

Hasil Investigasi Ombudsman Indonesia Tentang *Dwelling Time* di Empat Pelabuhan Besar Indonesia

Dionisius Purwo Sudarsono

Fakultas Hukum Universitas Trisakti
email: purwo.sudarsono0710@gmail.com

Diterima: 14 Mei 2022

Direvisi: 6 Juni 2022

Disetujui: 20 Juni 2022

Abstrak

Dwelling time impor peti kemas di empat pelabuhan besar Indonesia, hasil penyelidikan Ombudsman Republik Indonesia mendapatkan beberapa temuan yang ditujukan pada Kementerian terkait dan PT. Pelindo (Pelabuhan Indonesia). Hasil temuan tersebut merupakan rapor buruk tentang pelayanan publik di Tanjung Priok Port, Tanjung Perak Port, Belawan Port dan Soekarno Hatta Port. Sebuah studi yang dilakukan oleh Ombudsman Indonesia menemukan sejumlah penemuan yang merugikan dan menghambat perekonomian Indonesia. Selain penyalahgunaan *dwelling time* keberangkatan oleh pemangku kepentingan di empat pelabuhan, terdapat kendala infrastruktur, staf, serta regulasi dan manajemen. Ombudsman akan mengawal temuan yang didapat hingga ke Presiden untuk ditindaklanjuti ke arah perbaikan layanan masyarakat (publik), dalam kaitannya kasus percepatan *dwelling time* ini, serta menjadi mediator antara aspirasi masyarakat dan pejabat instansi publik terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam pelayanan publik kepelabuhanan, standar operasional harus lebih transparan dan sistematis, yang menjadi standar operasional bagi pemerintah, dan perkembangan kegiatan kepelabuhanan yang sangat pesat. Ombudsman RI perlu memantau dan mengawal kasus *dwelling time* ini hingga diperbaiki oleh pemerintah dan tersedia untuk pelayanan publik.

Kata Kunci: Dwelling Time; Good Governance; Ombudsman; Pelabuhan Indonesia.

Abstract

Dwelling time of container imports in four major Indonesian ports, the results of the investigation by the Ombudsman of the Republic of Indonesia obtained several findings aimed at the relevant Ministries and PT. Pelindo (Port of Indonesia). The findings are poor report cards on public services at Tanjung Priok Port, Tanjung Perak Port, Belawan Port and Soekarno Hatta Port. A study conducted by the Indonesian Ombudsman found several findings that were detrimental and hampered the Indonesian economy. Apart from abuse of departure Dwelling time by stakeholders at the four ports, there are infrastructure, staff, and regulatory and management constraints. The Ombudsman will oversee the findings obtained by the President to be followed up towards improving public (public) services, about the case of accelerating Dwelling time, as well as being a mediator between the aspirations of the community and related public agency officials. The results show that in port public services, operational standards must be more transparent and systematic, which becomes the operational standard for the government, and the development of port activities is very rapid. The Indonesian Ombudsman needs to monitor and oversee this Dwelling time case until it is repaired by the government and available for public services.

Keywords: Dwelling Time; Good Governance; Ombudsman; Indonesian Ports.

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Penyelenggara pemerintahan mempunyai kewajiban konstitusional untuk memberikan pelayanan masyarakat yang baik. Kewajiban ini diatur di dalam alinea empat preamble UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea empat, yaitu:

*“Kemudian dari pada itu untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan Bangsa, dan...,”*¹

Arti dari pernyataan tersebut menegaskan bahwa pemerintah didirikan guna melindungi rakyat Indonesia, dan untuk seluruh rakyat Indonesia, pemerintah juga mewujudkan perlindungan hak asasi manusia, kesehatan fisik, mental dan kecerdasan untuk seluruh rakyat Indonesia.

Layanan publik bukanlah sketsa, mereka hanya menyediakan sarana bagi operasi birokrasi untuk menghapus kewajiban nasional, tetapi layanan publik adalah esensi dasar untuk mencapai keadilan.² Pada tanggal 18 Juli 2009 telah dikeluarkan Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan telah dimuat dalam Lembaran Berita Negara Republik Indonesia No. 112 Tahun 2009 dengan peraturan pelaksanaannya diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012. Negara bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan publik sebagaimana diamanatkan di dalam UU tentang Pelayanan Publik.

Transparansi publik artinya pejabat publik terkait membuka akses sesuai permintaan dan memberikan informasi yang pasti, jujur dan tidak ada diskriminasi kepada publik untuk proses pengambilan kebijakan publik, terutama yang terkait pengaturan sumber daya publik, melalui pembukaan dan memberikan informasi yang akurat dan benar tanpa diskriminasi, baik diminta atau tidak oleh masyarakat.

Namun, pemerintah kurang memainkan peran yang tepat dalam pelaksanaan layanan publik yang disediakan negara dan jauh dari memuaskan dalam artian sesungguhnya dari pelayanan itu. Akibatnya, elemen *good governance* hilang dan citra buruk tercipta. Oleh karena itu, negara membentuk beberapa lembaga untuk mempromosikan ketidakberesan organisasi, baik internal maupun eksternal. Berikut adalah organisasi internal yang dibentuk untuk menangani citra buruk terhadap penyelenggara pelayanan publik adalah Badan Pemeriksa Keuangan Pemerintah. Ombudsman adalah contoh lembaga eksternal yang mengevaluasi dan memantau cara kerja penyelenggara.

Ombudsman bukan lagi lembaga baru, namun di Indonesia kehadirannya mulai berkembang di bawah kepemimpinan Presiden Gus Dur. Bentuk pengawasan independen dan memiliki otoritas independen dari lembaga. George Sorensen berpendapat bahwa Ombudsman sangat penting di negara demokrasi di mana transparansi publik merupakan faktor penting.³ Dengan demikian, masyarakat adalah wilayah utama dari sudut pandang demokrasi, karena rakyat adalah pemegang kekuasaan kedaulatan tertinggi di Indonesia.

Keadilan dimaknai oleh masyarakat sebagai hak dan kewajiban terpenting bagi

¹ Indonesia, “Undang-Undang Dasar Tahun 1945”, Pembukaan alenia 4.

² Hesti Puspitosari dkk., *Filosofi Pelayanan Publik: Buramnya Wajah Pelayanan Menuju Perubahan Paradigma Pelayanan Publik* (Malang: Setara Press, 2011), hlm. 179.

³ Georg Sorensen, *Demokrasi dan Demokratisasi: Proses, Prospek Dalam Sebuah Dunia yang Sedang Berubah* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003), hlm. 12.

penyelenggara pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan di Indonesia. Namun secara realitas, terdapat segala macam penipuan, penyelewengan, dan kelalaian dalam pelayanan, akibatnya definisi sebuah pelayanan menjadi hilang dan menjauhkan dari negara yang memiliki citra pemerintahan yang baik.

Sikap tersebut dikenal dengan sebutan “maladministrasi” yaitu perilaku kurang wajar, lambat dalam layanan, perilaku kurang santun, dan tidak peduli dengan masalah perseorangan atau masyarakat sebagai akibat dari penyalahgunaan kekuasaan, menggunakan kekuasaan secara sewenang-wenang atau digunakan untuk tindakan yang tidak semestinya, mengancam atau diskriminatif dan tidak pantas, seluruhnya atau sebagian berdasarkan peraturan dan fakta hukum, tidak pantas atau berdasarkan perilaku yang tidak pantas, menindas dan diskriminatif.⁴

Maladministrasi merupakan perilaku, sikap, dan prosedur tak terbatas pada masalah administratif atau tata usaha.⁵ Masalah administrasi ini merupakan penyebab munculnya pemerintahan yang efisien, citra buruk, dan tidak layak. Istilah lainnya bahwa, kecurangan administrasi dapat berupa pelanggaran hukum maupun penyimpangan dari prosedur atau prosedur untuk melakukan tugas aparatur sipil dan penegak hukum (*onrechmatige overheidsdaad*).

Dalam studi kasus penulis membahas tentang perlunya menindaklanjuti *dwelling time* di Indonesia yang dinilai sangat tidak ekonomis. *Dwelling time* memainkan peran penting saat *import container*, dengan mengacu pada waktu yang masih harus dihabiskan peti kemas di terminal menunggu pemrosesan surat-surat, prosedur pembayaran dan pemeriksaan pabean.

Sistem logistik domestik yang efisien serta efektif yaitu darat dan laut dapat diintegrasikan ke dalam kedaulatan, berperan strategis dalam menyelaraskan dan mengkoordinasi kemajuan berbagai negara dan melaksanakan sektor ekonomi. menuju terciptanya Indonesia sebagai negara maritim, melalui pelaksanaan peran strategis dalam sinkronisasi serta harmonisasi pembangunan daerah untuk pengembangan sektor ekonomi yang terdiversifikasi dan pertumbuhan ekonomi inklusif guna memperkuat kedaulatan negara dan ketahanan ekonomi.

Sehingga, seluruh aspek kegiatan pengelolaan perlu dipelihara dan dikoordinasikan agar dapat saling mendukung untuk meningkatkan pelayanan serta melakukan segala tindakan dan tindakan pencegahan berdasarkan tata kelola yang baik. Penulis ingin menyampaikan bahwa pentingnya setiap aspek struktur pemerintahan mewakili tujuan sebuah negara dengan kelengkapan integritas dan pelayanan publik yang kuat, makalah ini mempelajari manajemen dalam lingkungan logistik domestik. Tujuan penelitian ini untuk menggambar prosedur standar supremasi hukum untuk pelayanan publik (*dwelling time*) untuk mewujudkan *good governance* dan mendeskripsikan hasil investasi lembaga Ombudsman dalam melakukan penyelesaian kasus *dwelling time* di empat pelabuhan utama Indonesia.

2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana prosedur standar supremasi hukum untuk pelayanan publik (*dwelling time*) dalam *good governance*

⁴ Aat Glorista, “Mekanisme Penanganan Maladministrasi Oleh Ombudsman Republik Indonesia,” *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Hukum* 1, no. 1 (2016): hlm. 12, <https://jom.unpak.ac.id/index.php/ilmuhukum/article/view/4>.

⁵ Sadjijono, *Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi* (Yogyakarta: LaksBang Pressindo, 2008), hlm. 113.

dan bagaimana hasil investigasi Ombudsman di empat pelabuhan besar Indonesia dalam kasus *dwelling time*.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah deskriptif melalui pendekatan normatif. Secara khusus, bertujuan untuk mempertimbangkan aturan/prinsip hukum terkait dengan masalah penerapan hukum lembaga yang berfokus pada Ombudsman, berdasarkan ketentuan hukum tentang layanan publik, Ombudsman dan manajemen ketatanegaraan. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yang meliputi bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder. Dokumen hukum terutama dalam bentuk dokumen yang mengikat dan ditetapkan oleh otoritas yang berwenang, seperti peraturan perundangan tentang lembaga negara, layanan publik dan pelabuhan. Bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal, disertasi yang berkaitan dengan penelitian ini dan dokumen hukum tersier yang berupa kamus hukum. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui studi pustaka. Keseluruhan data yang diperoleh dikumpulkan menurut penelitian dan ditinjau serta dievaluasi validitasnya. Kemudian diseleksi, diolah dan dianalisis menurut peraturan perundangan yang berlaku untuk melihat tren yang ada. Analisis data termasuk penarikan kesimpulan dilakukan dengan metode induktif dan deduktif, sehingga perlu diberikan solusi dan jawaban atas masalah penelitian.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Prosedur Standar Supremasi Hukum untuk Pelayanan Publik (*Dwelling Time*) untuk Mewujudkan *Good Governance*

a. Prosedur Standar Layanan Publik *Dwelling Time* di Pelabuhan Besar Indonesia

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, instansi yang menyelenggarakan penyelenggaraan pelabuhan meliputi: Otoritas Pelabuhan, PT. Pelindo, bea cukai, imigrasi, pelayanan kesehatan dan jasa fitosanitasi. Di sisi lain, pasca berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, administrasi pelabuhan berubah total, sebelum 7 Mei 2008, PT. Pelindo (Pelabuhan Indonesia) merupakan satu-satunya otoritas untuk menangani dan mengelola masalah kepelabuhanan dalam kapasitas eksklusif, meliputi hak sebagai regulator (penguasa dan pembuat kebijakan), fasilitator (penyedia infrastruktur) dan operator (operasi pelabuhan itu sendiri). Pasca dikeluarkannya Undang-Undang Transportasi Laut mulai berlaku pada 7 Mei 2008, PT. Pelindo tidak lagi memonopoli ketiga lembaga tersebut. PT. Pelindo hanya bertindak sebagai operator, dengan pemerintah bertindak sebagai pengatur serta fasilitator.

Oleh karenanya, pelabuhan perlu ditingkatkan agar tercapai tujuan dan fungsinya yang sebenarnya menurut undang-undang. Pejabat dan administrator pelabuhan adalah badan kunci yang mengarahkan operasi. Penempatan dan pola penempatan dan keterlibatannya dalam aktivitas kepelabuhanan harus jelas dan transparan. Kegiatan pemerintah, PT. Pelindo, kegiatan pihak ketiga, dll harus dijelaskan untuk menghindari penyalahgunaan tugas. Karena pelabuhan merupakan pelayanan kepentingan umum yang sama pentingnya dengan stabilitas perekonomian negara.

PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan menyebutkan bahwa pelabuhan merupakan tempat kegiatan pemerintahan dan perdagangan yang meliputi darat dengan batas-batas tertentu dan perairan sekitarnya, tempat kapal bersandar, menaikkan dan menurunkan penumpang serta menurunkan barang, berupa tempat berlabuh dengan sarana untuk memastikan keselamatan dan keamanan maritim, mendukung operasional pelabuhan, serta ruang untuk transportasi antarmoda dan antarmoda.

Sesuai definisi *port* di atas, kita bisa mengartikan beberapa faktor, yaitu faktor fisiografis, faktor fungsional publik sebagai tempat kegiatan nasional (pelayanan publik), dan faktor ekonomi. Dengan kata lain, berbagai kegiatan dilakukan di pelabuhan yang merupakan salah satu bentuk pelayanan publik. Di sisi lain, pelabuhan memiliki fungsi khusus merupakan tempat yang terkait dengan pengoperasian kapal-kapal. Pelabuhan adalah tempat berlangsungnya pelayanan publik yang dipahami merupakan penyedia jasa kepada masyarakat, dalam hal ini pengguna jasa kepelabuhanan. Batas waktu tunggu bongkar muat kapal lama, infrastruktur dermaga, dan kemampuan bongkar dan muat barang yang tidak tepat dapat mengganggu pengiriman barang di pelabuhan.⁶

Negara kita jauh tertinggal dari negara-negara Asia Tenggara lainnya seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Filipina. Bank Dunia memperkirakan kinerja logistik Indonesia yang diukur dari komponen LPI masih kurang baik.⁷ Dari enam kategori LPI, Indonesia kalah dari lima negara di hampir semua kategori kecuali kecepatan eksekusi. Di bidang kepabeceanan dan infrastruktur, Indonesia memiliki dua nilai terendah untuk aktivitas logistik. Indeks Kinerja Logistik (LPI) berpendapat, masalah pokok *logistic cost* domestik yang tinggi adalah infrastruktur berkontribusi pada kelancaran operasi arus barang di pelabuhan. Hal ini menjadi kendala bagi sektor logistik sehingga berdampak pada melemahnya daya saing domestik.

Kurang kuatnya dukungan dari departemen logistik domestik menyebabkan berbagai kendala pendistribusian barang-barang akibat inefisiensi layanan dan infrastruktur manajemen bea cukai, terutama mengenai pelabuhan bongkar muat (*dwelling time*). *Dwelling time* adalah waktu yang diperlukan peti kemas impor sejak peti kemas dibongkar sejak kapal tiba di pelabuhan sampai dengan meninggalkan daerah pelabuhan. *Downtime* kapal disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya adalah hambatan pelabuhan untuk menampung arus kargo.

Pemerintah berupaya untuk mengurangi *dwelling time* dan berbagai persoalan yang berkaitan dengan pengelolaan pelabuhan, serta rekomendasi dari Ombudsman tentang *dwelling time*, harus dimulai dengan peninjauan kembali UU No. 17 Tahun 2008 tentang Navigasi, khususnya tentang pelabuhan. Bab VII mencakup enam bagian termasuk: Ordonansi Pelabuhan Nasional, Pasal 67 sampai 80; operasi pelabuhan, bagian 81-101; terminal untuk kepentingan pribadi, Pasal 102-108; perjanjian tarif, bagian 109-110; gerbang terbuka untuk perdagangan luar negeri, bagian 111-113; peran pemerintah daerah, Pasal 114-115. Memang, UU No. 17 Tahun 2008 mengubah sistem administrasi pelabuhan

⁶ Sugeng Adi Prasetyo, Achmad Wicaksono, dan M Ruslin Anwar, "Evaluasi Sistem Logistik di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya," *Rekayasa Sipil* 8, no. 2 (2015): hlm. 114, <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/274>.

⁷ Senator Nur Bahagia, H Sandee, dan R Meeuws, *State of Logistics Indonesia* (Washington: The World Bank Group, 2013), hlm. 4 dan 15.

nasional. Pemisahan yang jelas antara operator dan regulator yaitu adanya Otoritas Pelabuhan (PO) dan Operator Pelabuhan (OT). Dengan demikian secara otomatis menghilangkan monopoli PT. Pelindo atas pelabuhan-pelabuhan komersial. Sekaligus membuka sektor tersebut untuk peran serta operator lain, termasuk swasta. Sebelum Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, PT. Pelindo (1) memiliki wewenang tata kelola atas pelabuhan-pelabuhan yang di wilayah kendali geografis masing-masing PT. Pelindo. Melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, sebagian besar wewenang tata kelola ditingkat pelabuhan kini berada pada otoritas pelabuhan. Ini otomatis menghapus monopoli PT. Pelindo atas pelabuhan komersial. Pada saat yang sama, membuka lapangan untuk partisipasi operator lain, termasuk sektor swasta. Sebelum UU No. 17 Tahun 2008, PT. Pelindo (1) memiliki yurisdiksi atas pelabuhan-pelabuhan di wilayah geografis yang dikuasai oleh masing-masing PT. Pelindo. Melalui pengesahan UU No. 17 tahun 2008, sebagian besar otoritas pengatur ditingkat pelabuhan sekarang berada di otoritas pelabuhan. Oleh karena itu, penyelesaian menjadi tanggung jawab otoritas pelabuhan ketika Pasal 83 (h) mengatur, “memastikan sirkulasi barang yang baik”.

Waktu tunggu peti kemas impor adalah waktu sejak peti kemas diturunkan dari kapal sampai peti kemas meninggalkan dermaga dan melewati gerbang perbatasan utama. Sedangkan lama tinggal peti kemas impor internasional adalah lamanya peti kemas tiba di pelabuhan sebelum bergerak melalui jalan darat, truk, atau kereta api.⁸ *Dwelling time* peti kemas impor punya peranan penting sebab berkaitan dengan waktu yang dihabiskan selama berada di dermaga menanti penyelesaian dokumentasi, pemeriksaan dan pembayaran pabean. Secara umum, proses dokumentasi yang menentukan berapa lama peti kemas impor akan tinggal di pelabuhan adalah *pre-clearance*, *clearance*, dan *post-clearance*.

Aktivitas *clearance* meliputi pemuatan peti kemas ke dalam gudang sementara (TPS) dan pembuatan Pemberitahuan Impor Barang (PIB). *Clearance* adalah pemeriksaan fisik peti kemas (khususnya jalur merah), penegasan dokumen bea dan cukai, dan penerbitan Surat Izin Keluar (SPPB). Kegiatan *post-clearance* terjadi ketika peti kemas dikirim keluar dari pelabuhan dan dikembalikan ke operator pelabuhan.

Pelabuhan Tanjung Priok, kita bisa melihat tata cara penanganan kargo yang tertuang dalam Peraturan Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok No. UK.112/2/10/OP.TPK.11 tentang tata cara pelayanan jasa laut dan bongkar muat di Tanjung Priok. Pada Bab III Proses Bongkar Muat Bagian Kedua, tertulis Pasal 8 ayat (1). Terjadi perubahan PERMENHUB No. KM 63 Tahun 2010 yang diubah menjadi PERMENHUB No. PM 35 Tahun 2012 terkait dengan organisasi dan proses kerja kantor pusat administrasi kelautan. Namun belum sepenuhnya memberikan kewenangan dan menghormati kepada otoritas pelabuhan. Sebab hanya soal memastikan pengaturan, pengendalian dan pengawasan operasi pelabuhan. Dari sisi operasional, regulasi yang tumpang tindih belum sepenuhnya disahkan, menjadikan otoritas bandara sebagai sistem yang kuat. Orang tidak hanya harus memantau tetapi juga dapat melakukan sesuatu dan

⁸ Jim Nicoll, “Innovative Approaches to Port Challenges Dwell Time and Transit Time Management at The Port of Halifax,” dalam *AAPA Annual Convention Norfolk Virginia October 4, 2007*, https://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/07_Convention_Nicoll_Jim.pdf.

mengambil keputusan untuk mobilitas pelabuhan.

Karena kewenangan dan aturan operasional otoritas pelabuhan yang tidak lengkap, tidak ada reformasi manajemen, tetapi misi dan visi awalnya adalah untuk menyetujui organisasi otoritas pelabuhan di bawah kementerian dari pada perusahaan swasta.

b. Pelayanan Publik *Dwelling Time* Menuju Konsep *Good Governance*

Munculnya *good governance* di Indonesia didorong oleh semakin meningkatnya kebutuhan akan demokrasi dan HAM yang berkualitas serta pemerintahan yang kurang efektif yang menjadi penyebab masyarakat tidak lagi menoleransi penyalahgunaan, kepercayaan publik dan semakin membutuhkan akuntabilitas dan sikap transparan dari aparatur publik.

Terkait hal itu, pemerintah menetapkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme.

Utilitas, yang dalam hal ini meliputi pekerjaan pelabuhan, di mana terdapat sistem bongkar muat peti kemas, memiliki waktu bongkar sampai kargo meninggalkan pelabuhan, yang disebut sebagai *dwelling time*. Ini adalah layanan publik, yang digunakan oleh pengusaha impor-ekspor, di mana negara dan pemerintah menyediakan pelayanan yang terkelola, dalam sistem administrasi dan dalam sistem transfer fisik. Kecepatan pengelolaan produk dan proses fisik dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah dan faktor operasional. Faktor operasional terdiri atas kebijakan impor perdagangan, penggunaan TPS, penempatan pusat satelit serta area pendukung logistik. Faktor operasional terdiri atas permasalahan yang menyangkut implementasi prosedur atau manajemen yang *unefisien*, yang meliputi pemanfaatan otomatisasi dalam implementasi proses bisnis, dan integrasi antara proses bisnis terkait dan memaksimalkan *uptime*.

Ada sekitar 18 kementerian/sektor yang sebagian besar mengeluarkan izin berdasarkan yurisdiksi. Pada saat yang sama dilakukan pengurusan persetujuan yang satu dengan yang lain memerlukan masa pemrosesan sendiri dan terdiri atas beberapa kementerian dan lembaga, sehingga lebih banyak waktu yang terakumulasi. Hasil perhitungan sejauh ini menunjukkan izin merupakan salah satu faktor yang menentukan tinggi retensi waktu selama fase *preprocessing*. Importir harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari kementerian, tetapi tidak dapat memenuhi persyaratan sampai barang tiba di pelabuhan.⁹

Untuk pelabuhan, Indonesia sudah memiliki *E-Government* yaitu *Indonesia National Single Window* (INSW) yang sedang berjalan, meskipun negara belum mewujudkan visi dan misi aslinya. Kerja sama antar kementerian dan lembaga, organisasi kepelabuhanan, lembaga keuangan/bank dan pengguna jasa untuk meningkatkan transparansi, konsistensi dan efisiensi proses impor/ekspor. Ini harus menjadi pendorong utama untuk mencapai tata pemerintahan yang baik yang transparan dan dapat diakses. Proses kepabeanan dan penanganan barang yang melibatkan banyak instansi, jadi salah satu faktor kuncinya tersedianya portal yang memungkinkan terjadinya pertukaran data dan informasi, dengan

⁹ Steffi Seline Maryanne Ginting, "Menuju Good Governance Dalam Pelaksanaan Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia (Pada Studi Kasus *Dwelling Time* di 4 Pelabuhan di Indonesia)" *Tesis*, Universitas Sumatera Utara, 2018, <https://repository.usu.ac.id/handle/123456789/11934>.

masing-masing institusi menyediakan dan mengakses informasi yang dibutuhkannya. Pertukaran data perlu mengintegrasikan sistem dari setiap fasilitas yang terkait dengan *gateway* INSW.

Izin ekspor dan impor merupakan pelayanan yang diberikan oleh pengguna jasa yang diterbitkan oleh berbagai instansi pemerintah. Telah diketahui bersama, barang impor-ekspor yang dikenai “pembatasan negara” memerlukan izin khusus dari instansi terkait impor dan ekspor barang.¹⁰ Barang dilarang dan/atau dibatasi (LARTAS) oleh instansi teknis terkait yaitu instansi atau departemen pemerintah pusat yang menerbitkan peraturan impor dan ekspor LARTAS dan mengajukan kepada Menteri Keuangan untuk penyelesaian akhir. Ada beberapa badan yang mengizinkan atau merekomendasikan LARTAS, sebagai berikut:¹¹ Kementerian Perdagangan, Badan POM, Kementerian Pertanian (Karantina dan Fitosanitasi), Kementerian ESDM, Kementerian KKP, Kementerian Kesehatan, Direktorat Bea dan Cukai, Kementerian Informasi dan Komunikasi (Kominfo), Kementerian Kehutanan, BNN, Polri, TNI, Kemenhub, BIN, BI, SKK Migas, Para Gubernur Kepala Daerah Tingkat 1, dan Disperindag. Lisensi impor dan ekspor harus sesuai dengan dasar hukum barang yang diekspor atau diimpor.

Tanjung Priok *Port* punya banyak standar prosedur dari para pemangku kepentingan, yang merupakan rangkaian kegiatan impor dan ekspor yang kompleks dan sulit. Sebagaimana keputusan Dirjen Hubla Nomor UK/II/38/20/DJPL09 terkait sistem dan prosedur serta *service level agreement* untuk pelabuhan Tanjung Priok sebagai bagian dari implementasi INSW. Ada pula Permenhub No. PM 117 Tahun 2015 terkait Pemindahtanganan Barang Setelah Lama Tinggal di Pelabuhan Tanjung Priok, dilanjutkan dengan Standar Operasional Prosedur Unggulan Kepabeanan dan Cukai di Kementerian Keuangan dan sebagainya. Menurut penulis, berbagai regulasi harus disederhanakan untuk mewujudkan pemerintahan yang baik dan kepatuhan konstitusional maksimum dengan layanan publik. Jangan sampai menimbulkan kerugian nasional yang tidak semestinya dan meningkatkan eksistensi Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan kelas dunia.

Pendapat Max Weber, telah mengatakan bahwa birokrasi adalah organisasi hierarkis formal, ditentukan oleh peraturan hukum yang sehat yang mengoordinasikan pekerjaan orang-orang untuk melakukan tugas-tugas administratif untuk mencapai tujuan secara lebih efisien dan efektif. Birokrasi dicirikan oleh adanya hierarki, wewenang dan tugas serta tanggung jawab, sistem penghargaan, dan sistem kontrol.¹²

2. Investigasi Ombudsman Dalam Perkara *Dwelling Time* di Empat Pelabuhan Utama Indonesia

Ombudsman bertugas adalah menerima laporan dugaan kecurangan administrasi, melakukan tes, menindaklanjuti laporan, melakukan penyelidikan

¹⁰ Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, “Official Website Direktorat Jenderal Bea dan Cukai,” <https://www.beacukai.go.id/arsip/stt/marine-customs.html>, diakses 14 Mei 2022.

¹¹ Bea Cukai Tanjung Emas, “Tentang LARTAS, Kategori dan Perijinannya,” <http://bctemas.beacukai.go.id/faq/tentang-lartas-kategori-dan-perijinannya/>, diakses 14 Mei 2022.

¹² Fred W. Riggs, *Administrasi Pembangunan: Sistem Administrasi dan Birokrasi* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 1994), hlm. 14-15.

sukarela, berkoordinasi dan berkolaborasi dengan instansi pemerintah lainnya, mencegah administrasi curang, dan mencegahnya.

Masyarakat sebagai pengguna layanan publik yang dirugikan serta jadi korban proses birokrasi dan administrasi yang dilakukan oleh aparatur negara terkait. Berhak untuk mengadu/melaporkan kepada Ombudsman Republik Indonesia.

Kinerja logistik domestik Indonesia masih lemah dan di bawah standar sejak survei LPI terakhir pada tahun 2014, menjatuhkan peringkat Indonesia ke peringkat 53 dari 160 negara. Peringkat negara ASEAN lainnya seperti Singapura (5), Malaysia (25), Thailand (35), dan Vietnam (8).¹³

Kondisi ini sebagai barometer kesiapan Indonesia untuk menerapkan pasar tunggal ASEAN pada 31 Desember 2015. Memang, percepatan logistik menjadi syarat mutlak untuk bersaing dengan negara ASEAN lainnya. Penyelenggaraan *domestic logistic* yang ditandai dengan buruknya proses ekspor-impor dan terbatasnya layanan kepelabuhanan, memerlukan pendekatan dalam rangka kehadirannya di pelabuhan-pelabuhan besar. Tingginya *dwelling time* di beberapa pelabuhan bukanlah permasalahan baru di Indonesia sebab telah menjadi fokus organisasi komersial dan pemerintah. Pemerintah telah menetapkan lama tinggal di pelabuhan paling lama empat hari. Memang, rata-rata lama tinggal barang di pelabuhan bervariasi dari 10-15 hari.

Oleh karena itu, Ombudsman RI mengumpulkan sampel dari empat pelabuhan besar, yaitu di Jakarta, Surabaya, Medan, dan Makassar, serta melakukan pemeriksaan secara sistematis. Keempat pelabuhan tersebut merupakan pintu gerbang perdagangan internasional dengan impor yang relatif tinggi tetapi waktu tinggal yang relatif lama.

Hasil survei Ombudsman tentang lama tinggal di empat pelabuhan besar di Indonesia adalah sebagai berikut:¹⁴

a. Tanjung Priok Port, Jakarta

Hasil studi di lapangan dan diskusi dengan instansi berwenang, pakar/peneliti Bank Dunia dan pengguna jasa kepabeanan, Ada suatu alasan tingginya lama menginap di Pelabuhan Tanjung Priok. Infrastruktur pelabuhan tidak lagi beradaptasi dengan arus masuk peti kemas yang terus meningkat. Kedalaman pelabuhan dan galangan kapal peti kemas yang terbatas serta YOR yang tinggi, seringkali melebihi ambang batas 65%, membuat Tanjung Priok Port berisiko mengalami kemacetan. Hal lainnya, kawasan Tanjung Priok Port tidak dijamin aman, karena orang yang tidak punya kepentingan dapat dengan leluasa berkeliaran, yang akan membuat mereka rentan terhadap gangguan lalu lintas dan keamanan. Faktor lainnya adalah TPS yang digunakan untuk pemeriksaan pabean untuk kurang mempromosikan efektivitas maksimum. Penggunaan pos pemeriksaan fisik terintegrasi juga menghasilkan penghematan biaya yang tinggi. Proses impor jalur merah ditemukan kendala selama *pre-clearance*, karena pengurusan Izin Larangan dan Larangan

¹³ The World Bank, "Global Rankings 2018: Logistics Performance Index," <https://lpi.worldbank.org/international/global> diakses 14 Mei 2022.

¹⁴ Berlian, "Rekomendasi Perbaikan Pelayanan Publik di Pelabuhan Laut Utama Terkait Upaya Percepatan Dwelling Time," https://www.majalahdermaga.co.id/post/35/rekomendasi_perbaikan_pelayanan_publik_di_pelabuhan_laut_utama_terkait_upaya_percepatan_dwelling_time diakses 14 Mei 2022.

(LARTAS) dari otoritas yang berbeda. Beberapa peraturan cenderung tumpang tindih antara otoritas perizinan dan penyerahan manifes, yang dapat menyebabkan keterlambatan Pemberitahuan Impor Peti Kemas (PIB). Selain itu, instansi terkait kepabeanan dan karantina tidak dapat menggunakan *cargo manifest* yang sama, yang menghambat pemeriksaan peti kemas. Meskipun pemerintah telah mengeluarkan kebijakan pemerintah layanan 24 jam per hari dalam tujuh hari, tidak semua instansi/lembaga bersedia memberikan layanan tersebut. Selama proses bea cukai, ditemui permasalahan seperti waktu yang dibutuhkan untuk mengeluarkan peti kemas dari TPS ke lokasi *behandle*. Jika pemeriksaan persiapan dilakukan tetapi pemilik peti kemas tidak hadir, hal itu terhambat, meskipun sesuai aturan Dirjen BC P07/BC/2007 terkait pemeriksaan fisik kontainer yang diimpor, fungsi otoritas yang dapat dikirim tanpa kehadiran pemilik peti kemas dan wajib segera memeriksa peti kemas dan memindahkan peti kemas jauh dari lokasi pengambilan dan untuk memeriksa. Butuh tiga sampai lima hari untuk menemukan petugas pemeriksa, sedang pemilik peti kemas harus menunggu empat hari untuk memperoleh SPPB. Prosedur pemeriksaan tidak membentuk pemeriksaan bersama antara bea cukai dan karantina. Oleh karena itu, beberapa peti kemas menerima SPPB, tetapi berdasarkan pemeriksaan karantina harus dimusnahkan. Konsisi ini disebabkan perbedaan penerapan manajemen risiko oleh Bea Cukai dan Karantina. Dalam proses pasca kepabeanan terdapat kendala, seperti banyaknya peti kemas ditinggalkan untuk waktu lama setelah diterbitkannya SPPB/SP2. Situasi ini terjadi karena biaya penyimpanan peti kemas di Tanjung Priok lebih murah dibanding dengan menyewa gudang di luar kawasan pelabuhan. Kondisi lain seperti ditemukannya pendapatan ilegal oleh petugas pelabuhan di beberapa titik pelayanan seperti biaya bongkar peti kemas dari lokasi pemuat berkisar Rp200.000,00-Rp400.000,00.

b. Tanjung Perak Port, Surabaya

Seperti yang dijelaskan oleh beberapa pemangku kepentingan dalam proposal dan infrastruktur, hal ini tidak menjadi masalah, tetapi jika melihat data masa inap (*dwelling time*) di pelabuhan Tanjung Perak adalah 8,5 hari, sehubungan hal tersebut perlu melakukan *review* dan mengevaluasi pelayanan kepelabuhanan. Selama proses *pre-clearance*, tidak ada koordinasi antara bea cukai dan karantina mengenai barang yang diangkut, sehingga pemeriksaan peti kemas tertunda. Hal ini terjadi karena pada saat kapal tiba di pelabuhan, petugas karantina tidak memiliki data manifes muatan. Pemrosesan surat-surat perlu dipersiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan, agar tidak mengganggu proses bongkar muat. Selama proses *post-clearance*, pemilik peti kemas cenderung menyimpan peti kemasnya di pelabuhan meskipun telah memiliki SPPB. Memang, persewaan gudang eksternal lebih mahal dari pada biaya penyimpanan di pelabuhan.

c. Soekarno Hatta Port, Makassar

Selama proses *pre-clearance*, kegiatan impor dan ekspor di Soekarno Hatta Port tidak terkoneksi dengan INSW sistem. Kondisi ini menjadi penghambat dalam penyediaan data dan informasi kepabeanan. Tidak ada koordinasi antara bea cukai dan karantina mengenai deklarasi barang. Oleh karena itu, tidak memungkinkan untuk melakukan pemeriksaan karantina secara langsung. Selama *post-clearance*, permasalahan di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar adalah kurangnya TPTF dan fasilitas pemeriksaan yang memenuhi syarat,

pemeriksaan tidak dapat dilakukan langsung dari karantina atau bea cukai. Hambatan *Post-clearance* adalah pemilik peti kemas kecenderungan menyimpan dalam area pelabuhan karena biaya penyimpanan lebih murah dibanding di luar area pelabuhan.

d. Belawan Port, Medan

Status pelayanan di Belawan Pelabuhan masih menghadapi banyak kendala seperti waktu dok kapal lama, waktu antrean rata-rata 15 hari, dikarenakan kurangnya peralatan dan peralatan. Kinerja penanganan di Belawan Port di bawah standar dan menimbulkan *high cost*. Kondisi pelabuhan kurang aman karena semua orang bebas untuk keluar dan masuk kawasan pelabuhan, sehingga timbul pencurian barang dalam peti kemas. Belawan Port tidak memiliki *check point* jalur merah dan tidak memiliki timbangan peti kemas, sehingga pernah terjadi beberapa kasus kehilangan atau kekurangan kuantitas peti kemas. Belum memiliki sarana dan prasarana karantina yang layak, walaupun pelabuhan ini ditetapkan untuk pemasukan hortikultura dan ekspor berbagai produk agro. Inspeksi peti kemas sangat tergantung ketersediaan dan kesiapan pekerja, sementara Terminal Peti Kemas Internasional Belawan (BICT) tidak dapat mengakomodasi ketersediaan pekerja. Pemindahan peti kemas sangat memakan waktu dikarenakan hanya memiliki 1 (satu) forklif dan 11 trailer. Faktor lainnya adalah pungutan liar sejumlah Rp500.000,00/kontainer ke lokasi behandel.

Tabel 1. Hasil Temuan Ombudsman di Empat Pelabuhan Besar

No.	Hasil Survei	Sebab dan Akibat
1.	Pra-kliring yang panjang.	Proses perizinan belum terintegrasi dengan semua otoritas terkait menjadi satu sistem dari banyak instansi perizinan dan masih belum optimal, sehingga izin impor dan karantina belum bisa dilakukan, harus menunggu persetujuan izin lebih lanjut (menunggu dokumen lengkap). Layanan pengirim belum optimal digunakan pada saat dokumen/BL/DO dan BC1.1.
2.	Proses pengurusan dokumen LARTAS cukup lama.	Pelepasan berita acara pemeriksaan (LS) Sucofindo ditunjuk oleh Menteri Perdagangan. Pengelolaan SIM terkadang tumpang tindih antar departemen dan koordinasi antar departemen yang lemah. Proses pengurusan di BPOM lama.
3.	Tidak semua pihak baik importir dan eksportir, perusahaan pelayaran, bank dan pihak terkait menerapkan pelayanan 24/7 serta pelayanan belum optimal.	Peningkatan jumlah pengeluaran, terutama <i>overhead</i> . Tidak semua bank menawarkan layanan pelabuhan 24/7. Importir tidak mengambil kontainer pada hari Minggu.

4.	Menetapkan jadwal pemeriksaan peti kemas dan pemeriksa dalam satu sistem serta informasi lokasi pemeriksaan fisik di dalam TPFT itu sendiri.	Oleh karena itu, ini akan meningkatkan waktu inspeksi aktual peti kemas jalur merah. Ini karena tidak ada peraturan yang ditetapkan dan sistem yang belum tersedia.
5.	Dir. Bea Cukai tidak memberikan data <i>cargo manifest</i> yang diterima ke instansi lain yang berkepentingan.	Sistem yang tidak didukung baik dari sisi teknologi informasi maupun kebijakan akan mempersulit pelaksanaan fungsi Lembaga lainnya seperti Badan Karantina dan BPOM sehingga sulit untuk menetapkan <i>full cargo manifest</i> .
6.	Belum ada koordinasi yang lancar antara bea cukai dan karantina dan tidak sedikit produk telah <i>clear</i> tapi masih harus dikarantina.	Kurangnya koordinasi antar manajemen risiko kepabeanan dan cukai (<i>tracking system</i>) dan manajemen risiko karantina, hal ini menyebabkan kontaminasi hama dan merugikan kepentingan nasional dan pemangku kepentingan.
7.	<i>Customs clearance</i> terlalu lama.	Pemeriksaan fisik memakan waktu lama karena pelayanan 24 jam belum maksimal, YOR terbatas, SDM pemeriksaan pabean dan pemeriksaan konsumsi terbatas, pemindahan kontainer ke tempat behandel serta menghemat waktu maksimal bagi pemilik kontainer.
8.	Sarana dan prasarana seperti TPTF belum dimiliki oleh semua Pelabuhan.	Banyak pelabuhan tidak punya infrastruktur yang layak untuk mendukung operasi impor dan ekspor, seperti <i>container crane</i> , forklif, <i>HiCo scanner</i> , dan stasiun bea cukai serta tidak punya karantina layak, seperti di Belawan <i>Port</i> , Soekarno Hatta <i>Port</i> , dan Tanjung Perak <i>Port</i> .
9.	Kinerja proses pemeriksaan peti kemas jalur merah masih belum optimal.	a) Menambah jangka waktu pemeriksaan aktual peti kemas jalur merah; b) Penugasan inspektur masih bersifat umum, tidak berdasarkan area atau lokasi tertentu; c) Kurangnya inspektur; d) Hasil pemeriksaan peti kemas harus diselesaikan dalam waktu maksimal 3 hari hingga proses respons (SPPB/catatan);

	e) Tidak termasuk dalam peraturan bea cukai; dan f) Terbatasnya pemeriksaan lokasi untuk dilakukan pada peti kemas yang tersedia untuk diperiksa karena importir atau agennya tidak ada.
10. Ke empat pelabuhan yang ditetapkan oleh Kementerian Pertanian untuk pemasukan tanaman hortikultura tidak punya fasilitas karantina yang ditetapkan.	Pemasangan IKT/IKHS dialihkan kepada pihak ketiga sehingga penetapan tarif pajak ditentukan oleh pihak ketiga, misalnya PT. Catur Batavia di Belawan <i>Port</i> untuk pengujian <i>low risk</i> dikenakan tarif sebesar Rp250.000,00. Kondisi infrastruktur dan laboratorium tidak sepenuhnya mendukung misi karantina dan sumber daya manusia laboratorium yang terbatas. Kondisi ini memerlukan biaya tinggi dan kerentanan terhadap hama dan penyakit.
11. Tindakan karantina belum dapat dilaksanakan secara optimal, termasuk menyimpan peti kemas di pelabuhan dalam waktu yang lama.	a) Kendala sistem, manajemen risiko kepabeanan (<i>red line, green line</i> dan <i>priority</i>) tidak digabungkan ke dalam manajemen risiko karantina, sehingga wadahnya adalah SPPB dan tidak termasuk daftar karantina. Oleh karena itu, peti kemas sulit dikendalikan, bahkan dalam beberapa hal harus dibuang atau dimusnahkan karena mengandung penyakit berbahaya, sehingga apabila terjadi kejadian, peti kemas tidak dapat diekspor kembali sampai pemilik barang telah melunasi pajak impornya; b) Otoritas karantina belum menerima data/manifes pemuatan, oleh karena itu semua peti kemas harus dilakukan pemeriksaan tanpa persetujuan karantina dan harus dibongkar, termasuk yang dokumennya tidak lengkap. Akibatnya, banyak peti kemas bermasalah di pelabuhan yang bahkan tidak berdokumen, sehingga

- berpotensi menimbulkan risiko penyelundupan;
- c) BC.1.1 dokumen pabean dipahami sebagai izin bongkar muat termasuk peti kemas karantina wajib, sehingga pada saat peti kemas di karantina bermasalah telah berada di Pelabuhan; dan
 - d) Petugas karantina tidak dapat melakukan pemeriksaan pelabuhan sedangkan pemeriksaan dilakukan di luar pelabuhan yaitu di gudang pengirim barang (IKT/IKHS) yang dikelola oleh pihak ketiga (swasta) yang letaknya cukup jauh dari pelabuhan. Oleh karena itu, pekerjaan pemeriksaan kurang efektif dan efisien dan kemungkinan untuk diperiksa cukup besar. Persyaratan IKHS memberatkan karena memerlukan rekomendasi pemerintah daerah (Bupati/Wali Kota dan dinas peternakan provinsi) dan prosesnya memakan waktu hingga 6 bulan sedangkan masa berlakunya hanya 1 tahun, sehingga harus diperbarui setiap tahun.
-

Hasil tersebut menghadapi berbagai kendala, antara lain kendala regulasi di mana pengelolaan empat pelabuhan Indonesia tidak sinergis terkait dengan semua pemangku kepentingan yang berkepentingan dengan pelabuhan, bukan hanya infrastruktur dan sumber daya manusia. Berbagai bentuk regulasi dan kebijakan pengelolaan ditetapkan oleh Kementerian terkait, Pelindo bersama Otoritas Pelabuhan memperlihatkan ketidakpastian besar sebagai instansi yang punya tanggung jawab atas *dwelling time*, yang menyebabkan tingginya biaya logistik. Kondisi ini harus diperhatikan ke depan agar tercipta sinergi pelayanan publik di pelabuhan dan menghilangkan *dwelling time* yang tinggi.

D. SIMPULAN

Peran serta Pemerintah dalam mengatasi permasalahan *dwelling time* belum dilakukan secara menyeluruh, hal tersebut dibuktikan dengan peraturan perundangan yang berlaku masih tumpang tindih yang memberikan kewenangan kepada beberapa lembaga pemerintah yang berwenang dalam proses pengaturan manajemen pelabuhan. Sehingga membutuhkan birokrasi yang panjang dan waktu yang cukup lama serta hal lainnya terkait maraknya berbagai pungutan liar yang terjadi di beberapa pelabuhan tersebut. Tata pemerintahan yang baik tidak dapat tercapai karena stabilitas dan ketentuan belum terintegrasi sesuai regulasi.

Ombudsman sebagai lembaga pengawas yang menjalankan tugas untuk menangani kasus *dwelling time* yang terjadi di pelabuhan-pelabuhan besar. Harus melaksanakan pengawasan dan investigasi terhadap permasalahan *dwelling time* yang terjadi sesuai dengan mekanisme dan peraturan yang berlaku di Indonesia. Hasil temuan dari investigasi yang dilakukan, harus disampaikan kepada Presiden dan lembaga pemerintah terkait untuk segera ditindaklanjuti ke arah perbaikan pelayanan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bahagia, Senator Nur, H Sandee, dan R Meeuws. *State of Logistics Indonesia*. Washington: The World Bank Group, 2013.
- Puspitosari, Hesti, Khalikussabir, Luthfi J Kurniawan, dan Mustafa Lutfi. *Filosofi Pelayanan Publik: Buramnya Wajah Pelayanan Menuju Perubahan Paradigma Pelayanan Publik*. Malang: Setara Press, 2011.
- Riggs, Fred W. *Administrasi Pembangunan: Sistem Administrasi dan Birokrasi*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 1994.
- Sadjijono. *Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*. Yogyakarta: LaksBang Pressindo, 2008.
- Sorensen, Georg. *Demokrasi dan Demokratisasi: Proses, Prospek Dalam Sebuah Dunia yang Sedang Berubah*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003.

Jurnal

- Glorista, Aat. "Mekanisme Penanganan Maladministrasi Oleh Ombudsman Republik Indonesia." *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Hukum* 1, no. 1 (2016). <https://jom.unpak.ac.id/index.php/ilmuhukum/article/view/4>.
- Prasetyo, Sugeng Adi, Achmad Wicaksono, dan M Ruslin Anwar. "Evaluasi Sistem Logistik di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya." *Rekayasa Sipil* 8, no. 2 (2015): 113–20. <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/274>.

Tugas Akhir

- Ginting, Steffi Seline Maryanne. "Menuju Good Governance Dalam Pelaksanaan Rekomendasi Ombudsman Republik Indonesia (Pada Studi Kasus Dwelling Time di 4 Pelabuhan di Indonesia)." *Tesis*, Universitas Sumatera Utara, 2018. <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/11934>.

Makalah

- Nicoll, Jim. "Innovative Approaches to Port Challenges Dwell Time and Transit Time Management at The Port of Halifax." dalam *AAPA Annual Convention Norfolk Virginia October 4, 2007*. https://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/07_Convention_Nicoll_Jim.pdf.

Peraturan Perundang-Undangan

- Indonesia. Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

Internet

- Bea Cukai Tanjung Emas. "Tentang LARTAS, Kategori dan Perijinannya," <http://bctemas.beacukai.go.id/faq/tentang-lartas-kategori-dan-perijinannya/>. Diakses 14 Mei 2022.

Berlian. "Rekomendasi Perbaikan Pelayanan Publik di Pelabuhan Laut Utama Terkait Upaya Percepatan Dwelling Time," https://www.majalahdermaga.co.id/post/35/rekomendasi_perbaikan_pelayanan_publik_di_pelabuhan_laut_utama_terkait_upaya_percepatan_dwelling_time/. Diakses 14 Mei 2022.

Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. "Official Website Direktorat Jenderal Bea dan Cukai," <https://www.beacukai.go.id/arsip/stt/marine-customs.html/>. Diakses 14 Mei 2022.

The World Bank. "Global Rankings 2018: Logistics Performance Index," <https://lpi.worldbank.org/international/global/>. Diakses 14 Mei 2022.