

## EVALUASI PROGRAM 24/7 DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK

### Pendahuluan

Survey mengenai pelaksanaan program 24/7 di pelabuhan telah dilaksanakan oleh *Center of Logistics and Supply Chains Studies*, Institut Teknologi Bandung pada tahun 2011. Kesimpulan yang diperoleh dari studi ITB tersebut adalah belum optimalnya pelaksanaan 24/7 di Pelabuhan Tanjung Priok, terutama ditinjau dari pola keluar-masuk barang dari/ke pelabuhan baik *inbound/outbound* maupun melalui *gate-in/gate-out*. Selain itu, masih ada persoalan koordinasi antar *stakeholder*, dimana masih banyak instansi yang belum beroperasi selama 24/7.

*Technical note* ini memberikan evaluasi kondisi operasional 24/7 pada tahun 2012, sebagai *update* dari hasil studi tersebut. Untuk mengetahui kondisi saat ini, dilakukan analisis dengan menggunakan data bulan Maret 2012 yang bersumber dari JICT dan Bea Cukai. Validasi tidak bertujuan untuk meng*update* semua indikator yang ada, namun dilakukan untuk beberapa indikator terpilih yang dianggap paling penting dan relevan dalam mengamati kinerja program 24/7 tersebut.

### Implementasi Operasionalisasi 24/7

Berdasarkan ketersediaan data yang ada, terdapat beberapa indikator yang digunakan dalam melakukan evaluasi 24/7 di Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk mempermudah analisis, indikator evaluasi 24/7 dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu **operasionalisasi 24 jam sehari** dan **7 hari dalam seminggu**.

#### A. Operasionalisasi 24 jam sehari

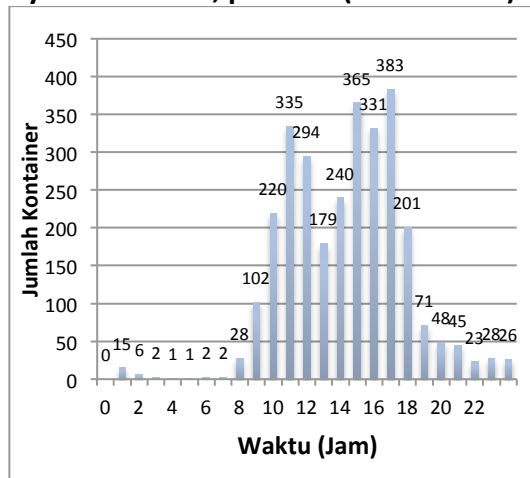
*Berdasarkan hasil perbandingan antara data bulan Maret 2012 dengan bulan Oktober 2010 menyatakan bahwa **tidak ada perubahan yang berarti dalam operasional 24 jam sehari**.*

##### 1. Waktu Pelayanan Bea Cukai dalam menerbitkan SPPB

Penerbitan SPPB masih terkonsentrasi pada jam kerja normal dan minim jumlah penerbitan SPPB pada jam diluar jam kerja normal (lihat gambar 1 dan gambar 2).

**Gambar 1**

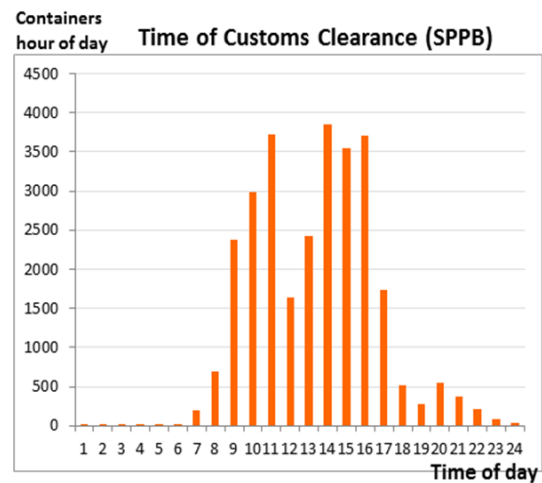
**Jumlah Rata-rata Kontainer yang SPBB-nya diterbitkan, per-hari (Maret 2012)**



Sumber: Bea Cukai, diolah.

**Gambar 2**

**Jumlah Rata-rata Kontainer yang SPBB-nya diterbitkan, per-hari (Oktober 2010)**



Sebagaimana yang dijelaskan pada gambar 1, Bea Cukai telah beroperasi 24 jam sehari dalam menerbitkan SPPB. Namun demikian, hampir seluruh SPPB diterbitkan oleh Bea Cukai pada jam kerja (08.00 – 17.59) pada bulan Maret 2012, yaitu sebanyak 90% kontainer (84.084 kontainer). Hanya sekitar 10% kontainer (9.247 kontainer) SPPB-nya diterbitkan pada periode waktu dari pukul 18.00 – 07.59. Dengan demikian, walau telah beroperasi 24 jam, produktivitas tertinggi tetap terjadi pada periode jam kerja normal. Pola yang sama juga terlihat pada periode bulan Oktober 2010 (gambar 2). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa operasionalisasi 24 jam sehari tidak efektif meningkatkan jumlah SPPB yang diterbitkan di luar jam kerja normal.

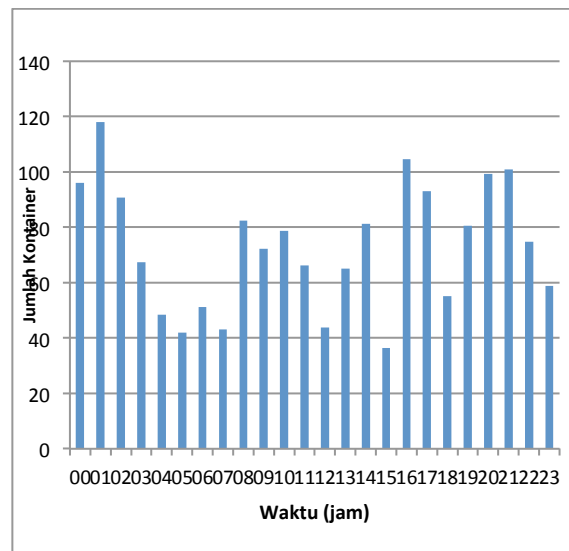
## 2. Waktu pelayanan Terminal Operator dalam menangani kontainer di Tanjung Priok

Jika dibandingkan antara kondisi bulan Maret 2012 dengan Oktober 2010, tidak terlihat adanya perbedaan pola jumlah kontainer yang keluar dari pelabuhan (gambar 3 dan 4). Hal ini memperlihatkan terminal operator (JICT) telah beroperasi secara efektif selama 24 jam sehari baik pada tahun 2010 maupun 2012.

Berbeda dengan Bea Cukai, operasionalisasi terminal dalam melakukan aktivitas layanannya lebih terdistribusi dalam periode waktu 24 jam dalam seharinya. Terjadi fluktuasi jumlah kontainer selama periode 24 jam yang diamati, walau jumlah kontainer terbanyak yang ditangani terjadi pada jam 01.00 dini hari. Selain Terminal

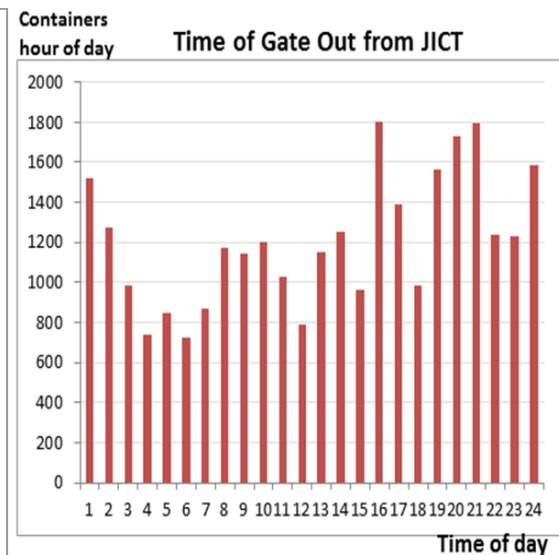
Operator, data ini juga menunjukkan bahwa usaha pengangkutan (*trucking*) juga telah beroperasi selama periode 24 jam sehari.

**Gambar 3**  
**Jumlah Rata-rata Kontainer yang keluar dari pelabuhan (*gate-out*) per-hari (Maret 2012)**



Sumber: JICt, diolah.

**Gambar 4**  
**Jumlah Rata-rata Kontainer yang keluar dari pelabuhan (*gate-out*) per-hari (Oktober 2010)**



## B. Operasionalisasi 7 hari seminggu

Sama halnya dengan operasional 24 jam sehari, hasil perbandingan antara data bulan Maret 2012 dengan bulan Oktober 2010 menyatakan bahwa **tidak ada perubahan yang berarti dalam operasional 7 hari seminggu**.

### 1. Pelayanan Bea Cukai dalam menerbitkan SPPB dalam seminggu

Gambaran pelayanan yang dilakukan Bea Cukai dalam menerbitkan SPPB dalam seminggu dinyatakan pada gambar 5 dan 6 di bawah ini. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pola penerbitan SPPB antara periode Oktober 2010 dan Maret 2012.

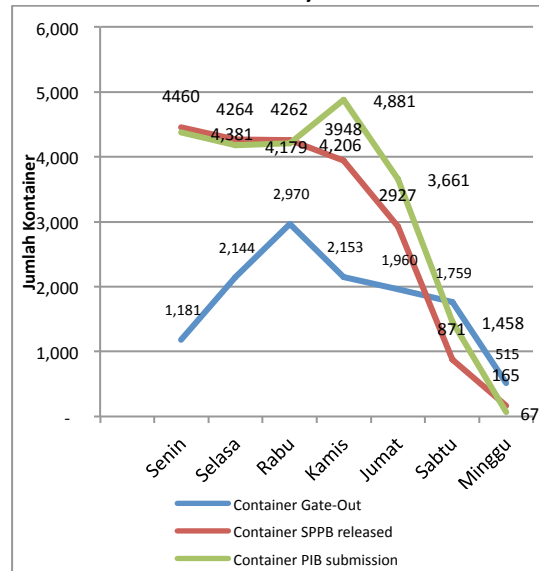
Selain itu, walau telah beroperasi 7 hari seminggu, jumlah SPPB yang diterbitkan Bea Cukai mayoritas tetap diberikan pada hari Senin hingga Jumat. Lebih dari 95% kontainer (rata-rata 19.860 kontainer per-minggu) SPPB-nya diterbitkan oleh Bea Cukai pada hari Senin hingga Jumat. Sementara itu, kontainer yang SPPB-nya

diterbitkan pada hari Sabtu dan Minggu hanyalah sekitar 5% (rata-rata 1.036 kontainer per-minggu). Sebagaimana pelayanan 24 jam, kondisi ini kembali menunjukkan bahwa efektifitas operasionalisasi pelayanan Bea Cukai dilaksanakan di hari kerja normal (Senin-Jumat).

Dapat diperhatikan pula bahwa pola pengajuan PIB mirip dengan penerbitan SPPB (gambar 5). Hal ini menunjukkan waktu operasionalisasi efektif dari para importir atau pelaku usaha yang mengajukan PIB juga dilakukan pada hari kerja normal (Senin-Jumat).

**Gambar 5**

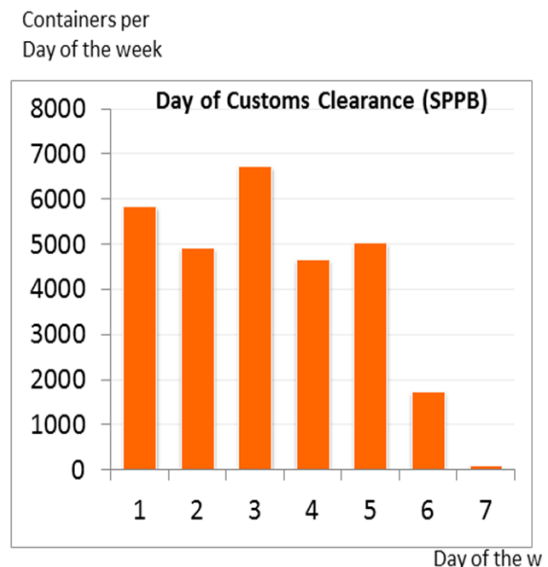
**Rata-rata Kontainer yang masuk pelabuhan vs Rata-rata yang PIB-nya diajukan vs yang SPPB-nya diterbitkan, per-minggu (Maret 2012)**



Sumber: JICT, Bea Cukai, diolah.

**Gambar 6**

**Rata-rata Kontainer yang SPPB-nya diterbitkan, per-minggu (Oktober 2010)**



Yang cukup menarik adalah pola penerbitan SPPB ini berbeda dengan pola kedatangan barang kontainer di pelabuhan. Gambar 5 di atas menunjukkan bahwa puncak kedatangan barang di pelabuhan Tanjung Priok justru terjadi di hari Sabtu dan Minggu. Rata-rata sekitar 36% kontainer (rata-rata 7.398 kontainer per-minggu) tiba di JICT pada hari Sabtu dan Minggu. Sementara 64% (rata-rata 13.292 kontainer per-minggu) sisanya datang ke pelabuhan terdistribusi pada hari Senin hingga Jumat. Gambar ini sekaligus juga menunjukkan bahwa Terminal Operator telah beroperasi 7 hari seminggu dalam menangani barang yang datang di pelabuhan.

Tingginya kedatangan barang pada hari Sabtu dan Minggu serta relatif rendahnya PIB yang diajukan dan SPPB yang diterbitkan, berimplikasi kepada potensi tingginya kepadatan (*congestion*) di pelabuhan.

Terdapat beberapa alasan yang dapat menjelaskan mengapa terjadi *gap* antara jumlah kontainer yang masuk ke pelabuhan dengan SPPB yang dikeluarkan, sebagai berikut:

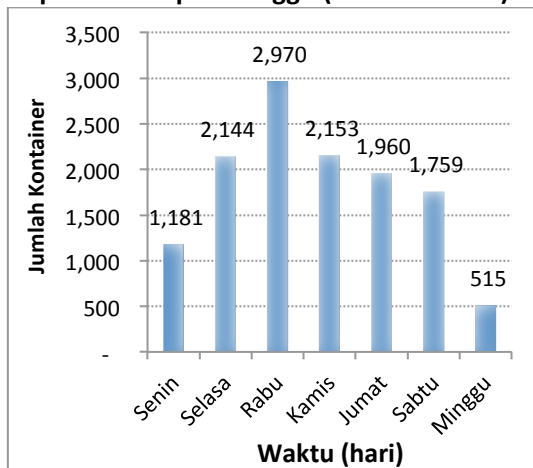
- (1) Institusi pelayanan pemerintah lainnya seperti Badan Karantina dan BPOM tetap beroperasi pada hari kerja normal dan tidak membuka pelayanan pada hari Sabtu dan Minggu.
- (2) Perusahaan *freight forwarder*, PPJK, *shipping line*, dan pelayanan *empty container depot* – khususnya yang menangani pengurusan dokumen – tidak tidak beroperasi 7 hari seminggu. Mereka umumnya membuka pelayanan terbatas pada hari Sabtu serta hanya ½ hari.
- (3) Bank tidak beroperasi 7 hari seminggu. Namun demikian bank buka pada hari Sabtu dari pukul 09.00 hingga 13.00 (1/2 hari).

## **2. Pelayanan Terminal Operator dalam melayani kontainer yang keluar dari pelabuhan dalam seminggu**

Pola keluarnya kontainer dari pelabuhan (*gate-out*) juga tidak berubah dibandingkan dengan tahun 2010 (lihat gambar 7 dan 8). Terlihat bahwa proses keluarnya kontainer dari Terminal JICT di pelabuhan Tanjung Priok telah dilakukan setiap hari. Hal ini menunjukkan bahwa Terminal JICT telah melakukan pelayanan untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan Tanjung Priok selama 7 hari seminggu. Selain itu, data ini juga menunjukkan bahwa perusahaan angkutan (*trucking*) juga telah beroperasi selama 7 hari dalam seminggu.

**Gambar 7**

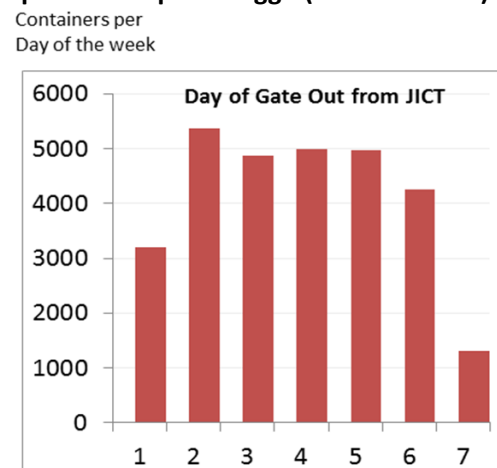
**Rata-rata Jumlah Kontainer yang keluar pelabuhan per-minggu (Februari 2012)**



Sumber: JICT, diolah

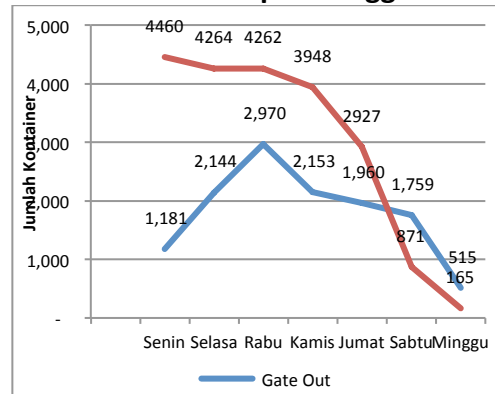
**Gambar 8**

**Rata-rata Jumlah Kontainer yang keluar pelabuhan per-minggu (Oktober 2010)**



Nilai rata-rata jumlah kontainer yang keluar pelabuhan menunjukkan bahwa puncak keluarnya barang dari pelabuhan adalah pada hari Rabu dan yang terendah adalah pada hari Minggu (gambar 9). Hal ini juga sejalan dengan analisis *Dwell Time* yang dilakukan Bank Dunia, bahwa proses *post-clearance* (proses setelah pengurusan Bea Cukai – *Customs Clearance*) rata-rata memakan waktu 1-2 hari. Sebagaimana yang digambarkan pada gambar 9 di bawah ini, terdapat pola yang berbeda antara distribusi waktu diterbitkannya SPPB dengan distribusi waktu kontainer keluar dari pelabuhan (*gate-out*). Puncak diterbitkannya SPPB adalah hari Senin, sementara puncak keluarnya kontainer dari pelabuhan adalah hari Rabu. Secara tidak langsung data ini menunjukkan bahwa terdapat *lag* waktu antara dikeluarkannya SPPB untuk melaksanakan *post-clearance* barang.

**Gambar 9**  
Rata-rata Jumlah Kontainer yang  
Keluar Pelabuhan vs SPPB yang  
diterbitkan per-minggu



Sumber: Bea Cukai (SPPB, Februari 2012) dan JICT (kontainer gate-out, Maret 2012)

**Gambar 10**  
Rata-rata Jumlah Kontainer yang  
Keluar Pelabuhan per-minggu  
(Desember 2009 dan 2010)

Satu hal yang menjadi catatan adalah adanya perbedaan data yang digunakan pada gambar 9 di atas, mengingat keterbatasan data yang tersedia. Data penerbitan SPPB adalah data Februari 2012, sementara data kontainer yang keluar dari pelabuhan adalah data bulan Maret 2012. Namun demikian, diperkirakan data antar bulan memiliki pola yang sama. Sebagaimana yang ditunjukkan oleh gambar 10, rata-rata jumlah kontainer yang keluar dari pelabuhan dalam seminggu pada periode Juli hingga Desember tahun 2009 dan 2010, dimana puncak keluarnya kontainer juga terjadi pada hari Rabu dan Kamis di setiap minggunya.

## KESIMPULAN

1. Tidak ada perubahan yang berarti dalam hal operasionalisasi 24/7 di pelabuhan berdasarkan hasil studi ITB, data Oktober 2010 dan data Februari/Maret 2012.
2. Pelayanan 24 jam sehari
  - Pelayanan Bea Cukai telah dilakukan 24 jam sehari tapi belum efektif.
    - i. Menurut *freight forwarder*, Bea Cukai yang bertugas di luar jam kerja bukan yang dapat memberikan keputusan penyelesaian dokumen.
    - ii. Menurut Bea Cukai, tidak banyak importir/*freight forwarder* yang mengajukan PIB di luar jam kerja.
  - Terminal Operator telah beroperasi efektif selama 24 jam sehari.

- *Freight Forwarding/trucking* sudah beroperasi 24 jam sehari dalam hal pengambilan barang.
- Badan Karantina, BPOM, PPJK, *shipping line* (untuk pengurusan dokumen), pelayanan *empty container depot*, dan bank tidak membuka pelayanan 24 jam sehari.

3. Pelayanan 7 hari seminggu

- Bea Cukai telah beroperasi selama 7 hari seminggu, namun demikian rata-rata jumlah SPPB yang diterbitkan pada hari Sabtu dan Minggu hanya sekitar 5%.
  - Terminal Operator telah beroperasi selama 7 hari seminggu. Hal ini ditunjukkan dengan tingginya kontainer bongkar muat di pelabuhan pada hari Sabtu dan Minggu.
  - Badan Karantina dan BPOM tidak membuka pelayanan pada hari Sabtu dan Minggu.
  - *Freight forwarder*, PPJK, *shipping line*, pelayanan *empty container depot*, dan bank umumnya membuka pelayanan ½ hari pada hari Sabtu dan tidak membuka pelayanan pada hari Minggu.
4. Perbaikan untuk operasionalisasi 24/7 sebaiknya difokuskan kepada **pelayanan 7 hari seminggu**, mengingat kedatangan barang terbanyak terjadi pada hari Sabtu dan Minggu, sementara SPPB yang diterbitkan paling sedikit terjadi pada hari Sabtu dan Minggu. Peningkatan efektifitas operasionalisasi selama 7 hari seminggu ini dapat **mempercepat berbagai proses yang terjadi di pelabuhan**, yang pada akhirnya **dapat mengurangi dwelling time dan kepadatan (congestion)** yang terjadi di pelabuhan.
5. Untuk mengefektifkan operasionalisasi 24/7, diperlukan partisipasi secara simultan dari berbagai institusi, termasuk Badan Karantina, BPOM, bank, hingga pihak swasta seperti pemilik barang, PPJK, *freight forwarder*, *shipping line*, dll.