

# Implementasi Kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok (Implementation of the National Logistics Ecosystem Program Policy at the Customs and Excise Main Service Office Type A Tanjung Priok)

Muhammad Fakhrelza Hidayat <sup>a1\*</sup>, Pebriana Arimbhi <sup>a2</sup>

<sup>1</sup> Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Jakarta, Indonesia

<sup>1</sup> muhammad.fakhrelza@gmail.com ; <sup>2</sup> pebrianasusanto@yahoo.co.id

\* **corresponding author : Pebriana Arimbhi**

## ARTICLE INFO

### Article history

Received Jun 06, 2024

Revised Jun 21, 2024

Accepted Jun 24, 2024

### Keywords

Implementation;  
Policy;  
National Logistics Ecosystem;  
Customs and Excises;  
Tanjung Priok;

### Kata Kunci

Implementasi;  
Kebijakan;  
Ekosistem Logistik Nasional;  
Bea dan Cukai;  
Tanjung Priok;



This is an open access article under the CC-BY-SA license.

Copyright (c) 2024  
Transparansi : Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi

## ABSTRACT

*The high cost of logistics and the difficulty of starting and running a business in Indonesia are big considerations for investors to choose to invest in businesses in neighboring countries instead of Indonesia. On June 16, 2020 President Joko Widodo issued Presidential Instruction of the Republic of Indonesia number 5 of 2020 concerning the National Logistics Ecosystem (NLE) to improve national logistics performance, the investment climate, and the competitiveness of the national economy. This study analyzes aspects of the planned program and new regulations to support the National Logistics Ecosystem program and its application in the field, especially at the Type-A Customs and Excise Main Service Office of Tanjung Priok. This study aims to identify the extent to which the policy is implemented at the Type-A Customs and Excise Main Service Office of Tanjung Priok, study the obstacles faced, and seek possible solutions. The author conducted this research referring to the dimensions expressed by Van Meter and Van Horn. The results of the study found several obstacles related to the implementation of the policy as well as the solutions suggested by the resource persons who carried out the policy.*

## ABSTRAK :

Mahalnya biaya logistik di Indonesia dan masih sulitnya untuk memulai dan menjalankan bisnis di Indonesia menjadi pertimbangan besar bagi investor untuk memulai investasi di suatu bidang usaha di negara-negara tetangga dibandingkan dengan Indonesia. Pada tanggal 16 Juni 2020 Presiden Joko Widodo menerbitkan Instruksi Presiden Republik Indonesia nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional (National Logistic Ecosystem/NLE) yang untuk meningkatkan kinerja logistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional. Penelitian memperhatikan aspek-aspek program yang direncanakan dan regulasi baru untuk mendukung program Ekosistem Logistik Nasional dengan penerapan di lapangan terutama di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. Penelitian ini berfokus kepada sejauh mana implementasi kebijakan tersebut di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, mempelajari kendala yang dihadapi, dan mempelajari solusi-solusi yang memungkinkan. Penulis melakukan penelitian terhadap implementasi kebijakan Ekosistem Logistik Nasional dengan mengacu kepada dimensi-dimensi yang diutarakan oleh Van Meter dan Van Horn. Hasil penelitian yang dilakukan penulis menemukan beberapa kendala terkait dengan implementasi kebijakan tersebut, dan juga menemukan solusi-solusi yang disarankan oleh para narasumber-narasumber yang menjalankan kebijakan tersebut.

## PENDAHULUAN

Posma Sariguna Johnson Kennedy (2019) dalam Analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia ditinjau dari welling Time, menyatakan bahwa biaya logistik di Indonesia mencapai 17% dari biaya operasional usaha, sedangkan untuk negara-negara tetangga seperti Malaysia hanya membutuhkan 8%, Filipina 7%, dan Singapura 6%. Dalam data yang di buat oleh World Bank, pada tahun 2018, *Logistic*

*Perfomance Index* Indonesia berada di peringkat 46 dengan nilai 3,15 dari 5. Indonesia masih rendah dibandingkan Malaysia dengan nilai 3,22 dengan peringkat 41, dan Singapura 4,00 di peringkat 7.

*Logistic Perfomance Index* yang dibuat oleh *World Bank* merupakan sebuah alat ukur bagi negara-negara untuk mengidentifikasi tantangan dan kesempatan yang mereka hadapi dalam logistik perdagangan dan apa saja yang mereka dapat lakukan untuk meningkatkan performa mereka. Dalam tabel LPI, nilai Indonesia di 3,15 merupakan rata-rata dari beberapa indikator, yaitu; *Customs Clearance* dengan nilai 2,67, Infrastruktur dengan nilai 2,9, Pengiriman Internasional dengan nilai 3,23, Kualitas logistik dan kompetensi dengan nilai 3,10, pelacakan pengiriman dengan nilai 3,30, dan ketepatan waktu dengan nilai 3,67.

Data nilai EODB (*Ease Of Doing Business*) di Indonesia pada tahun 2020 dengan nilai 69.6 dan berada pada peringkat 73, Vietnam pada peringkat 70 dengan nilai 69,8, Malaysia peringkat 12 pada tahun 2020 dengan nilai 81,5 dan Singapura dengan nilai 86,2 yang berada di peringkat 2 di tahun 2020. *Ease of Doing Business* merupakan sebuah tolak ukur yang dibuat oleh World Bank untuk menghitung kemudahan berbisnis di suatu negara.

Dari data tersebut diatas dapat kita pahami bahwa masih mahalnya biaya logistik di Indonesia, masih susahya untuk memulai dan menjalankan bisnis di Indonesia dibandingkan dengan negara-negara tetangga. Biaya logistik sangat memengaruhi dan menjadi pertimbangan besar bagi investor untuk memulai investasi di suatu bidang usaha. Besarnya biaya, rumitnya regulasi menyebabkan kurangnya minat bagi negara-negara lain untuk memulai berinvestasi di Indonesia.

Diawal 2020 telah muncul virus baru bernama Covid-19 yang telah menyebar dengan sangat cepat dan menjadi pandemi diseluruh dunia yang telah banyak memakan korban. Banyak negara yang melakukan karantina di negara mereka demi menekan penyebaran Covid-19 ini. Akibat Covid-19 ini, tidak hanya memakan korban, tetapi juga perekonomian dunia yang turun secara drastis akibat covid-19. Indonesia juga terdampak dari segi korban jiwa maupun perekonomian yang terus menurun. Telah banyak langkah-langkah yang dilakukan oleh pemerintah untuk merubah iklim investasi di Indonesia sekaligus untuk memulihkan kembali perekonomian di Indonesia yang berdampak akibat virus Covid-19, salah satunya melalui perbaikan iklim logistik di Indonesia.

Pada tanggal 16 Juni 2020 Presiden Joko Widodo menerbitkan Instruksi Presiden Republik Indonesia nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional (*National Logistic Ekosystem/NLE*) yang untuk meningkatkan kinerja logistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional. Instruksi ini diterbitkan karena logistik Indonesia masih belum kompetitif, masih banyaknya duplikasi dan repetisi proses bisnis, inefisiensi distribusi barang, tingkat penerapan otomasi sistem yang masih berbeda-beda, dan ketiadaan *platform* logistik dari hulu ke hilir.

Program Ekosistem Logistik Nasional adalah Ekosistem logistik yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen international sejak kedatangan sarana pengangkut hingga barang tiba di gudang, berorientasi pada kerja sama antar instansi pemerintah dan swasta, melalui pertukaran data, simplifikasi proses, penghapusan repetisi dan duplikasi, serta didukung oleh sistem teknologi informasi yang mencakup seluruh proses logistik terkait dan menghubungkan sistem-sistem logistik yang telah ada. Ekosistem Logistik Nasional juga merupakan salah satu cara pemerintah untuk melakukan pemulihan kembali ekonomi nasional yang berdampak akibat penyebaran virus Covid-19 di Indonesia.

Dengan dijalankannya Ekosistem Logistik Nasional ini diharapkan perekonomian Indonesia bisa kembali membaik dan juga sekaligus meningkatkan minat Investasi yang akan ditanamkan di Indonesia. Untuk menjalankan program Ekosistem Logistik Nasional ini, dibutuhkan kerjasama antar Instansi pemerintah dan juga swasta. Program Ekosistem Logistik Nasional memiliki 3 strategi utama:

1. Menciptakan regulasi yang efisien dan standar layanan yang prima dengan penerapan simplifikasi serta penghapusan repetisi dan duplikasi bisnis.
2. Kolaborasi layanan pemerintah dengan *platform* usaha dibidang logistik
3. Menciptakan strategi penataan ruang logistik yang tepat dengan dukungan sistem teknologi informasi.



Gambar 1. Cakupan NLE

sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Penataan Ekosistem Logistik Nasional dilakukan dengan melakukan penataan di 4 bidang, yaitu; Penataan proses bisnis, penataan *platform* untuk layanan shipping, transportasi, kepelabuhanan, dan *warehousing*, pembuatan *platform* pembayaran untuk mempermudah baik melalui perbankan maupun metode lainnya, dan penataan tata ruang pelabuhan utama.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memegang peranan penting dalam berjalannya program Ekosistem Logistik Nasional, yaitu Mewujudkan iklim usaha dan investasi yang kondusif dengan memperlancar logistik impor dan ekspor melalui penyederhanaan prosedur kepabeanan dan cukai serta penerapan sistem manajemen risiko yang handal. Bentuk upaya Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam memulai dan menjalankan program Ekosistem Logistik Nasional adalah dengan menerbitkan kebijakan-kebijakan baru yang mendukung berjalannya Ekosistem Logistik Nasional dan mengintegrasikan *platform* yang diperlukan.

Dalam Public Policy oleh Nugroho (2018) disebutkan bahwa kebijakan publik menentukan hebat tidaknya suatu negara, dan implementasi adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Program Ekosistem Logistik Nasional sendiri telah mulai diaplikasikan di Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan pelabuhan terbesar di Indonesia. Dari berbagai pembahasan diatas, pertanyaan penelitian ini adalah Bagaimana implementasi kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional terkait importasi barang di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok? kendala yang dihadapi oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dalam menjalankan kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor? solusi yang bisa diterapkan atas kendala yang dihadapi oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dalam menjalankan kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor?

Berdasarkan pertanyaan penelitian diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk Untuk menganalisa implementasi kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional terkait importasi barang yang dilaksanakan oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, Untuk menganalisa kendala-kendala apa saja yang dihadapi, dan Untuk menganalisa solusi-solusi yang bisa diterapkan atas kendala yang dihadapi oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dalam menjalankan perannya sebagai salah satu instansi yang menjalankan kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor.

## KAJIAN LITERATUR

### Implementasi Kebijakan

Meter-Van Horn dalam (Nugroho:2018) menjelaskan bahwa variabel untuk menilai suatu kebijakan dapat dilihat dari standar dan sasaran kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan, sikap para pelaksana serta lingkungan sosial, ekonomi dan politik.

**Tabel 1.** Dimensi dan Indikator Teori Van Meter dan Van Horn

Dimensi	Indikator
Standard dan Sasaran Kebijakan	Realitis VS Utopis Diukur tingkat keberhasilannya dari ukuran dan tujuan kebijakan yang bersifat realistis dengan sosio-kultur yang ada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran dan dan sasaran kebijakan terlalu ideal (utopis), maka akan sulit direalisasikan
Sumber Daya	Kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia
Karakteristik Organisasi Pelaksana	Prosedur-prosedur kerja standar (SOP= <i>Standard Operating Procedures</i> ) dan fragmentasi
Komunikasi antar Organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan	Adanya kejelasan dan konsistensi serta keseragaman terhadap suatu standard an tujuan kebijakan
Sikap Para Pelaksana	Penerimaan VS Penolakan, bergantung pada pengaruh kebijakan itu terhadap kepentingan pribadi dan organisasinya
Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik	Lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik.

Sumber: (Nugroho,2018)

### Logistik

Salah satu defenisi logistik yang di tuliskan oleh Xiang Li (2014) adalah manajemen aliran perpindahan barang dari suatu titik asal yang berakhir pada titik konsumsi untuk memenuhi permintaan tertentu, contohnya tertuju kepada konsumen ataupun perusahaan-perusahaan. Jenis barang yang ada dalam bidang logistik terdiri dari benda berwujud fisik seperti makanan, bahan-bahan bangunan, hewan, peralatan dan cairan. Sama halnya dengan perpindahan benda tidak berwujud (*abstract*) seperti waktu, informasi, partikel dan energi. Logistik benda fisik pada umumnya ikut melibatkan integrasi aliran informasi, penanganan bahan, produksi, pengemasan, persediaan, transportasi, penyimpanan di gudang, dan keamanan. Kompleksitas dalam logistik dapat dianalisa, diuraikan menjadi suatu model, divisualisasikan dan dioptimalisasi dengan *simulationsoftware* yang ada. Di sisi lain, Council Of Chain Management Professionals mendefenisikan manajemen logistik sebagai proses perencanaan, implementasi, dan kontrol efisiensi, arus dan penyimpanan barang yang efektif, pelayanan, dan informasi terkait dari asal barang sampai ke konsumen demi menyenangkan kebutuhan konsumen (Xiang Li;2014).

Dari beberapa defenisi yang ada, Xiang Li (2014) menyimpulkan bahwa konsep logistik berfokus pada arus barang. Logistik juga menyangkut aktivitas pengurusan barang, penyimpanan, transportasi, distribusi, pengemasan, dan pemrosesan.

Dalam *Connecting To Compete 2018:Trade Logistics In The Global Economy* (Arvis, et al:2018) logistik dapat dipahami sebagai sebuah jaringan layanan yang mendukung perpindahan fisik barang, perdagangan antar perbatasan, dan perdagangan di dalam perbatasan. Logistik juga berhubungan dengan aktivitas yang lebih dari sekedar transportasi, termasuk penyimpanan di gudang, perdagangan dengan perantara, pengiriman kilat, operasional terminal, dan relasi antar data dan informasi manajemen.

Andil logistik yang bagus dapat mengurangi biaya perdagangan. Performa dari suatu logistik adalah melihat seberapa efisiennya rantai logistik menghubungkan perusahaan dengan peluang domestik dan internasional. Logistik adalah bisnis ke bisnis (B2B) kegiatannya dijalankan oleh swasta untuk perusahaan swasta (Arvis, et Al:2018).

Peran logistik kini telah meluas bukan hanya sekedar memindahkan produk jadi dan bahan, tetapi juga menciptakan keunggulan kompetitif dengan memberikan layanan yang memenuhi permintaan konsumen. Memiliki jasa logistik yang kompetitif sangatlah penting bagi Indonesia dalam upaya membangun konektivitas nasional dan internasional (Salim, Z., 2015, Chapman, et al., 2002). Sektor

jasa logistik merupakan sektor yang vital karena perannya dalam mendistribusikan barang dan jasa, mulai dari ekstraksi bahan baku, proses produksi, pemasaran, sampai barang dan jasa tersebut sampai di tangan konsumen (Salim, Z., 2015:147-148).

Young Tae Kim (2018) dalam *Connecting To Compete 2018:Trade Logistics In The Global Economy* (Arvis, et al: 2018) *Logistics Performance Index* (LPI) atau Indeks Performa Logistik yang dimiliki oleh Bank Dunia merupakan sebuah alat pengukuran yang unik yang menyediakan pengukuran yang sama bagi lebih 160 negara di dunia. 6 komponen dari LPI yaitu *customs* (bea dan cukai), infrastruktur, kemudahan dalam pengiriman, kualitas pelayanan logistik, linimasa, dan pelacakan pengiriman dari titik awal ke akhir ini menjadi dasar aksi membuat kebijakan untuk meningkatkan setiap elemen-elemen tersebut. LPI telah menjadi bagian krusial dari sebuah usaha dunia secara global untuk mengetahui kinerja logistik dalam hal meningkatnya kompleksitas rantai pasokan seluruh dunia.

## **Kepabeanaan**

Pengertian kepabeanaan menurut (Purwito, 2013) berdasarkan Undang-Undang Kepabeanaan yaitu segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk.

Jafar & Nafarin (2013) mengatakan bahwa:

*"Objek pengawasan aparat pabean adalah atas barang impor dan ekspor. Barang impor dan ekspor harus diawasi karena diluar manfaat yang "terdapat didalamnya, juga terdapat potensi yang dapat mengganggu kondisi bangsa dan negara, baik dari aspek pertahanan keamanan nasional (hankamnas), perekonomian, lingkungan hidup, dan aspek-aspek lainnya. Selain itu fungsi utama yang lain dari aparat pabean adalah pemungutan dari bea atas barang impor (bea masuk) dan bea atas barang ekspor (bea keluar). Fungsi kedua ini sangat penting di Indonesia mengingat negara masih sangat membutuhkan penerimaan negara dari berbagai sektor terutama sektor non migas. Kontribusi aparat pabean dalam mengoptimalkan fungsi penerimaan berperan besar dalam upaya negara mencapai cita-cita bangsa."*

Aparatur pabean di Indonesia merupakan instansi pemerintah yang bertugas untuk mengawasi impor dan ekspor.

Nafarin (2013:2) menjelaskan bahwa Daerah Pabean merupakan wilayah Republik Indonesia meliputi, wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen yang terdapat kegiatan tertentu.

Kawasan Pabean yang dijelaskan oleh Jafar & Nafarin (2013:5) adalah adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Tempat Penimbunan Sementara seperti yang dijelaskan oleh Jafar & Nafarin (2013:18) adalah Tempat Penimbunan Sementara adalah bangunan dan/atau lapangan atau tempat lain yang disamakan dengan itu di Kawasan Pabean untuk menimbun barang sementara menunggu pemuatan atau pengeluarannya. Makna pemuatan adalah dimuat ke sarana pengangkut untuk diekspor, sedangkan pengeluaran berarti dikeluarkan dari TPS dalam rangka impor untuk dipakai atau untuk tujuan lainnya. Tempat Penimbunan Sementara artinya barang impor/ekspor tidak boleh lama ditimbun di tempat tersebut. Karena itu jangka waktu penimbunan barang di TPS dibatasi sebagai berikut :

- a. Untuk TPS yang berada di dalam area pelabuhan paling lama 30 (tiga puluh) hari.
- b. Untuk TPS yang berada diluar area pelabuhan (tempat lain yang disamakan) dibatasi paling lama 60 (enam puluh) hari.

Pembatasan waktu penimbunan di Tempat Penimbunan Sementara tujuannya agar arus lalu lintas barang yang keluar atau masuk kawasan pabean (pelabuhan) tidak terhambat.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Anggito & Setiawan (2018:8) menjelaskan bahwa

penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah dengan maksud manafsirkan fenomena yang terjadi di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* (pengambilan sampel dengan ciri khusus) dan *snowball* (pengambilan sampel yang berawal dari sedikit lama-lama menjadi besar), teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna pada generalisasi.

Dalam Pedoman Penulisan Skripsi (Stiami:2019) Penelitian Berdasarkan tujuan dan karakteristik masalah maka penelitian ini merupakan penelitian Deskriptif, berdasarkan tempat pelaksanaannya, maka penelitian ini bisa dianggap sebagai penelitian lapangan, dan berdasarkan dimensi waktu, maka penelitian ini bisa dianggap sebagai *cross-sectional*, dilakukan dalam satu waktu tertentu.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

#### a. Gambaran Umum Objek Penelitian

Kantor Pengawasan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok merupakan kantor instansi vertikal pemerintah Kementerian keuangan dibawah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Kantor Pengawasan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok bertugas untuk menjalankan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok beralamat di Jl. Pabean no.1, Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sendiri dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri, dalam hal ini Menteri Keuangan. Direktur Jenderal Bea dan Cukai merupakan seorang Aparatur Sipil Negara dengan jabatan struktural Eselon I. Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok merupakan Kantor Bea dan Cukai yang di pimpin oleh seorang Kepala Kantor dengan jabatan struktural Eselon II. Kepala Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai.

Struktur Organisasi Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok telah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan nomor 188/PMK.01/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Dijelaskan pada pasal 48 Peraturan Menteri Keuangan nomor 188/PMK.01/2016 bahwa "Kantor Pelayanan Utama mempunyai tugas melaksanakan pelayanan dan pengawasan, penelitian atas keberatan, memberikan bantuan hukum, dan melaksanakan audit di bidang kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenang Kantor Pelayanan Utama berdasarkan peraturan perundang-undangan."

Kepala Kantor membawahi Kepala Bagian, Kepala Bidang, dan Kelompok Jabatan Fungsional. Kepala Bidang dan Kepala Bagian merupakan jabatan struktural Eselon III, dan setiap Kepala Bidang dan Kepala Bagian masing-masing membawahi Kepala Seksi dan Kepala Subbagian yang merupakan jabatan struktural Eselon IV. Setiap pejabat Eselon IV membawahi para pegawai yang bertugas di bagian masing-masing. Kelompok Jabatan fungsional tidak termasuk kedalam jabatan struktural dan langsung bertanggung jawab kepada Kepala Kantor.

#### b. Dasar Hukum Terkait Ekosistem Logistik Nasional

Dengan Ekosistem Logistik Nasional ini diharapkan para pemangku kepentingan dapat dipermudah dalam pengajuan-pengajuan dokumen terkait dengan pelayanan yang mereka butuhkan. agen pelayaran harus melakukan sampai dengan 7 kali transaksi pemberitahuan terkait kedatangan kapal mereka. Importir selaku pemilik barang, tidak hanya menyampaikan PIB terkait impor barang mereka kepada Bea dan Cukai, tetapi juga ke Karantina, Depo Kontainer, TPS, dan banyak lainnya sampai dengan 17 transaksi.



secara penuh karena sebelumnya telah ada Perjanjian Kerja Sama Antara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan Badan Karantina Pertanian dan Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan nomor KEP-197/BC/2019.

2) Peraturan Menteri Keuangan nomor 97/PMK.04/2020

Peraturan Menteri Keuangan nomor 97/PMK.04/2020 adalah perubahan atas peraturan Menteri Keuangan nomor 158/PMK.04/2017 tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut. Dijelaskan dalam pasal 3A, pengangkut harus menghubungkan sistemnya dengan sistem Ekosistem Logistik Nasional ([nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id)), terkait dengan ini, masih dalam tahap ujicoba untuk menghubungkan sistem pengangkut dengan [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id).

3) Peraturan Menteri Keuangan nomor 108/PMK.04/2020

Peraturan ini mengatur tentang Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor. Dalam pasal 22 dijelaskan bahwa perijinan terkait dengan pembongkaran dan penimbunan impor diluar kawasan pabean dapat dilakukan dengan menggunakan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Terkait dengan peraturan ini, masih dalam tahap ujicoba dan belum mandatori.

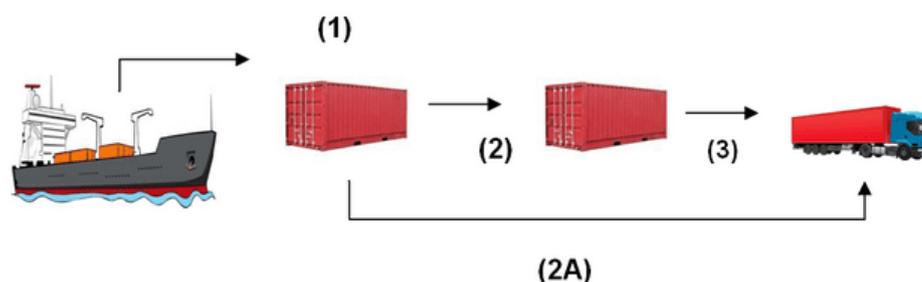
4) Peraturan Menteri Keuangan nomor 109/PMK.04/2020

Peraturan ini mengatur tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara. Dalam pasal 18 diatur bahwa setiap pengusaha TPS harus menyediakan sistem penyerahan petikemas yang terhubung dengan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Aturan ini telah di implementasikan di beberapa sektor.

5) Peraturan Menteri Keuangan nomor 141/PMK.04/2020

Peraturan ini mengatur tentang Pengawasan Terhadap Impor atau Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan. Pada pasal 6 dijelaskan bahwa sistem komputer pelayanan Bea dan Cukai nantinya dapat terhubung dan dapat melakukan pertukaran data dengan sistem Ekosistem Logistik Nasional. Aturan ini masih dalam tahap persiapan.

c. Hasil Observasi



Gambar 3. Gambaran umum proses importasi barang di pelabuhan Tanjung Priok

Pada poin (1) ketika kapal yang membawa barang impor datang dari luar negeri ke Pelabuhan Tanjung Priok, agen pelayaran yang bertugas sebagai agen bagi kapal yang membawa barang impor tersebut akan melaporkan ke operator pelabuhan dan juga ke Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. Agen pelayaran tersebut wajib melapor terkait kedatangan kapal tersebut dengan menyerahkan dokumen Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dan *Inward Manifest* yang mencantumkan semua kargo atas kapal yang mereka ageni tersebut.

Setelah kapal mereka sandar di Pelabuhan Tanjung Priok, barang impor tersebut akan di bongkar oleh operator pelabuhan dan ditimbun sementara di dermaga tersebut atau biasa di sebut sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS) Lini 1. TPS Lini 1 dapat dipahami sebagai

dermaga pelabuhan tempat bongkar barang impor yang juga bisa berfungsi sebagai Tempat Penimbunan Sementara bagi barang impor.

Agen pelayaran menerbitkan *Delivery Order*. Menurut Prastyorini & Achmad Syaputra (2020) *Delivery Order* adalah surat yang diterbitkan pihak *shipping* (pelayaran) atau forwarder kepada shipper (pemilik barang) sebagai tanda bukti pengambilan container kosong atau tanda bukti pengiriman barang dari gudang shipper ke gudang (warehouse). *Delivery Order* menjadi bukti pengiriman barang dari agen pelayaran ke TPS. *Delivery Order* hanya bisa diterbitkan setelah pemilik barang/importir melakukan pembayaran kepada agen pelayaran terkait kewajiban mereka atas biaya yang ditanggung akibat pengiriman barang. Secara umum di Pelabuhan Tanjung Priok, *Delivery Order* telah dilakukan secara elektronik, atau *Delivery Order Online/DO Online* (Pengiriman Pesanan Secara Elektronik).

Pada Poin (2A) dapat dijelaskan bahwa jika barang yang telah ditimbun di TPS Lini 1 dan telah selesai seluruh kewajibannya (*customs clearance*) dan juga kewajiban pemilik barang dengan agen pelayaran, maka barang tersebut dapat langsung dikeluarkan dengan menggunakan alat angkut berupa truk untuk dipakai oleh pemilik barang. Kewajiban Kepabeanan ini dapat mencakup dari penyerahan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, pembayaran atas pajak dalam rangka impor, pemeriksaan barang, sampai dengan terbitnya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Kewajiban pemilik barang dengan agen pelayaran telah selesai terbukti dengan adanya *Delivery Order*.

Dengan adanya SPPB dan *Delivery Order* atas barang tersebut, importir akan melakukan pengurusan pengeluaran barang mereka dari TPS. Untuk pengeluaran barang dari TPS, importir harus membayar biaya pengeluaran petikemas kepada TPS. Jika telah dibayar, TPS nantinya akan menerbitkan SP2 (Surat Penyerahan petikemas). Apriani, Fanny Yulia (2020) menjelaskan SP2 (Surat Penyerahan Petikemas), dikenal juga dengan istilah “tila” yaitu surat yang dikeluarkan oleh operator pelabuhan bahwa container tersebut telah diizinkan diserahkan ke importir dan dalam SP2 menerangkan pula kondisi fisik container saat diserahkan. Secara Umum SP2 di Pelabuhan Tanjung Priok telah diterbitkan secara online.

Pada Poin (2) dapat dijelaskan bahwa terjadi perpindahan tempat penimbunan dari TPS Lini 1 ke TPS lini 2. TPS Lini 2 merupakan tempat khusus yang berfungsi hanya untuk menimbun barang impor. Barang yang dibawa ke TPS lini 2 bisa barang belum selesai maupun yang telah selesai formalitas kepabeanannya tetapi belum sempat dikeluarkan dari Lini 1. Perpindahan barang impor tersebut dari TPS Lini 1 ke Lini 2 harus telah mendapat izin dari Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, perpindahan tersebut bisa dikarenakan alasan sebagai berikut:

- 1) Barang impor memiliki kriteria khusus sehingga tidak dapat dilakukan penimbunan di kawasan pabean dan TPS tempat dilakukan pembongkaran (TPS Lini 1)
- 2) Terjadinya penumpukan kontainer di TPS Lini 1
- 3) Barang impor yang karena karakteristiknya perlu dilakukan pelayanan segera.
- 4) Barang LCL (*Less Container Load*)
- 5) Pelayanan barang impor atas pengiriman dari kantor pos
- 6) Pertimbangan Kepala Kantor Bea dan Cukai atas terjadinya stagnasi atau keadaan darurat.

Pada Poin (3), proses pengeluarannya sama dengan pada poin (2A). Setelah adanya SPPB dan DO Online, maka pemilik barang dapat mengeluarkan barang mereka dari TPS menggunakan alat angkut truk setelah TPS menerbitkan SP2.

Di pelabuhan Tanjung Priok sendiri, terdapat 25 TPS yang berada dibawah pengawasan Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok:

- 1) TPS Jakarta International Container Terminal (Dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)
- 2) TPS Koja (Dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)

- 3) TPS New Priok Container Terminal (Dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)
- 4) TPS Terminal 3 (dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)
- 5) TPS Graha Segara (dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)
- 6) TPS Mustika Alam Lestari/MAL (dermaga dan tempat penimbunan Kontainer, TPS Lini 1)
- 7) TPS 101-101U (dermaga dan tempat penimbunan barang khusus curah, TPS Lini 1)
- 8) TPS Ambon (dermaga dan tempat penimbunan barang khusus curah, TPS Lini 1)
- 9) TPS Indonesia Kendaraan Terminal (dermaga dan tempat penimbunan barang untuk kendaraan bermotor dan barang non kontainer, TPS Lini 1)
- 10) TPS Buana Amanah Karya (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 11) TPS Primanata (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 12) TPS Lautan Tirta Transportama (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 13) TPS 221X (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 14) TPS 223X (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 15) TPS CDC Banda (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 16) TPS Berdikari (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 17) TPS Halal MTI (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 18) TPS Pesaka Loka Kirana (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 19) TPS Agung Raya (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 20) TPS Airin Barat (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 21) TPS Airin Utara (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 22) TPS Indofood (tempat penimbunan barang curah, TPS Lini 2)
- 23) TPS Transporindo Lima Perkasa (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)
- 24) TPS Dharma karya Perdana (dermaga dan tempat penimbunan barang khusus tangki kimia, TPS Lini 2)
- 25) TPS Wira Mitra Prima (tempat penimbunan kontainer, TPS Lini 2)

Penerbitan DO Online dan SP2 online sebelumnya telah dilakukan oleh hampir seluruh agen pelayaran dan TPS di Pelabuhan Tanjung Priok, akan tetapi penerbitan DO Online dan SP2 online tersebut menggunakan platform masing-masing tiap agen pelayaran maupun TPS. Dengan adanya program Ekosistem Logistik Nasional nantinya seluruh sistem online tersebut akan terhubung dengan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id), yang akan mempermudah semua pihak karena semuanya dipusatkan dalam satu sistem.

Penerapan program Ekosistem Logistik Nasional dibidang Impor di Pelabuhan Tanjung Priok baru sebatas *joint inspection*/pemeriksaan bersama antara Bea dan Cukai dengan Karantina dan terhubungnya SP2 online kontainer FCL (Full Container Load) dengan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Untuk *Single Submission* Pengangkut masih dalam ujicoba Terhubungnya TPS dengan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) bisa dengan 3 cara:

- a. *Host To Host*, terhubungnya aplikasi TPS langsung dengan [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id)
- b. Melalui Lembaga Nasional *Single Window* (LNSW), terhubung melalui akses LNSW ke [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id).
- c. Melalui pihak ke 3, pihak swasta yang menghubungkan TPS dengan [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id)

Di Pelabuhan Tanjung Priok sendiri, TPS yang telah terhubung adalah TPS Lini 1 yang khusus untuk melayani kontainer. TPS Lini 1 yang melayani curah maupun non kontainer dan juga TPS Lini 2 masih dalam tahap ujicoba agar SP2 bisa terhubung langsung dengan [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id).

*Joint Inspection* atau pemeriksaan terpadu antara Bea dan Cukai dengan Karantina bertujuan agar ketika dilakukan pemeriksaan barang, tidak terjadi saling mendahului antar instansi, dan mempermudah para pengguna jasa agar pemeriksaan tidak dilakukan dua kali diwaktu berbeda, cukup dilakukan pemeriksaan diwaktu yang bersamaan. *Joint Inspection* memang tidak terhubung langsung dengan sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id), tetapi telah terhubung informasi terkait pemeriksaan *joint inspection* di aplikasi masing-masing instansi.

Salah satu tambahan lain dari kemudahan yang ada di [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) adalah para pengguna jasa dapat memilih pengeluaran barang mereka menggunakan jasa angkutan truk yang telah terhubung dengan [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Terkait dengan angkutan truk tersebut, pengguna jasa dapat memilih mau menggunakan fasilitas itu ataupun menggunakan angkutan truk diluar dari sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id).

Implementasi program Ekosistem Logistik Nasional yang dilakukan di pelabuhan Tanjung Priok beberapa memang masih ditahap percobaan dan belum diaplikasikan secara keseluruhan, akan tetapi implementasi program tersebut telah mengikuti *timeline* yang telah diarahkan oleh pemerintah. Dalam hal ini, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok yang berada dibawah Kementerian Keuangan bertindak sebagai instansi poros dalam menjalankan program Ekosistem Logistik Nasional di Pelabuhan Tanjung Priok.

## Pembahasan

Implementasi Kebijakan sebagai cara agar tercapainya tujuan dari kebijakan Program Ekosistem Logistik Nasional dengan teori Menter-Van Horn dari variabel-variabel yang ada dapat dijabarkan sebagai berikut:

### a. Standar dan sasaran kebijakan

Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis, semua pelaksana telah memahami standar dan tujuan kebijakan. Standar atas kebijakan itu sendiri adalah dasar hukum yang terbit terkait dengan program Ekosistem Logistik Nasional itu sendiri. Semua pihak juga telah mengetahui tujuan besar dari Program Ekosistem Logistik Nasional, yaitu memperbaiki iklim investasi di Indonesia dan arus logistik di Indonesia.

### b. Sumber Daya

Semua pihak telah memanfaatkan seluruh sumber daya yang ada untuk pelaksanaan berjalannya program Ekosistem Logistik Nasional. Dari segi sumber daya manusia, semua pihak telah mempersenjatai sumber daya manusia mereka dengan pemahaman, pengetahuan, dan pembagian tugas terkait dengan program Ekosistem Logistik Nasional. Dari segi sumber daya waktu, semua pihak telah mengikuti *timeline* yang diarahkan oleh Presiden terkait progres-progres penerapan program Ekosistem Logistik Nasional ini. Dari segi sarana dan prasarana, dalam hal ini terkait dengan platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id), masih dalam tahap pengembangan dan penyempurnaan. Tetapi beberapa aspek yang telah bisa dijalankan langsung di gunakan di lapangan. Kementerian Keuangan sebagai *developer platform* dibantu dengan instansi vertikal dibawahnya Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok sebagai pelaksana dilapangan, terus melakukan penyempurnaan dan pengembangan agar platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) bisa berjalan keseluruhan dengan baik. Sejauh ini, platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) masih menampung keterhubungan dengan SP2 untuk barang FCL dan *Trucking* secara *online*.

### c. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Dari hasil wawancara yang dilakukan penulis terkait dengan karakteristik organisasi pelaksana didapati bahwa semua instansi memahami semua alur dan proses, serta semua instansi menjalankan tugas mereka masing-masing sesuai dengan peraturan dan arahan dari instansi yang mengarahkan mereka. belum terdapat Standar Operasional Prosedur terhadap semua proses dalam menjalankan program Ekosistem Logistik Nasional, ini dikarenakan bahwa program baru yang belum dijalankan 100% dari hulu ke hilir, dan masih terdapat uji coba di beberapa aspek.

Walaupun belum ada Standar Operasional Prosedur, dalam menjalankan sebagian program-program Ekosistem Logistik Nasional yang sudah bisa dijalankan, telah dilakukan fragmentasi. setiap pihak memahami dan menjalankan tugas mereka sesuai dengan pembagian dan porsi mereka masing-masing.

### d. Komunikasi Antar Organisasi Terkait dan Kegiatan-kegiatan Pelaksanaan

Komunikasi didalam dan antar organisasi telah dilakukan yaitu dengan dilakukannya sosialisasi internal maupun eksternal bagi pengguna jasa. Komunikasi antar organisasi pelaksana pun juga

dilakukan baik dengan rapat, pembuatan nota kesepahaman, surat formal, maupun komunikasi secara lisan. Komunikasi yang cukup baik membuat semua pihak dapat menjalankan tugas masing-masing dengan baik tanpa ada tumpang tindih kepentingan.

e. Sikap Para Pelaksana

Pada dasarnya setiap pelaksana memiliki respon yang sangat positif dan mendukung. Ketika ada perubahan yang baru para pelaksana akan cenderung untuk terkejut dan akan melakukan adaptasi. Demi mencapai tujuan dari kebijakan program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor ini, para pelaksana tetap melaksanakan tugas masing-masing dan dapat beradaptasi, mereka telah terbiasa dan terus berkomitmen menjalankannya agar tujuan dari program ini bisa tercapai.

f. Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik

Dengan ada akan tetapi dengan adanya sistem online dan keterhubungan dengan program Ekosistem Logistik Nasional ini, ada beberapa dampak yang timbul:

- 1) Tidak ada lagi loket *billing* di TPS, para pegawai yang sebelumnya bekerja di loket *billing* TPS dikaryakan ke tempat lain.
- 2) Berkurangnya jumlah pengurus dokumen yang datang langsung maupun calo yang berkeliaran di TPS dikarenakan para pengguna jasa bisa mengakses pengeluaran barang mereka dari rumah dan bisa memilih trucking online via platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id)
- 3) Berkurangnya biaya yang harus dikeluarkan ketika bongkar kontainer dan penghematan waktu bagi pengguna jasa ketika ada pemeriksaan barang terpadu yang dilakukan Bea Cukai dan Karantina.
- 4) Memancing terbentuknya sistem-sistem baru yang dilakukan stakeholder lainnya demi mendukung program Ekosistem Logistik Nasional seperti PT. Indonesia Port Corporation yang merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang juga membuat IHUB, sebuah platform tunggal yang menyatukan seluruh layanan kepelabuhan.

g. Kendala dan Solusi

Dari hasil wawancara yang dilakukan, maka secara keseluruhan kendala, solusi, dan saran dapat dijabarkan sebagai berikut:

1) Kendala

Ada beberapa kendala yang telah ada dan kemungkinan akan muncul dalam implementasi program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok:

- a) Kendala pertama terkait dengan penyempurnaan platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Sistem belum sepenuhnya sempurna dan masih dilakukan ujicoba secara berkala, dan juga nantinya dengan implementasi penuh Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor.
- b) Teknologi informasi, internet, dan aplikasi-aplikasi bisa mengalami gangguan kapanpun. Ketika gangguan terjadi bisa menghambat pelayanan dan bisa membuat stagnasi barang di Pelabuhan Tanjung Priok.
- c) Dalam kasus-kasus tertentu terdapat perbedaan jadwal dan kesediaan pemeriksaan fisik antara Bea Cukai dan Karantina. Perbedaan jadwal disini memengaruhi efektifitas pemeriksaan. Ketika kesiapan pemeriksaan barang impor baru terbit ketika sore hari, pemeriksaan akan dilakukan keesokan harinya. Pemeriksaan Karantina akan lebih efektif di siang hari untuk menghindari penyebaran OPTK (Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina), sedangkan pemeriksaan Bea dan Cukai bisa dilakukan dimalam hari selama barang telah siap untuk diperiksa.

2) Solusi

Ada beberapa solusi yang bisa diberikan dari Kendala-kendala yang telah muncul maupun kemungkinan akan muncul terkait implementasi program Ekosistem Logistik Nasional dibidang impor di Pelabuhan Tanjung Priok:

- a) Terkait penyempurnaan *platform* [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id), diharapkan semua pihak terus berkomitmen dan konsisten untuk terus melaksanakan, menyempurnakan, dan mengevaluasi sistem-sistem dan pelayanan yang disediakan di platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Diharapkan dengan tetap komitmen dan konsisten, platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) bisa berjalan dengan baik sesuai sasaran dan tujuan dari dibentuknya program Ekosistem Logistik Nasional itu sendiri.
- b) Diperlukan manajemen resiko dan kesiapan seluruh sumber daya manakala terjadi gangguan ke platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Diperlukan juga rencana cadangan apabila sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) belum bisa diperbaiki dalam waktu dekat agar tidak menghambat pelayanan.
- c) Diperlukan pembahasan terkait dengan waktu pemeriksaan terpadu yang dilakukan Bea Cukai dan Karantina bilamana terjadi seperti kasus diatas. Bila perlu dibuatkan pengaturan terkait teknis pemeriksaan terpadu. Dapat dipahami bahwa kedua instansi sama-sama ingin memberikan pelayanan yang cepat dan maksimal tanpa mengurangi unsur pengawasan.

## KESIMPULAN

Dalam implementasi program Ekosistem Logistik Nasional di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dibidang impor dengan menggunakan dimensi-dimensi dari teori yang disampaikan oleh Van Meter dan Van Horn, bisa disimpulkan bahwa hampir semua dimensi telah terpenuhi, tetapi ada aspek dimensi yang belum sepenuhnya terpenuhi yaitu sumber daya. Sumber daya yang belum terpenuhi dalam hal ini adalah teknologi informasi, yaitu aplikasi dan platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) yang masih belum sempurna sepenuhnya dan masih dilakukannya ujicoba dibebberapa aspek, seperti keterhubungan dengan pengangkut.

Kendala yang muncul dari implementasi program Ekosistem Logistik Nasional di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dibidang impor masih terkait manajemen resiko penggunaan teknologi informasi dan platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) yang belum sempurna. Dalam kasus-kasus tertentu kendala lain yang muncul adalah terkait waktu pemeriksaan terpadu Bea Cukai dan Karantina demi pemeriksaan yang lebih efisien.

Solusi yang bisa diberikan terkait kendala yang muncul dari implementasi program Ekosistem Logistik Nasional di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dibidang impor adalah terus berkomitmen, konsisten, menyempurnakan, dan melakukan manajemen resiko terhadap platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id), dan juga perlu dibahas lebih lanjut terkait teknis pemeriksaan terpadu Bea Cukai dan Karantina apabila kasus-kasus tertentu muncul, terutama terkait waktu pemeriksaan.

## IMPLIKASI DAN KETERBATASAN

Sebagai sebuah program baru, program Ekosistem logistik Nasional terus dikembangkan sampai dengan saat ini. Hasil penelitian ini merupakan hasil dari penelitian yang dilakukan penulis dari bulan Agustus s.d. November 2021. Atas hasil penelitian tersebut, ada beberapa saran yang bisa diberikan, yaitu:

- a. Dari 6 Dimensi Implementasi Kebijakan yang diutarakan oleh Van Meter dan Van Horn, dimensi Sumber Daya masih belum terpenuhi sepenuhnya. Dengan terus berkomitmen, konsisten, dan melakukan penyempurnaan sarana dan prasarana dalam hal ini adalah sistem [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id) yang di lakukan oleh Pemerintah dan didukung oleh pihak-pihak lainnya, diharapkan program Ekosistem Logistik Nasional bisa berjalan dengan lancar sesuai target waktu dan tujuannya. Program Ekosistem Logistik Nasional diharapkan nantinya bisa mengurangi kemacetan dipelabuhan Tanjung Priok dengan mengurangi mobilitas yang mubazir dari truk pengangkut barang. Diharapkan dengan telah sempurnanya program Ekosistem Logistik Nasional, semua truk yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok membawa barang dan keluar pelabuhan pun juga mengangkut barang.

- b. Program Ekosistem Logistik Nasional ini sangat memiliki ketergantungan yang besar dengan teknologi informasi dan internet. Diperlukannya Standar Operasional Prosedur (SOP) dan juga latihan kepada semua pelaksana kebijakan apabila terdapat gangguan kecil maupun besar terhadap sistem platform [nle.kemenkeu.go.id](http://nle.kemenkeu.go.id). Dengan adanya SOP dan dilakukan pelatihan diharapkan semua pelaksana tau apa yang akan dilakukan apabila terjadi gangguan, sehingga bisa meminimalisir lambatnya pelayanan bagi para pengguna jasa akibat dari gangguan sistem.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Anggito, Albi dan Johan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak.
- Institut Stiami. 2019. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Jakarta: STIAMI.
- Jafar, Mohammad dan Ichsan Nafarin. 2013. *Pengantar Kepabeanan*. Tangerang: Sekolah Tinggi Akuntansi Negara.
- M, Ali Purwito. 2013. *Kepabeanan Indonesia: Konsep, Kebijakan dan Penerapan*. Tangerang: Jelajah Nusa.
- Nugroho, Riant. 2018. *Public Policy: Dinamika Kebijakan Publik, Analisis Kebijakan Publik, Manajemen Politik Kebijakan Publik, Etika Kebijakan Publik, Kimia Kebijakan Publik edisi 6*. Jakarta: PT. Alex Media Komputindo.
- Apriani, Fanny Yulia. 2020. *Proses Customs Clearance Impor Pada PT. Multi Terminal Indonesia, Tanjung Priok*. Laporan Tugas Akhir. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia. Jakarta

### Jurnal

- Arvis, et al. 2018. *Connecting To Compete 2018: Trade Logistics in The Global Economy*. United States: The World Bank.
- Kennedy, Posma Sariguna Johnson. 2019. Analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia ditinjau dari Dwelling Time. (*Economic Resources*, Vol. 1 Nomor 2). Jakarta: Universitas Kristen Indonesia.
- Meter, Donald S. Van dan Carl E. Van Horn. 1976. *The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework*. United States: Department of Political Science of Ohio State University.
- Prastyorini, Juli dan Fahreza Achmad Syaputra. 2020. *Penukaran Delivery Order Online dan E-Container Equipment Interchange Receipt Terhadap Impor Barang Menggunakan Petikemas*. (*Ilmiah Bahari*, Vol. 18 Nomor 1). Yogyakarta: Sekolah Tinggi Maritim.
- Salim, Zamroni. 2015. *Kesiapan Indonesia Menuju Pasar Tunggal dan Basis Produksi Asean: Sektor Jasa Logistik*. Jakarta: LIPI.
- Xiang Li. 2014. *Operations Management of Logistics and Supply Chain: Issues and Directions*. London: Hindawi Publishing Corporation.

### Peraturan-peraturan

- Republik Indonesia. 2020. *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional*.
- Departemen Keuangan Republik Indonesia. 2007. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 68/PMK.01/2007 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*.
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2016. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 188/PMK.01/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*.
- 2020a. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 97/PMK.04/2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan nomor 158/PMK.04/2017 tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut, dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut*.
- 2020b. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 108/PMK.04/2020 tentang Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor*.
- 2020c. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 109/PMK.04/2020 tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara*.

-----2020d. *Peraturan Menteri Keuangan nomor 141/PMK.04/2020 tentang Pengawasan Terhadap Impor dan Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan.*

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. 2019. *Perjanjian Kerja Sama Antara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan Badan Karantina Pertanian dan Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan nomor KEP-197/BC/2019 tentang Pelayanan dan Pengawasan Impor dan Ekspor Komoditas Wajib Periksa Karantina.*

-----2020. *Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor KEP-216/BC/2020 tentang Penerapan Secara Penuh (Mandatory) Single Submission-Joint Inspection Karantina dan Bea Cukai Pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, KPPBC Tipe Madya Pabean Belawan, Tanjung Emas, dan Tanjung Perak.*

**Internet**

The World Bank. 2020a. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/indonesia#>. Diakses 03 September 2021.

-----2020b. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/vietnam#>. Diakses 03 September 2021.

-----2020c. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/malaysia#>. Diakses 03 September 2021.

-----2020b. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/singapore#>. Diakses 03 September 2021.

Kementerian Keuangan. 2020a. <https://nle.kemenkeu.go.id/>. Diakses 30 September 2021.

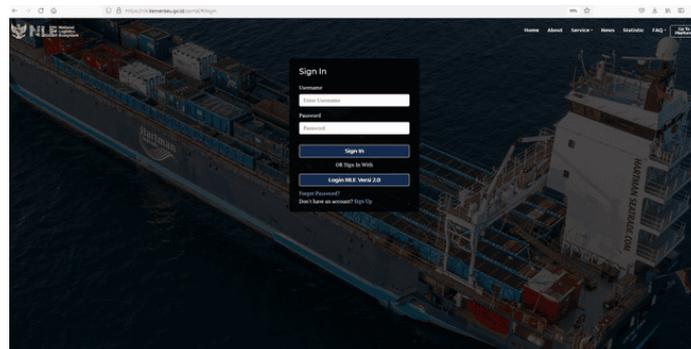
-----2020b. <https://nle.kemenkeu.go.id/portal/#/service/14>. Diakses 30 September 2021.

-----2020c. <https://nle.kemenkeu.go.id/portal/#/login>. Diakses 30 September 2021.

Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. 2021.

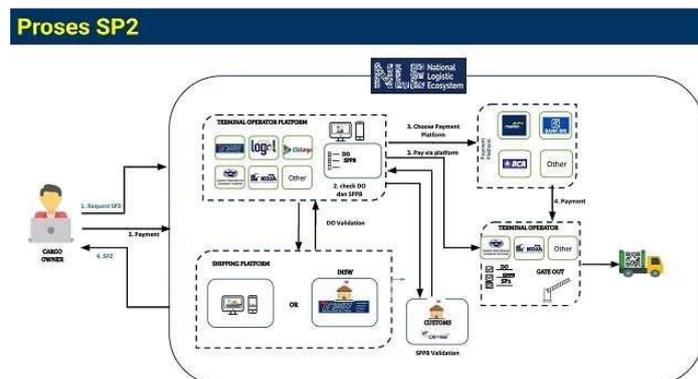
<http://bcpriok.beacukai.go.id/?db1cd8c0d6526e9062d0ddbfa9341e8>. Diakses 01 Agustus 2021.

**LAMPIRAN**



Tampilan Login [nle.kemenkeu.go.id](https://nle.kemenkeu.go.id)

sumber : [nle.kemenkeu.go.id](https://nle.kemenkeu.go.id)



Proses SP2

sumber : [nle.kemenkeu.go.id](https://nle.kemenkeu.go.id)