

Hambatan Bongkar-Muat Kapal dalam Kegiatan Ekspor- Impor di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta

Nasywa Isbah Hidayah

Politeknik APP Jakarta

Dinar Nur Aisah

Politeknik APP Jakarta

Adzra Yumna Syabriani

Politeknik APP Jakarta

Alamat: Jl. Timbul No.34, Cipadak, Kec. Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus
Ibukota Jakarta 12630

Korespondensi penulis: nasywaisbahhidayah147@gmail.com

Abstract. *The development of globalization has caused a hindrance in the loading and unloading process of export and import goods, necessitating an improvement to reduce or overcome the challenges faced. The research in this journal employs a literature review involving analyses of journals and articles related to obstacles in the loading and unloading process of export-import activities at Tanjung Priok Port. This research is conducted by searching through various journal and article databases. It is an effort to identify obstacles in the loading and unloading process of goods in export-import activities at Tanjung Priok Port. Tanjung Priok Port remains a gateway to the national economy to date. However, besides that, the port also encounters various obstacles. Some obstacles occur primarily due to the low capabilities of human resources and the inefficient tools used in loading and unloading activities. This obstacle needs improvement, both in terms of human resources and facilities. Adequate facilities and qualified human resources can contribute positively to the smooth operation of activities at Tanjung Priok Port, especially in loading and unloading activities.*

Keywords: *loading and unloading, export-import, port services, Tanjung Priok*

Abstrak. Berkembangnya globalisasi menimbulkan suatu hambatan dalam kegiatan proses bongkar-muat barang ekspor dan impor, sehingga perlu dilakukan sebuah peningkatan untuk mengurangi atau mengatasi hambatan yang dihadapi. Penelitian dalam jurnal ini menggunakan tinjauan literatur yang melibatkan analisis-jurnal dan artikel terkait hambatan dalam proses bongkar-muat kegiatan ekspor-impor di Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan melakukan pencarian melalui berbagai basis data jurnal dan artikel. Penelitian ini dilakukan sebagai upaya untuk mengetahui hambatan dalam proses bongkar-muat barang dalam kegiatan ekspor-impor di Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok hingga saat ini masih menjadi pintu gerbang perekonomian nasional. Namun, di samping itu pelabuhan juga memiliki berbagai hambatan. Beberapa hambatan terjadi terutama pada kemampuan yang dimiliki oleh sumber daya manusia yang rendah dan alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar-muat belum efisien. Hambatan ini perlu dilakukan peningkatan, baik dari sumber daya manusia maupun fasilitas yang dimiliki. Fasilitas yang memadai dan sumber daya manusia yang berkualitas dapat memberikan kontribusi positif terhadap kelancaran kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok terutama pada kegiatan bongkar-muat.

Kata kunci: bongkar-muat, ekspor-impor, pelayanan pelabuhan, Tanjung Priok

LATAR BELAKANG

Kegiatan perdagangan internasional merupakan kegiatan yang sudah banyak dilakukan oleh hampir seluruh negara di dunia. Perbedaan kebutuhan dan sumber daya di berbagai negara menghasilkan kegiatan perdagangan internasional, sehingga negara-negara tersebut tidak dapat memenuhi kebutuhan sendiri. Dengan demikian, dapat diartikan bahwa perdagangan internasional adalah kegiatan transaksi barang, jasa, atau orang yang dilakukan oleh dua pihak dengan menggunakan alat transportasi laut, darat dan udara.

Sebagai negara berkembang, Indonesia sangat bergantung pada kegiatan perdagangan. Perdagangan yang dilakukan tidak hanya perdagangan lokal, namun juga melibatkan perdagangan internasional, baik ekspor maupun impor. Menurut Pasal 1 Nomor 13 dan 14 dalam Undang-Undang Kepabeanan Tahun 1995, ekspor didefinisikan sebagai kegiatan mengeluarkan barang dari Daerah Pabean. Sedangkan, impor merupakan kegiatan memasukkan barang ke dalam Daerah Pabean. Tujuan negara Indonesia dalam melakukan perdagangan internasional bukan hanya untuk melakukan pertukaran suatu barang atau jasa, melainkan juga untuk melakukan pertukaran teknologi dan pengetahuan untuk menguntungkan kedua pihak. Selain itu, tujuan utamanya untuk menjaga kedamaian antar negara, menambah lapangan pekerjaan dan devisa negara.

Dampak globalisasi telah menciptakan tantangan dalam kegiatan perdagangan internasional, mendorong perusahaan logistik di Indonesia untuk meningkatkan kualitas dan fasilitas. Ini mencakup peningkatan dalam kendaraan dan peralatan yang digunakan dalam kegiatan ekspor-impor, serta peningkatan sumber daya manusia yang dimiliki perusahaan-perusahaan tersebut. Hal tersebut perlu dilakukan untuk mengurangi atau mengatasi hambatan yang dihadapi.

Kegiatan perdagangan internasional dapat dilakukan menggunakan kendaraan darat, laut maupun udara. Kendaraan laut yang digunakan untuk kegiatan pengiriman barang, yaitu melalui kapal. Kapal merupakan alat transportasi laut yang dapat digunakan untuk mengangkut penumpang (orang), barang dan benda lainnya, yang dapat dilakukan di dalam maupun luar negeri. Adanya kapal tentunya terdapat pula pelabuhan untuk bersandarnya kapal. Pelabuhan Tanjung Priok menjadi salah satu pelabuhan yang biasa digunakan untuk kegiatan perdagangan. Pelabuhan yang terletak di Jakarta Utara tersebut berperan dalam kegiatan perekonomian nasional dan internasional. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Priok sangat penting, karena dapat menyatukan hubungan ekonomi secara menyeluruh.

Sebagai pelabuhan tertua di Indonesia, Pelabuhan Tanjung Priok memiliki sejarah panjang yang terkait dengan perjalanan Ibu Kota Jakarta. Pelabuhan ini menjadi salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia dan semakin berkembang menjadi pelabuhan yang modern. Di samping itu, Pelabuhan Tanjung Priok berdiri disebabkan adanya kapal-kapal besar yang memiliki fasilitas kurang memadai di Pelabuhan Batavia Lama. Pada saat itu,

Tanjung Priok merupakan lokasi yang mungkin tidak lazim untuk dijadikan tempat pembangunan pelabuhan, karena area tersebut terletak di garis lintasan angin. Namun, tidak adanya pelabuhan lain yang memiliki fasilitas memadai di Pulau Jawa bagian Utara pada saat itu, membuat ketidaklaziman tersebut dapat ditoleransi. Tetapi, jalur transportasi laut baru yang dibuat oleh De Lesseps pada tahun 1869 mendesak Batavia melakukan relokasi pelabuhan untuk mengembangkan pelabuhan yang lebih modern sebagai cara dalam mengikuti perkembangan zaman (Tundjung & Roviyanti, 2020).

Pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia yang menyediakan pelayanan distribusi untuk barang nonmigas di Indonesia. Selain itu, pelabuhan ini memiliki fasilitas intermoda yang lengkap dan didukung dengan teknologi modern. PT. Pelindo II merupakan pengelola dari Pelabuhan Tanjung Priok yang memberikan infrastruktur yang lengkap kepada Pelabuhan Tanjung Priok. Oleh karena itu, pelabuhan ini dapat melayani berbagai kapal dengan generasi canggih dari dan ke berbagai pusat perdagangan internasional.

Pelabuhan Tanjung Priok saat ini masih beroperasi sebagai fasilitas yang melaksanakan berbagai kegiatan, termasuk kegiatan bongkar-muat untuk perdagangan ekspor dan impor. Kegiatan bongkar dapat didefinisikan menjadi kegiatan yang melakukan pemindahan barang dari *deck* atau geladak kapal ke dermaga. Sedangkan, kegiatan muat adalah pengertian sebaliknya dari kegiatan bongkar, yaitu kegiatan yang meliputi pemindahan barang dari dermaga ke *deck* atau geladak kapal, dengan tujuan untuk didistribusikan ke tujuan dengan aman. Menurut Herman Budi Sasono (2012), bongkar-muat adalah proses pemindahan (bongkar) barang antar pulau dan impor dari *deck* kapal ke darat atau dermaga atau sebaliknya yang umumnya proses tersebut menggunakan bantuan alat berupa *crane* dan *sling* (Muhammad, 2022).

Berbagai pihak yang melakukan kegiatan ekspor dan impor di Pelabuhan Tanjung Priok, meliputi pihak yang pastinya terlibat dalam kegiatan perdagangan internasional dan logistik. Kegiatan ekspor dan impor di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan oleh berbagai pihak yang terlibat dalam kegiatan logistik dan perdagangan internasional. Beberapa sumber daya manusia yang umumnya terlibat dalam kegiatan ekspor dan impor di pelabuhan ini meliputi kepabeanan dan cukai, otoritas pelabuhan, maskapai pelayaran, eksportir dan importir, penyedia jasa angkutan darat, perusahaan logistik, kantor konsultan pabean dan lembaga pemerintah terkait lainnya. Selain itu, beberapa lembaga pemerintah lainnya, seperti Kementerian Perdagangan, Kementerian Kelautan dan Perikanan juga dapat terlibat dalam mengatur dan mengawasi kegiatan ekspor dan impor. Proses kegiatan ekspor dan impor melibatkan berbagai pihak dan prosedur yang beragam, serta koordinasi yang baik antara semua pihak ini menjadi hal yang sangat penting untuk kelancaran kegiatan perdagangan internasional di Pelabuhan Tanjung Priok.

Salah satu peran yang terlibat dalam kegiatan bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok adalah tenaga supervisi bongkar-muat. Menurut Benny Agus Setiono (2011), tenaga supervisi bongkar-muat meliputi tenaga pengawas dari perusahaan bongkar-muat,

diantaranya *cargodoring*, *stevedoring* dan *receiving/delivery*. *Stevedoring* ini dibagi menjadi *stevedore*, *foreman*, *chief tally clerk*, *tally clerk*, *watchman* dan *mistry*. Sedangkan, dalam *cargodoring* terdapat *tally clerk*, *quarry supervisor* dan *watchman*. Untuk *receiving/delivery*, terdiri dari *tally clerk*, *mistry* dan *watchman* (Abdul, 2020).

Menurut Oktavia, N. (2018:55), kegiatan bongkar-muat terdiri dari *cargodoring*, *stevedoring*, *receiving*, *delivery*, *lift on* dan *lift off*. *Stevedoring* merupakan tahap pemindahan muatan dari darat (dermaga atau truk) atau laut (kapal tongkang) ke kapal atau sebaliknya dengan bantuan derek laut atau derek kapal. *Cargodoring* menjadi tahap selanjutnya setelah muatan dipindahkan ke dermaga, yaitu pelepasan jala atau tali yang mengikat muatan yang nantinya akan di distribusi ke gudang atau tempat penumpukan. Muatan yang telah diterima gudang disebut *receiving*. Sedangkan, muatan yang sudah dibongkar untuk penerima barang disebut *delivery*. Selain itu, terdapat juga proses menaikkan muatan dari gudang ke kendaraan atau disebut juga dengan *lift on*. Terakhir, terdapat *lift off* yang dimana merupakan kegiatan menurunkan muatan dari kendaraan ke gudang (Andriyani, 2022).

Menurut Koelangan (2018:75), bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok hanya memiliki empat jenis peralatan, diantaranya RTGC (*Rubber Tyred Gantry*), HMC (*Harbour Container Crane*), QCC (*Quayside Container Crane*) dan GLC (*Gantry Luffing Crane*). RTGC digunakan untuk mengatur kontainer yang dinaikkan atau diturunkan dari *trailer*. HMC adalah *crane* yang dapat mengangkat barang berkapasitas tinggi sampai dengan 100 ton dan memiliki pergerakan fleksibel yang digunakan untuk bongkar-muat dari kargo ke kontainer. QCC merupakan alat yang bergerak di atas rel untuk keperluan bongkar-muat di dermaga. Sedangkan, GLC merupakan alat dengan derek kapal yang ditambahkan dengan alat khusus. Alat ini digunakan untuk proses bongkar-muat *bag cargo* dan *dry cargo* yang akan diangkut ke kontainer di dermaga (Andriyani, 2022).

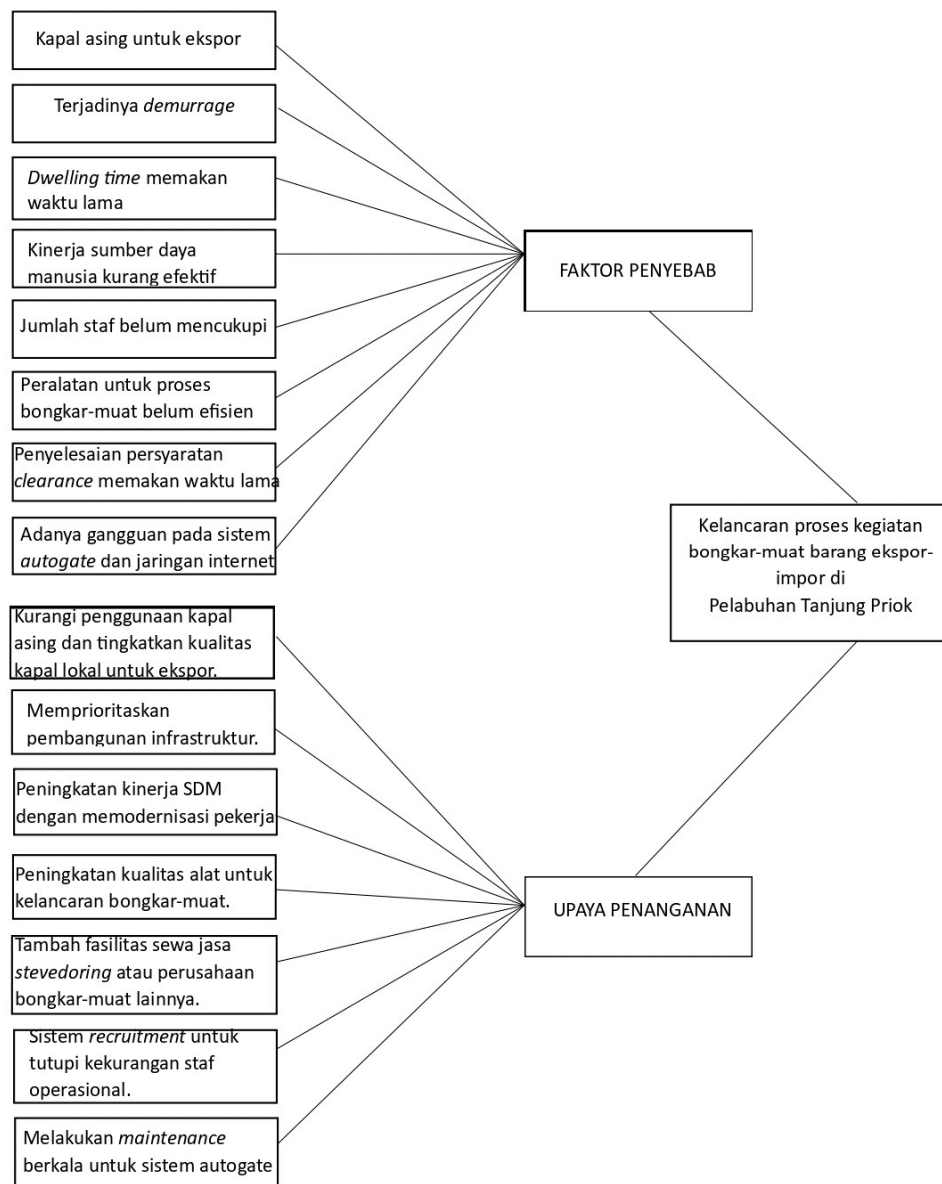
Dalam proses distribusi barang, terdapat tiga terminal operasi yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok dalam mengatur sistem pengiriman barang. Tahapan awal dalam sistem tersebut adalah pemeriksaan dokumen atau *receiving*. Tahap ini dapat menjadi penyebab dari antrian pada proses *gate in* di awal meningkat akibat waktu pemeriksaan yang cukup lama, sehingga terjadi keterlambatan proses pendistribusian terhadap barang yang akan dikirim (Suryani, 2020).

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2008 mencantumkan aturan penggunaan sistem elektronik dalam kerangka kerja ASEAN. Pembuatan peraturan tersebut memiliki tujuan agar dapat memberikan kelancaran terhadap kegiatan distribusi barang, serta agar dapat meningkatkan pelayanan dalam ruang lingkup kepabeanaan dan pelabuhan. Selain itu, diterbitkannya kebijakan tersebut juga berkaitan dengan implementasi kesepakatan terhadap perdagangan global dalam tingkat ASEAN dan internasional.

Hambatan yang terdapat pada proses bongkar-muat barang ekspor dan impor di Pelabuhan Tanjung Priok adalah kemampuan yang dimiliki oleh sumber daya manusia

yang rendah dan alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar-muat belum efisien. Hambatan ini perlu dilakukan peningkatan, baik dari sumber daya manusia maupun fasilitas yang dimiliki. Fasilitas yang memadai dan sumber daya manusia yang berkualitas dapat memberikan kontribusi positif terhadap kelancaran kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok terutama pada kegiatan bongkar-muat.

KAJIAN TEORITIS



Gambar 1. Kerangka Teori Mengenai Faktor Penyebab dan Upaya Penanganannya Guna Memberikan Kelancaran Terhadap Proses Kegiatan Bongkar-Muat Barang Ekspor-Impor di Pelabuhan Tanjung Priok

METODE PENELITIAN

Data untuk penelitian dalam jurnal ini menggunakan data sekunder yang didapat dengan metode tinjauan literatur. Metode ini melibatkan analisis-analisis jurnal dan artikel terkait hambatan bongkar-muat kapal dalam kegiatan ekspor-impor di Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan melakukan penelusuran di berbagai *database* jurnal, menggunakan kata kunci yang sesuai seperti "Pelayanan Pelabuhan", "Hambatan di Pelabuhan", "Proses Bongkar-Muat Barang Ekspor-Import" dan topik sejenis. Selain itu, menggunakan artikel-artikel yang relevan untuk rekomendasi yang berkaitan dengan hambatan transportasi kapal ekspor dan impor di pelabuhan dan pasal-pasal mengenai peraturan kegiatan ekspor-impor, serta pengertiannya.

Data dari literatur akan digunakan sebagai dasar untuk memahami penelitian dan untuk membandingkan temuan dari studi kasus dengan penelitian terdahulu. Kemudian, literatur juga akan mendukung pembahasan dan analisis hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Patunru, pelabuhan adalah suatu lokasi dengan batas perairan dan daratan yang sudah ditentukan untuk kegiatan perdagangan dan pengiriman barang, baik di Indonesia maupun secara global. Secara umum, perdagangan global melalui jalur laut mencapai 85%. Di Indonesia, perdagangan melalui jalur laut mencapai 90%. Lima pelabuhan utama di wilayah Republik Indonesia meliputi Pelabuhan Tanjung Perak, Tanjung Priok, Makassar, Belawan dan Balikpapan.

Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta memiliki peran dalam kegiatan bongkar-muat. Sesuai dengan UU Nomor 17 Tahun 2008, Peraturan Menteri Nomor 61 Tahun 2009, dan Kepala Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2022 mengenai aturan pelabuhan nasional, pelabuhan utama yang diakui sebagai pusat utama pembangunan nasional adalah Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan ini berperan dalam memberikan pelayanan, baik barang ekspor maupun impor. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Priok memberikan dampak terhadap perdagangan dan juga perkembangan ekonomi di Indonesia secara signifikan (Kementerian Perhubungan).

Total ekspor tahun 2019-2023 (bulan September) di Indonesia, yaitu sebagai berikut :

Tabel 1. Total Ekspor Tahun 2019-2023 (Bulan September) di Indonesia

Tahun	Total ekspor (Juta US\$)
2019	167.683,01
2020	163.191,83
2021	231.609,47
2022	291.904,3
2023 (bulan September)	192.260,09

Sumber: Badan Pusat Statistik dan telah diolah oleh Pusat Data dan Sistem Informasi Kementerian Perdagangan (2023).

Dapat dikatakan bahwa total ekspor pada tahun 2019-2023 (bulan September) di Indonesia, mengalami penurunan dan juga peningkatan. Total ekspor tertinggi terjadi pada tahun 2022, yaitu sebesar 291.904,3. Kemudian, total ekspor terendah terjadi pada tahun 2020, yaitu hanya sebesar 163.191,83. Pada tahun 2020, total ekspor mengalami penurunan akibat pandemi Covid-19 yang menyebabkan penurunan permintaan baik secara global maupun domestik. Jadi, setiap negara melakukan pembatasan kegiatan ekspor.

Total impor tahun 2019-2023 (bulan September) di Indonesia, yaitu sebagai berikut :

Tabel 2. Total Impor Tahun 2019-2023 (Bulan September) di Indonesia

Tahun	Total impor (Juta US\$)
2019	171.275,74
2020	141.568,8
2021	191.189,99
2022	237.447,04
2023 (bulan September)	164.519,62

Sumber: Badan Pusat Statistik dan telah diolah oleh Pusat Data dan Sistem Informasi Kementerian Perdagangan (2023).

Total impor pada tahun 2019-2023 di Indonesia mengalami fluktuasi, mirip dengan pola fluktuasi total ekspor. Total impor tertinggi terjadi pada tahun 2022, yaitu sebesar 237.447,04. Kemudian, total impor terendah sama halnya dengan total ekspor terjadi pada tahun 2020, yaitu hanya sebesar 141.568,8. Jika dilihat dari tabel total ekspor dan impor, Indonesia lebih sering mengekspor daripada mengimpor barang. Ekspor memiliki peran yang penting dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia dan memberikan kontribusi signifikan terhadap pendapatan negara.

Perkembangan ekspor migas (pelabuhan muat) tahun 2019-2023 (bulan September) di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu sebagai berikut :

**Tabel 3. Perkembangan Ekspor Migas (Pelabuhan Muat) Tahun 2019-2023
(Bulan September) di Pelabuhan Tanjung Priok**

Tahun	Perkembangan Ekspor Migas (Juta US\$)
2019	46.860,8
2020	44.335,4
2021	55.628,4
2022	60.520,4
2023 (bulan September)	41.071,9

Sumber : Badan Pusat Statistik, diolah Pusat Data dan Sistem Informasi Kementerian
Perdagangan (2023).

Jika dilihat dari tabel perkembangan ekspor migas (pelabuhan muat) pada tahun 2019-2023 (bulan September) di Pelabuhan Tanjung Priok, mengalami penurunan dan juga peningkatan. Perkembangan ekspor tertinggi terjadi pada tahun 2022, yaitu sebesar 60.520,4. Perkembangan ini meningkat dibandingkan dengan tahun 2021. Perubahan yang terjadi dihitung dalam persentase, yaitu sebesar 8,79%. Kemudian, perkembangan ekspor terendah terjadi pada tahun 2023, yaitu hanya sebesar 41.071,9. Namun, hal ini belum dapat dibuktikan, karena data tahun 2023 belum terdapat pembaruan sampai akhir tahun, bisa saja terjadi peningkatan.

Perkembangan impor migas (pelabuhan bongkar) tahun 2019-2023 (bulan September) di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu sebagai berikut :

**Tabel-4 Perkembangan Impor Migas (Pelabuhan Muat) Tahun 2019-2023
(Bulan September) di Pelabuhan Tanjung Priok**

Tahun	Perkembangan Impor Migas (Juta US\$)
2019	70.809,3
2020	55.529,9
2021	74.880,2
2022	87.216,2
2023 (bulan September)	61.311,1

Sumber : Badan Pusat Statistik, diolah Pusat Data dan Sistem Informasi Kementerian
Perdagangan (2023).

Perkembangan impor migas (pelabuhan bongkar) pada tahun 2019-2023 di Pelabuhan Tanjung Priok mengalami penurunan dan peningkatan, sama dengan tabel perkembangan ekspor. Perkembangan impor tertinggi sama seperti ekspor yang terjadi pada tahun 2022, yaitu sebesar 87.216,2. Perkembangan ini meningkat dibandingkan dengan tahun 2021. Perubahan yang terjadi dihitung dalam persentase, yaitu sebesar 16,47%. Kemudian, perkembangan impor terendah terjadi pada tahun 2020, yaitu hanya sebesar 55.529,9. Perkembangan impor menurun pada tahun 2020, karena pada saat itu Indonesia melakukan pembatasan impor disebabkan adanya pandemi Covid-19. Jika

dilihat dari tabel perkembangan ekspor dan impor, Pelabuhan Tanjung Priok lebih sering mengimpor daripada mengekspor barang, dengan perkembangan ekspor sebesar 248.416,90 dan impor sebesar 349.746,70. Hal ini dapat mengakibatkan adanya ketergantungan dengan negara asing.

Meskipun perkembangan impor lebih besar di Pelabuhan Tanjung Priok, jumlah kapal Indonesia yang melakukan ekspor mengalami peningkatan yang positif dan pertumbuhan volume ekspor yang terus meningkat. Namun, kapal asing masih mendominasi pasar muatan ekspor Indonesia, dengan tujuan utama adalah Singapura. Adanya *cabotage* yang sudah konsisten sejak tahun 2005. *Cabotage* adalah cara untuk mengangkut penumpang atau barang antara pelabuhan atau lokasi di dalam satu negara. Oleh karena itu, Indonesia masih sangat bergantung pada kapal asing untuk dalam hal pengangkutan kegiatan ekspor dan impor. Kapal asing menguasai lebih dari 80% kegiatan ekspor-impor di Indonesia.

Salah satu perusahaan yang bertanggung jawab atas pelaksanaan dan kelancaran arus perdagangan ekspor dan impor melalui layanan bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok adalah PT Multi Terminal Indonesia. PT Multi Terminal Indonesia berperan sebagai operator terminal yang secara khusus menangani proses bongkar-muat barang dalam kontainer dan kargo curah. Namun, perusahaan ini juga menghadapi hambatan dalam kegiatan bongkar-muat barang di Pelabuhan Tanjung Priok, terutama terkait dengan *demurrage*. *Demurrage* adalah suatu biaya yang dipungut oleh perusahaan pelayaran kepada importir dalam hal pengiriman peti kemas secara penuh dari pelabuhan, yang meliputi proses kegiatan pembongkaran, pembukaan dan sebagainya, yang dimana hal tersebut belum dilakukan dalam jangka waktu bebas yang diizinkan (Badarusman & Eryana, 2016).

Demurrage terjadi akibat proses bongkar-muat di dermaga yang memakan waktu lama, menyebabkan peningkatan durasi waktu kapal bersandar. Hal ini dapat mempengaruhi efisiensi pengoperasian kapal tersebut dan dapat mengakibatkan *dwelling time* yang memakan waktu lama. Selain dampak terhadap efisiensi, hambatan ini juga dapat membuat pengoperasian kapal menjadi tidak efisien. Biaya yang tinggi dapat mengakibatkan kerugian ekonomi yang dialami oleh perusahaan bongkar-muat, karena *output* yang dihasilkan juga mengalami penurunan akibat hambatan yang terjadi (Badarusman & Eryana, 2016).

Menurut *Logistics Performance Index* (2010), infrastruktur yang digunakan dalam proses bongkar-muat untuk kelancaran arus barang di pelabuhan, memberikan biaya bagi perusahaan logistik di Indonesia. Hal ini mengakibatkan daya saing nasional menjadi lemah. Adapun permasalahan dalam sistem transportasi logistik nasional yang meliputi mekanisme kepabeanan, biaya, infrastruktur dan efisiensi. *Dwelling time* yang memakan waktu lama akan meningkatkan biaya logistik barang. Tentunya, hal ini memberikan kerugian pada pihak-pihak terkait, termasuk terminal peti kemas (Safira, dkk 2023).

Permasalahan dalam distribusi barang dalam segi infrastruktur dan efisiensi pelayanan menjadi tantangan yang harus dihadapi oleh sektor logistik nasional. Hal tersebut menjadi sebuah hambatan, karena memakan waktu yang lama pada proses bongkar-muat di pelabuhan, yang dikenal sebagai *dwelling time*. Kemacetan yang terjadi disebabkan oleh *dwelling time* yang tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh pemerintah, yang seharusnya 3 hari. Namun, pada kenyataannya *dwelling time* dapat mencapai 5 sampai 7 hari. Beberapa faktor yang membuat terjadinya *dwelling time*, salah satunya adalah pelabuhan yang tidak memiliki persiapan dalam hal mengantisipasi arus barang (Safira, dkk 2023).

Proses bongkar-muat muatan curah masih menghadapi kendala atau hambatan dalam penanganannya, khususnya pada muatan curah kering seperti *scrap*. Beberapa faktor yang dapat menjadi penyebab hambatan dalam proses bongkar-muat melibatkan kinerja sumber daya manusia yang belum optimal, kurangnya efektivitas, serta keterbatasan sarana bantu dan fasilitas pokok pemanduan yang belum memadai. Selain itu, peralatan yang digunakan untuk proses bongkar-muat yang belum memadai menjadi sebuah hambatan (Badarusman & Eryana, 2016).

PT Tarunacipta Kencana sebagai salah satu perusahaan yang menyediakan jasa keagenan kapal, memiliki potensi perkembangan yang besar. Namun, pelayanan yang diberikan belum mencapai optimal, karena adanya beberapa hambatan yang dihadapi. Adapun beberapa hambatan, seperti proses penyelesaian dokumen-dokumen kapal sebagai persyaratan untuk *clearance* yang memakan waktu lama dan kurangnya pengawasan terhadap muatan yang dibongkar-muat dari atau ke atas kapal memberikan dampak pada kinerja perusahaan. Situasi ini juga menyebabkan kurang optimalnya pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* di pelabuhan (Najib, 2021).

Hambatan tersebut juga terjadi pada Pelabuhan Tanjung Perak. Masalah utama yang terjadi, yaitu pada proses pembayaran pabean yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan dalam pengurusan dokumen. Sumber daya manusia pada pelabuhan memiliki *skill* yang rendah menjadi sebuah hambatan dalam penerbitan dokumen. Hal ini tentunya akan mengakibatkan kerugian pada Pelabuhan Tanjung Perak. Oleh karena itu, pengembangan *skill* karyawan memiliki pengaruh yang besar untuk memajukan perusahaan yang berkontribusi dengan pelabuhan dan agar dapat bersaing dengan perusahaan yang memiliki *skill* kompetensi tinggi. Di samping itu, sumber daya manusia yang berada di Pelabuhan Tanjung Perak juga belum memiliki kemampuan berbahasa Inggris yang memadai saat membaca dokumen. Kendala ini disebabkan oleh kurangnya kualitas sumber daya manusia di pelabuhan. Akibatnya, proses pembuatan dokumen-dokumen yang diperlukan menjadi memakan waktu yang lama (Pranyoto, dkk 2020).

Setiap adanya kegiatan perdagangan baik perdagangan lokal maupun internasional, pastinya terdapat lapangan untuk menumpuk barang-barang. Lapangan penumpukan adalah Tempat Penimbunan Sementara (TPS) untuk barang impor dalam jangka waktu tertentu sebagai fasilitas yang disediakan kepada pihak importir. Pada

kenyataannya, barang impor yang ditimbun di lapangan penumpukan masih banyak yang melebihi jangka waktu yang sudah ditentukan (Verawati, dkk 2022).

Faktor yang menghambat pengeluaran barang impor dari lapangan penumpukan dapat dibagi menjadi dua, yaitu faktor administratif dan faktor teknis. Faktor pertama, yaitu faktor teknis yang merupakan faktor dominan dalam keterlambatan. Adapun masalah teknis yang ada diantaranya adalah masalah jaringan internet, *autogate* yang mengalami gangguan, operasional truk yang terlambat, kemacetan di wilayah pelabuhan dan masalah biaya penumpukan. Faktor kedua, yaitu administratif menjadi faktor penghambat dikarenakan alur yang begitu panjang mulai dari kelengkapan dokumen impor yang kurang direspon oleh pihak importir, penerbitan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang), terhambatnya barang impor yang sudah memiliki SPPB, sampai dengan proses administrasi untuk barang impor jalur merah. (Verawati, dkk 2022).

Sebagai pintu gerbang perekonomian nasional dan internasional, Pelabuhan Tanjung Priok memerlukan peningkatan dalam mengurangi atau mengatasi hambatan yang terdapat di Pelabuhan Tanjung Priok. Hambatan pertama, yaitu masalah mengenai penggunaan kapal asing untuk kegiatan ekspor. Untuk mengatasi hambatan tersebut, yaitu dengan mengurangi penggunaan kapal asing dengan meningkatkan kualitas kapal dalam negeri, memprioritaskan pembangunan infrastruktur pelabuhan, modernisasi armada kapal nasional dan implementasi kebijakan yang mendukung industri pelayaran lokal. Dukungan untuk peningkatan keahlian sumber daya manusia, kolaborasi aktif antara pemerintah dan sektor swasta, serta kampanye promosi intensif terhadap kapal lokal nasional juga menjadi kunci. Dengan cara tersebut, Indonesia dapat meningkatkan daya saing, mengurangi *dwelling time* dan mengoptimalkan peran kapal nasional dalam upaya meningkatkan neraca perdagangan.

Terjadinya *demurrage*, disebabkan oleh *dwelling time* yang memakan waktu lama. Hal tersebut juga menjadi hambatan di Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk mengatasi hambatan tersebut, pendekatan yang dapat diambil adalah dengan membuat sistem integrasi yang mencakup seluruh proses dari bagian terminal hingga layanan kapal. Tujuan dari hal tersebut untuk mempermudah dalam berkomunikasi dan memonitor kesiapan kapal dalam kegiatannya di pelabuhan. Selain itu, dengan menambah jumlah armada kapal tunda yang sesuai dengan kondisi Pelabuhan Tanjung Priok dan juga menambah petugas pandu, sehingga pelayanan dapat terlaksana dengan tepat waktu dan akan meminimalisir keterlambatan pelayanan (Taufik, 2023).

Scrap merupakan jenis muatan curah kering yang sering mengalami hambatan dalam kegiatan bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Peralatan bongkar-muat yang kurang memadai ditambah dengan sumber daya manusia yang kurang efektif dalam bekerja menyebabkan hambatan. Untuk mengatasi hambatan ini, pendekatan yang digunakan adalah memberikan pelatihan yang berkaitan dengan *ship behavior*. Tujuan dari pelatihan ini adalah meningkatkan akurasi dalam menilai setiap gerakan kapal, sehingga sumber daya manusia dapat memberikan kinerja yang lebih baik untuk menjaga

kelancaran operasional di pelabuhan. Selain itu, peralatan yang kurang memadai dapat diperbaiki dengan meningkatkan kualitasnya agar memenuhi syarat dan menghindari keterlambatan dalam proses bongkar-muat (Fikriansyah & Nashir, 2022).

Sumber daya manusia di Pelabuhan Tanjung Perak masih memiliki keterbatasan dalam efektivitasnya. Untuk mengatasi kendala tersebut, diperlukan pelatihan dalam kemampuan membaca dokumen berbahasa asing. Fokus utama adalah peningkatan keterampilan individu, bertujuan untuk memastikan kelancaran dan efisiensi dalam proses pengurusan dokumen tanpa menimbulkan kerugian bagi pihak manapun (Pranyoto, dkk 2020).

Hambatan mengenai proses penyelesaian dokumen-dokumen clearance kapal yang memakan waktu lama juga disebabkan oleh sumber daya manusia yang kurang efektif. Hal ini juga terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak. Untuk meminimalisir waktu yang terbuang dalam kegiatan bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok, dapat diatasi dengan menambah fasilitas untuk kegiatan tersebut atau dengan menyewa jasa perusahaan *stevedoring* lain atau perusahaan yang menyediakan layanan khusus untuk kegiatan bongkar-muat. Selain itu, masalah mengenai kegiatan *clearance* kapal yang memakan waktu lama, dapat diatasi dengan melakukan sistem *recruitment* untuk menutupi kekurangan staf operasional (Najib, 2021).

Selain itu, permasalahan terkait sistem *autogate* dan jaringan internet yang mengalami gangguan yang berimbas pada keterlambatan pengeluaran barang impor di area penumpukan dapat dilakukan pemeliharaan secara berkala untuk kedua permasalahan tersebut. Pemeliharaan ditujukan untuk meningkatkan sistem informasi kepelabuhanan *Inaportnet* yang bertanggung jawab atas pelayanan administrasi (Verawati, dkk 2022).

KESIMPULAN DAN SARAN

Hambatan yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok memiliki dampak yang signifikan terhadap kelancaran proses bongkar-muat barang ekspor dan impor. Berbagai hambatan tersebut, antara lain penggunaan kapal asing untuk ekspor, terjadinya *demurrage*, *dwelling time* yang memakan waktu lama, sumber daya manusia yang kurang efektif, jumlah staf yang belum mencukupi, peralatan yang digunakan untuk proses bongkar-muat belum efisien. Selain itu, penyelesaian dokumen-dokumen persyaratan untuk *clearance* kapal yang memakan waktu lama, serta adanya gangguan pada sistem *autogate* dan jaringan internet.

Untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan berbagai hambatan yang terjadi, perlu dilakukannya peningkatan. Berbagai peningkatan dilakukan mulai dari mengurangi penggunaan kapal asing dan meningkatkan kualitas kapal dalam negeri, memprioritaskan pembangunan infrastruktur pelabuhan, menambah jumlah armada kapal tunda, peningkatan kinerja sumber daya manusia, salah satunya dengan memodernisasi para pekerja di pelabuhan. Selain itu, dengan melakukan penyewaan jasa *stevedoring* dari

perusahaan lain atau perusahaan yang menyediakan layanan khusus untuk kegiatan bongkar-muat dan melakukan sistem *recruitment* untuk mengatasi kekurangan staf operasional. Terakhir, dengan melakukan pemeliharaan rutin pada sistem *autogate* dan jaringan internet untuk menjaga kinerja optimal dari sistem informasi kepelabuhanan *Inaportnet*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami menyadari bahwa tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sulit bagi kami untuk menyelesaikan jurnal ini. Oleh karena itu, kami mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Rinandita Wikansari, S.Psi, M.Psi selaku Dosen Bahasa Indonesia Politeknik APP Jakarta
2. Bapak Disma Prasaja, S.Si, M.I.L selaku pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dukungan serta masukan kepada penulis

DAFTAR REFERENSI

- Fikriansyah, A. & Nashir, A. (2022). Analisis Peran Tanggung Jawab dalam Meningkatkan Kinerja Jasa Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok (Studi Kasus di PT Bandar Krida Jasindo). *Jurnal Administrasi Bisnis*, 2 (3), 441-448. <https://badge.dimensions.ai/details/doi/10.31334/jambis.v2i3.2515?domain=https://ojs.stiami.ac.id>.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Total Ekspor & Impor*. Satu Data Perdagangan. Diakses dari <https://satudata.kemendag.go.id/data-informasi/perdagangan-luar-negeri/ekspor-impor>.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Perkembangan Ekspor Non Migas (Pelabuhan Muat)*. Satu Data Perdagangan. Diakses dari <https://satudata.kemendag.go.id/data-informasi/perdagangan-luar-negeri/ekspor-non-migas-pelabuhan-muat>.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Perkembangan Impor Non Migas (Pelabuhan Bongkar)*. Satu Data Perdagangan. Diakses dari <https://satudata.kemendag.go.id/data-informasi/perdagangan-luar-negeri/imp-or-non-migas-pelabuhan-bongkar>.
- Badarusman, B. & Eryana, G. (2016). Hambatan Bongkar Muat Scrap Waktu Sandar Kapal di Dermaga Terminal Multipurpose Tanjung Priok. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 2 (2), 327-333. <http://dx.doi.org/10.54324/j.mbt.v2i2.951>.
- Kementerian Hubungan. (2022). *UU Nomor 17 Tahun 2008, PP Nomor 61 Tahun 2009 dan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2022 tentang tatanan pelabuhan nasional*. JDIH Kementerian Hubungan. Diakses dari <https://shorturl.at/eEIJ0>.
- Andriyani, R. (2021). BAB II Tinjauan Pustaka (Pengertian Pelabuhan). Bandung: repository.stei. Retrieved from Repository Sekolah Teknik Elektro dan Informatika.
- Karloarticle. (2023). Daftar Nama Pelabuhan Internasional di Indonesia. Available at: <https://www.karlo.id/blog/daftar-nama-pelabuhan-internasional-di-indonesia>.
- Kementerian Keuangan. (1995). *Undang-Undang Kepabeanan Tahun 1995 Pasal 1*

- Nomor 13 dan 14. JDIH Kementerian Keuangan. Diakses dari <https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/1995/10tahun~1995uu.htm>.
- Verawati, K., dkk. (2022). Keterlambatan Pengeluaran Barang Impor di Lapangan Penumpukan Wilayah 2 Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 24 (1), 21-32. <https://doi.org/10.25104/transla.v24i1.2022>.
- Abdul, R. S. (2020). BAB 2 Tinjauan Pustaka (Pengertian Pelabuhan). Semarang: Repository UNIMAR AMNI Semarang.
- Muhammad, A. F. (2022). BAB 2 Tinjauan Pustaka (Pengertian Bongkar Muat). Semarang: Repository UNIMAR AMNI Semarang.
- Najib, M. R. A. (2021). Analisis Penghambat Proses Berthing Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok yang diageni PT Tarunacipta Kencana Jakarta. *Semarang Merchant Marine Polytechnic*, 1-57.
- Peraturan Presiden. (2008). Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Kerangka Indonesia National Single Window. JDIH BPK Database Peraturan. Diakses dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/42197/perpres-no-10-tahun-2008>.
- Portal. (2021). Atasi Hambatan Distribusi Logistik dan Ekspor, Kementerian Perhubungan Wacanakan Indonesian Sea. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Available at: <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/10167/atasi-hambatan-distribusi-logistik-dan-ekspor-kemenhub-wacanakan-indonesian-sea>.
- Pranyoto, dkk. (2020). Optimalisasi Relokasi Petikemas Di Pelabuhan Tanjung Perak Dalam Menunjang Kegiatan Bongkar Muat Pada PT. ABC. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2 (2), 33-40. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v2i2.26>.
- Safira, dkk. (2023). Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Efisiensi Bongkar Muat. *Mimbar Administrasi*, 20 (1), 1-14.
- Suryani, D. (2020). Pengaruh Langsung Kinerja Pelayanan Pelabuhan terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Priok. *Wijayakusuma Prosiding Seminar Nasional*, 1 (1), 106-115.
- Taufik, A. (2023). Optimalisasi Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal Guna Mendukung Kelancaran Operasional di Pelabuhan Tanjung Priok. *STIP Jakarta*, 1-55.
- Tundjung, T. & Roviyantri, R. (2020). Dari Sunda Kelapa ke Tanjung Priok. *Jurnal Pendidikan Sejarah*, 3 (2), 162-170.