

## 2.4 Hasil Survey Menggunakan Kuesioner mengenai Operasi Pabean

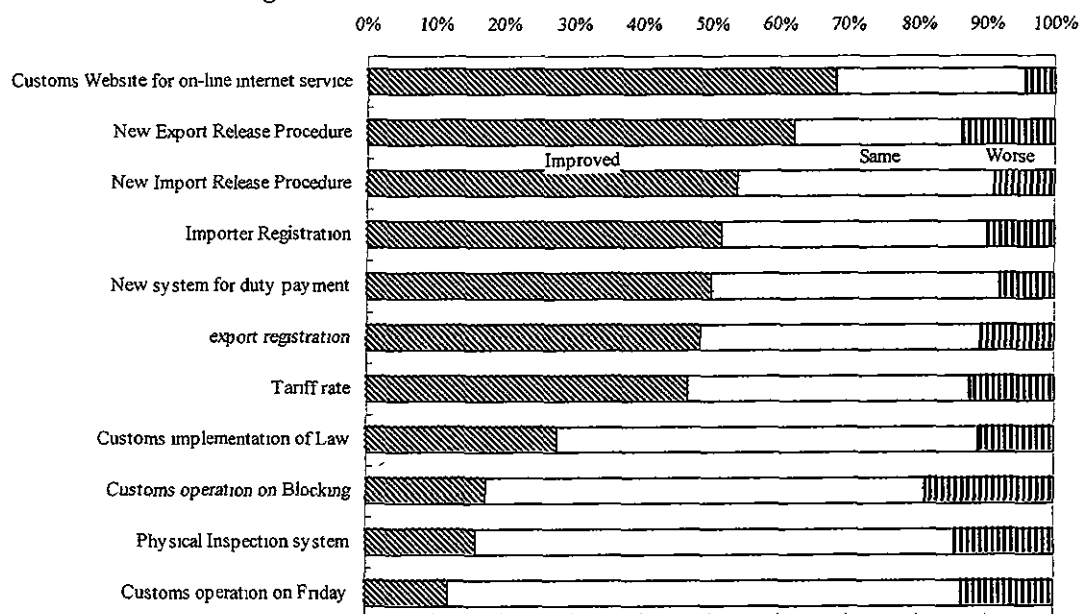
### (1) Evaluasi upaya baru-baru ini di bidang kepabeanaan

Item-item yang dievaluasi ditanyakan mengenai upaya kepabeanaan dalam tahun-tahun terakhir ini. Seperti tercantum dalam gambar berikut, banyak pengguna menilai upaya akhir-akhir ini dari website dan mengenai prosedur import/ ekspor. Sistem baru dalam pembayaran bea juga dinilai dan 50% dari masyarakat merespon sebagai telah ada perbaikan.

Sebaliknya, diantara item-item yang diketahui sebagai “tidak ada perbaikan”, operasi mengenai “blocking” dianggap yang paling buruk. Karena pengenalan sistem yang EDI yang baru, blocking otomatis, tanpa memberikan waktu yang cukup untuk komunikasi atau koreksi atas kesalahan-kesalahan kecil, dianggap tidak fair dan memberikan pengaruh yang cukup negatif terhadap proses deklarasi lainnya oleh forwarder yang sama. Item ini dianggap telah menjadi lebih buruk daripada sebelumnya dengan hampir 20% dari responden, dan masyarakat yang menjawab lebih buruk diluar jumlah orang-orang yang menjawab lebih baik.

Mengikuti item ini, terdapat beberapa item lain yang dianggap lebih buruk atau paling tidak sama. Hal ini adalah pada “pemeriksaan fisik” dan “operasi yang memprihatinkan pada hari Jum’at”. Kedua item ini diketahui sebesar 70% dari masyarakat karena mereka adalah sama dengan sebelumnya dan telah menjadi lebih buruk daripada sebelumnya oleh sekitar 15% dari responden.

Figure: Evaluation of Recent Effort of the Customs



### (2) Evaluasi pabeaan menggunakan EDI

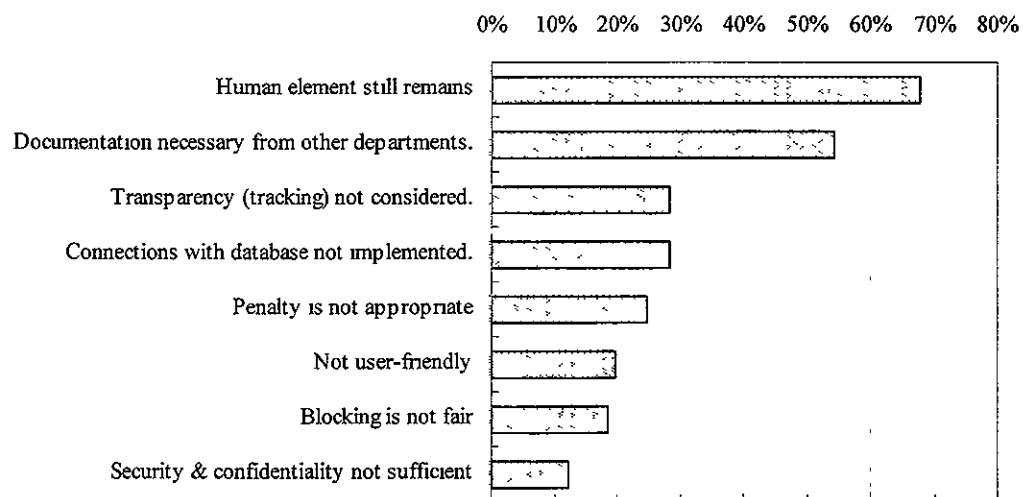
Apresiasi pabeaan penggunaan EDI adalah jelas dalam tabel yang membuat ringkasan seluruh evaluasi EDI diterapkan dalam prosedur pabeaan. 34 dari 84 responden yang mencapai 40% menjawab bahwa EDI membuat prosedur pabeaan lebih baik akan menjadi sangat bagus. Tetapi pada waktu yang sama tepat separuh dari responden (42%) menjawab ini masih dalam tingkatan yang sama, jawaban kepada lebih buruk atau masalah-masalah baru adalah sedikit dengan jumlah 9% dari hanya 10%.

**Table: Evaluation of EDI**

	No. of Respondents
Become Very good	8
Better	26
Better than before but not very much different	42
Worse	4
New Problems	5

Mengenai konsep EDI, mayoritas masyarakat memberikan komentar bahwa “unsur manusia masih menyisakan masalah yang banyak” dan “dokumentasi adalah perlu dari departemen lain”. Hampir sepertiga dari responden memberikan perhatian mengenai “kurangnya transparansi” “kurang koreksi database” dan “penalty tidak tepat”.

**Figure: Evaluation of the Concept of EDI**



### (3) Masalah-masalah akhir-akhir ini

Tabel berikutnya berkaitan dengan masalah-masalah yang akhir-akhir ini dialami oleh responden dan mendapat tingkatan serius dari 1 sebagai yang paling serius. Dalam tabel, item-item dikelompokkan menurut tingkatan (rank) dari 4 dan dibuat ringkasannya. Hasil menunjukkan bahwa bidang yang mendapat tingkatan paling menyulitkan adalah kurangnya persiapan untuk melaksanakan peraturan-peraturan. Masalah yang mendapat tingkatan tinggi ini adalah “pemahaman dari peraturan baru” dan “peraturan baru tanpa pemberitahuan sebelumnya”. (Item 1 dan 2 dalam tabel)

**Table: Trouble area in recent years**

Ranking the most serious as 1, next is 2 and grouped by three ranks	1 - 3	4 - 6	7 - 9
1 Interpretation of new regulation	47	13	6
2 New regulation without prior notice	42	18	2
3 Lack of information relaying from HQ to Service office	37	23	7
4. Organizational problem between customs and related agencies	36	17	11
5. Customs Documentation	28	22	11
6. Electronic Customs Procedure	24	24	9
7. Customs Due payment	8	22	21
8. Post-Clearance Audit	7	15	29
9. Others	3	3	9

Mengikuti hal-hal ini, masalah komunikasi timbul, seperti “kurang informasi yang

menyampaikan dari HQ (kantor pusat) ke kantor layanan (service office)” dan “masalah organisasi antara pabean dan instansi-instansi terkait”. Masalah organisasi ini termasuk komunikasi antar instansi dan antara kantor pusat dan daerah (Item 3 dan 4 dalam tabel). Dokumentasi dan EDI terkait dengan kesulitan-kesulitan ini juga yang dialami dan juga yang mendapat tingkatan paling serius (Item 5 dan 6 dalam tabel).

Penyebab yang paling serius yang menyebabkan adanya hal-hal yang menyulitkan diidentifikasi sebagai “interpretasi inkonsisten dari peraturan-peraturan oleh para pejabat”. Masalah kedua adalah “rate yang tinggi dari biaya yang irregular” yang mengacu pada korupsi oleh para pejabat.

Mengikuti masalah ini adalah “kurangnya sumberdaya manusia” dan “kurangnya IT teknologi terkait”, keduanya yang menunjukkan kurangnya penguasaan dalam bidang software. Pendidikan adalah penting, termasuk teknologi IT, dari tingkat gaya hidup yang terkait dengan kecakapan kerja dan integritas para petugas. Terakhir, tetapi tidak kalah pentingnya, sarana dan prasarana yang tidak mencukupi adalah merupakan masalah yang serius yang berlanjut di Indonesia termasuk fasilitas pelabuhan dan bandar udara.

**Table: Underlying Reason of Problems**

Ranking the most serious as 1, next is 2 and grouped by two ranks	1 - 2	3 - 4	5 - 6
1. Inconsistent interpretation of regulation by officials	52	34	2
2. High rate of irregular cost	35	0	7
3. Lack of human resources	27	19	15
4. Lack of information and related technology (Website on-line service)	24	22	14
5. Lack of supporting infrastructure at Port or Airport	15	2	9
6. Others	4	3	5

**(4) Apakah anda setuju dengan pendirian pabean?**

Terdapat kemungkinan-kemungkinan bahwa penanganan kargo untuk mengambil dari area pelabuhan lambat, atau dokumen-dokumen berisi kesalahan-kesalahan, atau persiapan belum siap untuk membuka kontainer pada saat pemeriksaan fisik. Bahkan dalam hal ini, masyarakat mungkin masih mengkritik pabean karena keterlambatan operasi. Dengan demikian, pertanyaan-pertanyaan disiapkan untuk menanyakan kepada forwarders dan consignees, sampai tingkat apakah mereka menyetujui pendirian pabean. Pertanyaan yang ditanyakan adalah: Sampai tingkat apakah anda setuju dengan pendirian pabean bahwa ....

- A. forwarders/consignees adalah lambat dalam mengambil kargo setelah mendapatkan SPPB?
- B. dokumentasi consignees berisi kesalahan-kesalahan karena kurangnya latihan staf dari forwarder?
- C. forwarders/consignees persiapannya memprihatinkan untuk pemeriksaan fisik.

Jawaban-jawaban memberikan pandangan consignees bahwa forwarder menunggu kargo mereka dapat dikeluarkan sesegera mungkin. Sehingga jawaban-jawaban kepada pertanyaan A menjadi mempunyai rasio tinggi “tidak”, yang menunjukkan bahwa “kurang dari 30%”, para responden dengan tegas memberikan kritikan pada pihak mereka.

Tetapi ada pengakuan tertentu mengenai tanggung jawab forwarder terutama dalam kesalahan-kesalahan dalam dokumen (pertanyaan B). Beberapa forwarder menjawab bahwa

mereka juga bertanggung jawab atas keterlambatan, karena kesalahan-kesalahan mereka didalam dokumentasi.

**Table: & Figure: Degree of agreement by users to contentions of the Customs**

	less than 30%	30 -50%	50%	50-70%	Over 70%	Total Response
A Consignees are slow to pull-out ?	89%	8%	3%	1%	0%	80
B Mistakes in Documents ?	64%	18%	15%	1%	3%	80
C Preparations to physical inspections?	76%	12%	8%	4%	0%	76

Yang ketiga mengenai persiapan yang memprihatinkan dari pemeriksaan mungkin dalam beberapa hal tanggung jawab oleh forwarder dalam pengaturan forklift dan kunci-kunci untuk membuka kontainer. Tetapi sekali lagi sistem pemeriksaan pada pihak pabean bukan pengguna bahwa petugas yang ditunjuk seringkali tidak segera berada ditempat. Forwarder sering harus mencari petugas untuk membuat appointment untuk pemeriksaan yang membutuhkan satu hari ekstra.

#### (5) Komunikasi dengan departemen-departemen lain

Disamping pabean terdapat beberapa departemen lain yang terlibat didalam prosedur import/eksport, seperti untuk mendapatkan izin atau persetujuan dari Departemen Industri dan Perdagangan, Karantina, Departemen Kesehatan, dsb. Tabel berikut ini menunjukkan respon bahwa forwarder mengalami kesulitan dalam komunikasi pada saat dokumentasi akan dikerjakan.

**Table: Department identified as difficult to communicate**

Deprindag (Ministry of Trade & Industry)	53	63%
DJ Bea dan Cukai (Directorate General of Customs & Excise)	48	57%
BPOM (Agency for Food & Drug Supervision)	18	21%
Deptan (Ministry of Agriculture)	11	13%
Depkes (Ministry of Health)	10	12%
Dephut (Ministry of Forestry)	8	10%
BKPM (Capital Investment Coordination Board)	7	8%

Departemen Industri dan Perdagangan mengeluarkan peraturan dan pedoman atas dasar kebijakan dalam industri, yang menghasilkan dalam pengeluaran izin dan registrasi. Consignee dan masyarakat industri perlu mengadakan komunikasi dengan bagian-bagian terkait dari departemen tetapi seringkali hal ini sulit dilakukan untuk mengadakan komunikasi.

Perbaikan-perbaikan yang diharapkan adalah mengidentifikasi sebagai hasil komunikasi yang baik antara swasta dan pemerintah maupun antar departemen. Diharapkan oleh mayoritas bahwa waktu proses dan biaya proses tidak akan dikurangi. Ekses dokumentasi dan duplikasinya tidak akan dihindarkan.

**Table: Expected improvements by smooth communication with above departments**

Items to be expected	No. of respondents	Ratio
Processing time will be minimized	69	82%
Less costly	62	74%
Documentation will be less	39	46%
Duplication of documents will be avoided	29	35%

**(6) Peningkatan dalam sarana dan prasarana**

Permintaan untuk meningkatkan fasilitas dibuat daftarnya oleh para pengguna. Tabel berikut ini menunjukkan item-item yang diminta untuk ditingkatkan sesegera mungkin. Keamanan dicatat sebagai item yang paling imperatif untuk ditingkatkan dengan persetujuan dari masyarakat sebanyak 55%. Yang kedua, 54% dari masyarakat menyetujui bahwa para petugas diharapkan diberi pelatihan sehingga pelaksanaan peraturan-peraturan menjadi jelas dan menghindari waktu serta biaya yang tidak perlu. Item ini perlu dikaitkan dengan bertambahnya petugas dimana sebanyak 29% dari responden menyetujui, karena kedua item ini terkait dengan efisiensi peningkatan layanan pemerintah termasuk dalam proses dokumen dan transaksi ekspor/ import.

**Table: Request for the improvement of facilities and trade system**

Item of request	Response	Ratio
Security to be improved	46	55%
Officers need to be trained for enforcement of law.	45	54%
Access Road outside the port area needs to be improved	39	46%
Warehouses needs to be upgraded	37	44%
Organization needs to be changed in order to deal with the recent EDI development	34	40%
Bonded area and its system need to be better prepared	27	32%
Yard inside the port area needs to be enlarged	26	31%
Number of officers need to be increased.	24	29%
Parking needs to be increased	23	27%
Lighting needs to be improved	20	24%
Others	12	14%

Jalan akses ke wilayah pelabuhan adalah merupakan masalah yang berlanjut untuk waktu yang lama yang mendapatkan persetujuan dari hampir separuh responden. Masalah ini perlu diselesaikan oleh tingkatan yang lebih tinggi daripada hanya masalah pembangunan jalan. Upgrading gudang dan perluasan area juga merupakan masalah penting untuk diselesaikan di wilayah pelabuhan.

Bonded area (zona berikat) dan sistemnya yang terkait dengan pelabuhan laut dan udara yang diminta untuk menghasilkan transaksi yang terhambat bagi kemanfaatan para pedagang yang bonafide.



## 2.5 Karakteristik Lingkungan Perdagangan di Thailand dan Malaysia

Survey dengan wawancara yang dilakukan dengan cepat ke Thailand dan Malaysia dilakukan selama waktu survey selama 2 hari, tanggal 31 Mei dan 1 Juni di Thailand, dan tanggal 3 dan 4 Juni di Malaysia. Tujuan dari kunjungan ini adalah untuk mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan perdagangan di negara-negara ini, sehingga pelajaran yang didapat dari negara-negara ini dapat direfleksikan kedalam rencana tindak. Informasi dari kunjungan untuk wawancara ke negara-negara ini diringkas dalam point tersebut dibawah ini.

### (1) Karakteristik Lingkungan Perdagangan di Thailand dan Malaysia

- 1) Langkah-langkah yang diambil dalam memfasilitasi perdagangan direkomendasikan oleh pertemuan ASEAN yang dilaksanakan seperti prioritas channeling idea dengan menggunakan green lane disemua negara. Akibatnya, waktu pemrosesan dikurangi (menurun) dan pabean nampaknya memuaskan bagi Thailand maupun Malaysia. Contoh lain adalah EDI, yang dilaksanakan di negara-negara ini dan membantu pada pemrosesan customs clearance yang cepat. Tingkat pengembangan seperti customs EDI nampaknya tidak sejauh seperti di Indonesia, tetapi pelaksanaan sistem ini lancar dan tidak menyebabkan suatu kesulitan.
- 2) Tingkat tariff bea pabean diasumsikan menjadi lebih tinggi daripada di Indonesia, tetapi tidak ada claims yang berarti untuk tingkatan tariff. Alasannya mungkin 1) kebanyakan dari perusahaan yang diwawancarai menikmati jasa dari status khusus bebas dari pajak, 2) negara-negara ini mempunyai utusan yang tepat dari yang berwenang, sehingga masalah-masalah dapat diselesaikan dilapangan dengan cepat.
- 3) Pemeriksaan fisik pada waktu customs clearance ada di Thailand, tetapi pemeriksaan sesungguhnya secara terinci diperkirakan 5% dari kargo udara di Thailand. Rationya adalah sama di kargo udara Malaysia.
- 4) Jam operasi terganggu dengan adanya Sembahyang pada hari Jum'at bagi seorang Muslim merupakan masalah juga di Malaysia, tetapi tidak begitu berarti seperti di Indonesia. Petugas-petugas di Malaysia diawasi dengan ketat oleh kode dan hukuman. Working attitude (sikap kerja) berubah sekitar 5 tahun yang lalu dengan adanya pimpinan diatas yang keras. Masalah ini tidak ada di Thailand.
- 5) Petugas Pabean di Thailand dan Malaysia diinstruksikan dalam pelaksanaan sesuai dengan setiap peraturan. Namun demikian, perubahan-perubahan peraturan diberlakukan dengan pengumuman-pengumuman singkat, dan pabean mempunyai kesulitan dalam mempersiapkan menghadapi perubahan.
- 6) Pertemuan dan komunikasi antara pabean dan perusahaan swasta dilakukan di Thailand dan Malaysia. Kebanyakan masalah-masalah diselesaikan pada tingkat kantor dilapangan karena pelaksanaan kerja setiap hari, dan pertemuan tengah tahunan dilaksanakan seperti tempat untuk membahas kebijaksanaan dan masalah-masalah yang masih pending (menggantung) diantara instansi-instansi terkait.

- 7) Pemerintah Thailand dan Malaysia menyediakan areal yang luas pada zona perdagangan bebas dekat areal pelabuhan supaya bisa mengundang secara langsung investasi dari negara-negara asing. Pengembangan sarana dan prasarana nampaknya direncanakan bersamaan dengan kebijaksanaan pengembangan regional dan industri.
- (2) Informasi mengenai wawancara utama di Thailand termasuk komentar dari perusahaan swasta mengenai lingkungan perdagangan
    - 1) Sistem pelabuhan kedua di Laem Chabang dengan Inland Depot di Lat Krabang bekerja baik di Thailand. Kontainer yang sudah bongkar muatan di Laem Chabang langsung ditarik bonded inland depot dimana dilakukan customs clearance. Dengan demikian, pelabuhan dapat menangani kargo hampir 2 kali tingkat kapasitas yang direncanakan.
    - 2) Inland depot, terletak tepat diluar jalan lingkaran luar Bangkok, berfungsi sebagai pusat (hub) untuk pendistribusian dalam negeri secara fisik baik untuk Kota Bangkok maupun wilayah industri sebelah utara.
    - 3) Pelabuhan dan inland depot dihubungkan oleh jalan kereta api dan jalan tol. State Railway Thailand, SRT, beroperasi hanya 13 perjalanan dalam satu hari, dengan track tunggal. Beberapa operator terminal menggunakan kereta api dimana beberapa orang lainnya mengutuk operasi yang jelek dari kereta api dan menggunakan trailer sebagai moda transportasi utama.
    - 4) Karena ketidakseimbangan perdagangan, karena ekspor kira-kira dua kali sebanyak import, kotak-kotak kontainer di Thailand pendek. Beberapa manufaktur mengekspor 4x lebih banyak daripada import dalam volumenya sebagai kargo laut.
  - (3) Informasi wawancara utama di Malaysia termasuk komentar dari perusahaan swasta mengenai lingkungan perdagangan
    - 1) Sarana dan prasarana telah direncanakan dengan baik dan diperlengkapi, atas dasar kebijaksanaan pemerintah untuk memfasilitasi perdagangan dan dengan demikian memperkenalkan investasi langsung. Pelabuhan Kang dan Tanjung Pelepas untuk kargo laut dan KL international Airport untuk kargo udara. Karena dilengkapi dengan baik dalam sarana dan prasarananya, semua fasilitas ini berfungsi sebagai hub. di Asia, karena Pelabuhan Klang dengan Evergreen line, Tg Pelepas dengan Maersk line, dan KLIA dengan kargo dari Thailand baik untuk transshipment darat dan udara ke EU dan US.
    - 2) Pemerintah pusat menyediakan fasilitas hukum untuk mengundang investasi secara langsung berdasar konsep zona perdagangan bebas dalam tahun 1990 disekitar areal pelabuhan.
    - 3) Pelabuhan Klang telah mengembangkan sistem IT nya disebut Port Klang Community Service, PKCS, menyediakan hubungan ke sistem pabean yang dikembangkan EDI, disebut Customs Information System, CIS. Seluruh sistem ada dibawah inisiatif Port EDI dan Royal Malaysian Customs mengharapkan untuk meningkatkan sistemnya dengan mempelajari dari EDI yang dikembangkan oleh Pabean Indonesia.



### **3. Analisis Mengenai Kondisi Saat ini dan Identifikasi Kendala untuk Perbaikan**

#### **3.1 Sistem Hukum dan Administratif didalam Perdagangan Import dan Ekspor**

##### **3.1.1 Tujuan Pokok dalam Perumusan Strategi Perbaikan**

Indonesia tidak boleh merendahkan biaya dalam persaingan sebelum strategi jangka panjangnya berlaku. Tujuan pokok dalam merumuskan action plan fasilitasi perdagangan akan merealisasikan daya saing biaya secara nasional dalam transaksi perdagangan yang cukup kuat untuk menikmati jasa pengembangan pasar regional dan multilateral, yang didukung oleh kerangka kerja, seperti AFTA, APEC dan WTO.

Pada waktu yang sama, berdasarkan globalisasi struktur bisnis dunia, disetiap layanan masyarakat mengenai transaksi perdagangan internasional, kejelasan, kenyamanan, keramahan kepada pengguna dan stabilitas hukum, diikuti dengan pembangunan yang melihat kedepan dalam sarana dan prasarana, yang mungkin melampaui ekonomi negara tetangga akan menjadi persyaratan minimal dalam mendapatkan kepercayaan para pedagang dalam dan luar negeri, yang dengan pasti Indonesia membutuhkan, jika negara ini akan mengembangkan salah satu dari pusat perdagangan (trade hub) di Asia-Pasific.

Indonesia telah melakukan serangkaian upaya-upaya serius untuk membuka pasarnya dan untuk memfasilitasi perdagangannya. Namun demikian, mengingat pengembangan saat ini di pasar dagang internasional, banyak perbaikan untuk masa depan bagi fasilitasi perdagangan yang mungkin diperlukan.

Contoh, seperti tercantum dalam Bab 2, Action Plan dalam Fasilitasi Perdagangan APEC mencakup 4 kategori berikut ini, pergerakan barang (mencakup pabean, pelabuhan, kesehatan dan karantina dan prosedur), standar, mobilitas bisnis dan e-commerce. Ini berarti, yaitu lebih cepat suatu negara khusus mencapai goal, lebih cepat kemajuan yang diharapkan dalam ekspor/ import suatu negara. Disarankan bahwa Indonesia memilih goalnya yang strategis dengan menggunakan menu pilihan seperti itu dalam aksinya atau langkah-langkahnya, karena target nasional yang krusial didalam keadaan yang positif dimasa yang akan datang, bukan merupakan konsep yang pasif seperti "penyesuaian" ke komitmen internasional seperti dalam kasus beberapa persetujuan IMF.

##### **3.1.2 Menu dalam Aksi (tindakan) dan Langkah-langkah dalam Fasilitasi Perdagangan**

(Bagian ini mengutip menu pilihan yang di konfirmasi pada pertemuan para Menteri APEC pada tahun 2002).

##### **3.1.3 Rencana Perbaikan Menurut Masing-masing yang Berwenang yang Berkepentingan**

###### **(1) Departemen Perindustrian dan Perdagangan**

Sebagai bagian dari revitalisasi industri dan program pengembangan industri, Departemen telah mengalami dan sedang dalam proses kemajuan, dalam arti revitalisasi dan pengembangan

perdagangan luar negeri, berbagai inisiatif kunci. Diantaranya, inisiatif yang mempunyai relevansi khusus dengan fasilitasi dalam perdagangan, dapat dikatakan:

- 1) Menyelaraskan kebijaksanaan dalam perdagangan sesuai dengan komitmen internasional (AFTA, APEC, dan WTO),
- 2) Menembus dan mengeksplorasi pasar-pasar non tradisional,
- 3) Menciptakan persetujuan-persetujuan dagang bebas dan memanfaatkan skema counter-trade dengan menggunakan pendekatan-pendekatan bilateral,
- 4) Melakukan kebijaksanaan dalam kompetisi yang fair secara konsisten.

Juga, perlu untuk dicatat bahwa Departemen membuat daftar didalam internet homepage, pada puncak dari masalah dan program kebijaksanaan kunci, Keputusan Presiden No.54 Tahun 2002 yang ingin mengizinkan pemerintah untuk menetapkan langkah-langkah integral dan koordinatif untuk meningkatkan arus dan distribusi barang supaya meningkatkan daya saing dipasar internasional.

Kunci lainnya yang masih ditunda didalam kegiatan-kegiatan Departemen mengenai fasilitasi dalam perdagangan dipahami sebagai pemberlakuan dari Undang-Undang Perdagangan.

## **(2) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Departemen Keuangan**

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DGCE) sangat menyadari bahwa sebagai fasilitator dalam perdagangan yang berwenang diharapkan membuat arus barang internasional berjalan lancar, menurunkan biaya yang berkaitan dan menciptakan layanan yang efisien, transparan, predictable dan mudah untuk mengakses pabean. Prosedur kepabeanan Indonesia telah mempunyai kemajuan sama dengan anggota-anggota utama APEC lainnya yang berkenaan dengan HS Convention, Public Availability of Information, WTO Valuation Agreement, TRIPS, Clear Appeal Provisions, Advance Classification Ruling System, Temporary Importation and Risk Management.

Strategy Paper DGCE saat ini membuat daftar inisiatif-inisiatif seperti:

- 1) Validasi sistem baru untuk penentuan channel (priority channel-gold card, green channel and red channel),
- 2) Perbaikan dalam sistem pembayaran,
- 3) Perbaikan dalam sistem pelepasan barang, dan
- 4) Pengembangan sistem informasi DGCE

## **(3) Paket Kebijakan Bidang Ekonomi sebelum dan sesudah IMF, atau "White Paper"**

Banyak kebijaksanaan dan tindakan yang berkaitan dengan fasilitasi perdagangan diberbagai tingkatan dimasukkan ke bagian III "Investasi, Eksport dan Program Employment dan Generasi Employment" dari paket.

Paket telah dilaksanakan sejak September 2003, dan pada akhir bulan Mei 2004, pemerintah (dan

juga IMF) mengevaluasinya telah mendapat kewajiban substansial dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan langkah-langkah operasional.

Contoh, Team Nasional untuk investasi dan ekspor dirumuskan oleh Keputusan Presiden No.87 Tahun 2003, yang dipimpin secara langsung oleh presiden dan terdiri dari menteri-menteri senior, mendorong promosi ekspor dengan menggunakan pendekatan country-wise dan commodity-wise.

### **3.1.4 Aspek Hukum dan Administratif yang Memerlukan Perhatian Selanjutnya untuk Fasilitasi dalam Perdagangan**

Mungkin adalah tepat untuk menyarankan kepada pemerintah untuk memberikan perhatian lebih atau mengambil tindakan cepat dalam hubungannya dengan perihal (1) sampai (8).

#### **(1) Keputusan Presiden No.54 / 2002 dan follow-up tindakan sesudahnya**

Nampaknya sangat penting bagi pemerintah Indonesia secara keseluruhan untuk mengkonfirmasi pengakuan bahwa arus kerja yang lancar merupakan elemen kunci dalam mencapai puncak daya saing internasional dari suatu negara.

Mungkin adalah perlu bagi departemen yang terkait untuk mengingat lagi isi dari Keputusan Presiden No.54 Tahun 2002 yang berbunyi sebagai berikut:

“----- Tim koordinasi akan diberi tugas;

- a. untuk mengkoordinasikan upaya-upaya dalam meningkatkan kelancaran penegakan hukum bagi pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan undang-undang mengenai barang-barang ekspor dan import maupun peralatan transportasinya,
- b. mengkoordinasikan intensifikasi upaya-upaya dalam pemberantasan semua bentuk penyelundupan,
- c. mengkoordinasikan perumusan strategi-strategi untuk meningkatkan kelancaran barang ekspor dan import,
- d. mengkoordinasikan perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi kegiatan-kegiatan untuk meningkatkan kelancaran barang ekspor dan import. —“

Sementara item-item tersebut diatas telah diselesaikan dengan sungguh-sungguh, item c dan d mungkin perlu lebih banyak lagi perhatian. (Dalam “White Paper”, misalnya, Keputusan Presiden No. 54 Tahun 2002 hanya dikutip mengenai “meningkatkan koordinasi untuk memberhentikan penyelundupan”.)

Untuk memperkuat daya saing luar negeri dalam komoditi manufaktur secara keseluruhan, adalah sangat penting bagi Indonesia untuk menegaskan lagi seluruh visi Keputusan Presiden, sehingga pembentukan sistem logistik yang menyeluruh untuk transaksi ekspor dan import dapat tetap pada pusat formulasi kebijaksanaan perdagangan dan dan industri nasional, seperti spanning sarana dan prasarana yang diperlukan terhadap daratan, laut dan udara suatu negara.

**(2) Undang-Undang Perdagangan --- Pemberlakuan yang cepat adalah yang di inginkan**

Draft undang-undang perdagangan mencakup hampir setiap aspek perdagangan dalam dan luar negeri secara ringkas, dan dengan demikian, jelaslah bahwa kedatangan undang-undang ini diharapkan keluarnya sebagai dasar hukum dalam peraturan perdagangan yang mempromosikan pengenalan berikutnya atau revisi dari berbagai peraturan dan perundang-undangan yang relevan. Penegakan hukum di inginkan secepat mungkin, karena hal ini merupakan dasar hukum dari mana banyak pohon dan cabang harus tumbuh untuk selanjutnya.

Perlu dicatat bahwa mengenai perdagangan luar negeri, hal-hal seperti Zona Perdagangan Bebas (Pasal 36), Intellectual property Rights (Pasal 71-73), dan Transaksi Elektronik (Pasal 74-82) semuanya tercantum didalam Draft. Referensi dibuat mengenai ketiga pokok-pokok ini secara terpisah dalam klausul berikut ini (3), (5) dan (6).

**(3) Zona Perdagangan Bebas**

Draft Undang-Undang Perdagangan (Pasal 36) menjelaskan bahwa zona perdagangan bebas adalah --- terpisah dari wilayah lautan pabean, sehingga hal ini bebas dari pajak import, ditambah pajak nilai dan pajak penjualan ---, (mengikuti yang tepat penetapan yang sama dalam Undang-Undang No 36 Tahun 2000” Daerah Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas”). Hal ini membuat jelas, kontras dengan penetapan Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 1996 mengenai Bonded Stockpiling Sites (Tempat Penimbunan Barang) yang menyatakan ”Bonded stockpiling sites harus berupa gedung-gedung, tempat atau wilayah (areal) didalam daerah pabean”.

Draft Pasal 36 ini mungkin perlu diberitahukan untuk merangsang pertumbuhan ekonomi, dengan pemberlakuan sistem area-wise yang baru, sedikit berbeda dari Bonded Zone (Zona Berikat/ Kawasan Berikat) sistem yang ada.

(catatan) Malaysia telah memperkenalkan Zona Bebas secara agresif, yang cakupannya diperluas, tambahan pada kegiatan manufaktur, pada kegiatan komersial dan yang hak istimewanya bisa dipakai bahkan oleh yang bukan penghuni (kesatuan asing). Zona bebas dianggap tempat diluar wilayah Pabean Prinsip, kecuali mengenai barang-barang import dan eksport, khususnya barang-barang yang ditetapkan oleh Undang-Undang Kepabeanan Tahun 1967. Thailand juga telah memperkenalkan jenis lain dari Program Zona Bebas yang menciptakan keadaan bisnis seperti bila produknya dimanufaktur diluar negeri, mengubah disinsentif yang berkaitan dengan manufaktur di Thailand.

**(4) Kemajuan selanjutnya dalam prosedur pabean yang diperlukan**

Meskipun prosedur Pabean Indonesia telah disederhanakan secara substansial, dijelaskan dan efektif dari keterlambatan, hal ini telah ditujukan bahwa sistem DGCE yang ada dan fasilitas yang ada nampaknya terpotong-potong dan satu sama lain dikembangkan secara terpisah, dan ada

kebutuhan yang mendadak (urgent) bagi DGCE untuk mengkaji ulang dan memperhalus visi jangka menengah/ panjang dalam penggunaan teknologi, termasuk persyaratan departemen lain, dan selanjutnya memasukkan inter-operability dalam rantai supply luar negeri dari barang dan jasa,

#### **(5) Intellectual Property Rights (IPRs)**

Untuk mematuhi Persetujuan mengenai Perdagangan yang berkaitan dengan Aspek Intellectual Property Rights (TRIPs), dalam tahun 1997 terdapat tiga undang-undang terpisah yang diumumkan masing-masing sebagai copyright, patents dan trademark. Dalam tahun-tahun terakhir ini, tiga buah IRR lainnya undang-undang yang berkaitan dengan instrument diberlakukan desain industri, integrated-circuit space design dan trade confidentiality.

Namun sebaliknya, apa yang krusial adalah ke cakupan hukum dan institutional dalam menyediakan ganti rugi yang segera didalam peristiwa dari pihak ketiga pelanggan IPR. Juga, banyak dari details legislative dari undang-undang IPR yang baru ditinggalkan untuk melaksanakan peraturan. Diinginkan untuk mengusahakan efisiensi atau dinamisme dalam pelaksanaan dan pemberlakuan undang-undang IPR secara tegas.

#### **(6) Transaksi melalui Elektronik**

Draft Undang-Undang Perdagangan mempunyai 9 pasal (Pasal 74 – 82) mengenai Transaksi melalui Electronk, yang menguatkan kekuatan hukum dalam transaksi melalui elektronik sekuat transaksi yang dilakukan secara lisan atau diatas kertas, yang menghendaki tanda tangan melalui elektronik dan memerlukan perawatan data dan informasi untuk waktu yang sama seperti dalam halnya dokumen menggunakan kertas, dsb.

Sementara semua ketetapan-ketetapan ini adalah esensial, banyak peraturan dan pedoman yang lebih terinci harus diterbitkan sejak sekarang, sehingga Indonesia dapat menguasai kebanyakan e-commerce dengan luar negeri diwaktu yang akan datang.

#### **(7) Pengembangan dalam pelaksanaan Undang-Undang dalam kompetisi**

Dalam “White Paper” maupun “Transition Plan for 2005-2006”, disebutkan mengenai Undang-undang dalam Kompetisi, “Undang-Undang No.5 Tahun 1999 adalah mengenai Larangan Praktek Monopoli dan Kompetisi dalam Bisnis yang tidak fair”.

Dalam konteks liberalisasi perdagangan saat ini sedang dipertimbangkan mengenai kebijaksanaan dalam kompetisi oleh WTO yang menjadi esensial jika negara-negara akan menikmati manfaat seperlunya dari liberalisasi dalam perdagangan.

Perhatian yang lebih banyak mungkin dikehendaki bagi pemerintah dalam menekankan pentingnya pelaksanaan Undang-Undang dalam kompetisi, membentuk kultur berkompetisi dan kesadaran masyarakat akan manfaat Undang-undang dan kebijaksanaan dalam berkompetisi.

**(8) Menghadapi pengenalan sistem hukum “Satu Atap” dalam proses import dan ekspor**

Sementara keinginan pada sistem ini dengan sendirinya jelas, banyak pra-kondisi yang perlu dibuat memuaskan, misalnya:

- i) penurunan atau penghapusan application forms dan item-item akan informasi yang diperlukan, berdasarkan kajian proses bisnis pada kantor-kantor administrasi,
- ii) penggunaan secara umum application form yang sama sampai tingkat maksimal antar departemen dan instansi-instansi terkait dengan pembuatan jaringan antar instansi-instansi pemerintah,
- iii) standarisasi internasional dari application form pada setiap FAL Convention,
- iv) membuat application dengan elektronik data sebagai peraturan umum,
- v) menggunakan format data yang sesuai secara internasional berdasarkan format elektronik yang standard seperti format elektronik yang standard dari UN/EDIFACT atau lainnya, dan
- vi) memaksimalkan kontribusi e-commerce dan application business ICT kepada pengoperasian harian business entity.

Mengenai hal-hal tersebut diatas, koordinasi dan kerjasama yang efisien dan efektif antar semua instansi melalui unit-unit koordinasi yang tepat antar instansi mungkin menjadi krusial untuk pembuatan layanan “satu atap” untuk fasilitasi perdagangan dan transportasi internasional negara.

### 3.2 Isu dan Masalah-masalah Terkait dengan Perdagangan dan Pabean

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai telah mengadakan pertemuan secara reguler dengan stakeholders, termasuk para pedagang dan pelanggan agar mempunyai komunikasi mengenai peraturan dan fasilitasi yang berkaitan dengan perdagangan. Pertemuan dengan Jakarta Japan Club diadakan pada bulan Februari 2002 untuk merespon permintaan dari manufacturer dan pedagang Jepang. Points berikut dibahas, dan mencapai beberapa persetujuan mengenai upaya untuk meningkatkan.

#### (1) Prosedur dan para petugas pabean

Terdapat 3 (tiga) masalah dalam pelaksanaan peraturan. 1) Terdapat inkonsistensi antar para petugas dalam melaksanakan peraturan karena kekurangan dalam pedoman yang standard dalam pemahaman. 2) Peraturan baru diberlakukan dengan tergesa-gesa atau kadang-kadang retroactive, yang tidak memberikan peluang kepada pelanggan untuk mempersiapkan perubahan. 3) Kadang-kadang bahkan para petugas pabean dikantor pelayanan tidak mengetahui perubahan peraturan atau peraturan baru. Keadaan dibelakang ini adalah disebabkan kurangnya pengumpulan (kompilasi) secara komprehensif dari undang-undang yang berkaitan dengan pabean dan perdagangan.

Gaya kerja para petugas tidak efisien dan menyebabkan keterlambatan dalam proses. Dalam memproses dokumen dalam ketidakhadiran penanda-tangan harus diganti. Tendensi ini terlihat lebih mencolok lagi pada hari Jum'at untuk pemeluk agama Islam melakukan sembahyang dan olahraga. Keterlambatan yang tidak beralasan ini terjadi pada prosedur pabean import. Kadang membuat para importir mengira bahwa para petugas mencoba untuk mendapatkan uang tidak resmi terutama bila musim liburan akan tiba.

Adalah sulit untuk membuat koreksi atas kesalahan-kesalahan kecil seperti kesalahan dalam memasukkan nomor alamat atau bobot. Tidak ada referensi atau petunjuk praktis untuk para petugas lapangan untuk mengatasi irregularities secara fleksibel. Sebagai akibatnya tidak ada seseorang yang dapat menanganinya secara tepat dengan cara yang benar.

#### (2) Masalah yang terkait dengan sistem EDI

Menggantungnya secara tiba-tiba customs clearance, disebut blocking, timbul dari kesalahan-kesalahan kecil atau beda pendapat antara petugas pabean dan yang menjelaskan. Sanksi ini memberhentikan sisa semua deklarasi. Langkah-langkah harus diambil untuk mengizinkan PIB lainnya diproses

Bilamana proses mengalami keterlambatan, tidak ada cara lain untuk mengetahui penyebabnya. Keadaan dan penyebab perlu ditelusuri oleh EDI atau web-page, sehingga para importir akan dapat mengambil langkah/ tindakan segera untuk mengatasi situasi.

Setelah dijelaskan oleh EDI, penyerahan dokumen yang asli untuk mengeluarkan kargo harus dipertimbangkan sesuai dengan fasilitas trend internasional Berdasarkan resiko manajemen oleh profit importir dan data komoditi, proses bisa difasilitasi pada taraf yang sama dari trend internasional yang menerima salinannya dan penyerahan tidak diperlukan.

### **(3) Masalah hari Jum'at**

Mengenai masalah hari Jum'at, terdapat dua unsur yang membuat para importir pusing. Satu, adalah shalat bagi seorang muslim pada hari Jum'at yang panjang dan lama dibandingkan hari-hari lain. Kedua, keterlambatan dari pembayaran bea berakibat dalam re-kalkulasi bea dan penulisan kembali dokumen.

Pabean mengambil hari pembayaran atas dasar kalkulasi bea, dan sepanjang pembayaran diselesaikan selama minggu itu, penyerahan dokumen pada hari Senin diterima. Jika pembayaran menjadi minggu berikutnya, bahkan meskipun penyiapan dokumen dilengkapi dalam waktu minggu itu, dokumen harus dihitung kembali sesuai dengan exchange rate yang diumumkan pada hari Senin. Bank Mandiri buka pada hari Sabtu di Kantor Cabang Tanjung Priok untuk memfasilitasi pembayaran bea. Pembayaran pada hari Sabtu memberlakukan dokumen menggunakan exchange rate (nilai tukar) pada minggu yang sama bahkan hal ini dibuat pada hari Senin pada minggu berikutnya.

### **(4) PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak)**

Ini merupakan fee untuk menggunakan EDI bagi customs declaration yang diputuskan oleh pemerintah. Secara rasional dibelakang PNBP ini seolah-olah bahwa investasi untuk mengembangkan EDI harus ditanggung oleh pemerintah dan pengguna, karena manfaat EDI dinikmati oleh pengguna untuk respon yang cepat dan juga oleh pemerintah.

Konsep PNBP didasarkan pada saran IMF dalam tahun 2003, terdiri dari 1) mengadakan dana khusus, 2) \$10 flat fee untuk menjamin bea yang akan datang berlanjut dalam fasilitasi pada perdagangan.

Masalahnya adalah bahwa PNBP tidak masuk ke dana khusus. Sebagai gantinya PNBP ini masuk ke rekening penerimaan umum dalam sistem anggaran pemerintah. Dengan demikian, uang yang dibayarkan tidak dijamin untuk dipakai untuk meneruskan peningkatan layanan pabean, termasuk peningkatan EDI.

Ini merupakan suatu topik bahwa Departemen Keuangan termasuk Direktorat Jenderal Anggaran perlu memahami karakteristik dana khusus untuk tujuan-tujuan khusus.

### **(5) Refund dari pembayaran pajak**

Keterlambatan dan kekurangan refund membawa kesulitan dalam manajemen cash dari manufacturer export-import. Produk-produk yang berhubungan dengan pakaian dapat menjadi 40% bea importnya, tetapi re-eksport ke Jepang, tariff refund diberikan sesuai dengan keadaan. VAT dari bahan untuk eksport mendorong items seperti sepatu diberikan bebas pajak dan di refunded setelah 2 bulan dari eksport. Proses ini lambat dan memaksa untuk menunggu lebih dari satu tahun, bahkan bila di refunded, jumlahnya kurang daripada yang seharusnya.

Inilah topik bahwa Departemen Keuangan termasuk Direktorat Jenderal Pajak dan Direktorat Jenderal Anggaran perlu memahami situasinya dan perlu menemukan langkah-langkah untuk mempermudah prosedur.



### 3.3 Perbaikan dalam Proses dan Korespondensi kepada para Pelanggan

#### (1) Perbaikan-perbaikan dalam proses

Beberapa upaya internasional telah dilakukan untuk mempermudah proses dalam perdagangan dengan mengadakan koordinasi yang berwenang dibidang kepabeanan antara negara-negara ASEAN, termasuk bantuan dari instansi-instansi internasional seperti WCO dan World Bank. Hasil dari upaya-upaya ini adalah keluarnya bentuk proses yang cepat, transparansi dan standarisasi dokumentasi yang mencakup EDI dalam prosedur pabean.

Disamping kegiatan-kegiatan ini, perbaikan-perbaikan dalam prosedur penilaian dan tingkat resiko untuk mengidentifikasi perdagangan illegal akan menjadi penting untuk menjaga keselamatan perdagangan luar negeri.

Tim penasihat mengusulkan point-point berikut untuk memfasilitasi kegiatan-kegiatan dalam perdagangan dari para pengguna yang bona fide.

- 1) Pertemuan secara reguler harus diadakan untuk mengadakan komunikasi para pelanggan yang diundang dan para petugas lainnya dari departemen-departemen lain sehingga akan memungkinkan upaya antar departemen. Untuk meningkatkan kecepatan dan transparansi dengan perbaikan dan updating database pabean termasuk profil importir dan eksportir, database harga, prosedur penilaian, kalkulasi tariff, fasilitas prioritas import dan eksport.
- 2) Meningkatkan predictability bagi masyarakat bisnis melalui website dan publikasi, termasuk jaminan tingkat layanan yang menunjukkan waktu yang standard yang diperlukan dalam transaksi dan petugas yang berkewajiban dalam pengawasan. Ini dikenal sebagai Key Performance Indicator, yang harus dibuat oleh DGCE, sehingga layanan EDI akan dapat menarik jasa dari pemakaiannya.
- 3) Adalah penting untuk memeriksa dan menjamin operasi oleh penggantinya pada waktu-waktu tidak hadir atau pada hari Jum'at. Disamping itu, penilaian oleh sector swasta harus dilakukan untuk menjamin tingkatan layanan.
- 4) Respon organisasi atau organisasi baru diharapkan mengadakan koordinasi dan menanamkan pemahaman dan interpretasi kepada para petugas dan pengguna juga, sehingga pelaksanaan peraturan menjadi konsisten. Tugas-tugas utama dari organisasi diperkirakan mengikuti.
  - a) Peningkatan konsistensi dalam interpretasi peraturan-peraturan. Prosedur Standar dalam Operasi harus disusun dan di instruksikan kepada para petugas dikantor-kantor daerah. Hal ini mencakup prinsip-prinsip dari sikap para petugas untuk mengatasi hal-hal yang tidak sesuai dengan peraturan.
  - b) Pada waktu suatu peraturan baru diberlakukan, sistem pengumuman dibuat dengan menggunakan lebih banyak bukan satu sumber media saja, seperti surat kabar dan website sebelumnya, sehingga para pengguna akan cepat meyiapkan diri untuk prosedur yang baru.

- c) Menyiapkan meja konsultasi dan menyediakan kemungkinan bantuan teknik, termasuk HS code dan dokumentasi.
- d) Melaksanakan program pelatihan bagi para petugas maupun para pelanggan, sehingga pengguna akan lebih baik dalam mengetahui peraturan-peraturan dan sistem-sistem.
- e) Pemahaman dari para pengguna pada post-clearance audit dan keluhan terhadap peraturan-peraturan harus ditangani untuk membuat keputusan yang fair dari apa yang benar dan apa yang harus dikerjakan untuk membuat semuanya menjadi lebih baik.

**(2) Promosi pemrosesan elektronik menggunakan EDI**

Dianjurkan untuk menurunkan pendokumentasian mengingat standard internasional yang ada, termasuk UN/EDIFACT, ASEAN dan konvensi-konvensi terkait. Sistem elektronik seperti EDI haru tumbuh dari tahap awal mengganti dokumen-dokumen sampai tingkat yang lebih tinggi dari data sourcing dan bekerja sebagai sistem informasi dalam pengambilan keputusan. Untuk tujuan ini points berikut ini seharusnya dicatat.

- 1) Untuk membuat EDI saat ini menjadi reliable, dengan meng-up-grade database dan menyelesaikan masalah-masalah saat ini didalam program, organisasi dalam pemeliharaan harus mem-backup sistem EDI dan pengawasan keamanan selama 24 jam.
- 2) Pelaksanaan sistem harus ditujukan untuk memperluas kepada departemen pemerintah lainnya, seperti MOIT dan MOA, sehingga pemeriksaan dan persetujuan akan dibuat lancar tanpa dokumen.
- 3) Data statistik seharusnya dibuat ringkasannya dan dilaporkan secara periodik kepada management sebagai Sistem Management Pabean. Pengalaman pada kantor pabean harus dikumpulkan dan memungkinkan untuk melihat-lihat dan mencari jawaban yang sesuai pada waktu-waktu penyelidikan.

### 3. 4 Peningkatan diperlukan didalam Sarana dan Prasarana Pelabuhan

#### 3.4.1 Kebijakan pemerintah untuk transportasi laut

##### (1) Kebijakan transportasi dalam paket kebijakan ekonomi dengan aktifitas IMF

Melalui Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2003 mengenai Paket Kebijakan Ekonomi dengan monitoring IMF, tiga kebijakan dalam transportasi dengan action plan dan kebijakan-kebijaksanaan pengoperasian pelabuhan telah ditetapkan sebagai mengikuti untuk mempercepat proses revival ekonomi dan merangsang penyebaran hasil-hasil pembangunan yang lebih merata.

**Tabel 3.4.1 Transportation Policy in Economic Policy Package with IMF Monitoring**

Policy Measures	Action Plans
1).Rehabilitate the damaged transportation means and infrastructure and enhance the facility of inter-modes shifting	1). Road transportation: Continue the rehabilitation of East Sumatra highway and north Java Coastal Road. 2). Improve the transport of goods to and from the Tanjung Priok Port 3). Sea Transportation: Rehabilitate the port of Tanjung Priok Port
2). Develop transportation means and infrastructure in areas with large economic potential.	1). Road Transportation i) Extend highways in South Kalimantan, West Sulawesi, and Kalimantan Border area ii) Extend Jakarta Outer Ring Road
3). Enhance the participation of the private sector and the community in the provision of transportation means and infrastructure.	1). Propose revisions to Highway Law, Road Transportation Law, Sea Transportation Law.
4) Port Operation Policy	1) To establish the base line of the performance index and monitor these index duly and continuously through collection of accurate data and information of port services and operation. 2) To enhance the efficiency of port operation through port rating and to perform bench marking with neighbor countries ports

Source: INPRES 5/2003 CMEA

**(2) Kebijakan-kebijaksanaan yang ditujukan untuk pengembangan transportasi laut**

1) Kebijakan strategis dalam transportasi laut

Untuk meningkatkan efisiensi dalam operasi, perbaikan (revisi) peraturan dan perundang-undangan melalui perubahan (amandemen) Undang-Undang No 21 Tahun 1992 mengenai pelayaran internasional dan ratifikasi Internasional Convention Maritime Lines and Ship Mortgage 1993 diperlukan.

2) Kebijakan-kebijaksanaan strategis mengenai masalah kepelabuhan:

- i) merevisi peraturan dan perundang-undangan untuk menciptakan pengoperasian pelabuhan yang efisien dengan daya saing yang tinggi.
- ii) mengembangkan sarana dan prasarana pelabuhan melalui penetapan ports knots sesuai peraturan dan fungsi hirarki .
- iii) menyusun skema pengembangan pelabuhan melalui partisipasi sektor swasta dalam pengembangan dan pengoperasian bidang bisnis pelabuhan.

3) Kebijakan strategis dalam keselamatan:

- i) untuk meningkatkan kelayakan dan kepercayaan fasilitas keselamatan pelayaran, termasuk navigasi, masalah syahbandar dan penjagaan laut dan pantai.
- ii) untuk memenuhi peraturan-peraturan internasional termasuk STCW 1995 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping of Seafarers 1995), ISM code dan ISPS code.

4) Status pelabuhan Tanjung Priok

Pelabuhan Tanjung Priok harus berfungsi sebagai internasional Hub Port, dan harus dikelola dengan layak seperti layanan-layanan dari pelabuhan yang kompeten di wilayah ASEAN.

**3.4.2 Analisis mengenai faktor-faktor yang menghambat fasilitas perdagangan yang terkait dengan pelabuhan**

Faktor-faktor utama yang menghambat fasilitas dagang dengan hal-hal yang berkaitan dengan pelabuhan di Indonesia dapat dibuat item-item sebagai berikut. Beberapa diantaranya erat hubungannya dengan iklim investasi.

**(1) Tarif**

Bea dan pajak adalah penghambat yang paling jelas pada perdagangan bebas. Perdagangan bebas, terutama dalam AFTA, akan mempercepat aktifitas perdagangan diantara negara-negara yang relevan.

**(2) Biaya produksi**

Biaya produksi barang ekspor telah dinaikkan karena naiknya biaya untuk tenaga kerja, listrik, bahan bakar dan biaya pengadaan bahan/ suku cadang.

**(3) Rute logistik menurut sarana dan prasarana**

Kemacetan lalu lintas dan inefisiensi dalam rute logistik, seperti dipelabuhan dan jalan, menghambat pendistribusian barang yang reliable dalam perdagangan. Biaya logistik yang tinggi dan waktu akan menurunkan daya saing produk-produk Indonesia dipasar dunia.

**1) Faktor waktu sebagai masalah yang berkaitan dengan pelabuhan**

Waktu transit/ tinggal kargo diareal pelabuhan adalah panjang dan tidak reliable karena inefisiensi dari operasi pelayanan, penanganan kargo, customs clearance dan management angkutan darat maupun dokumentasi yang ruwet.

**2) Faktor biaya sebagai masalah yang berkaitan dengan pelabuhan**

Hampir semua jenis bea dan biaya-biaya dipelabuhan adalah tinggi dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan utama negara ASEAN lainnya, pembayaran yang tidak resmi juga kadang-kadang diminta.

**(4) Kemanan dilapangan**

Pencurian di terminal kontainer seringkali dilaporkan. Diperlukan untuk memonitor kontainer yang masuk ke terminal dan keluar terminal dari pelabuhan dengan jumlah yang tercatat oleh CCTV, atau dengan memasang X ray scan yang fixed di gate terminal

**(5) Bank**

Sektor perbankan tetap rapuh, masalah pelunasan hutang pada sejumlah bank berjalan terus. Hal ini dilaporkan dari kantor pabean bahwa ada beberapa jumlah salah ketik yang harus dibayar, kode number dari agents, barang yang diverifikasi oleh kantor pabean sebelum keluarnya consignees. Ini juga merupakan satu fakta untuk menyebabkan prosedur custom clearance yang lebih lama.

**(6) Standarisasi**

Kegagalan untuk mengejar standarisasi internasional dalam layanan pelabuhan, prosedur kepabeanan operasi terminal kontainer/ barang umum akan menjadi penghambat/ barrier pada perdagangan.

**(7) Insentif dalam promosi perdagangan**

Tidak ada sistem tax holiday yang komprehensif dan/ atau pemberian insentif untuk meningkatkan kegiatan perdagangan. Sebaliknya, banyak pemerintah daerah telah

memberlakukan pajak sebagai langkah untuk menaikkan penerimaan (“retribusi”), yang tidak mendorong aktifitas perdagangan.

Zona perdagangan bebas atau zona pemrosesan ekspor seringkali terlihat dipelabuhan Asia lainnya untuk menarik industri dan meningkatkan daya saing dalam perdagangan dan membangkitkan insentif promosi.

### **3.4.3 Analisis mengenai Kondisi saat ini di Pelabuhan Tanjung Priok**

#### **(1) Kekurangan-kekurangan yang diidentifikasi dari fasilitas dan sarana dan prasarana pelabuhan**

##### **1) Kekurangan-kekurangan dalam fasilitas pelabuhan**

Pengaturan fisik saat ini dari fasilitas pelabuhan di pelabuhan Tanjung Priok hampir sama dengan yang dikembangkan pada saat era kolonial Belanda dan produktifitas pelabuhan telah secara perlahan memburuk dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan utama negara ASEAN.

##### **i) Masalah-masalah yang kritis**

- Kurangnya transit kargo yang cepat dan kredibel melalui pelabuhan
- Kurang safe dan secure dalam penanganan kargo
- Kurang tersedianya fasilitas pelabuhan dan ruangan untuk menampung permintaan kargo
- Kurang fair dan transparan dalam bea dan biaya

##### **ii) Sebab-sebab dari situasi yang tidak menguntungkan, seperti:**

- a) kapasitas navigasi kapal terbatas dengan adanya lalu lintas satu arah dari channel akses dengan kedalaman yang dangkal.
- b) kapasitas transportasi darat yang terbatas dari jalan akses antara pelabuhan dan kompleks industri.
- c) ruangan didarat yang terbatas karena areal operasional pelabuhan yang ada disebabkan oleh pengembangan tata guna lahan yang semrawut.
- d) efisiensi/ produktifitas rendah dari penanganan container barang ekspor/ import karena hambatan kapasitas dari areal halaman yang mem-backup.
- e) kurang baiknya institusi dalam fasilitas perdagangan, termasuk prosedur layanan pabean yang tidak efisien karena besarnya volume dokumen yang di perlukan dan sistem pengoperasian terminal yang tidak flexible dan tidak efisien dan sistem EDI yang tidak efektif, dsb.

Akibatnya, produktifitas pelabuhan akan memburuk secara perlahan tanpa adanya perbaikan dari fasilitas pelabuhan dan efisiensi dalam pengoperasiannya.

2) Perbandingan dari produktifitas dan operasi pelabuhan dengan kasus di Pelabuhan Thailand dan Malaysia

i) Produktifitas pelabuhan

Pelabuhan Laem Chabang di Thailand menangani 2,66 juta TEU dalam tahun 2002 dan merencanakan untuk memperluas tambatan kontainer seluas 1.800 m untuk menangani 3,4 juta TEU kontainer ekstra sebagai tahap 2 proyek yang mulai dari tahun 2000 (seluruhnya berjumlah sekitar 6,0 juta TEU untuk ditangani).

Pelabuhan Klang di Malaysi menangani 3,84 juta TEU dalam tahun 2003 dan merencanakan untuk memperluas pelabuhan sebelah Barat, terletak di Pulau Ina menuju Selat Malaka untuk tambahan tambatan 2.000 m untuk menangani 3,0 juta TEU.

Mengingat program pembangunan diwaktu yang akan datang dengan agresif dari pelabuhan-pelabuhan utama di negara tetangga ASEAN, tidak ada peningkatan pada fasilitas pelabuhan Tanjung Priok akan membiarkan fungsi pelabuhan menjadi lumpuh dalam waktu dekat ini, dan yang pasti akan menekan iklim investasi, terutama untuk investor asing. Akibatnya, perusahaan dunia akan menarik diri, dan produk-produk Indonesia akan kehilangan daya saing dipasar internasional, terutama dipasar ASEAN.

ii) Operasi dan layanan pelabuhan

Perbandingan dari fasilitas pelabuhan, operasi dan layanannya antara Pelabuhan Tanjung Priok, Laem Chabang dan Port Klang disiapkan dalam Tabel 3.4.3.1 untuk referensi menetapkan indeks kinerja dan target pembangunan pelabuhan Tanjung Priok oleh instansi-instansi pemerintah terkait.

Dari perbandingan ini jelaslah bahwa panjang tambatan container dari Pelabuhan Tanjung Priok dan efisiensi dalam penanganan container adalah lebih kecil daripada dua pelabuhan yang lain.

Pelabuhan Tanjung Priok harus menetapkan target operasi dan efisiensi layanan pelabuhan dan untuk menyediakan daya saing yang reasonable di wilayah ASEAN dengan fasilitas perdagangan standard secara internasional.

**(2) Analisis dari sarana dan prasarana dan fasilitas**

1) Fasilitas pelabuhan

Sesuai dengan peraturan masalah kepelabuhan (PP69, 2001)

- Pemerintah Pusat (DGSC) akan membantu IPC2 membangun channel akses navigasi, basin (kolam pelabuhan) ke pelabuhan dan breakwater yang diperlukan untuk layanan pelabuhan umum.
- IPC2 – Kantor Cabang Pelabuhan Tanjung Priok akan membangun dan merehabilitasi fasilitas

tambatan kapal, fasilitas yard dan jalan-jalan sebelah dalam yang berkaitan dengan pelabuhan atas biaya/ anggaran sendiri.

IPC 2 telah merencanakan untuk merenovasi areal dermaga yang ada, sebagai berikut:

- Membongkar semua sheds yang memiliki ratio manfaat rendah, seperti No. 201, 202 dan 301 kedalam yard penyimpanan terbuka untuk kelancaran pergerakan kargo dan areal penyimpanan kontainer.
- Membangun tambatan kontainer dengan merenovasi tambatan muatan curah yang ada areal No 115/105 dan 214/300.

Fasilitas pelabuhan yang ada dalam keadaan seperti saat ini tidak dapat menampung permintaan kargo import/ ekspor diwaktu yang akan datang yang diperlukan oleh adanya pengembangan hinterland.

Peningkatan dan/ atau pembangunan fasilitas pelabuhan, khususnya fasilitas-fasilitas berikut ini serta jalan didalam yang terkait dengan pelabuhan sangat dibutuhkan.

i) Pembangunan terminal automobile

Perdagangan ekspor/ import automobile antar wilayah ASEAN diperluas diwilayah AFTA. Pelabuhan Tanjung Priok memerlukan terminal automobile yang eksklusif. Volume lalu lintas automobile ekspor dan import saat ini adalah sebagai berikut:

Pembuat	Eksport	Import	Keterangan
Pembuat mobil A	1,000 unit / bulan	100 unit / bulan	Eksport ke/ import dari Thailand
Pembuat mobil B	700 unit / bulan	700 unit / bulan	
Pembuat mobil	500 unit / bulan	200 unit / bulan	Eksport ke Thailand dan Philippine

Sumber: JICA Study team

Diramalkan dalam beberapa tahun yang berikutnya bahwa volume ekspor dan import mobil akan meningkat dengan angka pertumbuhan sebesar 20 % per tahun.

Pada setiap waktu kapal singgah di kantor pelabuhan menjelaskan tambatan kargo kepada agen pelayanan. Agen pelayanan mengatur jumlah mobil yang perlu di ekspor ke yard khusus dan mengatur langkah-langkah pengamanan dalam penyimpanan mobil-mobil ekspor dan import tersebut. -Ketentuan ini dipertimbangkan pengaturan sementara dan tidak efisien - untuk perdagangan yang praktis dalam ekspor/ import automobile.

ii) Perbaikan jalan yang terkait dengan pelabuhan

Jalan-jalan didalam pelabuhan yang ada saat ini akan diperlebar. Hubungan langsung antara jalan bagian dalam pelabuhan dan jalan lingkungan dari pelabuhan akan dibangun untuk



menghindari kemacetan dengan lalu lintas kota dan lalu lintas terkait dengan pelabuhan. Areal parkir untuk truk dari kontainer ekspor/ import dan kargo (muatan) curah sepanjang jalan akan direncanakan.

iii) Channel navigasi, basin dan breakwater

Channel akses yang ada didalam pelabuhan akan diperlebar dengan merelokasi alignment breakwater yang ada untuk membuat jalan dua arah.

Pelabuhan tidak dapat mengatasi pertambahan kapal singgal diwaktu yang akan datang dalam situasi seperti ini. Operasi satu gate didalam pelabuhan merupakan *dead ends*, hal ini sangat dibutuhkan untuk menjamin paling sedikit dua gate operasi.

iv) Dermaga kargo konvensional

Terdapat beberapa dermaga konvensional yang menangani kargo ekspor/ import serta domestik, yang akan dipisahkan untuk masing-masing untuk terminal perdagangan luar negeri dan kargo domestik dari sudut keamanan efisien dan pergerakan kargo yang lancar dan prosedur customs clearance yang efektif.

Dermaga kargo konvensional akan diintegrasikan dengan basis komoditi dari perdagangan luar negeri dan domestik untuk keuntungan-keuntungan sebagai berikut:

- Untuk meningkatkan penanganan kargo secara efisien,
- Untuk pemeriksaan keamanan yang tepat,
- Meminimalkan kemacetan lalu lintas dengan trailer kontainer dan truk muatan curah, muatan umum didalam areal jalan pelabuhan
- Memperpendek waktu prosedur customs clearance

2) Pelaksanaan proyek rehabilitasi yang urgent di Pelabuhan Tanjung Priok

i) Perlunya proyek rehabilitasi yang urgent

Pembuatan suatu sistem pendistribusian barang yang efektif untuk layanan transportasi yang reliable adalah sangat diperlukan untuk.

- Meningkatkan dan memaksimalkan kapasitas/ produktifitas fasilitas pelabuhan yang ada
- Meningkatkan kapasitas perdagangan yang ada maupun investasi dalam industri yang baru dengan pencapaian penggunaan fasilitas yang ada yang terbaik dan menyediakan layanan yang baik.

Urgent Rehabilitation Projects di Pelabuhan Tanjung Priok disarankan untuk menyelesaikan sebab-sebab situasi yang tidak menguntungkan dari pelabuhan yang merupakan salah satu komponen utama dari rencana induk yang dirumuskan oleh Studi JICA untuk Pengembangan Pelabuhan di Jakarta Metropolitan dalam tahun 2002/ 2003, termasuk studi kelayakan untuk pembangunan pelabuhan kedua sebagai tambahan kepada pelabuhan Tanjung Priok

ii) Komponen-komponen proyek

- a) Pembongkaran breakwater yang ada dan pembangunan breakwater yang baru untuk membuat lalu lintas dua arah bagi kapal yang singgah.
- b) Pelebaran dan pendalaman channel akses yang ada dan kolam memutar kapal ditengah didalam pelabuhan.
- c) Pembangunan pelebaran jalan didalam pelabuhan
- d) Pengembangan areal gedung kantor pabean yang ada di area JICT I
- e) Layanan konsultasi

3) Kemajuan dari pengembangan konsep pelabuhan kedua

Studi JICA telah merekomendasikan untuk membangun pelabuhan tambahan pada Pelabuhan Tanjung Priok. Indonesian Port Corporation 2 (IPC 2) telah memeriksa kelayakan pembangunan pelabuhan kedua. Kemudian IPC 2 telah mulai pembangunan tambatan kapal dan pekerjaan reklamasi untuk pengembangan container yard sejalan dengan rencana pembangunan jangka panjang dari studi JICA.

Biaya pembangunan sekitar 84 milyar Rp yang di atur oleh anggaran mereka sendiri dana pekerjaan mulai dari bulan Desember 2003 dilokasi Bojonegara, Propinsi Banten, Jawa Barat, dimana terletak sekitar 100 km sebelah barat Pelabuhan Tanjung Priok. Lingkup pekerjaan adalah sebagai berikut:

- Dek pada pile struktur type, panjang 102 m x 40.8 m lebarnya, dengan kedalaman -16 m untuk kapal kontainer yang besar.
- Pekerjaan pergerakan didepan tambatan kapal, dan
- 2 lajur jalan akses dengan panjang 400 m dari daratan dimana telah selesai dilakukan pembebasan tanah.

4) Pembangunan Inland Container Depot (ICD) dan Free Commercial Zone sekitar areal pelabuhan

i) Kasus Inland Container Depot (ICD) untuk Pelabuhan Laem Chabang di Thailand

ICD seluas 1,0 juta m<sup>2</sup> dibangun diwilayah Lard Krabang sekitar 100km sebelah utara pelabuhan Laem Chabang dan disebelah timur Industry Parks sekitar kota Bangkok.

Lahan untuk ICD is adalah milik State Railway of Thailand (SRT) yang menyewakan tanah tersebut kepada 6 perusahaan pelayaran untuk membangun dan mengoperasikan ICD untuk Pelabuhan Laem Chabang, prosedur custom clearance yang perlu dilakukan disini oleh kantor pabean Thailand.

ii) Kasus Free Commercial Zone di Port Klang Malaysia;

Departemen Keuangan dari pemerintah pusat Malaysia mendirikan Free Commercial Zone sekitar areal pelabuhan dalam tahun 1990. Departemen Transportasi menunjuk PKA sebagai Free Zone Authority (FZA) pada setiap areal pelabuhan, seperti North port dalam bulan April 1993, West Port dalam bulan June 1996, South port dalam bulan January 2004.

Seluruh operasi di terminal Port Klang dipertimbangkan didalam Free Commercial Zone (FCZ). Sehingga pengawasan pabean *diminimalkan untuk mendorong aktifitas perdagangan, investasi, perdagangan, perbankan, aktifitas pemeriksaan dan pelabuhan dalam kegiatan barang import dan eksport.* Sebagai hasil dari reformasi peraturan semacam itu volume lalu lintas melalui pelabuhan dalam tahun 2003 telah meningkat 100% dari volume dalam tahun 1993.

Manfaat dari pendirian FCZ adalah sebagai berikut:

- biaya lebih rendah (cash flow)
- kurang restriksi dalam transshipment untuk re-eksport
- prosedur pendokumentasian yang simple pada line transshipment
- penyimpanan, konsolidasi, distribusi regional dan nilai tambah untuk muatan barang import menjadi sederhana

iii) Pengembangan konsep ICD di hinterland pelabuhan

Free trade zone atau export processing zone belum dikembangkan atau berdekatan dengan pelabuhan Tanjung Priok. Zona semacam ini sering kali terlihat di pelabuhan asia lainnya untuk menarik industri/ investasi dan mendorong daya saing dalam perdagangan antar wilayah ASEAN.

a) Kondisi saat ini ICD sekitar pelabuhan

Inland container depots (ICD) yang ada di hinterland Pelabuhan Tanjung Priok memiliki bonded area (area berikat) yang kecil dengan kantor cabang pabean didalam ICD, yang terletak tersebar sekitar pelabuhan telah dipakai untuk penyimpanan sementara kontainer import dan eksport dari terminal JICT dan Koja serta terminal lainnya. Tampak bahwa fasilitasnya memprihatinkan dan fasilitasnya tidak memadai untuk mendukung sistem transportasi logistik menggunakan kontainer.

b) Prosedur Custom Clearance di ICD

Pendokumentasian custom clearance yang perlu dari barang eksport/ import dapat dikerjakan oleh pemilik barang melalui kantor cabang pabean di ICD.

Kantor-kantor pabean di ICD beroperasi secara independen. Kantor pabean disetiap ICD dan kantor pusat dipelabuhan tidak dihubungkan dengan line system untuk saling pertukaran data dan informasi.

Keadaan yang menyebabkan duplikasi penyerahan dokumen dan waktu yang banyak terbuang. Untuk meningkatkan layanan dalam custom clearance kanton pabean di ICD dan pelabuhan harus diintegrasikan proses dan prosedurnya dan dihubungkan oleh suatu sistem melalui pengenalan EDI atau hubungan internet.

c) Transportasi container menggunakan truk saat ini antara pelabuhan dan kompleks industri

Transportasi truk saat ini hanya dapat dilakukan satu perjalanan per satu hari antara pabrik dan pelabuhan, karena kemacetan yang sangat parah melalui jalan-jalan di Jakarta metropolitan dan jalan disekelilingnya di pelabuhan dan makin lama waktu menunggu dalam antri untuk masuk ke yard dipelabuhan

Dengan memiliki ICD antara pelabuhan dan kawasan industri dan memperkenalkan dua sistem layanan truk pulang pergi antara pabrik dan ICD, dan dari ICD ke pelabuhan, waktu pengangkutan barang dapat dikurangi secara substansial dan frekuensi pengangkutan di rasionalisasikan.

### **(3) Manajemen dan operasi pelabuhan**

#### **1) Operator saat ini terminal konvensional**

Produktivitas tambatan dalam hal throughput per unit panjang dinding dermaga dari kargo kontainer, pada umumnya per-tahun 350,000 TEU per 300 m panjang tambatan kapal. Kontainer melalui terminal konvensional telah ditangani sekitar 261,000 TEU per 500m panjangnya dalam tahun 2002 bahwa kekurangan peralatan penanganan kargo oleh operator. Occupancy rate tambatan kapal dari tambatan konvensional telah mencapai rata-rata 50-60% dalam tahun 2002, sedangkan IPC 2 menetapkan target 70%.

Gambar ini nampaknya menunjukkan tidak efisiennya pengoperasian terminal dari sudut pandang operator kapal dan akibatnya hal ini menyebabkan terjadinya biaya yang lebih tinggi dari para pengguna.

#### **2) Sistem operasi tambatan yang fixed**

Terminal konvensional dari Pelabuhan Tanjung Priok dipakai hanya oleh stevedoring company yang membuat kontrak sewa tahunan dengan IPC 2 pada dermaga yang dikontrak. Kapal yang masuk bisa bertambat hanya sepanjang tambatan dalam mana stevedoring company kontrak atas dasar "Sistem bahwa Tambatan yang Fixed diberikan kepada setiap operator". Kalau tidak kapal harus menunggu untuk bertambat sampai tambatan yang diberikan kepada stevedoring company bersih.

Dengan demikian efisiensi operasi kargo, khususnya di terminal konvensional adalah rendah dan waktu tunggu tambatan kapal untuk bertambat menjadi lebih lama.

3) Manajemen operasi dan layanan pelabuhan

i) Pencapaian Customs Clearance yang efisien

a) Waktu yang dibutuhkan untuk Custom Clearance

Waktu transit/ tinggal dari kargo diareal pelabuhan adalah panjang dan tidak reliable karena pengoperasian kapal tidak efisien, penanganan kargo, custom clearance dan manajemen angkutan darat sama rumitnya dengan pendokumentasian.

Dilaporkan dari survey bahwa kira-kira 46,4% dari kargo import memakan waktu sekitar 6 hari dan 53,6% adalah 8 hari, rata-rata 5,5 hari untuk customs clearance.

Menurut data statistik dari MLIT (Ministry of Land, Infrastructures and Transport of Japan) tahun 2003, hal ini di Jepang memakan waktu 3 hari untuk customs clearance dan Singapura satu hari.

b) Gedung kantor instansi pemerintah yang dibangun dengan sewenang-wenang dan prosedur pabean yang complicated

Kantor-kantor pemerintah yang berkaitan dengan pelabuhan nampaknya secara sewenang-wenang terletak didalam areal pelabuhan. Khususnya, terdapat 3 kantor pabean pada masing-masing wilayah administratifnya, dengan demikian shipping agents dan consignees harus menyerahkan dokumen kepada kantor yang berbeda untuk customs clearance di pelabuhan yang sama.

ii) Mengaktifkan promosi pelabuhan

IPC-2 tidak mengaktifkan kegiatan-kegiatan dengan mengadakan pertemuan-pertemuan untuk tujuan-tujuan berikut diantara yang lainnya dengan pihak-pihak terkait dan para pengguna seperti shipping companies, shippers, consignees dan pengguna yang potensial.

- Saling bertukar informasi yang diperlukan dan pendapat
- Mendapatkan informasi yang tepat mengenai shipping market
- Menangkap kebutuhan pengguna
- Menjelaskan points penjualan dari pelabuhan
- Memperkuat kegiatan promosi penjualan pelabuhan ke pengguna yang potensial.

iii) Menyusun sistem pelatihan yang efektif IPC 2

IPC 2 telah menyusun sistem pelatihan yang bagus untuk pekerja/ gangs pelabuhan untuk peningkatan dalam penanganan barang secara efisien. IPC 2 dan operator pelabuhan harus secara bersama-sama aktif dalam memperkenalkan Quality Control (QC) circle dan penggunaan secara maksimum fungsi dari Port Training Center (PTC) yang ada.

iv) Perawatan yang tepat dan rehabilitasi fasilitas dan peralatan pelabuhan oleh IPC2

Kekurangan-kekurangan berikut ini dalam fasilitas-fasilitas pelabuhan, khususnya dalam areal terminal konvensional harus direhabilitasi.

- Beberapa dermaga kargo umum ditinjau bahwa clearance antara muka air yang tinggi dan elevasi teratas dari dermaga ini tidak cukup untuk menempatkan ship ramp dari kapal barang yang lebih besar di dermaga dengan selamat dan membentuk allowable slop dengan ramp.

Penempatan lampu kapal ditunggu sampai tingkat pasang bisa diterima, yang menyebabkan tambatan waktu untuk bertambat dan waktu yang lebih lama untuk operasi bongkar muat barang dengan aman.

- Lebar apron antara face line dari dermaga dan shed adalah sempit, beberapa shed yang tidak dipergunakan dan gudang sepanjang dermaga kargo harus dibongkar dan dipakai untuk daerah penyimpanan terbuka untuk tempat parkir truk, tempat pool mobil untuk bongkar muat barang.

**(4) Management dan operasi terminal kontainer internasional**

1) Kajian terhadap operasi terminal kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok

i) Harga-harga di terminal

Harga-harga di terminal ditetapkan pada tingkat yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang ada di terminal pelabuhan-pelabuhan utama di wilayah ASEAN.

ii) Monopoli layanan operasi kontainer

JICT dan Koja saat ini menikmati apa yang disebut dengan monopoli layanan operasi kontainer di wilayah Metropolitan Jakarta. Dibawah situasi pasar terminal saat ini, sulit untuk JICT/ Koja untuk mencari alasan untuk mengurangi tariff dasar terminal.

iii) Pengaturan staffing yang optimum dalam pengoperasian terminal kontainer

JICT dan Koja nampaknya saat ini overstaffed dibandingkan dengan terminal-terminal lain dengan throughput yang sama. Situasi ini disebabkan oleh persetujuan transisi yang melibatkan pegawai-pegawai IPC-2 pada pembentukan JICT dan Koja.

Dibeberapa pelabuhan yang maju, research dan pengembangan ditingkatkan pada pengoperasian otomatis dari peralatan kontainer. Inovasi baru akhirnya akan makin menurun dalam manning scale.

Masalah staff per gantry crane dibandingkan antara standard dunia dan kasus terminal kontainer JICT/ Koja. Ditemukan bahwa untuk JICT dan Koja, ukuran standard dari satu gantry crane per shift hampir dua kali dari standard dunia.

Sepanjang biaya tenaga kerja di Indonesia adalah jauh kurang daripada standard internasional, keadaan ini mungkin bisa ditoleransi. Tetapi dari sudut pandang managerial jangka panjang, adalah penting untuk menikmati gelora dalam volume kontainernya bilamana dipotong perubahan dalam menanganinya sebesar 30%.

2) Ketidakpuasan atas kualitas layanan terminal

Point utama dari ketidakpuasan timbul dari perusahaan pelayaran dan shippers/ consignees tercantum dibawah ini.

Item	Pihak yang tidak puas	Keluhan
Perawatan peralatan	Perusahaan pelayaran/ agents	Karena mal-function dari gantry crane dan kurangnya suku cadang, waktu yang lebih lama dalam membuat perbaikan, jadwal kapal dipelabuhan dan bongkar muat kontainer adalah lambat.
Produksi gantry	Perusahaan pelayaran/ agents	Produksi GC rendah karena kurangnya chasses truk untuk mengangkut kontainer yard, yang menambah jumlah waktu untuk pengapalan dipelabuhan.
Pencurian di yard	Perusahaan pelayaran/ agents Shippers / Consignees	Pencurian merajalela dari isi kontainer
Tingkat pembayaran tariff tinggi	Perusahaan pelayaran/ agents Shippers / Consignees	Dibandingkan dengan terminal utama lainnya, terlalu tinggi dan dinaikkan oleh sepihak. Tingkat tariff sebenarnya tercatat didalam US dollar dirasakan paling tinggi didunia
Waktu tunggu kapal	Perusahaan pelayaran/ agents	Lebih dari 2 jam menunggu adalah tidak jarang dibawah window system
Miss-operasion	Perusahaan pelayaran/ agents	Karena perencanaan kontainer yang tidak cermat dan kesalahan komputer, kontainer ditempatkan dilokasi yang tidak dijadwalkan dan melebihi kapasitas bongkar dan muat kapal

Sumber: JICA Study team

(5) Analisis mengenai manfaat sistem EDI yang ada di IPC 2

1) Kasus EDI dari IPC 2

Sistem EDI yang telah dipasang di Pelabuhan Tanjung Priok tidak sepenuhnya dimanfaatkan dan belum secara optimal. Kantor Pabean dipelabuhan masih menerima declaration form dari consignees sebagian dalam hard copy untuk diproses.

Saat ini untuk kapal dan barang melalui pelabuhan sekitar 18 macam dokumen yang berbeda diperlukan untuk diserahkan, yang diedarkan dan dibagikan diantara 10 pengguna dokumen yang berbeda.

Pembagian dokumen dan sirkulasi untuk mendapatkan persetujuan clearance dari instansi terkait memerlukan waktu lama. Untuk meminimalkan jumlah duplikasi dari dokumen yang sama dan waktu yang diperlukan untuk distribusi dan sirkulasi dari satu instansi ke instansi yang lain, prosesnya akan dirasionalisasikan dan waktunya dipersingkat dalam pengecekan dokumen dengan memanfaatkan EDI yang lebih efektif.

Nampaknya bahwa tingkat pengetahuan dan pengalaman staf IPC2 yang berhubungan dengan EDI tidak cukup untuk mengembangkan dan mengoperasikan EDI oleh mereka sendiri.

Dilaporkan dari beberapa pengguna pelabuhan bahwa sejak penggunaan EDI dari Kantor Pabean jumlah pengecekan fisik dari barang import oleh Kantor Pabean telah bertambah 20-30% dari jumlah volume barang import dibandingkan sebelumnya pada pengenalan EDI pada 10-15% volume barang import. Biaya dari para importir telah bertambah karena biaya yang dikenakan dengan penggunaan sistem EDI dan tambahan biaya (fee) checking fisik oleh Kantor Pabean.

2) Kasus penggunaan EDI oleh eksportir dari produk perikanan

i) Komentar pada pemanfaatan EDI of dari Kantor Pabean

Perusahaan mengambil sistem EDI melalui on line system prosedur pabean melalui provider PPJK. Perusahaan mendaftar pada kantor DGBS (Bea dan Cukai) untuk mendapatkan lisensi nomor kode bisnis eksport dan import.

Online system EDI di interkoneksi dengan Kantor Pabean, Departemen Keuangan, Bank, Perusahaan Import dan Eksport. Perusahaan membayar pabean karena melalui dua metode: - Simpan sejumlah uang di Bank, menarik pada setiap kasus eksport, - membayar tunai pada setiap kasus eksport.

Biaya penggunaan EDI menjadi makin tinggi dan mahal. Perusahaan mengontrak provider PPJK untuk menghubungkan EDI dari DGCE untuk proses pabean dan membayar biaya langganan kepada mereka pada setiap pemakaian.

Perusahaan mempertimbangkan pengenalan EDI adalah sangat baik, karena proses yang cepat dan kurangnya pendokumentasian untuk meminimalkan waktu untuk mendapatkan custom clearance, sebagai pengganti mengunjungi 18 windows dari Kantor Pabean di pelabuhan pada setiap eksport. Tetapi hal ini penting untuk mensosialisasikan sistem EDI dan mendorong pengoperasian pengetahuan ini kepada para pengguna.

ii) Komentar terhadap kendala-kendala untuk perdagangan modern melalui EDI

Saat ini kendala-kendala yang berarti bagi pengenalan EDI adalah kurangnya sumberdaya



manusia dan kurangnya pengetahuan akan teknologi baru yang modern dari fasilitas-fasilitas dalam perdagangan. Kantor-kantor pemerintah seperti kantor-kantor pabean masih menggunakan mesin-mesin ketik tradisional untuk mengetik slips dan software komputer untuk prosedur dan proses.

3) Kasus Port Klang di Malaysia

PKA telah memperkenalkan sistem EDI, disebut Port Klang Community Services (PKCS) untuk layanan eksklusif Port Klang bagi fasilitas-fasilitas dalam perdagangan dengan prosedur pabean tanpa kertas. Daigram termasuk hubungan dengan institusi-institusi terkait dengan pelabuhan dan para pengguna pelabuhan melalui PKCS tercantum dibawah ini.

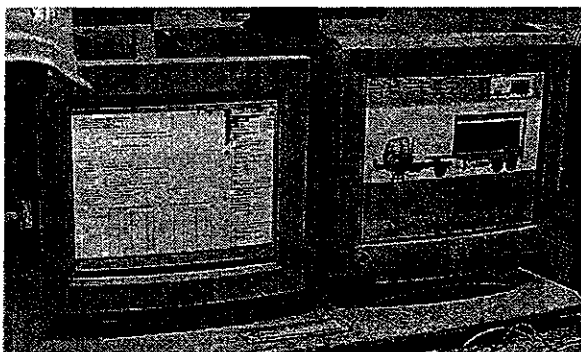
Pabean telah membuat sistem EDI mereka sendiri, disebut Custom Information System (CIS) juaah sebelum PKA, mencakup layanan pabean secara nasional dan menghubungkan ke PKCS.

(6) Kondisi keamanan pelabuhan saat ini

1) Keamanan di areal pelabuhan

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Departemen Keuangan memasang satu unit X ray scan didalam areal layanan terminal kontainer JICT 2 dan 2 unit X ray scan di JICT 1. Diterminal Koja tidak ada X ray scan. Diareal penambatan konvensional juga tidak ada X ray scan. Terdapat 2 unit X ray checking scan di terminal penumpang.

Gambar. 3.4.1 X ray checking facility of Custom office at JICT 1



X ray checking the contents of container



Entrance Gate of X ray Test Facility at JICT



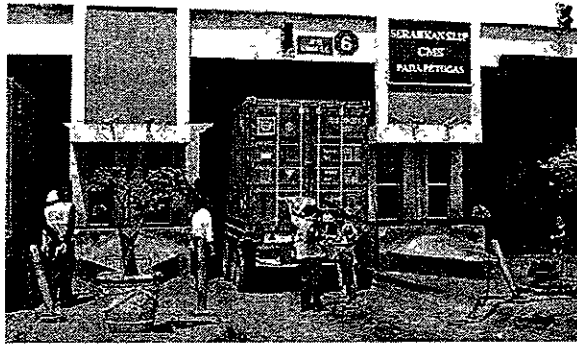
Container Checking Through X ray Booth



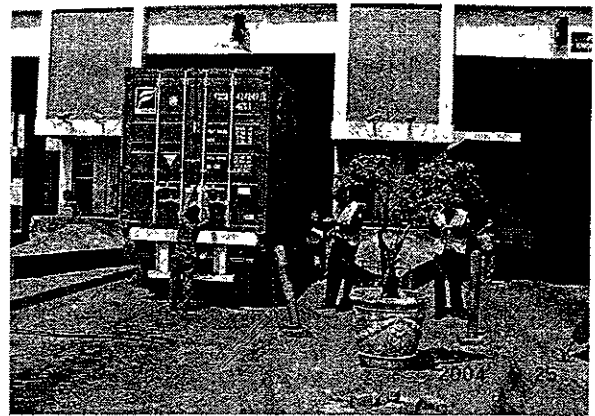
Content of Container on X ray Monitoring Screen

JICT 1 mulai menutup exit container pada gate exit JICT 1 untuk menjamin keamanan kontainer import dan mencegah pencurian didalam areal.

Gambar 3.4.2 Sealing Container at the Exit Gate of JICT 1



Attachment of Sealed Sheet on Container at Gate after Custom Checking at JICT 1



Checking Seal Number and Lock of Container by Custom Officer at JICT 1 Gate



## 2) Keamanan di pelabuhan

Jika tingkat keamanan pelabuhan ditetapkan oleh DGSC dan MOC sebagai tingkat 3 keamanan menurut kode standard internasional ISPS, maka pelabuhan harus ikut memiliki perlengkapan dan fasilitas yang diperlukan disemua tambatan kapal dan areal pelabuhan bersama-sama dengan pengaturan berikut ini:

- i) Membentuk komisi keamanan, yang terdiri dari organisasi-organisasi terkait untuk mencegah insiden seperti pencurian dipelabuhan.

- ii) Memperkenalkan hardware yang cukup untuk keamanan pelabuhan, seperti pagar dan CCTV, yang harus dimonitor dari kantor pusat pelabuhan, bersama dengan suatu sistem pengawasan yang konsisten.
  - iii) Fasilitas-fasilitas berikut ini di Pelabuhan Tanjung Priok akan disediakan sebagai International Hub port untuk menyesuaikan dengan kode ISPS atas persetujuan DGSC.
    - a) X ray untuk checking kontainer,
    - b) GPS,
    - c) CCTV dipasang di gates, halaman penimbunan kargo, pusat pengawasan pelabuhan dan dermaga pelabuhan.
    - d) Rencana keamanan oleh masing-masing operator terminal dan diserahkan kepada DGSC, Departemen Perhubungan melalui IPC 2.
- 3) Keselamatan kapal

“International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) tahun 1979” yang menjadi efektif sejak tahun 1985, memberikan rekomendasi pemerintah yang mengandalkan kontrak untuk membuat suatu sistem pelaporan kapal untuk aplikasi didalam wilayah search and rescue.

Diwilayah Asia-Pacific banyak sistem telah dibuat dan dioperasikan, seperti AMVER(Unired States), JASREP(Japan), STRAITREP (The Strait of Malacca and Singapore) dan ini telah memberikan kontribusi yang besar terhadap keselamatan di lautan, terutama diwilayah laut yang rescue forcesnya kurang.

Mengingat bahwa Indonesia sebagai negara kelautan yang besar/ luas didunia mempunyai responsibilitas yang vital untuk menjamin keselamatan dilautan dan melindungi lingkungan kelautan, membangkitkan keamanan perdagangan internasional/ luar negeri, Indonesia Ship Reporting System belum direncanakan dan dilaksanakan untuk mendapatkan keselamatan dalam kelautan yang reliable sesuai dengan perjanjian dalam konvensi internasional.

Rekomendasi berikut ini mengenai keselamatan kelautan bagi lalu lintas kapal didalam teritori Indonesia, antara lain:

- i) Indonesia Ship reporting systems akan disusun menjadi cara praktis dalam laporan dan mengidentifikasi dalam wilayah pelaporan dengan mengkoordinasikan dengan negara-negara tetangga.
- ii) Atomic Identification System (AIS) dengan menggunakan VHF harus diperkenalkan untuk menerapkan sistem deteksi posisi secara otomatis.

Table 3.4.2 Port Activities and Service facilities of Tanjung Priok Port, Laem Chabang Port and Port Klang

	Indonesia		Thailand		Malaysia	
	Tanjung Priok Port (year 2002)	Laem Chabang Port (year 2002)	Bangkok port (year 2002)	Port Klang (2003)	North port	West port
1 Traffic Volume						
1.1 Containers (TEU)						
Import	2,684,000	2,656,949	1,110,561	2,540,465	2,300,770	
Export	1,244,000	1,317,910	516,690	1,301,674	1,166,262	
Domestic	1,439,000	1,339,039	593,871	1,283,791	1,134,508	
1.2 Cargo Volume (ton)						
Import	37,818,000	1,351,738	1,903,760	5,100,000	6,460,000	
Export	19,864,000	93,148	1,789,507	2,296,241	3,302,916	
1.3 Liquid Bulk (ton)	8,462,246	1,258,590	114,253	228,544		
1.4 Passengers	1,433,011	221,792		8,084		
2 Ship call (units)	17,088	5,672	2,519		7,826	
89,284,000 GRT						
3 Port Facility						
3.1 Berth Length						
Container Terminal	2,087 m	2,100 m	East Quay 1,320 m	2,711 m	2,000 m	
General Cargo	7,737 m	1,600 m	West Quay 1,545 m	1,358 m	600 m	
Private	773 m					
Passenger Terminal	250 m	400 m	115 m	43 m	660 m	
3.2 Storage Area						
Open yard (sq m)	for general cargo 381,702 for container 230,297			77,236	95,942	
Container yard (sq m)	1,411,479	629,200	148,200	91.6 ha	90 ha	
Ware house (sq m)	45 units 185,228	3,240		47,000	18,198	
Bonded warehouses			9,554			
Dangerous Cargo warehouse			967			
CFS (sq m)	7 units 17,737 sq m in general cargo berths	16,160	231,975	43,692	132,000	
Transit Sheds (sq m)				11,803	9,360	
3.3 Depth along Berth						
Container berth	-8.5 m to -12 m and -14 m	-14 m	-8.2 m	-11 m to -15 m	-11 m to -15 m	
General Cargo berth	-4 m to -12 m	-14 m	-8.2 m	-9 m to -12 m	-11 m to -15 m	
Private Berth	-8.5 m to -12 m					
Bulk Cargo Berth	-8.5 m to -12 m	-14 m	-8.2 m	-10 m to -11.5 m	-11 m to -15 m	
Passenger Berth	-8.0 m	-14 m	-8.2 m	-2.2 m	-11.5 m	
3.4 Depth of channel	-10 m to -14 m	-14 m	-8.5 m to -10.72 m	-15 m with 2 m at HWL	-15 m from Malaka strait	

Table 3.4.2 Continue

3.5 Inland Container Depot	Operate by private companies inside and around the port in total 28 ha Only storage of containers, no custom service provided	At Lard Krabang area, 227,000 sqm Custom service is provided Shipping company operate ICD Railway area, 1134 sq m	There is Special Export Zone situated behind Transit Shed No 6 for store FCL & LCI containers to stay up to 30 days	PKA plans to develop the Pulau Indah Free Zone behind the Westport to make a regional ASEAN distribution center as well as a trade and logistic center. The project is comprising manufacturing activities, light industries facilities, as a self-contained development. All the support services required are readily available within the area with minimal bureaucratic requirements including customs formalities and other rules and regulation.
4 Cargo handling Equipment				
4.1 Containers Quay Cranes				
Container Terminals	24 units	15 units for 5 terminals	14 units for 2 container terminals	24 units
Cont Handling Speed	20-23 TEU / hr	31 TEU / hr		33 TEU / hr
Convention Berth	2 units	No		20 units
4.2 General cargo				
Fork lift	71 units		For two quays (west and east)	
Mobil crane	6 units		200 units	
5 Number of Private operators			45 units	2 units
5.1 Container Terminal	3 private operators	5 private terminal operators	The port's Stevedores and private forwarders handle import & export containers	1 private terminal operator for Northport and other for Westport separately operate, manage and maintain all the facilities including the maintenance dredging around the berths and channel. PKA has not operated the port after privatization from 1992
5.2 Conventional cargo	14 private operators	6 private operators	By Bangkok port as port operator for importing and exporting cargo	
6 Terminal Handling Charges				
	us\$ 150 / 20 feet container	us\$ 104/20 feet container		us\$ 90/20 feet container
	us\$ 230 /40 feet container	us\$ 156/40 feet container		us\$ 135 /40 feet container
7 Other Facilities				
7.1 EDI system	IPC 2 introduced EDI system and used partially. The container terminal operators did not introduce the EDI connecting to IPC 2 and custom offices	PAT at Laem Chabang has not yet introduced EDI system for custom procedures and process	PAT opened one stop services for paying charges and fees at the Bangkok port. EDI system is reluctantly introduced, but E-payment system of port tariff and charges was introduced at both ports	PKA had already introduced the EDI system called "Port Klang Community Services"(PKCS) for exclusive Port Klang services for trade facilitation with passengers custom procedures. The custom office had established their own EDI system called "Custom Information System" cover the nationwide and connecting to PKCS
7.2 Security	It is often reported the pilferage in the yard from the contents of containers. The port has been complied with ISPS code of IMO in July 2004 and registered accordingly. The port handle dangerous cargo in the port area.	PAT at Laem Chabang and Bangkok port announced in 1993 to handle dangerous cargo in the port area. The both ports has already complied to the ISPS code of IMO		PKA had already provided the following facilities as the primary port to comply the ISPS code under the responsibility of the maritime department of GOM: (i) X-ray checking container, (ii) GPS, (iii) CCTV, (iv) The security plan of each port is prepared by respective terminal operator according to ISPS code

Table 3.4.2 Continue

<p>7.3. Export Processing Zone Other facilities</p>	<p>There is no inland container Depots to carry out customs procedures around the port area. There are number of bonded factories in the surrounding area of the port where the customs procedures and export declaration documents can be processed.</p>	<p>The Laem Chabang Industrial Estate is situated just behind the sea port. The total area 576 ha consisting general industrial Zone (280 ha) and Export Processing Zone (147 ha) in which custom clearance service is provided. 135 of established factories operate in the Estate.</p>	<p>PAT opened the small and medium enterprises (SME) export promotion center to help SMEs exporters in exporting their products.</p>	<p>Ministry of Finance GOM established Free Commercial Zone (FCZ) around the port area. THE PKA is designated as the Free Zone Authority (FDA) in each port. All operation in the port is considered to be operated inside the free commercial zone. The custom control is minimum. The free zone is deemed to be a place outside Malaysia to encourage commercial activities, trading, banking, and port activities of import and export trade.</p>
<p>8. Future Development Plan</p>	<p>(1) Development and operation of industrial estate and container terminals at Bojonegara for supporting Tanjung Priok port (2) Optimization of 22 ha of Dock Koja Bahan space in the Tanjung Priok port (3) Development of old conventional berths of Nusanitara basin for multipurpose terminals</p>	<p>(1) Development of container terminals of Phase 2 project constructing 1,800 m container berth, and 500m passenger terminal berth in the basin 2 to expand the capacity of containers to 3 4 rail TEU additionally with water depth of 16 m.</p>	<p>PAT plans to develop coastal shipping facilities and regional ports in Ranong province to extend the transportation of goods carried along the Andaman coastline to Myanmar and South Asia and expanding trade with countries bordering the Mekong River</p>	<p>The westport located in the Pulau Inda is planned to expand toward the Malaka Strait along the extension of the present berth alignment with 6 additional berths. The expansion of North port is required, but due to limitation of the area on land and sea, no more expansion of North port but concentrate to Westport</p>

### **3.5. Peningkatan Sarana dan Prasarana Bandar Udara**

Lingkup studi mencakup proses dan prosedur dari penerimaan dokumen dan kargo/ barang di bonded warehouse di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta sampai keberangkatan pesawat untuk ekspor, dan dari kedatangan kapal sampai pengiriman dokumen dan kargo/ barang di bonded warehouse di bandar udara untuk import.

Analisis mengenai kondisi saat ini dan kendala untuk perbaikan diidentifikasi melalui studi tersebut diatas, studi mengenai waktu yang diperlukan untuk mengeluarkan barang dan juga melalui hearing/ wawancara dengan forwarder barang melalui pesawat, dsb diuraikan seperti tersebut dibawah ini.

#### **3.5.1 Bidang Hardware (perangkat keras)**

##### **(1) Bidang penanganan kargo import**

###### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Bidang penanganan kargo import yang ada tidak memiliki ruangan yang cukup untuk membangun kargo ULD dan juga melakukan pengecekan kedatangan kargo secara efisien, lancar dan aman. Juga, dengan kondisi saat ini, terdapat banyak kargo ULD didirikan untuk sementara diluar fasilitas bonded warehouse yang merupakan penyebab utama kerusakan kargo karena basah, terutama dalam musim hujan.

##### **(2) Platform dock truk import**

###### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Ruang platform dock truk import (kedalaman: 4m) adalah terlalu sempit untuk bergerak dan manuver forklift bila memuat kargo import kedalam truk. Tetapi bilamana mencapai waktu puncaknya platform dock truk menjadi terlalu padat dengan barang import yang dikeluarkan dan tidak ada lagi ruang untuk melewati platform dock truk. Juga tidak ada lagi ruang untuk menempatkan sejumlah forklift yang perlu secara fleksibel karena kebutuhan meningkat. Dengan demikian, kebanyakan pekerjaan penanganan kargo secara fisik, seperti loading kargo import kedalam truk, dipercayakan pada tenaga kerja, sebagai pengganti forklift.

Tambahan pula, karena model struktur dock truk yang ada sudah sangat kuno, tinggi platform dock truk tidak dapat diubah kepada tinggi atas truk. Disamping itu, platform dock truk yang ada tidak di desain dengan pertimbangan dengan jenis sayap truk ukuran besar.

Masalah dock truk ini menjadi penghalang yang serius untuk meningkatkan pengiriman barang import oleh ULD dan untuk mengurangi kemacetan dock truk maupun tempat parkir untuk truk. Masalah dock truk juga menyebabkan masalah kedua dalam kekurangan peralatan untuk menangani kargo, seperti forklift.

### **(3) Peralatan untuk menangani kargo**

- 1) Analisis mengenai keadaan saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan

Seperti telah disebutkan, platform dock truk yang ada tidak mempunyai ruangan yang cukup untuk menempatkan sejumlah forklift yang diperlukan secara fleksibel, yang akibatnya menyebabkan masalah kedua dalam kekurangan akan peralatan untuk menangani kargo.

### **(4) Kerusakan kargo (barang) akibat basah**

- 1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi untuk perbaikan

Banyak keluhan yang timbul terhadap ketidak-teraturan dalam penanganan lalu lintas kargo/ barang, terutama terhadap kerusakan kargo akibat basah, karena dalam musim hujan. Banyak sebab kerusakan kargo karena basah di Bandara Internasional Soekarno – Hatta terletak pada kurangnya ruang import bonded warehouse. Dengan keadaan bonded warehouse yang ada, banyak ULD kargo ditempatkan sementara diluar fasilitas bonded warehouse. Disamping itu, karena panjang bagian atas bonded warehouse yang ada adalah terlalu pendek, adalah tidak mungkin untuk melindungi kargo ULD dari kerusakan akibat basah, terutama selama musim hujan.

### **(5) Pemasangan penerangan di bonded warehouse bandar udara**

- 1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi untuk perbaikan

Penerangan yang ada adalah terlalu memprihatinkan bagi para pekerja digudang untuk mengerjakan dokumen-dokumen dan menangani kargo secara efektif didalam bonded warehouse. Penerangan yang tidak memadai seperti itu tidak hanya memperburuk lingkungan kerja pergudangan, tetapi juga sangat memungkinkan kecendrungan terjadinya kesemrawutan dalam menangani lalu lintas kargo secara serius. Juga penerangan yang tidak memadai seperti itu bisa menjadi faktor peningkatan terjadinya kecurigaan adanya pencurian didalam bonded warehouse.

### **(6) Kemacetan lalu lintas di areal parkir**

- 1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi untuk perbaikan

Tempat parkir untuk truk yang menunggu pengambilan dan pembongkaran barang import menjadi terlalu padat bilamana waktu puncak dalam menangani barang import tiba, yang menyebabkan kesulitan bagi kendaraan memuat kargo untuk bergerak secara lancar.

### **(7) Terminal kargo yang baru**

- 1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi untuk perbaikan

Seperti telah disebutkan, fasilitas bonded warehouse yang ada adalah terlalu sempit dan model struktur warehouse telah kuno untuk bisa menangani barang-barang luar negeri



secara efisien, lancar dan aman.. Fasilitas terminal barang yang ada dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta adalah rendah mutunya dalam banyak hal dibandingkan dengan di Bandara Internasional Bangkok di Thailand dan Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur di Malaysia.

Perluasan dan renovasi bonded warehouses yang ada adalah penting, tetapi hanya merupakan evaluasi darurat untuk sementara sebagai countermeasure nya sampai dibangun satu terminal kargo yang baru dengan peralatan yang lebih banyak sesuai, fasilitas dan lingkungan kerja pergudangan yang lebih ramah kepada pengguna untuk mengatasi peningkatan permintaan kargo dimasa yang akan datang sebagai hub cargo tidak hanya di Indonesia, tetapi juga di Asia.

### **3.5.2 Bidang Software (perangkat lunak)**

#### **(1) Sistem pengawasan dan penyimpanan barang import**

##### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Metode processing data saat ini tidak hanya memakan waktu lama, tetapi juga menyebabkan duplikasi pekerjaan input secara manual dari jumlah Air Waybill, dan dalam input data dari jumlah Air Waybill, pengecekan kedatangan dan lokasi penyimpanan barang import, dsb. Tambahan pula, jenis kesalahan input data ini akan menjurus kepada tidak tereturnya lalu lintas penanganan kargo yang serius, seperti kesalahan dalam delivery dan keterlambatan dalam delivery dari barang import, dsb.

### **3.5.3 Aspek Institusional**

#### **(1) Fungsi bonded warehouse forwarder diluar bandar udara**

##### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Sejak Juni 2001, forwarders airfreight telah diberi izin untuk mempunyai bonded warehouse nya sendiri diluar bandar udara.

Mengingat bonded transportation dari barang import, yaitu bonded transportation dari bonded warehouse PT. Garuda atau PT. JAS di airport ke bonded warehouse forwarder diluar bandar udara hanya diizinkan bagi barang curah setelah pembongkaran barang import ULD di bonded warehouse di bandar udara, tetapi bonded transportation kargo ULD tidak di izinkan.

Sementara itu mengenai bonded transportation dari barnag ekspor, yaitu bonded transportation dari bonded warehouse forwarder diluar bandar udara ke bonded warehouse PT. Garuda atau PT. JAS di bandar udara tidak di izinkan untuk semua barang ekspor (BULK/ULD cargoes).

Semula, fungsi bonded warehouse di bandar udara dan di bonded warehouse forwarder diluar bandar udara adalah berbeda. Fungsi utama dari yang terdahulu adalah untuk menyerahkan lebih banyak barang (kargo) secepat mungkin oleh ULD tanpa membongkar kargo ULD import di bandar udara. Fungsi utama dari yang kedua adalah untuk mengambil kargo ULD di bandar udara secepat mungkin dan pengangkutan kargo ULD inbond ke bonded warehouse mereka sendiri diluar bandar udara dan customs clearance import harus dibuat di bonded warehouse forwarder sesuai dengan permintaan masing-masing consignee bagaimanapun juga.

**(2) Pengangkutan barang antara Jepang dan Indonesia lewat Singapura, Bangkok dan Kuala Lumpur**

**1) Analisa mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Saat ini banyak barang antara Jepang dan Indonesia diangkut melalui negara ketiga.

Alasan pertama mengapa banyak barang antara Jepang dan Indonesia diangkut melalui negara-negara ketiga adalah karena fakta bahwa kapasitas (supply) dari angkutan kargo udara antara Jepang dan Indonesia tidak cukup, karena tidak ada layanan kapal barang yang langsung antara Jepang dan Indonesia.

Alasan kedua adalah bahwa banyak masalah yang berkaitan dengan peraturan, action (tindakan) dan restriksi mengenai sistem dan prosedur yang terkait dengan perdagangan masih ada di Indonesia.

Meyesal bahwa ini adalah keadaan yang nyata bahwa skala dan kapasitas penanganan kargo di terminal kargo udara yang ada di Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah rendah mutunya dalam banyak hal dibandingkan dengan penanganan di Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur di Malaysia dan Bangkok International Airport di Thailand, dimana kami lakukan penyelidikan lingkungan perdagangan sebagai negara-negara ketiga yang mempunyai hubungan erat dengan Indonesia.

**3.5.4 Aspek operasional dan organisasi**

Selama 10 (sepuluh) tahun ini, konsep Just-In-Time (JIT)) telah menjadi dominan diseluruh dunia. Dalam pengangkutan kargo udara, kepercayaan, akurasi, safety, kecepatan dan biaya yang cocok merupakan faktor-faktor yang sangat penting. Juga, banyak perusahaan terutama perusahaan afiliasi Jepang menghendaki standard kualitas yang tinggi dalam layanan kargo udara.

**(1) Kerusakan kargo karena pecah**

**1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Banyak kerusakan kargo akibat pecah yang terjadi karena penanganan yang kasar dan tidak hati-hati oleh para pekerja digudang, terutama mengenai mesin-mesin yang tepat seperti bagian-bagian dan barang-barang listrik dan elektronik. Jelas ini disebabkan oleh kurangnya pertimbangan terhadap keselamatan dan pengawasan dalam perawatan disamping kode fundamental etika profesional dari para petugas gudang.

## **(2) Kargo cross-forwarding**

### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Pada waktu bond-in check barang-barang ekspor dan juga pada waktu buildup check dari barang-barang ekspor ke ULD terdapat hal-hal dimana nomor cek, piece count dan cek tujuan AWB tidak ditunjukkan secara tepat, yang menyebabkan ketidak-teraturan dalam penanganan lalu lintas barang serius, seperti kargo cross-forwarding yang salah tujuan.

## **(3) Kepedulian terhadap keselamatan dan pengawasan dalam pemeliharaan**

### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Terdapat beberapa kasus dimana kargo ULD dengan kontainer pintu terbuka diangkut dollies. Dalam hal ini ada kemungkinan bahwa kargo ULD terjatuh dijalan dari dalam ULD ke atas dollies, hal ini adalah sangat berbahaya dan menjurus pada kejadian akan kerusakan barang atau kecelakaan lainnya. Sangat diharapkan bahwa volume penanganan dengan mesin-mesin yang tepat, seperti bagian-bagian dan barang listrik dan elektronik diangkut lewat udara akan bertambah dari saat ini. Dalam hal ini, penyelesaian terhadap masalah semacam ini sangat penting.

## **(4) Pengawasan yang efektif dan penanganan yang tepat dari "Penyimpanan dalam jangka panjang barang-barang import"**

### **1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan**

Barang-barang import yang telah lewat waktu satu bulan atau lebih sesudah kedatangannya di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta ditransfer sebagai "penyimpanan dalam jangka panjang barang-barang import" kepada Bonded Warehouse Pabean Tetapi ini dalam keadaan yang sulit untuk menemukan ruang yang lebih luas untuk menampung barang-barang semacam itu di Customs Bonded Warehouse, karena banyak "penyimpanan jangka panjang barang import" telah disimpan didalam Customs Bonded Warehouse.

Sebagai akibat dari keadaan semacam ini, "penyimpanan jangka panjang barang import" terpaksa harus disimpan di bonded warehouses PT. Garuda dan PT. JAS dan mereka menempati ruang yang terlalu banyak di bonded warehouses.

Karena "penyimpanan jangka panjang barang import di Customs Bonded Warehouse tidak diawasi dengan tepat menurut lokasi penyimpanan, adalah situasi yang hampir tidak memungkinkan untuk mencari spesifikasi barang sekali mereka ditransfer dari bonded warehouse PT. Garuda atau PT. JAS ke Customs Bonded Warehouse.

**(5) Pengeluaran barang import memerlukan waktu yang lebih lama**

1) Analisis mengenai masalah-masalah saat ini dan kendala untuk rencana perbaikan

Saat ini terdapat keluhan-keluhan dari clients yang mengatakan bahwa waktu dari kedatangan pesawat sampai keluarnya barang memakan waktu yang terlalu lama.

Sesuai dengan hasil pengukuran waktu untuk proses ekspor dan import, waktu rata-rata 67 jam 59 menit adalah terpakai hanya untuk proses interval antara pemberitahuan Red Channel dan mulai pemeriksaan barang oleh pabean seperti terhadap rata-rata jumlah waktu 117 jam untuk yang antara penyerahan PIB dan keluarnya SPPB. Karena waktu terlalu lama adalah dipakai untuk memproses bagian ini, maka bagian pemrosesan dianggap perlu mendapatkan perbaikan.

Sebaliknya, sesuai dengan dengar pendapat dengan cara memberikan kuesioner dan wawancara dengan forwarder kapal barang dan customs brokers, ketidakpuasan yang sangat ditunjukkan kepada keadaan saat ini dalam pemeriksaan barang kepada pabean. Karena ini sangat sulit disentuh dengan petugas pabean yang bertugas dan memakan terlalu banyak waktu untuk membuat appointment untuk hadir dalam pemeriksaan pabean karena keadaan absennya atau kurangnya petugas pabean.

**3.5.5 Aspek Keamanan**

**(1) Pencurian**

1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan

Kasus pencurian sering terjadi di Indonesia, bahkan di airport bonded warehouses dari PT. Garuda dan PT. JAS, terutama mengenai barang-barang bernilai tinggi. Kasus pencurian merupakan masalah yang serius bagi consignee dan customs broker.

**(2) Masuknya kucing kedalam fasilitas bonded warehouse**

1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan

Setiap kali bila mengunjungi bonded warehouse terminal barang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta International Airport, beberapa ekor kucing dapat terlihat difasilitas bonded warehouse, bahkan pada siang hari. Keadaan ini tidak ada di negara-negara lain. Dari segi kontrol sanitasi dan keselamatan terhadap manusia dan barang (makanan, dsb.) keadaan ini tidak bisa dibiarkan.

**(3) Keamanan pada umumnya**

1) Analisis mengenai kondisi saat ini dan identifikasi kendala untuk perbaikan

Dalam kondisi terminal barang yang ada, ada kemungkinan bahwa outsiders dapat dengan mudah mencuri kedalam bonded warehouse yang padat dan juga akses ke apron side dari terminal barang.

**3.5.6 Penyelidikan dari lingkungan perdagangan di negara-negara ketiga**

Untuk mengumpulkan tambahan informasi yang relevan untuk perbandingan dengan data dan informasi yang diperoleh dari studi, penyelidikan di negara-negara ketiga dilakukan selama waktu dari tanggal 30 Mei 2004 sampai dengan 5 Juni 2004 di Thailand dan Malaysia yang mempunyai hubungan erat dengan Indonesia.

Perbandingan dengan negara-negara ini tercantum didalam Tabel 3.5.1 sampai Tabel 3.5.3.

Table 3.5.1 Comparison of SHJA with Third Countries (Thailand and Malaysia)  
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part I]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Opening Year of Airport	1985	1914	1998
Airport Land Area	1,800 h	621 h 1,500 h	3,000 h (First Phase)
Runway	3,660m x 1 3,600m x 1	3,700m x 1 3,500m x 1	4,000m x 2
Operating Parent Body	PT Angkasa Pura II	Airport Authority of Thailand	Kuala Lumpur International Airport Berhad (KLIAB)
Handling Capacity	18,000,000 passengers /Year	?	25,000,000 passengers /Year
Annual Passenger Movements	14,830,000 (2002)	13,120,000 (2002)	16,400,000 (2002)
Future Plan	?	New airport is under construction	Future plan: 10,000 h Runway: 4,000m x 4 by 2020 Handling capacity: 60,000,000 passengers/year

Table 3.5.2 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)  
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-A]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Total Cargo District Land Area	67,290m <sup>2</sup>	167,000m <sup>2</sup>	430,000m <sup>2</sup>
Cargo Terminal Warehouse Operator	PT Garuda (Export) PT JAS	TG = Thai Airways International TAGS = Thai Airport Ground Service	MH Askargo (Malaysian Airlines) KLAS (KL Airport Service)
Total Cargo Terminal Bonded Area	46,825m <sup>2</sup>	107,064m <sup>2</sup>	92,900m <sup>2</sup> (MASkargo)
Cargo Terminal	Bldg.No. 510 PT Garuda (Export) Bldg.No. 520 PT Garuda (Import) Bldg.No. 520 PT JAS (Import) Bldg.No. 530 PT Garuda (Import Rush Handling) Bldg.No. 530 PT JAS (Export)	Terminal 1 (TAGS Import Warehouse) Terminal 2 (TG Customer's Airlines) Terminal 3 (TG) Terminal 4 (TAGS Export Warehouse)	MASkargo Terminal KLAS Terminal
Building Structure	1-story structure	2-story structure with vaulted ceiling in warehouse part	MASkargo 2-story structure including warehouse
Building Size	Bldg. No.510 168m(W) x 84m(D) Bldg. No.520 168m(W) x 100.8m(D) Bldg. No.530 151.2m(W) x 84m(D)	Terminal 1: 264m(W)x109m(D) Terminal 2: 288m(W)x111m(D) Terminal 3: 252(W)x112.5m(D) Terminal 4: 180m(W)x100m(D)	MASkargo 312m(W)x132m(D)
Bonded Area	46,825m <sup>2</sup>	107,064m <sup>2</sup>	92,900m <sup>2</sup>
Handling Capacity	?	300,000t	675,000t/Year 1,000,000t/Year (Full Capacity) 3,000,000t/Year (Expandable with new Terminal)

Table 3.5.3 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)  
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-B]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Annual Airfreight Movements	175,626t (2003)	890,000t (2003)	586,000t (2003)
Average	3.8t /m <sup>3</sup>	8.3t /m <sup>3</sup>	6.3t /m <sup>3</sup>
Comments	<p>1. The present warehouse facility of Cargo Terminalin Soekarno-Hatta International Airport is already too narrow and the structural style of the warehouse is too old to handle air cargoes efficiently, smoothly and safely.</p> <p>2. The warehouse work environment is very poor because inside the warehouse is too dark, narrow and crowded</p> <p>3. Most of the physical cargo handling work has been relied on the manpower of cargo clients instead of forklift when loading of released import cargoes onto the trucks.</p> <p>4. There were many people who are obliged to spend a lot of idle time in and around the warehouse truck dock and customs office.</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were TAGS import warehouse of Cargo Terminal 1 and TAGS export warehouse of Cargo Terminal 4.</p> <p>2. The ceiling of the warehouses is very high, ventilation of the warehouse was very good and the air in the warehouse felt very clean.</p> <p>3. The warehouse facilities have been well-designed structure with user-friendly, because the flat floor space, except the high-rise storage rack for import cargoes, work stations for building up export cargoes and ramp-side roller bed facilities for export ULD cargoes, can be used widely and effectively.</p> <p>Note: TAGS = Thai Airport Ground Service</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were export and import warehouses of Malaysian Airlines' "AdvancedCargo Centre" (ACC)..</p> <p>2. The warehouse has been designed for effective use of three dimensional spaces of warehouse and labor-saving with the introduction of the advanced state-of-the-art cargo handling facilities.</p> <p>3 All the warehouse was kept very neat and clean.</p> <p>4. In Malaysia, the concept of "user-friendly" has been disseminated, especially in the field of trade related systems and procedures.</p> <p>5. The whole area of MASkargo ACC Terminal and Forwarders Warehouse Facility has been designated as "Free Commerical Zone" and within the area, export and import cargoes can be moved freely without any customs procedures for bonded transportation.</p> <p>6. In the middle part of the MASkargo Warehouse Facility, a corner of "Priority Business Centre" has been established where key-clients can kill their waiting time over a cup of coffee or tea at any of the day (available 24-hour)</p> <p>7. At the MASkargo warehouse counter, you can complete all kind of procedures at one place such as pick-up of cargo documents (AWB etc.), settlement of air freightage of charges collect import cargoes, storage charges, etc.</p> <p>8. At the customs' "One Stop Centre" in the airport, you can complete all necessary customs and quarantine procedures in one place. "One Stop Centre" is open 24-hour of the day.</p>



### 3.6 Peningkatan Sarana dan Prasarana Perdagangan/ Pengangkutan Dalam Negeri dengan Jaringan Jalan

#### (1) Jaringan jalan diwaktu yang akan datang (jalan arteri dan jalan tol)

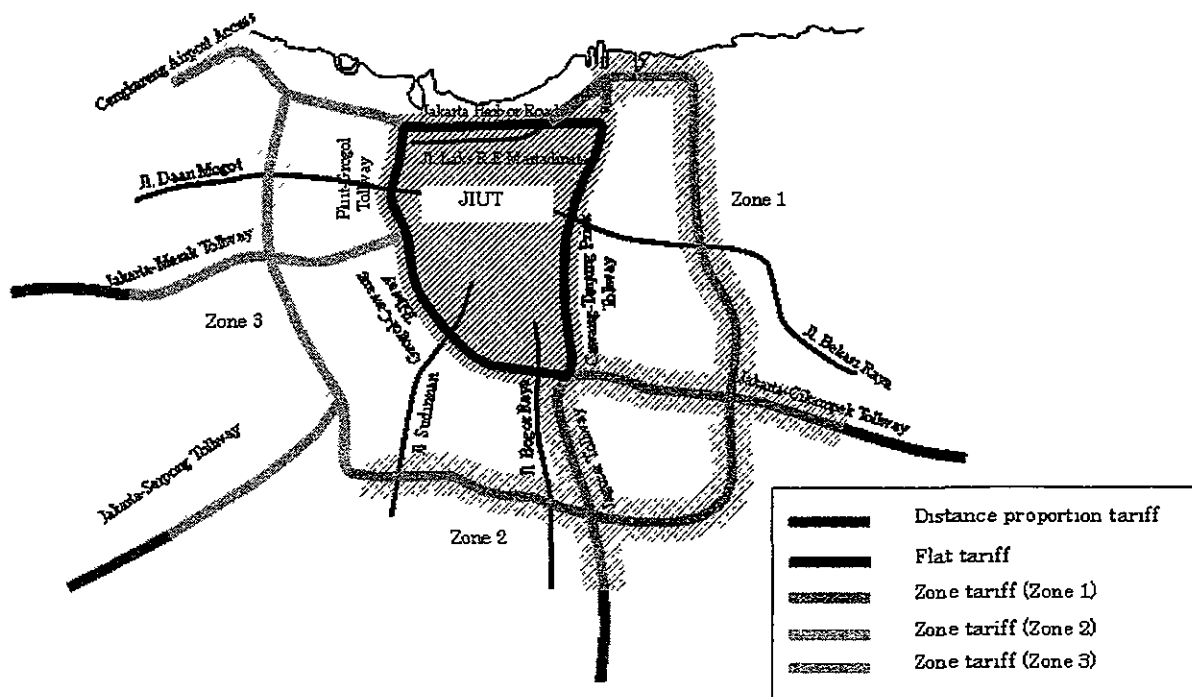
##### 1) Konsep Jakarta Outer Ring Road (JORR)

Jaringan jalan tol Jakarta – Jawa Barat telah dilaksanakan dalam waktu yang berurutan sejak tahun 1979.

- Jalan tol Jagorawi telah dibuka untuk publik sejak tahun 1979
- Jalan tol Jakarta – Merak sejak tahun 1984
- Akses Cengkareng sejak tahun 1985
- Jalan tol Jakarta – Cikampek sejak tahun 1988

Sebagai bagian yang tidak dapat dipisahkan dari jaringan jalan tol Jakarta – Jawa Barat, Jakarta Outer Ring Road diharapkan memegang peranan yang penting sebagai berikut:

- Mengurangi kemacetan lalu lintas yang serius;
- Menambah fungsi jalan tol radial dan Akses Cengkareng Access; dan
- Peningkatan tata guna lahan DKI Jakarta, Tangerang dan Bekasi.



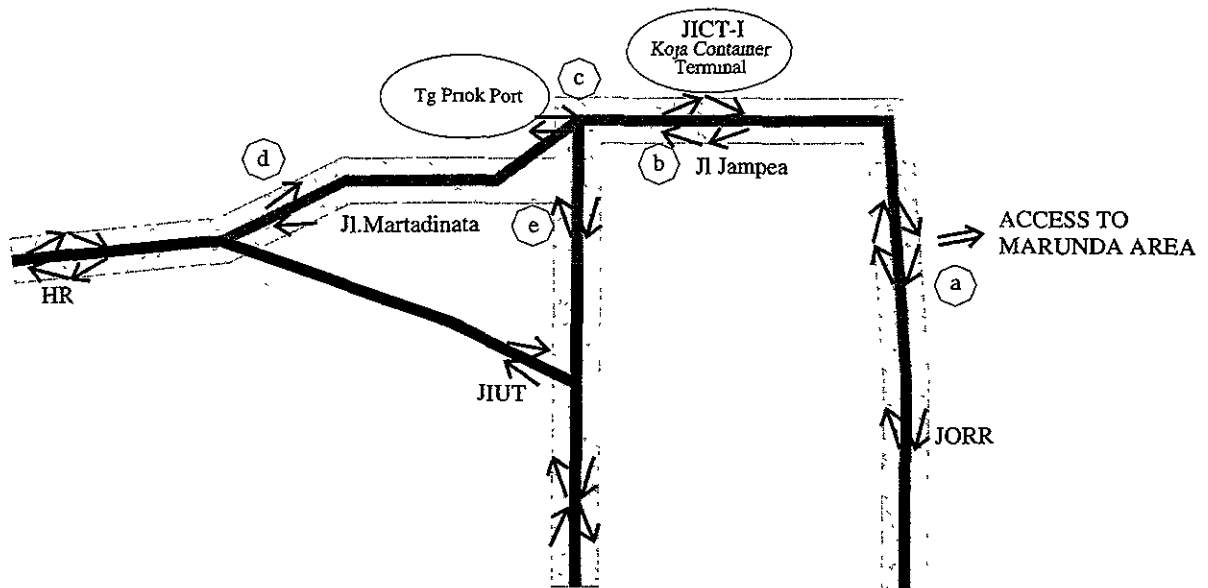
Gambar 3.1. Concept of Tariff System in Jakarta Outer Ring Road

2) Tujuan perluasan sebelah Utara JORR/ JORR (Akses Tanjung Priok)

Truk-truk besar dan berat, terutama trailer truk ke/ dari pelabuhan disarankan untuk menggunakan Outer Ring Road sebagai pengganti JJUT melalui kota untuk akses yang lebih pendek ke kawasan industri di wilayah Timur (Karawang, Bekasi, Cikarang).

Usul peningkatan akses ke pelabuhan Tanjung Priok dari tiga jurusan diringkas dibawah ini:

- Akses Timur: Pembangunan jalan layang baru untuk memberikan akses langsung dari Timur, misalnya antara JORR dan pelabuhan dan pelebaran Jl Jampea.
- Akses Barat: Pelebaran Jl. Laks. R.E. Martadinata untuk memberikan peningkatan akses ke pelabuhan dari Barat.
- Akses Selatan: Pembangunan flyover sejalan dengan Jl. Sulawesi di perempatan dari Jl. Enggano untuk akses lancar yang aman dari Selatan, termasuk JJUT.



- a. Full diamond IC at Jl Cacing (near Marunda Access)
- b. Full diamond IC at Jl.Jampea (near Koja Container Terminal)
- c. Half diamond IC at Tg Priok Port Gate 9 (on to eastward,off to westward)
- d. Half diamond IC at Jl.Martadinata (on to westward,off to eastward)
- e. Half diamond IC at Jl Yos Sudarso (on to southward,off to northward)

3) Akses Timur jalan raya pelabuhan

Akses Timur jalan raya pelabuhan adalah viaduct dengan panjang 3 km menghubungkan Gate-9 dipelabuhan dan perempatan dari Jl. Cilincing yang dibentuk sebagai bagian dari perluasan sebelah Utara JORR dan umumnya mengikuti sempadan Jl. Jampea dan Jl. Cakung

Karena sempitnya ROW (Right of Way), maka akan dibangun sebagai bangunan jalan layang sepanjang Jl. Jampea.

Viaduct jalan raya ini mulai dari dekat pintu masuk Gate-9 pelabuhan dan sedikit membengkok ke sebelah Utara dan mengikuti sempadan Jl. Jampea yang ada.

On-off ramp yang eksklusif akan dibangun untuk menghubungkan JICT I/ Kojas Container Terminal dengan jalan raya viaduct ini.

4) Akses Barat jalan raya pelabuhan

Pelebaran Jl. Laks. R.E. Martadinata dari 4 lajur sampai 6 lajur jalan arteri dapat terjadi didalam ROW yang ada dari pelabuhan kemana lewat jalan tol pelabuhan. Dengan demikian, diwilayah Ancol tidak ada ruangan untuk melebarkan didalam ROW yang ada dan lajur ekstra akan disediakan baik untuk membangun bertingkat 2 atau dengan 3 tingkat lajur kearah Timur disebelah Utara Kali Ancol dan menggunakan jalan yang ada untuk lalu lintas ke arah Barat. Pilihan kedua akan dianggap lebih murah daripada overhead structure yang mahal yang diperlukan untuk jalan layang.

Jalan satu-satunya yang praktis untuk membangun konektor jalan tol pelabuhan akan memanfaatkan koridor Jl. Laks. R.E. Martadinata, karena jalan kereta api yang ada dan wilayah perumahan yang macet dan pelabuhan itu sendiri merupakan kendala utama.

Akses Barat jalan raya pelabuhan menyebrangi jalan kereta api dan flyover diusulkan karena di Jakarta, ketentuan flyover diminta pada persilangan jalan kereta api. Gate-3 pelabuhan dijadwalkan di tutup. Dengan demikian, kemacetan lalu lintas akan dikurangi, sedangkan staf dan tenaga kerja ke/ dari pelabuhan tetap akan diizinkan menggunakan gate ini, karena terminal bus tetap ada.

**(2) Akses ke terminal kontainer**

Berdasarkan data dari survey mengenai penghitungan lalu lintas dan ramalan lalu lintas kendaraan sekitar areal pelabuhan Tanjung Priok, peningkatan akses ke pelabuhan Tanjung Priok dibuat studinya untuk 3 arah ke pelabuhan, yaitu dari Timur (Jl. Laks. R.E. Martadinata), dari Barat (Jl. Jampea Cilincing), dan dari Selatan (Jl. Laks. Yos Sudarso dan Jl. Sulawesi).

Jumlah permintaan untuk jalan akses sesuai dengan permintaan lalu lintas dari tahun 2012 dan 2025 ditentukan untuk setiap segmen jalan adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.1 Summary of Traffic Lane Requirement at Target Years**

Road	Traffic Volume (PCU/day)		Number of Lanes Required		
	2012	2025	PCU/hr/lane	2012	2025
East: Jl. Jampea	41,815	60,766	1,355	4	6
East: JORR Toll Road	78,405	123,373	2,300	4	6
West Jl. Martadinata	114,766	175,784	1,398	10	14
South: Jl. Yos Sudarso	38,823	56,418	1,496	4	4
South: JIUT Connector (Toll)	72,795	114,546	2,300	4	6

#### **4. Rencana Peningkatan untuk Fasilitasi dalam Perdagangan**

##### **4.1 Reformasi yang Menyeluruh dari Fungsi dan Prosedur Administratif**

###### **(1) Proaktif koordinasi dan peningkatan sesuai dengan Surat Keputusan Presiden No. 54 tahun 2002**

Tim Koordinasi untuk Meningkatkan Kelancaran Ekspor dan Import Barang berdasarkan Surat Keputusan Presiden No.54 tahun 2002 berkeinginan untuk melaksanakan lebih banyak pro-aktif koordinasi dan peningkatan dari semua tindakan untuk memfasilitasi perdagangan dan angkutan seperti tercantum dalam bagian berikut dari Bab ini, meskipun koordinasi dan kerjasama antara instansi terkait dan antara sektor pemerintah dan swasta.

###### **(2) Pengenalan “Satu Atap” (Single Window) sistem hukum dalam proses import dan ekspor**

Mengenai fasilitasi dalam perdagangan “Satu Atap” (Single Window) sistem menunjukkan komunikasi elektronik dan sistem layanan elektronik antara administrasi dan bisnis entities dimana setiap prosedur yang diperlukan untuk import dan ekspor barang, termasuk kapal/pesawat yang masuk kepelabuhan laut dan pelabuhan udara dapat diselesaikan melalui satu input.

Sebagai pra-kondisi untuk menempatkan sistem seperti ini, langkah-langkah berikut ini diperlukan untuk ditetapkan dengan segera:

- (1) Pengurangan atau penghapusan application forms dan item dari informasi yang diperlukan
- (2) Pemakaian secara umum application form yang sama sampai sejauh antar departemen dan instansi-instansi terkait, membentuk computer networking dan data/information sharing,
- (3) Standarisasi internasional dari application forms seperti per FAL Convention,
- (4) Menciptakan pemrosesan tanpa kertas sebagai peraturan umum,
- (5) Menggunakan format data yang sesuai secara internasional, dan
- (6) Memaksimalkan penggunaan e-commerce dan ICT business applications dalam business entities' dalam operasi sehari-hari.

(Catatan) paper “CGI” menciptakan pekerjaan melalui investasi dalam bulan Oktober 2004 (selanjutnya mengacu pada “CGI paper”) juga menunjuk layanan “satu atap” mengenai dorongan investasi.

###### **(3) Klarifikasi peranan pemerintah/ bisnis berdasarkan hitungan yang kompetitif**

Administrasi diinginkan untuk menjadi lebih terlibat, melalui dengar pendapat, dsb. didalam definisi dan dan peningkatan “public interest” mengenai privatisasi pelabuhan laut dan pelabuhan udara. Mereka juga didorong untuk campur tangan lebih banyak secara pro-aktif dalam berusaha untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi.

Tindakan mungkin perlu untuk membentuk sistem mengenai yang berkaitan dengan peraturan-peraturan dimana tariff pelabuhan, investasi dan standard kinerja dibahas secara terbuka dengan

mengacu pada suara-suara daripada para stakeholders, dengan pandangan untuk menjamin kepentingan umum dan efisiensi dalam perdagangan melalui kompetisi.

(Catatan) “CGI paper” juga menimbulkan “reformasi dasar-dasar yang berkaitan dengan peraturan untuk kompetisi penetapan harga” sebagai salah satu dari pertimbangan yang penting mengenai sarana dan prasarana

(Latar belakang yang harus dicatat) :

Laporan Bank Dunia: “Reformasi Sarana dan Prasarana – Privatisasi, Regulasi, dan Kompetisi” dipublikasikan dalam bulan Juni 2004 dengan jelas dinyatakan “Sebagaimana dengan semua elixir dibidang ekonomi privatisasi telah sangat disederhanakan, banyak dijual, dan akhirnya mengecewakan – menyampaikan kurang daripada yang dijanjikan”, dan juga “Regulasi yang memberikan komitmen yang kredibel untuk melindungi kepentingan-kepentingan para investor maupun pelanggan adalah krusial—“.

**(4) Mengolah kerangka kerja hukum untuk mempersiapkan dalam menghadapi datangnya masa e-commerce/ e-transaction**

Agar supaya mengusahakan kerangka kerja hukum yang diperlukan untuk meningkatkan e-commerce dan e-transaction, tindakan yang cepat perlu diambil untuk membawa Rencana Undang-undang tentang Informasi dan Transaksi Elektronik serta Rencana Undang-undang (Draft) mengenai perdagangan masuk kedalam Undang-undang.

**(5) Meningkatkan Efisiensi dan Dinamika dalam pelaksanaan IPR (Intellectual Property Rights) Laws**

Telah sering ditunjukkan bahwa tindakan-tindakan belum ditingkatkan untuk mengamankan pemberlakuan yang ketat dari Undang-undang IPR. Dalam meningkatkan efisiensi dan dinamika upaya-upaya semacam itu, perlu perhatian yang khusus:

- (1) bantuan kepada usaha kecil/ menengah dan venture capitals, dan
- (2) peningkatan dalam layanan administrasi dan hukum.

**(6) Membuat (atau meningkatkan) sistem Zona Perdagangan Bebas**

Mengikuti pemberlakuan yang akan datang mengenai Undang-undang Perdagangan, pembahasan untuk melihat masa depan subyek ini harus dimulai dengan segera.

**(7) Membuat sistem “Bonded Warehouse baru”**

Telah dimengerti bahwa draft peraturan dari Menteri Keuangan sudah pada tempatnya. Sebagai efek bahwa fasilitas bonded warehouse akan menjadi terbuka untuk kargo ekspor juga, disamping kargo import seperti yang telah ditetapkan saat ini Akan lebih tepat bagi pemerintah untuk mewujudkan sistem yang baru secepatnya.

**(8) G -B partnership dan peningkatan komunikasi antar instansi melalui EDI**

Dipertimbangkan sebagai hal yang penting untuk menyusun suatu sistem untuk mengadakan pertemuan secara reguler antara instansi-instansi pemerintah dan para pengguna swasta mengenai peningkatan proses perdagangan. Koordinasi dengan sektor swasta merupakan langkah kedepan suatu perubahan yang efektif dalam prosedur pabean didalam proses pengembangan EDI. Disamping itu, kantor-kantor pemerintah diminta untuk mengadakan koordinasi dengan secara transparan antar pabean, Departemen Perdagangan, Karantina dan instansi terkait lainnya.

**(9) Upaya pembaharuan selanjutnya dalam pengembangan sumberdaya manusia**

Adalah penting me-rekonfirmasi kode etik yang sesuai dengan presiden baru dan upaya untuk peningkatan terus dalam prosedur pabean. Dengan menyiapkan aplikasi manual mengenai peraturan-peraturan, termasuk prinsip-prinsip untuk mengatasi ketidak-teraturan dan EDI-Web berdasarkan prosedur, pengembangan sumberdaya manusia menjadi hal yang penting untuk pembangunan selanjutnya. Bagian konsultasi harus diperkuat dengan jumlah staf yang berdedikasi substansial dan yang berwenang dengan demikian seluruh efisiensi diharapkan meningkat.

**(10) Pembentukan komite organisasi dan pengawasan untuk monitoring**

Survey dalam waktu proses dalam perdagangan dan evaluasi oleh pengguna adalah usaha pertama dinegara-negara Asia, dengan demikian studi yang sama diharapkan dilakukan dinegara-negara besar di Asia. Adalah bermanfaat untuk menyusun suatu metodologi untuk melakukan studi mengenai prosedur survey waktu dan evaluasi oleh para pengguna. Untuk membuat upaya yang kontinyu memungkinkan, komite seperti Komite Organisasi dan Pengawasan harus dibentuk didalam Menteri Koordinator bidang Ekonomi. Dipertimbangkan untuk mempengaruhi trend internasional untuk memfasilitasi seluruh lingkungan perdagangan di Asia. Monitoring dari instansi-instansi pemerintah dilakukan oleh komite ini mengenai pembaharuan dan peningkatan proses yang disetujui oleh sidang antara pemerintah dan swasta.





## **4.2 Rencana Tindak untuk Peningkatan Sistem Pelabuhan dan Sarana dan Prasarana**

### **4.2.1 Rencana Peningkatan untuk Logistik Perdagangan Import/ Eksport di Pelabuhan Tanjung Priok**

Berdasarkan analisis dari faktor-faktor yang menghambat fasilitasi dalam perdagangan, team studi menyarankan rencana perbaikan untuk sarana dan prasarana logistik import/ eksport di pelabuhan Tanjung Priok.

#### **(1) Rencana perbaikan untuk kekurangan-kekurangan pada sarana dan prasarana**

##### **1) Target pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok**

DGSC akan memutuskan kebijaksanaan pembangunan untuk perbaikan fasilitas-fasilitas pelabuhan untuk memenuhi target-target berikut ini

- i) Membuat Pelabuhan Tanjung Priok berfungsi sebagai **"Pusat Logistik"** diwilayah ASEAN dengan menyediakan lingkungan bisnis (investasi yang menarik).
- ii) Membuat Pelabuhan Tanjung Priok berfungsi sebagai **"Regional Hub Port"** tidak hanya menarik hubungan perusahaan pelayaran utama internasional, sampai perusahaan pelayaran domestik/ antar pulau.

##### **2) Skenario pembangunan**

- i) Meningkatkan kapasitas pelabuhan Tanjung Priok dengan melebarkan dan memperdalam channel pendekatan yang ada dan basin didalam pelabuhan.
- ii) Membangun terminal kontainer yang baru sebagai konsep pembangunan pelabuhan ke-2 untuk terminal kontainer internasional kembar diwilayah areal pelabuhan Tanjung Priok.

##### **iii) Mengaktifkan promosi pelabuhan**

- a) IPC-2 harus mengadakan pertemuan-pertemuan dengan pihak-pihak terkait dan para pengguna

- Memperoleh informasi yang tepat mengenai pasar pelayaran, dan
- Menangkap kebutuhan para pengguna

- b) Memperkuat kegiatan sale promotion pelabuhan kepada pengguna yang potensial.

- iv) Pembangunan di organisasi sesuai dengan Rencana Induk yang sesuai dan juga rencana tata guna lahan.

Fasilitas pelabuhan yang ada menampung permintaan barang eksport/ import untuk masa yang akan datang. Rencana pembangunan jangka panjang seperti disusun oleh Studi JICA dalam tahun 2002 – 2003 harus di apresiasi dan dilaksanakan pembangunan fasilitas pelabuhan secara bertahap step by step. Proyek yang urgent ini adalah sebagai berikut:

- a) Membangun terminal automobil
- b) Merumuskan rencana induk maupun rencana tata guna lahan dari pelabuhan karena untuk mencegah pembangunan areal pelabuhan yang tidak teratur.
- c) Menciptakan ruang-ruang yang kosong dipelabuhan untuk pembangunan diwaktu yang akan datang.
- d) Meningkatkan kapasitas eksport channel akses ke pelabuhan dan basin harus diperlebar dan diperdalam untuk membuat lalu lintas dua arah
- e) IPC 2 akan melanjutkan membangun sarana dan prasarana pelabuhan dengan mengadakan koordinasi dengan rencana pembangunan regional, terutama zona ekonomi dan Inland Container Depot (ICD) antara pelabuhan Tanjung Priok dan kompleks industri.

Sebagai pelaksanaan rencana pembangunan jangka pendek dan jangka panjang,

- Fasilitas pelabuhan yang baru harus dibangun menuju ke wilayah lepas pantai dengan mereklamasi bersama-sama dengan jalan akses, dan
- Wilayah dermaga yang tua dan barang macet pada dasar pelabuhan harus di renovasi untuk areal pembangunan pelabuhan lagi dengan melalui reklamasi.

**(2) Rencana perbaikan untuk manajemen dan operasi pelabuhan**

Mengingat permintaan lalu lintas diwaktu yang akan datang, terutama volume lalu lintas kontainer luar negeri, diantisipasi bahwa perdagangan luar negeri menggunakan kontainer akan terus berkembang dan melebihi kapasitas dengan pengaturan pada sarana dan prasarana serta fasilitas pelabuhan saat ini. Adalah essensial untuk meningkatkan sistem operasional dan manajemen pelabuhan dengan menggunakan pergerakan kargo yang efisien.

- 1) Kasus operasi terminal kontainer JICT dan Koja
  - i) Untuk meningkatkan penanganan secara efisien gantry cranes dengan meminimalkan waktu idle dari cranes.
  - ii) Gate terminal JICT 1 dan Koja harus di integrasikan dan jalan akses antara gate terminal dan overhead highway dikembangkan.
  - iii) Diperlukan perawatan secara reguler/ teratur dan perbaikan-perbaikan peralatan untuk menangani kontainer untuk meminimalkan iddle time dan waktu pengoperasian dalam menangani kargo dan penambatan kapal.
  - iv) Dilakukan pelatihan secara teratur dan meng-update keterampilan teknis dari para teknisi operator peralatan dan perencana kontainer didalam terminal.
- 2) Peningkatan dalam kinerja operasional dari terminal konvensional
  - i) Reformasi yang diusulkan dengan konsolidasi dari para operator

Operator-operator saat ini harus dikelompokkan menjadi jumlah yang lebih kecil untuk mengoperasikan sejumlah tambatan kapal bersama-sama yang reasonable. Reformasi dari struktur pengoperasian saat ini diusulkan.

- a) Operator terminal yang baru akan dipilih dari PT. MTI dan 14 operator terminal termasuk stevedoring companies lainnya melalui tender terbuka IPC-2.
  - b) Dianggap cocok bahwa 5 sampai 10 tambatan kapal adalah tersedia untuk setiap operator terminal yang terpusat pada operator terminal dan/ atau stevedoring dengan kinerja yang bagus.
- 3) Kepemimpinan yang kuat dalam perencanaan dan management tambatan kapal oleh IPC 2

i) Kepemimpinan oleh IPC2

IPC 2 harus memegang kepemimpinan yang berat didalam perencanaan dan management tambatan kapal untuk memberikan prioritas penggunaan tambatan kepada perusahaan pelayaran/ agent dengan kondisi tariff yang lebih tinggi sedikit dan membiarkan stevedoring company bekerja didermaga mana untuk pengoperasian penanganan kargo.

ii) Peningkatan Berth Occupancy Ratio dari tambatan kapal konvensional

- a) Mengurangi waktu tambat dengan mengubah pengumpulan fee untuk bertambat atas dasar dari charge per-hari menjadi charge per-waktu.
- b) Meningkatkan produktifitas penanganan disamping dermaga dengan mengawasi secara langsung angkutan ke/ dari dermaga.
- c) Mempromosikan penggunaan yard/ transit shed dan mengurangi ratio pengiriman langsung kargo dari/ ke pelabuhan.
- d) Membuat sistem management lalu lintas darat yang efektif dan peningkatan jalan-jalan didalam/ disekitar pelabuhan.

iii) Menciptakan sistem pelatihan yang efektif dari IPC 2

- a) Menyediakan sistem pelatihan yang baik untuk para pekerja pelabuhan/ gangs untuk peningkatan dalam penanganan kargo yang efisien dan perencanaan kontainer yang tepat di yard dan kapal-kapal untuk bongkar muat.
- b) Mengaktifkan organisasi terkait dengan pelabuhan dengan memperkenalkan Quality Control (QC) circle.
- c) Meningkatkan fungsi Pusat Pelatihan Pelabuhan (Port Training Center = PTC)

iv) Perawatan dan rehabilitasi yang tepat dari fasilitas dan peralatan pelabuhan oleh IPC 2

- a) Dermaga kargo umum harus dirrehabilitasi dengan meninggikan ketinggian dermaga untuk menampung kapal-kapal barang yang lebih besar, khususnya kelas pure car carriers (PCC) berbobot 50.000 DWT.
- b) Lebar apron antara face line dermaga dan shed adalah sempit, bahwa shed dan gudang yang tidak terakai sepanjang dermaga kargo harus dibongkar dan dipakai sebagai areal tempat penyimpanan terbuka untuk areal parkir truk, wilayah pool mobil untuk bongkar muat.
- v) Monitoring kinerja operasional terminal
  - a) Pembentukan indeks kinerja pengoperasian terminal

Indeks kinerja pengoperasian terminal kontainer akan ditentukan pada setiap terminal, JICT 1 dan 2, Koja, Seguro, dan MTI untuk mengawasi kinerja para operator.

IPC 2 akan memonitor kinerja indeks target semacam itu dan bilamana kinerja tidak memiliki target, IPC 2 akan mengawasi para operator untuk menuruti sesuai keluhan para pengguna dan membuat perbaikan.

IPC 2 dan para operator terminal harus menyediakan windows tambatan kapal yang mencukupi untuk para pengguna pelabuhan seperti instansi instansi terkait pelayaran dan meningkatkan ketersediaan tambatan untuk para pengguna pelabuhan.

- 4) Transparansi dalam menentukan biaya yang terkait dengan pelabuhan

Hampir semua jenis bea dan biaya-biaya dipelabuhan adalah tinggi dibandingkan pelabuhan-pelabuhan utama negara-negara ASEAN lainnya. Ada kurang transparansi dalam menentukan biaya untuk menangani kargo, customs clearance, dsb.

- i) Langkah-langkah perbaikan dalam transparansi

Kepemimpinan dalam DGSC diperlukan untuk mengambil tindakan dalam meningkatkan transparansi.

- a) Memeriksa lagi sistem tarif dan biaya dipelabuhan yang ada dan menerbitkan sistem yang lebih cocok dengan mengacu kepada tarif di pelabuhan-pelabuhan di Asia.
- b) Merumuskan konsep/ sistem yang sudah di revisi mengenai tarif dan biaya pelabuhan dan membukanya kepada publik.
- c) IPC-2 harus menunjukkan tingkat maksimum tarif/ biaya dan memberikan operator terminal dan/ atau stevedoring companies kebebasan untuk menentukan tarif/ biaya yang sebenarnya secara maksimum kepada para pengguna. Transparansi biaya terkait dengan pelabuhan ini akan menghasilkan biaya yang lebih reasonable dalam jangka yang panjang.

- ii) Langkah perbaikan dari kualitas layanan untuk memenuhi biaya-biaya

- a) Menurunkan lead time transshipment kontainers

- b) Meningkatkan produktifitas dalam penanganan barang
  - c) Meniadakan pengoperasian terminal kontainer yang tidak tepat
  - d) Memperluas atau menambah ruang parkir kontainer yang saat ini dipelabuhan untuk mencukupi
- 5) Peningkatan dalam situasi EDI saat ini

Adalah penting untuk mempelajari lagi sistem EDI yang ada dengan mengadakan koordinasi dan kerjasama yang erat dari kantor pabean.

- a) IPC-2 harus meningkatkan pemanfaatam sistem EDI yang tersedia sebagai bagian dalam meningkatkan layanan bisnis pelabuhan kepada para pengguna pelabuhan.
  - b) IPC-2 harus memanfaatkan provider layanan EDI sebagai sarana untuk mendapatkan informasi mengenai kegiatan-kegiatan pelabuhan untuk menganalisis kinerja tambatan kapal.
  - c) Menyusun sistem statistik yang tepat dan membuat sistem database yang integrated.
  - d) Meningkatkan kapabilitas dalam perencanaan maupun kinerja pelabuhan dengan mengevaluasi pemanfaatan sistem database tersebut diatas.
- 3) Rencana perbaikan dalam prosedur pabean melalui pelabuhan**

- 1) Konsolidasi kantor-kantor Pabean di areal pelabuhan
  - i) Tiga kantor pabean diareal pelabuhan harus di integrasikan menjadi satu kantor pabean untuk berfungsi dengan prosedur satu atap (single window) dari custom clearance dan pada prosedur custom clearance yang efisien sesuai dengan standard internasional.
  - ii) Tiga terminal kontainer dihubungkan secara sistematis diantara mereka untuk pertukaran informasi dan pertukaran data untuk operasi dan custom clearance.
- 2) Mengungkapkan informasi mengenai prosedur pabean
  - i) Untuk membuat masyarakat para pengguna pelabuhan mengenal keadaan saat ini atas dasar sistem hukum dalam custom clearance.
  - ii) Memanfaatkan lebih efektif laporan-laporan website atau majalah bulanan dari customes house, dsb. untuk penyebarluasan surta-surat keputusan dan pengumuman-pengumuman mengenai prosedur custom clearance.
  - iii) Membuat sistem untuk memfasilitasi setiap individu untuk mengakses semua surta keputusan dan dokumen terkait lainnya pada fasilitas umum seperti perpustakaan.
  - iv) Mengungkapkan hal-hal yang urgent untuk menghindar dari keadaan ketidak-mampuan sekunder dan mengungkapkan fakta dengan tepat, cara-cara mengatasi masalah dan waktu restorasi.

- v) Mengungkapkan secara jelas perluasan sistem secara prospektif seperti penyusunan database atau pengungkapan database kepada umum, dsb.
  - vii) Memperluas layanan homepage dari customs services dan menyediakan semua undang-undang yang dikeluarkan oleh DGCE diperpustakaan nasional.
- 3) Peningkatan dalam pemeriksaan pabean oleh petugas pabean
- i) Merenovasi tempat pemeriksaan pabean dan meningkatkan prosedur pemeriksaan secara efisien.
  - ii) Membuat pengeluaran terkait dengan pemeriksaan pabean transparan dan koreksi terhadap ketidak-jujuran serta dalam menetapkan harga jelas.
  - iii) Meminimalkan waktu terbuang untuk pemeriksaan pabean dengan pengaturan waktu pemeriksaan.
- 4) Perbaiki prosedur yang diperlukan selain pabean
- i) Memperbaiki sistem persetujuan dan lisensi di antara institusi-institusi lain.
  - ii) Mengadakan koordinasi dalam interpretasi surta-surat izin ekspor/ import antar institusi yang bersangkutan dan perusahaan yang terkait dengan perdagangan.
  - iii) Perbaiki atau menghapuskan sistem persetujuan dan lisensi yang ada.

#### **(4) Pembangunan Inland Functional Facilities**

##### **1) Proposal pengembangan ICD, Zona Perdagangan Bebas atau Zona dalam memproses ekspor**

Zona perdagangan bebas atau zona pemrosesan ekspor belum dibangun didalam atau dekat pelabuhan Tanjung Priok. Zona-zona semacam ini seringkali terlihat di pelabuhan-pelabuhan lain di Asia untuk menarik investasi industri dan mendorong kompetisi dalam perdagangan antar negara-negara ASEAN.

Mengingat contoh-contoh dari negara-negara tetangga dan perbaikan dalam layanan prosedur pabean, diusulkan untuk membangun inland container depot yang baru di areal dimana akses yang mudah ke jalan tol antara pelabuhan dan kawasan/ tempat industri yang terletak dibagian Timur wilayah Jakarta metropolitan dengan fungsi-fungsi sebagai berikut:

- i) Melaksanakan semua prosedur custom clearance untuk barang ekspor dan import dengan lancar dan efisien didalam ICD bukan diareal pelabuhan.
- ii) Meminimalkan kemacetan lalu lintas didalam dan disekitar areal pelabuhan dengan menyuruh masuk kedalam terminal antrian kendaraan yang menunggu di dermaga, akses antara pelabuhan dan ICD harus dibangun dengan jalan kereta api dan jalan raya, dihubungkan ke fasilitas-fasilitas yang ada.

- iii) Memperkenalkan dua sistem layanan dari shuttle system untuk truk yang terpisah antara pabrik dan ICD dan dari ICD ke pelabuhan, waktu untuk mengangkut barang akan dikurangi secara substansial dan rasional.
- iv) Manajemen dan operasi ICD yang diusulkan harus disusun dengan koordinasi dengan Perusahaan Kereta Api, Perusahaan Pelayaran, IPC 2 dan instansi-instansi terkait dengan pelabuhan lainnya, termasuk pemerintah daerah untuk pengaturan didarat.

2) Pembangunan zona ekonomi khusus dengan hubungan yang erat dari pelabuhan-pelabuhan

Di usulkan untuk membangun zona ekonomi khusus seperti zona perdagangan bebas atau zona pemrosesan ekspor yang dekat dengan areal pelabuhan, seperti kawasan industri Laem Chabang disekitar areal pelabuhan Laem Chabang dimana berbagai jasa untuk industri ekspor/ import akan di eksplor dan di realisasikan.

Akibatnya, pelabuhan baru kedua di Bojonegara diharapkan beroperasi diluar fungsi yang sederhana seperti stevedoring dan storing tetapi muncul seperti satu pelabuhan logistik internasional dengan menarik investasi dari luar negeri dan menciptakan pekerjaan melalui aktifitas nilai tambah logistik internasional seperti itu.

**(5) Rencana peningkatan keamanan pelabuhan**

- 1) Membentuk security committee yang terdiri dari organisasi terkait untuk mencegah insiden seperti pencurian dipelabuhan.
- 2) Komite akan bertemu secara teratur untuk membahas masalah-masalah yang dilaporkan oleh kantor-kantor terkait maupun para pengguna pelabuhan, tindakan-tindakan yang akan diambil dan rekomendasi dalam perbaikan keadaan.
- 3) Hardware (perangkat keras) yang cukup harus disediakan diareal pelabuhan untuk keamanan pelabuhan.
- 4) Tingkat keamanan pelabuhan harus ditetapkan pada tingkat 3 keamanan oleh DGSC dan MOC sesuai dengan kode standard internasioanl ISPS.
- 5) Memperkuat yard security dipelabuhan dan memeriksa setiap pergerakan kontainer dengan tegas melalui semua prosedur menurut seal number kontainer dan tanda terimanya.
- 6) Fasilitas-fasilitas berikut ini disediakan oleh Pelabuhan Tanjung Priok sebagai internasional Hub port untuk menyesuaikan dengan kode ISPS.
  - i) X ray checking kontainer
  - ii) GPS,
  - iii) CCTV dipasang di gates, cargo yards, pusat pengawasan pelabuhan dan areal dermaga untuk memonitor kargo, termasuk pergerakan lalu lintas kontainer.

- iv) Rencana security operator terminal disusun oleh masing-masing terminal operator dan diserahkan kepada DGSC, melalui IPC 2.
- 7) Automatic Identification System (AIS), dengan menggunakan VHF harus diperkenalkan untuk menerapkan suatu sistem deteksi posisi secara otomatis.

**(6) Rencana peningkatan dalam sarana dan prasarana terkait**

- 1) Keadaan jalan disekitar gate ke kontainer yard

Untuk mengurangi kemacetan disekitar gate ke container yard, perluasan atau penambahan space untuk parkir sangat diperlukan. Parking space harus diperluas didalam atau disekitar areal pelabuhan atau jika sulit, harus diperiksa lokasi alternatif di hinterland untuk parking space ekstra.

- 2) Keadaan jalan disekitar kontainer yard yang kosong

Keadaan jalan disekitar kontainer yard yang kosong harus ditingkatkan dengan pelebaran jalan atau pembangunan jalan layang bebas hambatan.

Untuk peningkatan operasi kontainer depot yang kosong, konsentrasi waktu untuk mengambil dan membeli dari kontainer yang kosong harus dihapus, jika depo kontainer yang kosong dioperasikan selama 24 jam.

**4.2.2 Rencana Tindak untuk Peningkatan Fasilitas dan Sarana dan Prasarana Pelabuhan**

Rencana tindak dari usulan peningkatan fasilitas dan sarana dan prasarana pelabuhan, manajemen dan operasi pelabuhan, prosedur pabean melalui pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelabuhan diuraikan dalam Jilid 2.



### **4.3 Rencana Peningkatan Sistem dan Sarana dan Prasarana Bandar Udara**

Berdasarkan analisis mengenai faktor-faktor yang menghambat fasilitasi dalam perdagangan, team studi menyarankan rencana perbaikan-perbaikan sebagai berikut untuk sistem dan sarana dan prasarana bandar udara di bandar udara internasional Soekarno-Hatta.

#### **1. Peningkatan pada areal penanganan kargo import**

##### **(1) Tindakan yang diperlukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan kekurangan space dari areal untuk penanganan kargo import yang ada, tindakan-tindakan berikut ini disarankan untuk dilakukan.

- 1) Untuk menyimpan barang import lebih efektif, pemanfaatan space three-dimensional warehouse yang efektif perlu dengan membuat "mobile-type racks" atau lebih cocok high-rise racks.
- 2) Untuk PT. Garuda dan PT. JAS akan dapat menghandle volume yang lebih besar dari barang import dengan lebih efisien, lebih cepat dan lebih aman, peningkatan pengiriman barang import oleh ULD adalah perlu dengan memperluas dan merenovasi platform dock truk import yang ada.
- 3) Untuk meminimalkan volume penyimpanan "kargo import dalam jangka panjang", pengawasan yang efektif dan penanganan yang tepat dari kargo semacam ini adalah perlu sesuai dengan kontrak pengangkutan dan peraturan dan perundang-undangan terkait lainnya.

#### **2. Peningkatan platform dock truk import**

##### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan platform dock truck import yang ada, tindakan-tindakan berikut ini disarankan untuk dilakukan.

- 1) Perluasan space platform dock truk import yang ada adalah perlu agar dapat menggunakan secara flexible sejumlah forklift yang diperlukan karena adanya permintaan yang meningkat.
- 2) Renovasi platform dock truk adalah perlu dengan memasang levelators, sehingga dapat menyesuaikan tinggi platform dock truk keatas truk atau dengan mengubah model struktur platform dock truk sehingga dapat merespon, terutama kepada model wing truk berukuran besar. .
- 3) Promosi pengiriman barang import oleh ULD sebanyak mungkin di bonded warehouses untuk bandar udara adalah perlu dengan meningkatkan fungsi bonded warehouse dari forwarder diluar bandar udara agar supaya meringankan kemacetan dock truk dan juga

memper memudahkan PT. Garuda dan PT. JAS menangani volume barang import yang lebih besar dengan lebih efektif, cepat dan aman.

### **3. Peningkatan dalam kekurangan peralatan untuk menangani kargo**

#### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan kekurangan peralatan untuk menghandle kargo, tindakan-tindakan berikut ini disarankan untuk dilakukan.

- 1) Perluasan space platform dock truk yang ada adalah perlu untuk dapat menempatkan secara fleksibel sejumlah forklift yang diperlukan karena adanya kebutuhan yang meningkat.
- 2) Juga merenovasi platform dock truk adalah perlu dengan memasang levelators sehingga dapat menyesuaikan tinggi platform dock truk, tergantung pada tinggi atas truk atau mengubah model struktur platform dock truk sehingga dapat merespon, terutama untuk model wing truk yang berukuran besar. .

### **4. Peningkatan seluruh quality control dari layanan kargo udara**

#### **(1) Tindakan yang perlu diambil dalam jangka pendek**

Untuk mencegah tidak teraturnya penanganan lalu lintas kargo seperti kerusakan kargo karena basah, kerusakan kargo karena pecah, cross forwarding cargoes, dsb. disarankan mengikuti tindakan-tindakan berikut ini.

- 1) Untuk mencegah kerusakan barang karena basah, disebabkan oleh musim hujan, adalah perlu untuk memperpanjang bagian atas bonded warehouse yang ada atau mendirikan bonded shelter dengan kanopi dengan memanfaatkan lahan yang idle atau lahan tidur disebelah apron sebagai evaluasi darurat untuk tindakan sementara sampai selesainya fasilitas terminal kargo yang baru.
- 2) Untuk mencegah kerusakan kargo akibat pecah disebabkan oleh penanganan barang yang kasar dan tidak hati-hati dari para pekerja gudang, harus dilaksanakan pendidikan internal yang efektif dan program pelatihan dengan pengawasan keselamatan dan pemeliharaan barang, disamping harus dilakukan kode fundamental dari etika professional dan meningkatkan para pekerja gudang.
- 3) Untuk mencegah tidak teraturnya penanganan lalu lintas kargo seperti cross-forwarding dsb., adalah essential untuk menyusun dokumen dan barang dengan seksama menurut tiap nomor AWB. Tetapi cara yang lebih efektif dan substansial dalam menyelesaikan masalah ini adalah memperkenalkan "sistem bar code wireless." Dengan melakukan hal ini, adalah memungkinkan untuk menghilangkan berbagai jenis ketidak teraturan penanganan lalu lintas kargo yang disebabkan oleh mis-identifikasi nomor AWB,

kesalahan data posting/ input secara manual, dsb. dan juga menghapuskan duplikasi penyusunan data posting/ input secara manual.

- 4) Untuk menurunkan tidak teraturnya penanganan lalu lintas kargo seperti kerusakan kargo karena basah, kerusakan kargo karena pecah, cross-forwarding cargoes, dsb. adalah perlu untuk meningkatkan "total quality control" dari layanan kargo udara.

## **5. Peningkatan dalam memasang penerangan di bonded warehouse bandar udara**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan penerangan di bonded warehouse bandar udara, disarankan tindakan-tindakan berikut dilakukan.

- 1) Tidak hanya melakukan peningkatan dalam lingkungan kerja di bonded warehouse bandar udara, perlu dilakukan juga pencegahan terhadap ketidak-teraturan penanganan lalu lintas kargo, seperti kesalahan muat barang ekspor ke ULD, dsb. dan juga untuk menghilangkan lingkungan yang menjurus pada kemungkinan terjadinya pencurian, peningkatan dalam penerangan yang cukup di bonded warehouse adalah perlu untuk meningkatkan jumlah penerangan atau dengan mengubah sistem penerangan.
- 2) Bilamana memungkinkan, areal kerja di bonded warehouse harus juga mempunyai akses untuk mendapatkan cahaya siang hari melalui jendela diatap yang akan menurunkan biaya energi dan memperbaiki kondisi kerja.

## **6. Perbaikan dalam kemacetan lalu lintas di tempat parkir**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk memperbaiki kemacetan lalu lintas dan melancarkan arus truk ditempat parkir, disarankan tindakan-tindakan berikut ini dilakukan.

- 1) Untuk memperbaiki kemacetan lalu lintas, adalah perlu untuk mengubah arus lalu lintas kendaraan dari kedua cara ke "one-way traffic" dan membatasi jumlah truk yang masuk ketempat parkir, tergantung pada keadaan kemacetan lalu lintas.
- 2) Untuk melancarkan arus lalu lintas truk, adalah perlu untuk menciptakan passing lane untuk kendaraan-kendaraan dengan menarik garis putih atau garis kuning.
- 3) Untuk memperbaiki kemacetan lalu lintas selama jam puncak penanganan barang import, space tempat parkir sementara dekat tempat parkir yang ada perlu dimanfaatkan secara efektif.

## **7. Pengawasan yang efektif dan penanganan yang tepat dari “penyimpanan dalam jangka panjang barang import”**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan pengawasan yang efektif dan penanganan yang tepat dari “penyimpanan jangka panjang barang import”, tindakan-tindakan berikut ini disarankan dilakukan.

- 1) Untuk meningkatkan pengawasan “penyimpanan jangka panjang barang import”, pengawasan barang-barang semacam itu pada lokasi penyimpanan perlu sekali dilakukan sebagai tambahan pengawasam saat ini.
- 2) Untuk meminimalkan volume penyimpanan “penyimpanan jangka panjang barang import”, peningkatan penanganan yang tepat dari barang-barang semacam itu adalah perlu dilakukan sesuai dengan kontrak pengangkutan dan peraturan dan perundang-undangan lain yang terkait.
- 3) Untuk meminimalkan volume barang “penyimpanan jangka panjang barang import”, biaya penyimpanan yang lebih tinggi dari barang yang disimpan dalam jangka panjang dapat dipertimbangkan dan dilaksanakan disamping 2 countermeasures tersebut diatas.

## **8. Fasilitasi dalam pengeluaran barang import yang memerlukan waktu lebih lama**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk memfasilitasi pengeluaran barang import yang memerlukan waktu lebih lama, tindakan-tindakan berikut ini disarankan dilakukan.

- 1) Peningkatan dalam kualitas layanan personel pabean adalah perlu dilakukan dengan memungkinkan setiap personel pabean yang bertugas merespon sifat jujur dan efisien dalam segala hal.
- 2) Untuk meminimalkan *extra contacting time* sebanyak mungkin dari *phak consignee* atau *customs broker* kepada petugas pabean yang bertanggung jawab untuk membuat perjanjian untuk mengadakan pemeriksaan barang di pabean, adalah perlu untuk memberitahukan *consignee* atau *customs broker* nya mengenai waktu dan tanggal pemeriksaan pabean pada waktu penunjukkan dari *Red Channel* disamping nama petugas pabean yang bertanggung jawab.
- 3) Untuk memfasilitasi penanganan pemeriksaan pabean, sejumlah petugas pabean perlu ditempatkan dengan meninjau situasi sebenarnya dari sistem shift personel pabean yang ada saat ini.

## **9. Peningkatan pengawasan barang import dan sistem penyimpanan**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan pengawasan barang import dan sistem penyimpanan, pengenalan "Wireless Bar Code System" sangat direkomendasikan. Proses data yang mencakup cek kedatangan, penyimpanan sementara, pengeluaran barang import, dsb. merupakan bidang yang paling penting dimana komputerisasi mutlak diperlukan. Dan komputerisasi disarankan diperkenalkan sebagai sistem komputer lokal bertujuan menjadi on-line-interfaced dengan sistem komputer utama. Dengan melakukan hal ini, efek yang lebih besar diharapkan sebagai berikut:

- 1) Pencegahan berbagai macam ketidak-teraturan didalam penanganan lalu lintas barang seperti salah dalam pengiriman dan keterlambatan dalam pengiriman barang import, dsb. yang disebabkan oleh kesalahan posting/ input data.
- 2) Menghilangkan duplikasi dalam mengerjakan posting/input data secara manual.
- 3) Pemrosesan data yang cepat dan akurat seperti memeriksa kedatangan, lokasi penyimpanan dan pengiriman barang import.
- 4) Pengawasan dan penyimpanan barang import secara akurat, cepat dan efektif di dalam bonded warehouse.

## **10. Peningkatan fungsi bonded warehouse forwarder diluar bandar udara**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan fungsi bonded warehouse forwarder diluar bandar udara, tindakan-tindakan berikut ini disarankan dilakukan.

- 1) Dalam melihat keadaan saat ini fasilitas bonded warehouse PT. Garuda dan PT. JAS dan juga peningkatan permintaan kargo udara diwaktu yang akan datang, bonded transportation dari barang eksport dan import oleh ULD antara bonded warehouse di bandar udara dan bonded warehouse forwarder diluar bandar udara adalah essensial. Untuk melaksanakan hal ini, solusi awal dan perbaikan masalah-masalah institusional ini akan cenderung untuk meningkatkan efisiensi dari sarana dan prasarana dan utilitas yang ada serta membuka sektor-sektor swasta untuk partisipasi dan memfasilitasi aktifitas perdagangan dan investasi di Indonesia.
- 2) Mengenai barang eksport, perbaikan adalah perlu dilakukan sehingga dapat menambah kedalaman ULD paling tidak mengenai "lot cargoes" di bonded warehouse forwarder diluar bandar udara. Untuk maksud ini, solusi yang segera dilakukan dan perbaikan masalah institusional ini adalah perlu. Untuk melakukan hal ini akan menghambat

PT. Garuda dan PT. JAS menghandle volume kargo yang lebih besar dengan lebih cepat, efisien dan aman.

- 3) Pada bonded warehouse di bandar udara, peningkatan penerimaan barang eksport dan pengiriman barang import oleh ULD adalah perlu sekali. Untuk melakukan hal ini, solusi segera dan perbaikan dalam masalah-masalah institusional ini perlu dilakukan. Pada waktu yang sama, perluasan dan renovasi fasilitas dock truk di bonded warehouse di bandar udara adalah juga perlu dilakukan.

## **11. Perbaikan keadaan pengangkutan kargo antara Jepang dan Indonesia melalui Singapura, Bangkok dan Kuala Lumpur**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk memperbaiki keadaan disarankan tindakan-tindakan berikut dilakukan.

- 1) Untuk memperbaiki lingkungan investasi dari luar negeri ke Indonesia, diperlukan reformasi secara drastis birokrasi dengan banyak pita merah untuk meningkatkan transparansi dan menjadi "suatu negara yang menarik".
- 2) Hal yang terpenting untuk pemerintah Indonesia ialah mengkaji, untuk panduannya, sebanyak mungkin keadaan yang real dari fasilitas terminal kargo diluar negeri, termasuk negara-negara tetangga di Asia Tenggara, seperti Bangkok International Airport di Thailand dan Kuala Lumpur International Airport di Malaysia. Dan adalah perlu untuk memperbaiki "sistem total physical distribution" yang mencakup seluruh layanan kargo udara "dari kedatangan pesawat sampai pengiriman kargo kepada consignees" dan "dari penerimaan kargo dari pengirim (shippers) sampai keberangkatan pesawat" dengan mendengarkan kepada opini dan komentar dari sektor swasta seluas-luasnya.
- 3) Saat ini PT. Angkasa Pura II mempunyai rencana untuk membuat Air Cargo Transshipment Village di bandara zona (zona berikat), dimana arealnya mencakup kantor-kantor, penyimpanan barang eksport-import, dan industri lunak, memproduksi item kargo udara sebagai bagian dari konsep menciptakan Soekarno – Hatta Internasional sebagai hub cargo terminal. Dengan demikian, adalah perlu untuk menyelesaikan masalah-masalah yang belum terpecahkan berkaitan dengan kebijaksanaan dalam fasilitasi perdagangan dan investasi selama waktu realisasi dari konsep Air Cargo Transshipment Village tersebut diatas.

## **12. Peningkatan kepedulian terhadap pengawasan keselamatan dan perawatan**

### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk memperbaiki keadaan dimana kargo ULD dengan kontainer yang terbuka pintunya diangkut dengan dollies, pendidikan internal dan program pelatihan yang lebih efektif

mengenai pengawasan dalam keselamatan dan perawatan disamping kode yang sangat fundamental dari kode profesional perlu dilaksanakan dan diperkuat kepada para pekerja di gudang.

### **13. Pencegahan datangnya kucing-kucing kedalam fasilitas bonded warehouse**

#### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk mengurangi kemungkinan mengarah ke terjadinya kerusakan barang yang disebabkan oleh kucing di bonded warehouse dan juga untuk menghilangkan masalah-masalah terhadap manusia dan kargo (makanan, dsb.) dari sanitasi dan pengawasan keselamatan, beberapa countermeasures perlu diambil untuk mencegah kucing masuk kedalam fasilitas bonded warehouse di Bandar Udara.

### **14. Peningkatan keamanan bandara**

#### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka pendek**

Untuk meningkatkan keamanan, tindakan-tindakan berikut ini disarankan untuk dilakukan.

- 1) Untuk menyelesaikan masalah pencurian, adalah perlu untuk memasang sejumlah kamera pengawasan yang diperlukan didalam bonded warehouse, sehingga pergerakan manusia dan yang lain didalam fasilitas bonded warehouse dapat dimonitor dan dicatat, dan juga dapat ditelusuri pada tanggal berikutnya dalam kasus yang mungkin sama.
- 2) Untuk menghilangkan lingkungan yang menjurus kepada kemungkinan adanya pencurian, adalah perlu untuk memasang penerangan di bonded warehouses yang ada dari PT. Garuda dan PT. JAS dengan menambah sejumlah penerangan atau dengan mengubah sistem penerangan.
- 3) Untuk meningkatkan keamanan bandar udara secara keseluruhan, termasuk terminal kargo adalah perlu untuk mengkaji keamanan check system yang ada saat ini terhadap orang-orang yang aksesnya ada didalam fasilitas bonded warehouse.

### **15. Pembanguna terminal kargo yang baru**

#### **(1) Tindakan yang perlu dilakukan dalam jangka menengah dan jangka panjang**

Dalam merencanakan dan membangun terminal kargo yang baru, adalah perlu untuk mempertimbangkan hal-hal yang berikut ini.

- 1) Dalam menelusuri dan membangun terminal kargo yang baru, adalah perlu untuk merencanakan fasilitas terminal kargo yang baru, ini diperlukan untuk mengkaji karena banyak keadaan yang nyata dari fasilitas terminal kargo diluar negeri mungkin termasuk negara-negara tetangga di Asia Tenggara seperti Bangkok International Airport di Thailand dan Kuala Lumpur International Airport di Malaysia

- 2) Untuk membangun fasilitas gedung terminal kargo yang baru dengan lebih banyak state-of-the-art equipment, fasilitas-fasilitas dan lebih banyak lingkungan kerja pengguna gudang yang ramah dan juga dengan fasilitas terkait lainnya, seperti fasilitas agents/forwarder, kantor pabean dan blok kantor lainnya, maupun fasilitas zona perdagangan bebas, dsb. Diatas area tanah longsor dari komplek terminal kargo, tanpa menghambat arus barang, lalu lintas dan parkir, diperlukan untuk mendengarkan pendapat dan komentar dari sector swasta seluas mungkin.
- 3) Dalam memutuskan ukuran fasilitas gedung terminal kargo yang baru, perlu mempertimbangkan factor-faktor seperti jam sibuk penumpang dan pergerakan pesawat terbang disamping jam sibuk kargo dan pergerakan pesawat pengangkut barang, dan saluran arus kendaraan.
- 4) Dalam membangun terminal kargo yang baru, perlu membagi kerangka waktu menjadi Tahap I (2005-2009), Tahap II (2010-2015) dan Tahap Akhir (setelah tahun 2016) dan mempertimbangkan pandangan jangka panjang untuk mendapatkan efek yang terbesar dengan minimum investasi dan juga untuk memberi kemungkinan perluasan dimasa yang akan datang.
- 5) Untuk mengatasi peningkatan demand kargo dimasa yang akan datang dan juga dalam melihat situasi saat ini dari fasilitas bonded warehouse PT. Garuda dan PT. JAS, start awal dari perencanaan yang sempurna dan pelaksanaan dari Tahap I sangat diperlukan.
- 6) Dalam memanfaatkan porsi investasi lama sampai maksimum dan meminimalkan investasi diwaktu yang akan datang yang tidak perlu perumusan rencana yang dapat dipakai lagi secara efektif dari fasilitas terminal kargo dan lokasi yang ada juga sangat penting.