ke sdr. Rahmat Satria.

Dari kasus di atas, dapat dijelaskan bahwa masih banyaknya tindakan-tindakan ilegal yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak, salah satunya tindakan pungli tersebut di atas yang mana dapat menghambat waktu *dwelling time* (Kementerian Perdagangan, 2015; DA & Erika, 2017). Dengan semakin lamanya waktu *dwelling time* yang terjadi maka semakin besar juga tarif yang harus dibayarkan oleh para pengguna jasa di pelabuhan sehingga mereka akan semakin tidak diuntungkan.

Implementasi kebijakan seringkali dikaitkan dengan kepentingan-kepentingan politis, sehingga terdapat intervensi tertentu di dalamnya. Sejalan dengan teori di atas, George C. Edward III dalam Agustino (2012), mengemukakan bahwa terdapat variabel-variabel yang dapat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan yakni: (1) Komunikasi; merupakan faktor yang terkait dengan pelaksanaan kebijakan yang dibicarakan dan dinyatakan secara jelas, tepat dan konsisten, sehingga penerapan kebijakan tidak keluar dari sasaran yang hendak dicapai. Sumberdaya; merupakan faktor yang terkait dengan unsur-unsur yang dimiliki oleh organisasi dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Sumber daya tersebut dapat berupa kecakapan implemmtator, yakni meliputi kecakapan sumber daya yang terkait dengan keterikatan, kepemimpinan, tindakan pengaturan antar pelaksana dan budaya yang dipercaya; (2) Disposisi; dimana faktor yang terkait dengan watak dan karakteristik pihak pelaksana baik secara sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan. Disposisi juga terkait

Utomo: “Peranan satgas Dwelling Time Polres Pelabuhan Tanjung Perak”

dengan konsistensi pelaksana dan diselaraskan dengan kemampuan yang dimiliki sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Struktur birokrasi; terkait dengan fakta bahwa dalam perencanaan dibutuhkan struktur pelaksana/implementator yang menjalankan kebijakan tersebut. Hal ini terkait dengan suatu tugas dan fungsi dalam setiap unsur sangat mempengaruhi pelaksanaan kebijakan itu sendiri.

Menurut Soejono Sukanto (2009) peran (*role*) merupakan aspek dinamis dari suatu kedudukan atau (status). Apabila seseorang melakukan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya maka dia menjalankan suatu peran. Sedangkan menurut teori peranan (*role theory*) yang lain yaitu “peranan atau peran adalah sekumpulan tingkah laku yang dihubungkan dengan suatu posisi tertentu” menurut teori ini, peranan yang berbeda menimbulkan tingkah laku itu sesuai dengan suatu situasi lain relatif bebas (*independent*) tergantung pada orang yang menjalankan peran tersebut, jadi setiap orang akan mempunyai peranan pada masing-masing situasi.

Berdasarkan Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pasal 5 ayat (1), Polisi merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri. Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah: (a) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; (b) menegakkan hukum; dan (c) memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat (Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia). Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 diatas, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas salah satunya melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang- undangan lainnya.

Menurut definisi World Bank (2011), *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. *Dwelling time* adalah lama waktu yang dihitung sejak barang dibongkar dari kapal sampai dengan barang keluar pelabuhan (Nurminarsih et al, 2015).

Proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan terbagi atas tiga tahap, yakni *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. *Pre-clearance* adalah proses peletakan petikemas di tempat penimbunan sementara (TPS) di pelabuhan dan penyiapan dokumen pemberitahuan impor barang (PIB). Adapun *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). Sementara kegiatan *postclearance* adalah saat petikemas diangkut ke luar kawasan pelabuhan dan pihak pemilik petikemas melakukan pembayaran ke operator pelabuhan. Jadi, angka *dwelling time* adalah hasil penjumlahan dari komponen *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post- clearance* tadi.

Dwelling time di Surabaya mencapai rata – rata 6,9 hari. Hal itu lebih lama jika dibandingkan dengan negara-negara lain seperti Singapura yang memiliki *dwelling time* 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Perancis 3 hari, Los Angeles, Amerika Serikat 4 hari, Australia 3 hari, Port Klang, Malaysia 4 hari, dan Leam Chabang, Thailand 5 hari (Artakusuma, 2012). Semakin lama *dwelling time* maka biaya logistik dari barang tersebut akan semakin tinggi. Hal ini tentunya sangat merugikan berbagai pihak. Untuk pihak pelabuhan Tanjung Perak, semakin lama *dwelling time* maka akan semakin tinggi *yard occupancy ratio*, dan itu akan mengakibatkan tidak adanya lahan untuk bongkaran dari kapal yang akan sandar.

Manajemen *storage operation* adalah salah satu fungsi manajemen Pelabuhan yang mempunyai peran penting seiring dengan meningkatnya volume perdagangan dan beragamnya jenis muatan yang melalui Pelabuhan dewasa ini (Suranto, 2004). Jika ingin mengelola dan mengawasi lapangan pengumpul (*storage*) secara efisien. Kita harus memahami terlebih dahulu *storage* seperti apa yang dikehendaki

oleh pengguna jasa (pemilik barang atau transportir) dan lain sebagainya. Hal yang tercermin dalam kebutuhan adalah betapa pentingnya keberadaan lapangan penumpukan di Pelabuhan dan mengapa mereka membutuhkan *storage* serta jenis apa saja yang dibutuhkan oleh mereka. Mengetahui betapa pentingnya *storage* dalam perdagangan Internasional (*international trade*) merupakan titik awal pelayanan dalam manajemen *storage operation*.

Dengan mempelajari *storage operation*, diharapkan dapat memahami tahap- tahap yang harus dilakukan dalam mengelola lapangan penumpukan yang meliputi: (1) Operasi penumpukan dan pengelolaannya; (2) Memperkirakan permintaan area penumpukan; (3) Menghitung *space* penumpukan; (4) Memonitor tingkat pengguna area penumpukan; (5) Kebijakan penumpukan. Secara umum, fungsi utama manajemen penumpukan adalah perencanaan, pengawasan menghitung *storage area*, dan mengantisipasi kelemahan – kelemahan *storage operation*.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Menurut Hamidi (2010) adalah penelitian yang menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto rekaman video dan lain-lain. Dalam penelitian kualitatif perlu menekankan pada pentingnya kedekatan dengan orang-orang dan situasi penelitian, agar peneliti memperoleh pemahaman jelas tentang realitas dan kondisi kehidupan nyata.

Hasil penelitiannya ditekankan pada memberikan gambaran secara objektif tentang keadaan sebenarnya dari objek yang diselidiki (Abdurrahman, 2005:22). Penelitian ini bersifat empiris, dimana peneliti ingin menjelaskan fenomena-fenomena yang berkaitan dengan penurunan angka *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak. Penelitian ini mengambil lokasi di wilayah hukum Kepolisian Resort (Polres) Tanjung Perak Surabaya, karena di wilayah hukum ini terdapat masalah *dwelling time* yang cukup lama, dibandingkan standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Unit penganalisisan atau unit analisis adalah satuan tertentu yang diperhitungkan sebagai subjek penelitian.

Unit analisis dalam penelitian ialah pengetahuan institusi kepolisian terutama satuan kepolisian di Polres Pelabuhan Tanjung Perak mengenai *dwelling time* Pelabuhan Tanjung Perak. Peneliti menggunakan teknik *snowball sampling*, yang mana merupakan teknik pengambilan sampel dengan bantuan *key-informan*, dan dari *key informan* inilah akan berkembang sesuai petunjuknya. Penentuan *key informan* akan dihentikan apabila peneliti menganggap data yang diinginkan telah cukup (Lusiana et al, 2015). Informan yang dimaksud adalah Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak dan Penanggung jawab Pelabuhan Tanjung Perak, Ditreskrimsus Polda Jatim dan Anggota Sat Reskrim Polres Pelabuhan Tanjung Perak, Tersangka pada Kasus *Dwelling Time*. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi dan wawancara.

Hasil dan Pembahasan

Gambaran permasalahan *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Perak

Dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. *Dwelling time* adalah lama waktu yang dihitung sejak barang dibongkar dari kapal sampai dengan barang keluar pelabuhan. Menurut informan penelitian, *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak termasuk masih belum seoptimal di negara- negara tetangga lainnya, berikut pernyataan yang dimaksud Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak

“*Dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak, sejatinya belum seoptimal seperti di negara-negara tetangga, ini karena kita masih terkendala beberapa hal yang harus diperhatikan oleh Satgas *Dwelling time* Polres Tanjung Perak”

Utomo: “Peranan satgas Dwelling Time Polres Pelabuhan Tanjung Perak”

Informan di atas, menjelaskan apabila *dwelling time* yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak masih belum optimal karena terkendala beberapa hal yang harus diperhatikan oleh petugas dan pelaksana di Pelabuhan tersebut. hal-hal yang perlu diperhatikan dalam *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak adalah kondisi TPS (tempat penimbunan sementara), pengelolaan tps hingga perilaku importir. masalah *dwelling time* di Surabaya, khususnya di Pelabuhan Tanjung Perak, menjadi perhatian karena mencapai 6 sampai dengan 7 hari. Namun demikian pengurangan *dwelling time* sesuai instruksi Presiden merupakan hal yang kompleks karena banyak pihak yang terlibat dalam keseluruhan proses arus barang di pelabuhan dan cukup sulit menganalisa pihak mana yang paling berkontribusi pada *dwelling time* secara keseluruhan. *Dwelling time* yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak terbagi menjadi proses *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. Pada masing- masing proses tersebut melibatkan banyak pihak di luar DJBC seperti Pelindo, Operator Terminal serta Agen Kapal, dan Pengelola Tempat Penimbunan Sementara.

Faktor-faktor yang berpengaruh dalam *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Perak terhadap pungutan liar

Pungutan liar atau biasa disingkat pungli dapat diartikan sebagai pungutan yang dilakukan oleh dan untuk kepentingan pribadi oknum petugas secara tidak sah atau melanggar aturan (Gultom, 2010; Safuan & Budiandru, 2019). Pungli merupakan salah satu bentuk penyalahgunaan wewenang yang memiliki tujuan untuk memudahkan urusan atau memenuhi kepentingan dari pihak pembayar pungutan (Sarjiyanto, 2017). Sehingga dapat disimpulkan bahwa pungli melibatkan dua pihak atau lebih, baik itu pengguna jasa ataupun oknum petugas yang biasa melakukan kontak langsung untuk melakukan transaksi rahasia maupun terang-terangan, dimana pada umumnya pungli yang terjadi pada tingkat lapangan dilakukan secara singkat dan biasanya berupa uang.

Pungutan liar juga terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak, yang dilakukan sejumlah importir dan pihak pelabuhan untuk memudahkan pengurusan penyimpanan petikemas, padahal berkas- berkas kelengkapan kepabean dan pembayaran pajak belum diselesaikan atau belum dibayar. potensi pungli karena adanya motivasi kepentingan pribadi di Pelabuhan Tanjung Perak. Setiap orang dapat melakukan pungli tak terkecuali pejabat negara maupun swasta, dimana adanya faktor-faktor yang mendorong dan memberikan peluang untuk terjadinya praktik pungutan liar antara lain seperti birokrasi yang berbelit-belit, pengumpulan dana yang tidak dilindungi oleh Undang- undang atau peraturan, sistem yang tidak “*open management*”, wewenang yang tidak terkendali serta motivasi kepentingan pribadi untuk memperkaya diri (Anita & Asmadewa, 2017).

Salah satu sumber permasalahan terbesar sering terjadinya praktik pungli yaitu terletak pada pengawasan dan pertanggung jawaban pelaksanaan pembangunan serta pengaturan hak dan kewajiban lembaga-lembaga negara dalam urusan penyelenggaraan kepentingan perseorangan dan kepentingan masyarakat. Pungutan liar menjadi salah satu bentuk tindak pidana yang sudah sangat akrab terdengar di telinga masyarakat. Walaupun sebenarnya dalam Kitab Undang-undang sudah diatur hal-hal mengenai korupsi dan pungutan liar.

Kurang optimalnya kerjasama lintas sektoral di pelabuhan Tanjung Perak dan satgas *Dwelling Time*

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat.

Pada dasarnya kecenderungan sistem pengelolaan pelabuhan sejalan dengan tatanan, arah, sasaran, dan tuntutan pelayanan pelabuhan serta perkembangan pola distribusi dan transportasi barang dibutuhkan adanya *aliansi strategic* antara penyelenggara pelabuhan dengan pihak-pihak swasta yang terkait dengan kegiatan bongkar muat dalam upaya meningkatkan produktivitas, mengoptimalkan

penggunaan fasilitas dan peralatan serta pengembangan pelabuhan dalam bentuk kerja sama seajar (*win-win*) dan saling membutuhkan (*sinergi*).

Penyelenggara pengawasan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak dilaksanakan oleh beberapa pihak, yaitu pemangku kepentingan Pelabuhan Tanjung Perak tersebut, seperti Otoritas Pelabuhan, Polres Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, pihak Bea Cukai, dan pihak PT. Terminal Peti Kemas Surabaya, hal ini dilakukan sebagai upaya meningkatkan produktivitas, mengoptimalkan penggunaan fasilitas dan peralatan serta pengembangan pelabuhan dalam bentuk kerja sama seajar (*win-win*) dan saling membutuhkan (*sinergi*). Akan tetapi, demikian terdapat indikasi bahwa kerjasama ini kurang maksimal, hal ini diketahui dari penyimpanan petikemas yang terkadang tidak dilaporkan pada pihak kepabeanan, meskipun sudah sehari-hari di Pelabuhan.

Kurangnya kesadaran perilaku pada importer

Kecenderungan perilaku atau karakteristik dari para importir berperan penting untuk mewujudkan implementasi kebijakan yang sesuai dengan tujuan atau sasaran pelaksanaan jasa pelabuhan. Karakter penting yang harus dimiliki oleh importir misalnya kejujuran dan komitmen yang tinggi dalam pelaporan serta perlengkapan berkas impor yang menjadi kewajiban importir tersebut. Perilaku importir dimana sudah memperoleh Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) namun tidak segera mengeluarkan barang dari TPS. Ini juga dapat menyebabkan *dwelling time* relatif lama. Sejatinya sikap dari importir ini akan sangat mempengaruhi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak. Padahal dalam UU Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Pasal 6A (1) menjelaskan bahwa: Orang yang akan melakukan pemenuhan kewajiban pabean wajib melakukan registrasi ke Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mendapat nomor identitas dalam rangka akses kepabeanan.

Importir sendiri mengaku pengurusan berkas di Kepabeanan terkadang memiliki prosedur yang rumit tentang kelengkapan berkas, sehingga lebih mudah sedikit menunda pelaporan. Hal ini justru sangat merugikan untuk kelancaran proses *dwelling time* tersebut. Apabila importir memiliki sikap yang baik maka dia akan dapat menjalankan penggunaan jasa dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan, sebaliknya apabila sikapnya tidak mendukung maka implementasi tidak akan terlaksana dengan baik.

Peran Polri dalam menurunkan angka *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Perak

Implementasi program sangat diperlukan agar suatu kebijakan dapat dilaksanakan. Menurut informan Polres Tanjung Perak berupaya untuk melakukan tindak lanjut berupa pengawasan. salah satu peran polres Pelabuhan Tanjung Perak adalah melakukan tindak lanjut pengawasan *Dwelling time* untuk mencegah Pungli. Petugas pelayan publik harus dibuat takut atau jera untuk melakukan pungli, hal ini yang dipayakan oleh petugas Polres Pelabuhan Tanjung Perak.

Efek jera ditentukan oleh seberapa berat sanksi yang dijatuhkan terhadap oknum yang terbukti melakukan pungli, karena pungli akan sulit dihilangkan seperti halnya korupsi. Sesungguhnya, pengendalian, pengawasan, pemantauan, dan evaluasi atas apa yang terjadi di lapangan dapat diketahui dengan cepat dari bidang administrasi. Dengan kata lain, bahwa administrasi tersebut dapat dikelola dan merupakan sarana pengawasan yang baik. Penerapan pengawasan disertai sanksi atas pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan.

Pelaksanaan pengawasan saja faktanya dinyatakan tidak cukup, sehingga diperlukan upaya yang lebih mendalam untuk mengetahui tindakan penyimpangan yang menimbulkan *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak. Pelaksanaan pengawasan dinilai masih kurang optimal, sehingga langkah selanjutnya adalah pelaksanaan observasi terhadap tempat, benda, barang di dalam Terminal Peti Kemas, ini dilakukan agar hal-hal penghambat *dwelling time* dapat diidentifikasi dengan tepat.

Penanganan *dwelling time* yang dilakukan oleh kepolisian merupakan sebuah pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa angkut barang serta impor ekspor yang membutuhkan. Kepolisian di

Utomo: “Peranan satgas Dwelling Time Polres Pelabuhan Tanjung Perak”

Polres Pelabuhan Tanjung Perak sendiri sangat diwajibkan untuk selalu memantau kegiatan di Pelabuhan, sebagai bentuk memberi pelayanan serta perlindungan kepada pengguna jasa angkut barang serta impor ekspor yang membutuhkan. Terlebih lagi, setiap harinya ada bongkar muat dan jumlahnya sering berubah-ubah, maka diperlukan posko untuk memantau dwelling time. Setiap hari ada kapal yang sandar maka adanya container yang dibongkar untuk diturunkan dipenampungan TPS (*Pre Clearance*) dan ada container yang keluar dari TPS yang sudah melalui tahap Post Clearance.

Stiker seringkali digunakan untuk memberi informasi singkat mengenai suatu hal, dalam hal ini pihak Polres Pelabuhan Tanjung Perak menggunakan stiker untuk memberi peringatan kepada pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Perak. Untuk memberi sosialisasi dan peringatan salah satunya kita menggunakan stiker, yang isinya peringatan terhadap kontainer-kontainer yang sudah lebih 10 hari di dalam terminal Peti Kemas Surabaya. Stiker peringatan pada umumnya ditempel dibagian pintu container importir, sehingga mudah diketahui oleh pemiliknya. Tujuan dari penempelan tersebut adalah agar informasi dapat segera diketahui oleh pemilik konteiner tersebut dan segera menjadi perhatian. Terlebih lagi apabila penimbunan konteiner sudah lebih dari 10 hari. Padahal pihak pemangku kepentingan telah mendapat peringatan dari Presiden untuk meminimalisir *dwelling time* hingga 3,13 hari saja.

Struktur organisasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Aspek struktur organisasi ini melingkupi dua hal yaitu mekanisme dan struktur birokrasi itu sendiri. Aspek pertama adalah mekanisme, dalam implementasi kebijakan biasanya sudah dibuat *standart operation procedur* (SOP). Dalam penelitian ini, adanya SOP digunakan untuk pedoman pelaksanaan program dwelling time, dimana optimalnya hubungan tatacara kerja antar sektoral dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) telah dibuat sehingga diharapkan tidak ada sektoral yang menafsirkan sendiri setiap tugas yang diembannya.

Komunikasi merupakan faktor yang berperan penting sebagai acuan bagi implementator (pelaksana) kebijakan guna mengetahui apa yang harus dikerjakan. Dalam hal komunikasi pada program dwelling time, perlu pelaksanaan sosialisasi yang melibatkan seluruh pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Perak. Hal ini dikarenakan pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Perak masih banyak melakukan pelanggaran. Pelaku importir ada yang melakukan pelanggaran dengan alasan banyaknya urusan berkas di kepabeanan, sehingga akan lebih mudah apabila barang dapat ditimbun dulu di Pelabuhan.

Dengan demikian, perlu dilakukan sosialisasi yang dapat menjelaskan resiko pelanggaran kepabeanan dalam masalah *dwelling time*. kedudukan media massa dalam perkembangan masyarakat sangat penting. Kemudian, banyaknya stasiun televisi, stasiun radio, perusahaan media cetak, baik itu surat kabar, majalah, dan media cetak lainnya yang hadir semakin terlihat bahwa fungsi media massa sangat krusial dalam kehidupan masyarakat, sehingga kepolisian pun melihat hal ini sebagai peluang untuk mensosialisasikan kebijakan yang telah direncanakan untuk masyarakat melalui media massa, begitu halnya dengan masalah *dwelling time* tersebut.

Simpulan

Permasalahan *dwelling time* dapat menghambat kinerja perdagangan internasional, yang dapat berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia, termasuk di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut. Faktor-faktor yang mempengaruhi lamanya *dwelling time* hingga terjadi 6 sampai 7 hari di Pelabuhan Tanjung Perak adalah masih banyak tindakan pungutan liar yang tidak dilaporkan, kerjasama lintas sektoral di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Satgas *Dwelling time* masih kurang optimal dan kurangnya kesadaran perilaku pada importir.

Peran Polri terhadap penurunan angka *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak adalah melaksanakan kegiatan *action* di lapangan sebagai tindak lanjut pengawasan *dwelling time* demi mencegah pungli; melaksanakan observasi dan patroli terhadap tempat, benda barang di dalam terminal Peti Kemas PT. TPS Surabaya; melaksanakan penjagaan di posko *dwelling time* dalam kawasan PT. Terminal Peti Kemas; penempelan stiker peringatan terhadap kontainer-kontainer yang

sudah lebih 10 hari di dalam Terminal Peti Kemas Surabaya; koordinasi dengan lintas sekotral, dan melakukan kegiatan sosialisasi dan komunikasi melalui media.

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti sebagai bentuk kontribusi keilmuan, yaitu sebagai berikut: (1) Berkenaan dengan peraturan Menteri Perdagangan RI: 48/M- DAG /PER/7/2015, tentang pasal yg mengatur agar importir wajib memiliki perijinan impor atas barang yang dibatasi impornya, agar sanksi yang disebut sebagaimana dalam pasal 53 ayat 3 UU No 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan dapat diterapkan secara tegas, maka perlu ditunjuk salah satu pihak yg menjadi eksekutor terhadap pelanggaran tersebut; (2) Mewajibkan importir untuk melengkapi dokumen impor sebelum barang bongkar di terminal serta mewajibkan importir memiliki gudang penyimpanan, sehingga tidak memanfaatkan TPS untuk menyimpan barang sementara; (3) Memberikan sanksi/teguran kepada importir/pengguna jasa yang tidak segera menyiapkan barang yang akan diperiksa setelah menyerahkan PIB (khusus penjaluran merah).

Daftar Pustaka

- Absari HN, Hanif MF, Tjakra VP & Prathama WA (2016) Reducing dwelling time and logistics cost by implementing dry port. *Maritime Economics & Logistics* 2 (3):14-24.
- Agustino L (2012) *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Anita SL & Asmadewa I (2017) Analisis dwelling time pada Pelabuhan Tanjung Priok melalui penerapan theory of constraints. *Artikel Kepabeanan* 2:73- 83.
- 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*:1-4.
- DA PD & Erika B (2017) Effect of sedimentation volume on productivity and dwelling time of ships at bom baru port. *MATEC Web of Conferences* 138:7006.
- Ducruet C, Koster HRA & Van der Beek DJ (2009) Commodity variety and seaport performance. *Regional Studies* 44 (9):1221–1240. doi:10.1080/00343400903167904
- Dwarakish GS & Salim AM (2015) Review on the role of ports in the development of a nation. *Aquatic Procedia* 4 (1):295-301.
- Gultom E (2010) Birokrasi pemicu tindakan kekerasan petugas di pelabuhan Indonesia. *UNISIA* 61:291-303.
- Hamidi (2010) *Metode Penelitian dan Teori Komunikasi*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press.
- Kementerian Perdagangan (2015) *Laporan Akhir Analisis Pemenuhan Kebutuhan Barang Pokok di Daerah Perbatasan*. Jakarta: Pusat Kebijakan Perdagangan dalam Negeri Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan.
- Lusiana et al (2015) *Buku Ajar: Metode Penelitian Kebidanan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Nurminarsih S & Rusdiansyah A, Siswanto N & Gani AZ (2015) Dynamic-inventory Ship Routing Problem (D-ISRP) model considering port dwelling time information. *Procedia Manufacturing* 4:344–351. doi:10.1016/j.promfg.2015.11.050
- Rafi S & Purwanto B (2016) Dwelling time management: Antara harapan dan kenyataan di Indonesia. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik* 2 (2).
- Safuan S & Budiandru B (2019) Modus kecurangan & program anti kecurangan di pelabuhan (studi kasus pelabuhan di Jakarta). *Owner* 3 (2):54-65.
- Sarjiyanto S (2017) Service of transportation and logistics at TPKS Semarang to shorten the dwelling time in AEC era. *Journal of Theory and Applied Management* 10 (2):136-149.
- Shi Y & Xiaoguang Y (2013) The public transportation system of high quality in Taiwan. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 96: 1350-1361.
- Soekanto S (2009) *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar, Edisi Baru*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Takola DM (2013) *Analysis of Import Container Dwelling time In Surabaya Container Terminal (TPS) Port of Tanjung Perak*. Surabaya: ITS.
- Tentowi RA, Sumadikara TS & Panggabean R (2016) *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional Studi Kasus Dwelling Time Di Tanjung Priok-Jakarta*.

Utomo: “Peranan satgas Dwelling Time Polres Pelabuhan Tanjung Perak”

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabean.

Utami WS (2015) Percepatan dwelling time: strategi peningkatan kinerja perdagangan internasional Pelabuhan Tanjung Priok. *Economics Development Analysis Journal* 4 (1).
<http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/edaj>