

Pengaruh *Dwelling Time* Terhadap Biaya Logistik Di Pelabuhan Terminal  
Petikemas Makassar

St. Syahriati

Politeknik Maritim AMI Makassar

*Corresponding Author: St. Syahriati*

*Penulis Pertama: Telp: 081999045577*

*E-mail: syahriati123@gmail.com*

**Abstrak**

Perusahaan yang bergerak di bidang industri mempunyai fungsi logistik dalam kegiatan usahanya. Sementara biaya logistik sering menjadi masalah baik itu bagi eksportir ataupun importer. Masalah ini muncul karena biaya logistik yang harus dikeluarkan untuk membayar *Dwelling Time* yaitu waktu penginapan barang di pelabuhan yang akhirnya berdampak kepada biaya logistik yang tinggi. Penelitian ini membahas tentang pengaruh *dwelling time* terhadap biaya logistik di pelabuhan terminal petikemas Makassar. Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif. Data hasil penelitian diperoleh dari proses mencari dan menyusun secara sistematis, data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan lapangan yaitu pengumpulan data, reduksi data, dan penyajian data. Hasil penelitian menunjukkan *Dwelling Time* berpengaruh terhadap biaya logistik di Pelabuhan Terminal Petikemas Makassar. *Dwelling time* pada Pelabuhan di Makassar ini tidak hanya rawan suap, tetapi juga berdampak terhadap beberapa aspek hukum dan ekonomi. Adapun solusi untuk mengatasi *dwelling time* di Pelabuhan di Makassar dengan melakukan pelayanan kegiatan *over breangen*, peningkatan kapasitas alat bongkar muat di pelabuhan, program perbaikan kinerja para operator, meningkatkan waktu operasional pelabuhan, pengadaan Terminal Petikemas, dan mengoptimalkan peran lembaga Otoritas Pelabuhan di Pelabuhan

Kata Kunci: Pelabuhan Makassar, *Dwelling Time*, Biaya Logistik, Otoritas Pelabuhan

## 1. PENDAHULUAN

Setiap perusahaan yang bergerak di bidang industri, baik itu perusahaan besar, menengah, ataupun perusahaan kecil pasti mempunyai fungsi logistik dalam kegiatan usahanya. Logistik merupakan fungsi yang melibatkan perpindahan, mengatur perpindahan barang, dan penyimpanan material dalam perjalanannya melalui rantai pasok dan sampai ke pelanggan akhir. Tujuan dari logistik yaitu tersedianya suatu barang pada waktu dan tempat yang tepat. Logistik dalam pelaksanaannya memerlukan biaya untuk aktivitasnya yang biasa disebut sebagai biaya logistik.

Biaya logistik merupakan faktor yang sangat mempengaruhi daya saing perusahaan dan Negara. Bagi perusahaan, biaya logistik akan mempengaruhi harga jual produk akhir. Sementara bagi Negara, biaya logistik akan mempengaruhi pasar ekspor dan impor. Biaya logistik ini akan menambah harga perolehan suatu material dan produk dan sering menjadi masalah baik itu bagi eksportir ataupun importer. Masalah itu muncul karena biaya logistik yang harus dikeluarkan untuk membayar *dwelling time* waktu penginapan barang di pelabuhan yang akhirnya berdampak kepada biaya logistik yang tinggi.

Proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan, karena harus melalui tahap *pre-clearance, customs clearance, dan post-clearance*. Pola selama ini menunjukkan proses yang tidak efektif dan efisien, sehingga biaya logistik di Indonesia lebih tinggi dibanding negara lain. Jika tetap menggunakan pola lama ini, biaya logistik akan tetap tinggi. Investor akan lebih suka datang ke negara tetangga seperti Malaysia, Singapura, dan China, karena biaya logistiknya lebih rendah. *Dwelling time* di negara-negara tersebut juga sangat rendah di bandingkan dengan Indonesia.

Semakin lama barang tersebut disimpan maka biaya logistiknya pun akan semakin tinggi. Padahal sudah ada aturan untuk mereduksi biaya logistik yang tinggi, harus adanya aturan jarak waktu *dwelling time*. Seperti aturan Permenhub NO.117 Tahun 2015, yang menyatakan bahwa batas waktu penumpukan barang di lapangan paling lama 3 (tiga) hari sejak barang ditumpuk dilapangan

penumpukan (cy) di dalam pelabuhan. Kendati demikian, pada kenyataannya aturan tersebut masih belum ditaati dengan baik. Ini terbukti masih banyak barang yang disimpan di pelabuhan lebih dari 3 hari. Penerapan *dwelling time* untuk mereduksi biaya logistik bisa dilakukan dengan mengikuti aturan tersebut. Jika aturan *dwelling time* tersebut bisa dijalankan maka bisa berpengaruh terhadap biaya logistik yang dikeluarkan oleh perusahaan. Penelitian ini membahas tentang pengaruh *dwelling time* terhadap biaya logistik di pelabuhan terminal petikemas Makassar.

## 2. METODE

Metode yang di gunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, yang bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan suatu keadaan, peristiwa, atau segala sesuatu yang berkaitan dengan variabel-variabel yang sesuai dengan teknik analisis data yang digunakan. Penelitian kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari individu. Teknik pengambilan data yaitu kuesioner, observasi, dan wawancara.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Salah satu faktor penting yang mempengaruhi *dwelling time* adalah biaya logistik. Tingginya biaya logistik di Indonesia dipicu oleh sistem logistik dan infrastruktur yang masih belum optimal. Mahalnya biaya logistik disebabkan berbagai faktor, yaitu:

1. Sistem logistik yang belum baik karena kurangnya sumber daya manusia;
2. Jumlah pasokan barang yang masih belum merata, sehingga terjadi perbedaan biaya logistik antara kawasan Indonesia bagian barat dan timur;
3. Sistem dua arah yang sering tidak terjadi, kapal-kapal angkut ke daerah seharusnya membawa kembali muatan dari daerah tersebut agar lebih efisien.

Dampak dari dwelling time tidak hanya pada biaya logistik tetapi berdampak terhadap harga barang impor yang masuk ke Indonesia. Indonesia sebagai salah satu negara berkembang tentunya sangat bergantung terhadap proses perdagangan internasional guna memenuhi kebutuhan dan kepentingan nasional negaranya. Salah satu bentuk dari perdagangan internasional tersebut adalah impor. Impor adalah pengiriman barang dagangan dari luar negeri ke negara yang dituju. Perdagangan antar negara tersebut melibatkan eksportir dan importir.

Proses ekspor dan impor yang dilakukan oleh suatu negara tentunya akan melalui pelabuhan. Indonesia merupakan negara yang cukup banyak mengimpor barang dari luar negeri untuk memenuhi kebutuhan dalam negerinya. Transportasi laut memainkan peran yang signifikan ini merupakan fasilitator utama dalam perdagangan internasional. Lalu lintas barang dipelabuhan terus meningkat, desain kapal semakin besar, dan jenis barang yang diangkut bervariasi. Bahkan beberapa kapal dengan ukuran *extra large* dibangun untuk sarana transportasi massal yang maksimal dan membutuhkan terminal yang sesuai. Ini membutuhkan banyak waktu dalam pengurusan secara bersama dan tepat antara kapal barang dan barang yang diangkut. Pelabuhan dengan kapasitas besar yang tidak memenuhi standar dari perspektif internasional pada pengelolaan (infrastruktur dan layanan) akan kehilangan daya saing dalam pelayanan transportasi barang. Pada prakteknya logistik terdapat adanya skema bisnis untuk mengambil keuntungan berlebihan. Berkaitan dengan biaya penimbunan (saat transit), sehingga muncul ide mengoptimalkan kapasitas terminal petikemas merupakan aspek lain yang dibangun. Tentang analisis waktu transit rata-rata berdasarkan pola aliran barang (impor, ekspor, *transshipment*). Proses bongkar muat barang yang dibawa oleh kapal pengangkut, selalu menghabiskan waktu dan biaya. Semakin lama barang tersebut tertahan di pelabuhan, maka semakin besar pula biaya yang ditanggung pemilik barang. Pemilik barang untuk mendapatkan keuntungan akan menaikkan harga sesuai

biaya yang di keluarkan selama proses distribusi dari tempat produksi hingga ke tangan kosumen.

Permasalahan *dwelling time* pada Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar, tidak hanya rawan suap, tetapi jug berdampak terhadap beberapa aspek hukum dan ekonomi. Dampaknya terhadap aspek hukum menimbulkan pemerasan oleh birokrat kepada pengusaha, penyuaipan oleh pengusaha kepada birokrat, dan penyalagunaan jabatan oleh pejabat yang berimbas pada korupsi. Banyaknya pelanggaran dalam bongkar-muat barang di Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar ini juga memunculkan adanya pengendalian oleh kartel dan mafia yang memainkan harga barang.

*Dwelling time* yang lama dari sisi ekonomi dapat mengakibatkan proses bongkar muat mengalami masalah besar. Hal itu menyebabkan harga barang di pasaran mengalami kenaikan karena jumlah barang terbatas akibat barang yang ada di pelabuhan tidak dikeluarkan. Ini dari sisi ekonomi mikro maupun makro, berdampak terhadap barang impor menjadi tidak terkendali di pasar, ekonomi lokal menjadi lesu karena daya saing produk lokal yang lemah dibanding produk impor. Hal ini juga memunculkan kartel ekonomi di beberapa sektor perekonomian. Lebih buruk lagi, bisa mengabitkan terjadinya inflasi karena tidak terkendalinya produk impor sehingga tidak ada proteksi bagi pelaku bisnis di dalam negeri. Juga berpengaruh terhadap volume impor yang meningkat dibandingkan ekspor. Oknum-oknum yang berperan dalam permainan tersebut membuat kebijakan yang tidak sesuai dengan program Presiden Jokowi. Dengan begitu, kepercayaan publik terhadap pemerintah pun menurun.

Lamanya *dwelling time* dapat berdampak pada kerugian yang dirasakan pada Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar. Hal ini dapat dirinci:

- a) Adanya biaya tambahan karena penumpukan kontainer yang lama di pelabuhan.
- b) Kemungkinan besar adanya rawan suap yang terjadi

- c) Banyaknya pungutan liar dari oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab
- d) Kinerja logistik yang menurun.

Adapun solusi untuk mengatasi dwelling time di Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar, yaitu

- a. Melakukan pelayanan kegiatan *over brengen* di Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar. *Over brengen* adalah pemindahan lokasi penumpukan peti kemas dari terminal asal ke tempat penimbunan sementara (TPS).
- b. Peningkatan kapasitas alat bongkar muat
- c. Program perbaikan kinerja para operator
- d. Meningkatkan waktu operasional di Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar agar dapat mempercepat proses bongkar muat petikemas sehingga dapat menekan proses *dwelling time*.
- e. Mengoptimalkan peran lembaga Otoritas Pelabuhan di Pelabuhan Makassar
- f. Pengadaan Terminal Petikemas

#### 4. KESIMPULAN

Biaya logistik merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh terhadap perusahaan dan negara khususnya pada barang dan jasa. Masalah ini sering kali terjadi karena biaya logistik yang harus dikeluarkan untuk membayar *Dwelling Time* waktu penginapan barang di pelabuhan. Solusi yang digunakan untuk mengatasi dwelling time di Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar adalah :

- a. Melakukan pelayanan kegiatan *over breangen*
- b. Peningkatan kapasitas alat bongkar muat di pelabuhan
- c. Program perbaikan kinerja para operator
- d. Meningkatkan waktu operasional pelabuhan
- e. Pengadaan Terminal Petikemas

- f. Mengoptimalkan peran lembaga Otoritas Pelabuhan di Pelabuhan

## DAFTAR RUJUKAN

- [1] Carmencita. Anita. 1998. Terminal Penumpang Terpadu Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penerbit ITB, Bandung.
- [2] Fourgeaud, P., 2000, "Measuring Port Performance", The World Bank Group.
- [3] Kramadibrata Soedjono, 2002, Perencanaan Pelabuhan, Penerbit ITB, Bandung.
- [4] Nicoll, J. 2007. Innovative Approaches to Port Challenges –Dwell Time and Transit Time Management. Virginia: International Convention of Norfolk.
- [5] Poerwadarminta W.J.S. 1986. Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.
- [6] Undang-undang RI No.17 thn 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 No. 14.
- [7] Undang-undang RI No.17 thn 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 No. 16.
- [8] BAPPENAS, 2015, "Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019".
- [9] The World Bank, ITB, Asosiasi Logistik Indonesia & STC-Group, 2015, "State of Logistics Indonesia 2015", Jakarta. [4] Bichou, K., Bell, M. G. H. & Evans, A, 2007, "Risk Management in Port Operations, Logistics and Supply Chain Security", LLYOD's Practical Shipping Guides, New York.
- [10] Data – data dan Arsip dari PT. Pelindo IV ( Persero ) Cabang Terminal Petikemas Makassar.