

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan yang terhubung dengan laut seluas 3.257.357 km² (UNCLOS). Dengan kondisi geografis ini, transportasi laut masih menjadi moda utama dalam kegiatan ekspor impor di Indonesia. Selama tahun 2021, total nilai impor Indonesia mencapai US\$196.190,0 juta, di mana 88,05% diimpor melalui laut (Badan Pusat Statistik, 2022). Oleh karena itu, pelabuhan menjadi bagian yang vital dalam kegiatan ekspor impor di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan bongkar utama dan terbesar, di mana nilai impor Indonesia yang dibongkar di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 38,63% atau senilai US\$75.786,3 juta.

Gambar I.1 Daftar Pelabuhan Bongkar

Pelabuhan Bongkar	2020		2021		Perubahan Nilai 2021 thd 2020 (%)	Peran (%) terhadap Total Impor 2021
	Berat (Juta Kg)	Nilai (Juta US\$)	Berat (Juta Kg)	Nilai (Juta US\$)		
(1)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Tanjung Priok	30 995,2	56 129,4	34 463,4	75 786,3	35,02	38,63
Sukarno Hatta (U)	139,1	15 622,0	181,1	20 774,8	32,98	10,59
Tanjung Perak	16 937,5	13 445,0	18 048,1	16 743,5	24,53	8,53
Tanjung Emas	11 371,6	4 664,9	10 952,0	7 446,9	59,64	3,80
Merak	1 825,5	5 533,9	1 733,5	7 268,0	31,34	3,70
Lainnya	90 611,1	46 173,7	130 811,9	68 170,5	47,64	34,75
Total Impor	151 880,0	141.568,8	177.759,3	196 190,0	38,58	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Pelabuhan Tanjung Priok berada dibawah pengawasan Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. Muatan kapal berupa kontainer dan/atau kargo yang telah di bongkar di dermaga pelabuhan selanjutnya dipindahkan ke gudang penumpukan (untuk muatan kargo) dan lapangan penumpukan (untuk muatan berupa peti kemas) di Terminal Peti Kemas (*Unit Terminal Container*). Terminal peti kemas adalah tempat yang difungsikan sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS), untuk menimbun barang sementara menunggu pemuatan atau pengeluaran barang ekspor atau barang impor. Terdapat 22 TPS di wilayah pengawasan KPUBC Tipe A Tanjung Priok, 8 diantaranya berada di lini 1 dan 14 lainnya berada di lini 2.

Mengingat penyediaan TPS dimaksudkan untuk menimbun barang sementara waktu, Undang-undang Kepabeanan menetapkan jangka waktu penimbunan barang di TPS yaitu paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal penimbunannya. Jangka waktu tiga puluh hari dianggap cukup untuk memberikan kesempatan kepada yang berkepentingan agar segera mengeluarkan barangnya dari TPS sehingga tidak terjadi kongesti di pelabuhan.

Normalnya, barang impor ditimbun di lapangan penumpukan selama periode 1 atau 1 – 3 hari (Verawati, Rahmayanti, Hadi, Costa, & Almira, 2022). Meskipun demikian, masih terdapat barang-barang yang belum dikeluarkan/dipindahkan dari TPS melebihi batas waktu penimbunannya. Menurut penelitian Verawati et al. (2022), terdapat dua faktor yang menyebabkan barang terlambat dikeluarkan dari lapangan penumpukan, yaitu faktor teknis dan faktor administrasi. Faktor teknis meliputi gangguan pada sistem *autogate* dan jaringan

internet, keterlambatan *trucking*, cuaca buruk, biaya penumpukan, dan kepadatan lalu lintas di area pelabuhan. Faktor administrasi meliputi importir yang kurang tanggap dalam melengkapi dokumen impor, proses penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB), barang impor yang belum dikeluarkan setelah terbit SPPB, serta pengurusan impor jalur merah.

Sebagai bentuk tindak lanjut atas barang yang ditimbun lebih dari 30 hari, berdasarkan ketentuan Undang-undang Kepabeanan dan Peraturan Menteri Keuangan RI nomor PMK-178/PMK.04/2019, barang-barang yang telah ditimbun lebih dari 30 hari di TPS ditetapkan sebagai Barang yang Dinyatakan Tidak dikuasai (BTD) dan dipindahkan ke Tempat Penimbunan Pabean (TPP). Apabila pemilik barang tidak menyelesaikan kewajiban pabeannya sampai jangka waktu 60 (enam puluh) hari sejak barang ditimbun di TPP, maka terhadap BTD akan dilakukan pencacahan dan diselesaikan melalui mekanisme Barang yang Menjadi Milik Negara (BMN), BTD Lelang, atau BTD Musnah.

Pada praktiknya, terdapat beberapa kendala yang menyebabkan BTD tidak dapat dipindahkan ke TPP sehingga tidak dapat diselesaikan melalui mekanisme BMN, BTD Lelang, atau BTD Musnah. Terhadap barang-barang yang tidak dapat dipindahkan tersebut, muncul istilah barang *longstay*.

Barang *longstay* tidak hanya merujuk pada BTD yang tidak dapat dipindahkan ke TPP saja. Barang *longstay/longstanding* adalah istilah yang digunakan untuk semua barang impor dan/atau barang ekspor yang telah ditimbun dan telah melampaui batas penimbunan 30 hari di TPS.

Barang *longstay* ini merupakan masalah menahun yang masih belum terselesaikan hingga saat ini. Akibatnya, barang *longstay* turut mengurangi kapasitas YOR (*Yard Occupancy Ratio*) di TPS lini 1 dan dapat menyebabkan kongesti di pelabuhan (Seksi Tempat Penimbunan, 2022). Secara makro, kongesti di pelabuhan dapat menyebabkan meningkatnya sewa gudang, timbulnya kerusakan atau kehilangan atas barang dan/atau peti kemas, yang kemudian menyebabkan biaya ekonomi tinggi (Surono, 2020). Kerusakan dan kehilangan barang dapat menyebabkan tidak terpenuhinya kewajiban pabean yang terutang atas barang tersebut.

Menurut Vrawati et al. (2022), kegiatan pengeluaran barang dari lapangan penumpukan harus dijadikan fokus penting sehubungan dengan angka *dwelling time* di pelabuhan. Apabila barang *longstay* tidak segera dipindahkan dari TPS, maka dapat menyebabkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas barang di pelabuhan dan menambah biaya bisnis domestik. Hal ini akan mempengaruhi harga konsumen dan mengganggu keberlangsungan serta kelancaran rantai logistik (Azizah et al., 2020, dikutip dalam Vrawati et al., 2022).

Upaya penyelesaian barang *longstay* telah dimulai sejak tahun 2020 melalui penerbitan Keputusan Kepala KPUBC Tipe A Tanjung Priok nomor KEP-2979/KPU.01/2020 tentang Pembentukan Tim Penyelesaian Barang *Longstay* di TPS di KPUBC Tipe A Tanjung Priok. Tim Penyelesaian Barang *Longstay* bertugas untuk mengumpulkan data barang yang telah melampaui masa timbun 30 hari di TPS, melakukan validasi data, penelitian data, sampai dengan penyelesaian barang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Sampai dengan 30 Desember 2021, terdapat 508 unit peti kemas barang impor *longstay* yang terdaftar di TPS lini 1 (TPS JICT, TPS NPCT1, TPS KSO TPK KOJA, TPS PT. MAL, dan TPS Terminal 3). Barang *longstay* tersebut dikelompokkan menjadi 3 kategori, yaitu barang yang sudah diselesaikan kewajiban pabeannya, barang yang sudah ditetapkan sebagai BTB, dan barang yang belum ditetapkan sebagai BTB. Tim penyelesaian barang *longstay* melakukan tindak lanjut yang berbeda terhadap ketiga kategori tersebut.

Pada Oktober 2022, Kepala KPUBC Tipe A Tanjung Priok menetapkan 4 Tempat Penimbunan Pabean Sementara (TPPS) di TPS lini 1 sebagai upaya penyelesaian barang *longstay*. TPPS adalah sebuah blok *longstay* di TPS yang ditetapkan sebagai tempat lain yang diperlakukan sama dengan Tempat Penimbunan Pabean (TPP). Barang *longstay* diselesaikan di TPPS dengan mekanisme yang telah ditetapkan dalam Lampiran Keputusan Kepala KPUBC Tipe A Tanjung Priok tentang Penetapan TPPS.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik mengangkat tema teknis kepabeanaan untuk melakukan analisis uji beda jumlah barang *longstay* dengan status BTB di TPS lini 1 sebelum dan sesudah adanya TPPS untuk melihat efektivitas implementasi TPPS sebagai upaya penyelesaian barang *longstay* di TPS lini 1 di wilayah kerja KPUBC Tipe A Tanjung Priok, yang kemudian dituangkan ke dalam suatu karya tulis tugas akhir dengan judul **“ANALISIS UJI BEDA JUMLAH BARANG *LONGSTAY* SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA TEMPAT PENIMBUNAN PABEAN SEMENTARA (TPPS) DI WILAYAH PENGAWASAN KPUBC TIPE A TANJUNG PRIOK”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah yang akan dibahas dalam karya tulis tugas akhir ini adalah:

1. Bagaimana dampak penetapan TPPS terhadap jumlah barang *longstay* di TPS lini 1 di wilayah kerja KPUBC Tipe A Tanjung Priok?
2. Bagaimana permasalahan yang menjadi kendala dalam proses penyelesaian barang *longstay* di TPPS?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan yang ingin dicapai penulis dalam karya tulis tugas akhir ini antara lain:

1. Mengetahui dampak penetapan TPPS terhadap jumlah barang *longstay* di TPS lini 1 di wilayah kerja KPUBC Tipe A Tanjung Priok.
2. Mengetahui kendala yang dihadapi dalam proses penyelesaian barang *longstay* di TPPS.

1.4 Ruang Lingkup Penulisan

Penulis membatasi ruang lingkup penulisan karya tulis tugas akhir ini pada TPS lini 1 di wilayah pengawasan KPUBC Tipe A Tanjung Priok. Analisis uji beda jumlah barang *longstay* dilakukan terhadap barang *longstay* dengan status BTD selama 9 bulan sebelum dan 6 bulan setelah ditetapkannya TPPS di TPS lini 1.

1.5 Manfaat Penulisan

1. Untuk Penulis

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat guna mencapai gelar Ahli Madya Kepabeanaan dan Cukai.

Sebagai wadah bagi penulis untuk mengimplementasikan pengetahuan teknis kepabeanan yang telah diperoleh penulis selama menempuh pendidikan Diploma III Kepabeanan dan Cukai di PKN STAN.

2. Untuk DJBC

Karya tulis tugas akhir ini diharapkan dapat memberikan gambaran terkait efektivitas implementasi TPPS dalam mengurangi barang *longstay* di wilayah pengawasan KPUBC Tipe A Tanjung Priok, sehingga dapat menjadi referensi dan bahan literatur untuk penyelesaian barang *longstay* di wilayah pengawasan kantor vertikal lain di Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

3. Untuk KPUBC Tipe A Tanjung Priok

Karya tulis tugas akhir ini diharapkan dapat menyajikan informasi dan menjadi bahan evaluasi dalam implementasi penetapan TPPS sebagai upaya penyelesaian barang *longstay* di TPS lini 1 di wilayah pengawasan KPUBC Tipe A Tanjung Priok, dan diharapkan dapat menjadi referensi serta bahan literatur untuk perencanaan penyelesaian barang *longstay* di TPS lini 2 di wilayah pengawasan KPUBC Tipe A Tanjung Priok.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan latar belakang masalah yang diangkat, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup, dan manfaat penulisan karya tulis tugas akhir ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menguraikan landasan teori sebagai dasar penulisan karya tulis tugas akhir ini, yang relevan dengan masalah yang akan diangkat. Penulis banyak mengambil teori dari Undang-undang Kepabeanan dan PMK-178/PMK.04/2019 tentang Penyelesaian terhadap BTD, BDN, dan BMN, juga literatur lain seperti jurnal dan kajian terdahulu. Penulis memberikan gambaran mengenai barang *longstay* di TPS Pelabuhan Tanjung Priok dengan menyertakan teori mengenai Kawasan Pabean, TPS, TPP, BTD dan penimbunan barang di TPS, serta pemindahan barang yang telah ditimbun lebih dari jangka waktu penimbunan di TPS untuk dipindahkan ke TPP. Penulis juga memaparkan teori mengenai faktor-faktor yang menyebabkan barang lama ditimbun di TPS dan teori manajemen peti kemas yang baik berdasarkan penelitian terdahulu.

BAB III METODE DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis menguraikan metode yang digunakan dalam menyusun karya tulis tugas akhir ini yaitu metode analisis uji beda dengan metode pengumpulan data berupa observasi lapangan, studi literatur, dan wawancara.

Analisis uji beda dilakukan dengan metode *Paired T Test*, dengan membandingkan jumlah barang *longstay* dengan status BTD pada TPS lini 1 selama 9 bulan sebelum dan 6 bulan sesudah ditetapkannya TPPS sehingga diperoleh efektivitas implementasi TPPS dalam mengurangi jumlah barang *longstay* di TPS lini 1. Penulis juga membahas mengenai masalah yang menjadi kendala dalam proses penyelesaian barang *longstay* di TPPS.

BAB IV SIMPULAN

Pada bab ini penulis menyajikan kesimpulan dan saran alternatif penyelesaian masalah atas implementasi penetapan TPPS sebagai upaya penyelesaian barang *longstay* berdasarkan hasil analisis yang dilakukan penulis.