
**ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT
DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK
PADA MASA PANDEMIC COVID 19**

Ishak Triandra¹, Denny Umbara²

Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat: Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150

Korespondensi penulis: ishaktriandra@gmail.com

ABSTAK : Salah satu permasalahan pada bulan-bulan ini di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, pelabuhan terbesar Indonesia adalah melemahnya arus keluar masuk container. Berbagai kebijakan telah dilakukan oleh pihak pelabuhan dan pemerintah, salah satunya adalah mengenai pengaruh wabah Covid 19 terhadap proses penanganan container export dan import di Terminal NPCT1 yang berada di wilayah Tanjung Priok yang semakin menurun volume pendapatannya.

Skripsi ini bertujuan untuk mendapatkan analisis tentang dampak wabah Covid 19 terhadap penanganan container export dan import di Terminal NPCT1 yang berada di wilayah Tanjung Priok. Data yang digunakan adalah data dari system Auto Gate periode 1 Februari sampai dengan 30 Maret 2020. Dengan mengambil data dari customs untuk TPS New Priok Container Terminal One, dengan hasil laporan gate per bulan perbandingan rata-rata waktu sebelum masa pandemic covid 19 masuk sampai dengan keluar kontainer menunjukkan bahwa berkurangnya proses export dan import container di terminal NPCT1 sangat signifikan.

Dengan menganalisis Proses Penanganan container export dan import di terminal NPCT1 Tanjung Priok kita bisa mengetahui perkembangan container yang masuk maupun yang keluar di terminal dengan system laporan yang dibuat oleh terminal NPCT1, sehingga diharapkan penanganan operasional Terminal Petikemas NPCT1 selalu terus beroperasi tidak ada lock down karena kami mengedepankan pelayanan yang terbaik karena Terminal kami termasuk asset perekonomian negara dan kami tetap mentaati protokol kesehatan peraturan tertib covid 19, selalu memakai APD (Alat Pelindung Diri) dan selalu menyediakan Hand sanitizer, alat cuci tangan disetiap tempat bekerja, selalu rutin penyemprotan disinfektan pada saat bekerja, dengan adanya Auto Gate System (AGS) Terminal NPCT1 siap bersaing dengan beberapa terminal-terminal Internasional yang ada di Tanjung Priok dengan persaingan yang sehat. Oleh karena itu,

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak apa saja yang ditimbulkan oleh distribusi pandemi Coronavirus COVID-19 terutama di Indonesia yang termasuk salah satu negara yang mengedepankan perekonomian internasional dibidang pelabuhan terminal peti kemas Internasional

Kata Kunci : *Covid 19, Pandemic, Terminal Peti Kemas , Auto Gate System, Customs*

PENDAHULUAN

Pada aktivitasnya Pelabuhan tidak dapat dipisahkan dengan container, karena seiring dengan perkembangan zaman aktivitas ekspor impor saat ini banyak sekali yang menggunakan container dengan tujuan agar lebih mudah perpindahan dari moda transportasi, sehingga tidak membutuhkan tenaga manusia yang membuat alur barang menjadi lama. Adapun alat untuk memindahkan barang menggunakan container adalah seperti CC (Container Crane), RTG (Rubber Tyre

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan atau lokasi kegiatan manusia serta barang-barang dan jasa. Dalam kaitan dengan kehidupan manusia transportasi memiliki peranan signifikan dalam aspek-aspek sosial dan ekonomi. Dalam aspek perekonomian transportasi mempunyai pengaruh yang besar. Bahkan salah satu kendala yang dihadapi dalam kalangan industri adalah sektor transportasi laut

Sektor transportasi adalah salah satu garda terdepan yang terimbas gejolak perekonomian ini. Penundaan dari berbagai aktivitas logistik dalam dua bulan terakhir telah mengurangi volume kargo peti kemas di pelabuhan regional China, termasuk Hong Kong dengan jumlah lebih dari 6 juta Twenty Equivalent Unit (TEUs). Akibatnya, sampai dengan pekan ketiga Januari, jumlah panggilan kapal (call) di pelabuhan-pelabuhan utama China turun sebesar 20%.

Salah satu contohnya di sebuah Pelabuhan Terminal Peti Kemas Tanjung Priok yang bernama New Priok Container Terminal One (NPCT1) kami akan menganalisis Proses Penanganan Export dan Import di Terminal NPCT1 Tanjung Priok Pada Masa Pandemic Covid 19 dengan membuat laporan bulanan dengan memakai system Daily Report Gate hasil laporaannya bisa dikatakan lebih akurat dampak dari wabah ini hasilnya menurun di satu bulan terakhir ini, selanjutnya dengan dominasi China yang sangat kuat dalam perekonomian global,

dampaknya pada perekonomian dunia akan dengan sangat cepat terasa bisa dipahami bahwa gejala yang terjadi di China akan menimbulkan dampak hulu dan hilir dalam mata rantai produksi global.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Export

Pengertian Export adalah sistem perdagangan dengan cara mengeluarkan barang – barang dari dalam negeri ke luar negeri dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. Export merupakan total barang dan jasa yang dijual oleh sebuah negara kepada negara lain, termasuk diantara barang – barang, asuransi, dan jasa – jasa pada suatu tahun tertentu (Triyoso, 200). Menurut Punan (1992:2) “Export adalah mengeluarkan barang dari dalam keluar daerah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan berlaku”. Berdasarkan pendapat beberapa ahli diatas mengenai export, maka dapat disimpulkan bahwa inti dari export adalah suatu kegiatan menjual barang ke luar negeri dengan tujuan mencari keuntungan bagi perusahaan atau individu.

Menurut *Marolop Tandjung (2011 : 379)*, pengertian Import adalah kegiatan untuk memasukkan barang dari luar kedalam daerah pabean. Transaksi import merupakan perdagangan dengan jalan memasukkan barang dari luar negeri kedalam daerah pabean Indonesia untuk mematuhi ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut *Astuti Purnamawati (2013 : 13)*, pengertian Import adalah sebuah kegiatan untuk memasukkan barang dari luar negeri kedalam wilayah pabean didalam negeri yang dijalankan perwakilan dari kedua negara baik secara perorangan atau perusahaan. Berdasarkan dari beberapa pengertian impor diatas maka dapat disimpulkan bahwa impr adalah kegiatan pembelian produk dari penjual yang berada di luar negeri yang dikarenakan adanya perbedaan mata uang dan peraturan perdagangan serta risiko bisnis yang lebih besar maka diatur didalam peraturan dan ketentuan.

Pengenalan Peti Kemas (Container)

Secara definisi Kramadibrata (2002 : 280) menjelaskan bahwa Petikemas dapat diartikan menurut kata peti dan kemas. Peti adalah suatu kotak berbentuk geometrik yang terbuat dari bahan-bahan alam (kayu, besi, baja). Kemas merupakan hal –hal yang berkaitan dengan pengepakan atau kemas. Jadi peti kemas (container) adalah suatu kotak besar berbentuk empat persegi panjang, terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau bahan lainnya (aluminium,

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

kayu/fiber glass) yang tahan terhadap cuaca.

Digunakan untuk tempat pengangkutan dan penyimpanan sejumlah barang yang dapat melindungi serta mengurangi terjadinya kehilangan dan kerusakan barang serta dapat dipisahkan dari sarana pengangkutnya dengan mudah tanpa harus mengeluarkan isinya. Container (petikemas) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Filosofi di balik petikemas ini adalah adanya kemasan yang terstandar yang dapat dipindah pindahkan ke berbagai moda transportasi laut dan darat dengan mudah seperti kapal laut, kereta api, truk atau angkutan lainnya sehingga transportasi ini efisien, cepat, aman dan kalua mungkin diangkut dari pintu ke pintu. Perkembangan penggunaan peti kemas sendiri dimulai sejak berakhirnya Perang Dunia II dimana saat itu pasar di negara-negara berkembang memerlukan barang/bahan dalam jumlah besar dan dalam waktu yang singkat. Konsep peti kemas mulai dikembangkan oleh Malcolm McLean seorang Amerika yang semula memiliki usaha pelayaran tanker namun pada tanggal 26 April 1956 sebuah uji coba dilakukan dengan melayarkan kapal tanker “Maxton” yang membawa 58 box peti kemas pada dek kapal dari pelabuhan Newark, New Jersey.

Kapal khusus peti kemas yaitu “*Gateway City*” diluncurkan pada tahun 1957 setelah US Coast Guard dan American Bureau of Shipping menerbitkan peraturan keselamatan pelayaran khusus untuk kapal peti kemas. Ukuran peti kemas yang digunakan juga belum ditandakan yaitu 8 ft x 8,5 ft x 33 ft sebagai ukuran peti kemas terbesar saat itu. Tahun 1960 McLean mengubah perusahaan pelayarannya dari Pan Atlantic Steamship Co. menjadi SeaLand Services yang menggambarkan moda transportasi darat dan laut sebagaimana fungsi peti kemas sendiri yang mudah dipindahkan antar moda. Dan baru pada tahun 1966 pelayaran peti kemas perdana antar benua diluncurkan oleh Sealand Services yang melayari pelabuhan-pelabuhan North Atlantic dan Eropa, yang kemudian diikuti pelayaran ke Jepang dan Australia., demikian juga perkembangannya ke negara-negara lainnya sampai saat ini.

Perkembangan penggunaan peti kemas dalam perdagangan antar negara dan antar benua terus meningkat, meskipun biaya investasi dan operasi cukup besar namun hal tersebut dapat dikompensasikan dengan penggunaannya yang aman dan berkurangnya waktu kapal berada di

66 | Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi – Vol.4 No.2 Tahun 2024

pelabuhan (*transit time*).

a. Ukuran kontainer (petikemas)

Dewasa ini, ukuran peti kemas yang distandardisasikan oleh *International Standard Organization (ISO)* ada 2 yaitu container ukuran 20 feet dan ukuran 40 feet.

b. Jenis – jenis Container (petikemas)

Menurut R.O Saut Gurning dan Drs. Eko Hariyanto Budiyanto, (2007: 113) diterangkan jenis - jenis kontainer, yaitu:

- 1). *Dry Cargo Container/General Cargo* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut bermacam macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus.
- 2). *Reefer Container* adalah kontainer ini dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan sampai -30 derajat celcius seperti daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, minuman.
- 3). *Bulk Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan curah kering, misalnya beras, gandum.
- 4). *Open Side Container* adalah kontainer yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (end door) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat dibuka, diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.
- 5). *Open Top Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar yang cara memasukkan muatan ke dalam kontainer dari atas kontainer.
- 6). *Flat Rack Container* atau Platform Container adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan spare part. Bentuknya datar tanpa dinding di samping kanan, kiri dan atas.
- 7). *Tank Container* yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang didalamnya diisi barang-barang yang berbahaya, misalnya gas, minyak, dan bahan kimia yang mudah meledak / terbakar.

b. Pengaruhnya wabah covid 19 di Terminal NPCT1

Baltic and International Maritime Council (BIMCO) mengingatkan dampak yang

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

lebih serius dari merebaknya Coronavirus Covid-19 telah membuktikan betapa tingkat ketergantungan seaborne trade dan global shipping terhadap perekonomian China begitu tinggi. Hal ini disebabkan karena China menjadi role major player yang memiliki kontribusi lebih dari 40% dry seaborne trade global. Jika aktivitas industri di China berhenti beroperasi, industri pelayaran menjadistuck, global supply chain akan terimbas, serta akan memberikan dampak serius baik terhadap sektor manufaktur, transportasi, maupun kegiatan kepelabuhanan. Dampak nyata dari pandemic Coronavirus Covid-19 di terhadap industri kemaritiman di Indonesia terjadi pada 3 sektor utama yaitu, sektor pelayaran nasional, sektor galangan kapal, dan sektor kepelabuhanan. Sedangkan untuk menjaga sustainability aktifitas kemaritiman dan mencegah penyebaran Coronavirus Covid-19, pemerintah Indonesia melakukan pengawasan dengan ketat dalam melaksanakan rekomendasi yang telah diberikan tersebut. Upaya lain yang juga dilakukan adalah dengan melaksanakan anjuran sosial distancing dan work from home (WFH) terhadap pihak-pihak terkait di dunia kemaritiman Indonesia.

Sikap dari Pemerintah Indonesia adalah melakukan tindakan untuk membatasi risiko penyebaran Coronavirus, tanpa pembatasan terhadap lalu lintas barang internasional dimana sejalan dengan rekomendasi dari IMO dan WHO. Konsekuensinya adalah, Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) menyatakan akan mengawasi secara ketat pelaksanaan rekomendasi IMO dan WHO terkait peningkatan pengawasan dan pencegahan terhadap masuknya Coronavirus Covid-19 ke tanah air terutama penyebaran yang melalui jalur-jalur pelayaran internasional dan transportasi kapal. Upaya lain yang juga dilakukan adalah dengan melaksanakan anjuran sosial distancing dan work from home (WFH).

Sektor pelayaran nasional tengah menghadapi tantangan yang berat seiring dengan mewabahnya pandemi Coronavirus Covid-19. Setidaknya berdampak di bisnis sektor pelayaran akibat mewabahnya Coronavirus, yaitu Penurunan Volume Kargo Ekspor Dan Impor Penurunan volume kargo, baik pada ekspor impor yang terdampak seperti ke China yang menurun hingga 14-18 persen dan berdampak ke negara tujuan lain, seperti Singapura dan Korea Selatan. Begitu juga pada kargo domestik terutama pada kargo penunjang ekspor impor dan distribusi nasional yang turun 5-10 persen.

Proses Container Export (*Receiving*)

- Supir / pengguna jasa wajib pakai masker, untuk proses masih sama seperti biasa ketika truck melintasi lane gate in kemudian supir scan TID (*Truck Identity Document*) di mesin Kiosk yang berada di lane lalu kemudian supir menscan gatepass yang dibawanya seperti biasanya proses scan gatepass tersebut sedang dicari lokasi container yang akan dibongkar (*Replanned*) setelah dapat lokasi yang sudah dibuatkan oleh YP (*Yard Planning*) maka akan keluar CMS (*Container Moves Slip*) dan sukses proses scannya sekitar kurang lebih 5 menit setelah barrier / palang pintu lane gate in terbuka lalu supir tersebut meninggalkan lane menuju CY (*Container Yard*) atau lokasi container sesuai yang tertera di CMS (*Container Moves Slip*), dipastikan supir sesuai dengan job lokasinya jangan sampai salah parkir itu bisa makan waktu lama. Bongkaran containernya ke chassis trucking kurang lebih mencapai 1 menit.
- Setelah container sudah dibongkar dan truck melewati lane gate out lalu supir menscan TID yang di mesin Kiosk untuk proses gate out setelah proses scan TID berhasil kemudian keluar EIR (*Equipment Interchange Receipt*) dan barrier / palang p[into terbuka dan supir beserta truck meninggalkan Terminal NPCT1.

Proses Container Import (*Delivery*)

- Supir / pengguna jasa wajib pakai masker, untuk proses masih sama seperti biasa ketika truck melintasi lane gate in kemudian supir scan TID di mesin Kiosk yang berada di lane lalu kemudian supir menscan gatepass yang dibawanya setelah terbaca dan sukses proses scannya sekitar kurang lebih 40 detik lalu keluar struk lokasinya yang bernama CMS (*Container Moves Slip*) setelah barrier / palang pintu lane gate in terbuka lalu supir tersebut meninggalkan lane menuju CY (*Container Yard*) atau lokasi container sesuai yang tertera di CMS (*Container Moves Slip*), dipastikan supir sesuai dengan job lokasinya jangan sampai salah parkir itu bisa makan waktu lama. Pemuatan containernya ke chassis trucking kurang lebih mencapai 5 menit paling lama sekitar 15 menit karena biasanya kalau proses muatannya lama dikarenakan 3 masalah :
 - Alat RTG (*Rubber Tyred Gantry*) sedang trouble.
 - Supir trucking kadang suka salah parkir tidak sesuai dengan job yang ada di CMS.
 - Container yang mau dimuat tier 1/paling dasar karena harus di angsur terlebih dahulu.

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

Setelah container sudah dimuat dari CY kemudian truck melewati lane gate out ketika di lane gate out lalu supir hanya menscan TID nya saja di mesin Kiosk setelah keluar *EIR (Equipment Interchange Receipt)* kemudian barrier / palang pintu lane gate out terbuka dan supir beserta truck meninggalkan gate out Terminal NPCT1.

Menurunnya Export dan Import di masa Covid 19

Indonesia Shipping Gazette (ISG) (by Damas Jati) memaparkan tiga kemungkinan yang akan terjadi dengan dampak yang berbeda terhadap kegiatan pengiriman. *Pertama*, jika China berhasil melakukan pengendalian dalam waktu dekat, aktivitas pabrik-pabrik Cina akan normal pada bulan Maret. Kemungkinan *kedua*, normalisasi tidak terjadi hingga April; dan *ketiga* (yang terburuk) virus terus menyebar dengan cara yang tidak mungkin untuk diprediksi atau dianalisis. beberapa dampak yang terjadi di beberapa pelabuhan akibat adanya pandemi Coronavirus Covid-19, salah satunya adalah Pelabuhan Terminal Peti Kemas NPCT1 (New Priok Container Terminal One), dilihat dari hasil laporan per bulan dengan menggunakan system AGS report dari tanggal 01 maret sampai 31 maret 2020 kegiatan export dan import di Terminal peti kemas NPCT1 menurun karena imbas dari wabah Covid 19, seperti terlihat gambar dibawah ini laporan gate terminal NPCT1 per bulannya.

Sebelum masa pandemic atau sebelum ada wabah covid19 Proses Penanganan Export dan Import di terminal container NPCT1 sangat ramai pelayanannya dan kapal-kapalnya yang sandar di Terminal NPCT1 juga disetiap harinya selalu ada, antrian trucking yang masuk ke Terminal Pelabuhan NPCT1 juga sangat crowded, perubahan sangat berbeda sekali pada saat sekarang ini di masa pandemic wabah covid19, contoh penarikan *Daily Report Gate NPCT1* ditanggal 01 desember 2019 sampai 31 desember 2019 sangatlah banyak pelayanan export dan import nya bisa terlihat gambar dibawah ini sebelum wabah covid19.

Sebelum masa pandemic atau sebelum ada wabah covid19 Proses Penanganan Export dan Import di terminal container NPCT1 sangat ramai pelayanannya dan kapal-kapalnya yang sandar di Terminal NPCT1 juga disetiap harinya selalu ada, antrian trucking yang masuk ke Terminal Pelabuhan NPCT1 juga sangat crowded, perubahan sangat berbeda sekali pada saat sekarang ini di masa pandemic wabah covid19, contoh penarikan *Daily Report Gate NPCT1* ditanggal 01 desember 2019 sampai 31 desember 2019 sangatlah banyak pelayanan export dan import nya bisa terlihat gambar dibawah ini sebelum wabah covid19.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Pelabuhan Peti kemas Internasional PT. New Priok Container Terminal One yang berada di wilayah Kalibaru Tanjung Priok Jakarta,. Peneliti memilih lokasi ini karena di dalam area tersebut menganalisis Proses Penanganan Export dan Import di Terminal NPCT1 Tanjung Priok Pada Masa Pandemic Covid 19, dalam penelitian ini tujuan dari penulis adalah untuk mengetahui bagaimana tahapan pelaksanaannya karena wabah pandemic virus covid 19 ini yang dapat mengurangi volume jumlah aktifitas pelayanan *export* dan *import* dalam bulan-bulan terakhir ini.

Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan terhitung dari perencanaan penelitian, pelaksanaan penelitian, sampai pembuatan laporan penelitian. Penelitian dilaksanakan di bulan Februari 2020 sampai dengan bulan Maret 2020.

Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan kualitatif memiliki karakteristik alami (*Natural serfing*) sebagai sumber data langsung, deskriptif, proses lebih dipentingkan dari pada hasil. Analisis dalam penelitian kualitatif cenderung dilakukan secara analisis induktif dan makna makna merupakan hal yang esensial. (Lexy Moleong, 2006:04).

Objek dalam penelitian kualitatif adalah objek yang alamiah, atau natural setting, sehingga penelitian ini sering disebut penelitian *naturalistic*. Obyek yang alami adalah objek yang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh peneliti sehingga kondisi pada saat peneliti memasuki objek, setelah berada di objek dan keluar dari objek relatif tidak berubah. Dalam penelitian kualitatif peneliti menjadi instrumen. Oleh karena itu dalam penelitian kualitatif instrumennya adalah orang atau *Human instrument*. Untuk menjadi instrumen peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas, sehingga mampu bertanya, menganalisis, memotret dan mengkontruksi objek yang diteliti menjadi jelas dan bermakana. Kriteria data dalam penelitian kualitatif adalah data yang pasti. Data yang pasti adalah data yang sebenarnya terjadi

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

sebagaimana adanya, bukan data yang sekedar terlihat, terucap, tetapi data yang mengandung makna dibalik yang terlihat dan terucap tersebut (Sugiyono, 2008: 02).

Sumber Data

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh berasal dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer merupakan sumber data yang diperoleh secara langsung dari lapangan. Sumber data primer penelitian ini meliputi wawancara dan observasi, dimana wawancara dilakukan kepada Assistant Manager Gate Bapak. Ali Nurdin Sedangkan sumber data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh secara tidak langsung dari informan di lapangan seperti *customer* yaitu supir trucking luar dan pengurus EMKL (Expedisi Muatan Kapal Laut). Sumber data sekunder ini berupa dokumen, meliputi arsip-arsip terkait proses export dan import di Terminal NPCT1.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut :

Observasi

Observasi atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan langsung pada suatu kegiatan yang sedang berlangsung. Observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut. Dari pengamatan, akan mendapatkan data tentang suatu masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau sebagai alat *re-checking* atau pembuktian terhadap informasi/ keterangan yang diperoleh sebelumnya. (Nana Syaodih, 2013: 220). Observasi ini dilakukan oleh peneliti selama penelitian untuk mengetahui secara langsung bagaimana menganalisis Proses Penanganan *Export dan Import* yang ada di Terminal pelabuhan Internasional container PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1) serta memahami cara system kerjanya dan memahami pula dokumen-dokumen apa saja yang di pakai dalam pelaksanaan proses export dan import container.

Wawancara/ interview

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilaksanakan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atau pertanyaan tersebut (Lexy Moloeng, 2005: 186). Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara

mendalam. Wawancara mendalam yaitu cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data dan informasi mengenai proses export dan import container di Terminal pelabuhan Internasional yang ada di PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1)

Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dengan menggunakan dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik tertulis, gambar, maupun elektronik. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Hasil penelitian dari observasi atau wawancara, akan lebih kredibel dan dapat dipercaya jika didukung oleh dokumen-dokumen dari narasumber (Nana Syaodih, 2007: 221). Dokumen yang akan dikumpulkan adalah berupa dokumen-dokumen terkait Proses Penanganan *Export dan Import container* di Terminal Pelabuhan Internasional PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1).

Jenis Penelitian

a. Receiving merubah iso code system otomatis dengan sendirinya.

Pertama kali Auto Gate System diaktifkan masih belum bisa merubah iso code / size type dengan sendirinya harus dibantu dengan dua system, dengan penelitian kekurangan-kekurangan system ini kami mencoba untuk terus selalu memperbaiki system dengan lebih baik lagi, sekarang Auto Gate System yang berada di Terminal NPCT1 sudah lebih baik, contohnya seperti merubah iso code dengan sendirinya ketika trucking receiving membawa container 45G1 melintasi lane yang tercapture camera OCR (*Optical Character Recognition*) di gatepass/eticketnya 42G1 kemudian disystem camco operator gate ada message errornya untuk meminta merubah iso code sesuai tangkapan camera OCR, contohnya seperti gambar dibawah ini

b. Proses transaksi Dual Cycle dalam satu wadah trucking.

Kami akan selalu melayani pelanggan yang lebih baik agar pelayanan kami membuat pelanggan lebih nyaman, seperti contoh transaksi operasional gate yang sudah berjalan dengan baik, yaitu dengan diadakannya transaksi *Dual Cycle* di gate operation NPCT1, supir

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

membawa dua gatepass (export dan import), ketika supir masuk ke jalur gate in langsung scan kedua gatepass tersebut kemudian keluar CMS (Container Movement Slip) dengan tertera dua lokasi export dan import, setelah supir sudah bongkar container yang export lalu supir memuat container import yang sudah di scan pada saat transaksi ketika gate in.

c. Proses delivery dapat termonitor ketika salah muat container.

Pada saat transaksi in dan out dengan Auto Gate System, ketika operator salah muat no.container yang sudah ada disystem/ di CMS yang supir pegang, pada saat proses gate out maka petugas gate akan monitoring container delivery yang akan keluar ketika ada pesan error di aplikasi gate operator maka petugas gate memastikan no. fisik container dengan yang disystem sudah sesuai/cocok atau belum jika benar ada perbedaan maka petugas gate yang di out akan mengecek CMS (Container Movement Slip) dan dokumen gatepass yang dibawa supir jika benar tidak sesuai maka dipastikan operator salah muat.

Analisis Data

Menurut Moleong (2002:103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data yang lebih mudah dibaca dan disimpulkan.

Sedangkan menurut Taylor, (1975:79), data adalah sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis. Jika dikaji, pada dasarnya definisi pertama lebih menitikberatkan pengorganisasian data sedangkan yang ke dua lebih menekankan maksud dan tujuan analisis data. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data deskriptif, yaitu dengan cara menghimpun data-data faktual dan mendiskripsikan. Data berasal dari seluruh informasi yang diperoleh dari hasil wawancara serta dokumen-dokumen melalui beberapa tahap. Setelah pengumpulan data, pencatatan data, peneliti melakukan analisis interaksi yang terdiri dari reduksi data, penyajian data dan verifikasi. Analisis dari penelitian ini berlangsung bersama dengan proses pengumpulan data, maupun dilakukan setelah data data terkumpul.

1. *Pengumpulan data*

Menggali informasi dan data dari berbagai sumber atau responden. yaitu dengan wawancara, observasi, analisis dokumen dan foto-foto kegiatan yang ada.

2. *Reduksi data*

Dalam reduksi data, data yang diperoleh disortir karena data dari hasil wawancara merupakan data yang memiliki sifat sangat luas informasinya bahkan masih mentah (Lexy J. Moleong 2002:114). Dengan ini kita akan bisa memilih laporan hasil wawancara yang lebih penting, jadi bila ada hasil laporan yang dirasa kurang penting bisa dibuang. Langkah reduksi data melibatkan beberapa tahap.

Tahap pertama, melakukan editing, pengelompokkan, dan meringkas data. Tahap kedua, menyusun kode-kode dan catatan-catatan mengenai berbagai hal berkaitan dengan data yang sedang diteliti sehingga peneliti dapat menentukan tema-tema, kelompok-kelompok, dan pola-pola data. Pada tahap terakhir dari reduksi data adalah menyusun rancangan konsep-konsep serta penjelasan-penjelasan berkenaan dengan tema, pola, atau kelompok yang bersangkutan.

3. *Penyajian data*

Hasil dari pengorganisasian data yang di sajikan secara sistematis dapat dibentuk dalam sebuah laporan. Bentuk penyajian laporan berupa diskriptif analitik dan logis yang mengarah pada kesimpulan. Dalam tahap ini peneliti dituntut untuk melakukan penafsiran terhadap data dalam wawancara.

4. *Penarikan Kesimpulan/ Verifikasi.*

Penarikan kesimpulan menyangkut intepretasi peneliti, yaitu pengembangan makna dari data yang ditampilkan. Kesimpulan yang masih kaku senantiasa di verifikasi selama penelitian berlangsung, sehingga diperoleh kesimpulan yang kredibilitas dan objektifnya terjamin. Verifikasi bisa berupa pemikiran kembali yang melintas dalam pikiran peneliti saat mengadakan pencatatan atau bisa berupa suatu tinjauan ulang terhadap catatan-catatan di lapangan.

Analisis data laporan hasil Proses Penanganan *Export dan Import* di pelabuhan terminal NPCT1 dimasa pandemic wabah covid 19 sampai dibulan terakhir ini menurun sampai terlihat dengan masuk dn keluarnya trucking-trucking di terminal gate dan dengan

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

penggunaan Auto Gate System untuk pembuatan laporannya yang dinamakan *Daily Report Gate* yang sangat akurat. NPCT1 khususnya di gate operasional dengan AGS system efisiensi proses export dan import container masuk dan keluarnya di sejumlah pelabuhan Terminal peti kemas yang khususnya berada di wilayah Tanjung Priok yang lebih signifikan cepat proses cara kerjanya, sama-sama saling menguntungkan antara terminal dan pengguna jasa dan untuk keselamatan jiwa lebih terjamin karena sudah tidak ada lagi petugas gate yang berjaga di area lane yang ada di gate.

“Penerapan *auto gate system* ini merupakan bagian dari digitalisasi teknologi menuju era baru pelabuhan yang mampu mempersingkat waktu pelayanan dan biaya operasional pelabuhan di Indonesia. Dalam jangka panjang, sistem ini akan mendorong peningkatan ekspor maupun import container di Pelabuhan Indonesia khususnya di Terminal peti kemas PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1) yang berada di wilayah Tanjung Priok,”. Aplikasi *auto gate system* mengakomodasi kebutuhan perusahaan untuk dapat menggeser lokasi penumpukan barang ekspor ke dalam kawasan pelabuhan. Kemudahan pelayanan ini merupakan hasil kerja sama dan koordinasi Ditjen Bea dan Cukai (DJBC) di bawah naungan Kementerian Keuangan dan Kemenko Perekonomian.

Teknik Keabsahan Data

Teknik pemeriksaan keabsahan data digunakan untuk mengecek kebenaran data yang dihasilkan oleh peneliti sehingga diperoleh data yang valid dan dapat dipertanggung jawabkan keabsahannya. Teknik pemeriksaan keabsahan yang digunakan peneliti yaitu triangulasi, perpanjangan pengamatan, dan peningkatan ketekunan.

1. Triangulasi

Triangulasi yaitu membandingkan data yang diperoleh dalam wawancara dengan data observasi, artinya adalah membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi, membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu, membandingkan hasil wawancara dengan isi dokumen yang berkaitan. Penelitian ini menggunakan triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

Dalam penelitian ini penulis dapat mengetahui dan membandingkan data observasi

dengan data yang diperoleh dalam wawancara lapangan telah sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang telah di terapkan oleh Terminal Pelabuhan Petikemas PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1). Contoh data harian/bulanan gate operasional yang didapat dengan system sehingga memudahkan pekerja dan hasilnya pun lebih cepat dan akurat system penarikan data ini dinamakan Daily Report Gate. Berikut dibawah ini keunggulan sebagai berikut :

- . *Membuat report harian gate / shift lebih cepat dan akurat.*

Pada saat terminal NPCT1 baru beroperasi system AGS diterminal masih belum stabil pelayanannya karena masih dalam proses perbaikan system walaupun sambil berjalan operasionalnya, seperti contohnya pada saat membuat report gate diwaktu end shift saya mengalami proses membuat reportnya dengan cara manual dengan cara kita harus mengambil gatepass export dan import dari tangan supir setiap transaksi di gate terminal NPCT1 dan dihitung satu persatu waktu pembuatan report gate dengan cara manual ini bisa mencapai 2 jam, sambil waktu berlalu kita request satu persatu untuk system AGS ini ke IT supaya semua kegiatan di terminal gate NPCT1 berjalan dengan lancar termasuk membuat report gate harian ini, syukur alhamdulillah sekarang sudah 99% proses system AGS berjalan dengan lancar termasuk membuat report gate harian ini yang sekarang cara membuat report gate hanya dengan waktu yang sangat cepat dan lebih akurat kurang lebih sekitar 10 menit proses pengerjaannya, berikut dibawah ini gambaran cara kerja membuat report gate dengan system AGS (Auto Gate System).

Perpanjangan pengamatan

Maksud perpanjangan pengamatan dalam penelitian ini yaitu peneliti kembali ke lapangan melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data yang pernah ditemui maupun yang baru. Dengan perpanjangan pengamatan, hubungan peneliti dengan nara sumber akan semakin terbentuk *rapport*, semakin akrab (tidak ada jarak lagi), semakin terbuka, saling mempercayai sehingga tidak ada informasi yang disembunyikan lagi. Bila terbentuk *rapport*, maka telah terjadi kewajaran dalam penelitian, dimana kehadiran peneliti tidak lagi mengganggu perilaku yang dipelajari.

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

Peningkatan ketekunan

Meningkatkan ketekunan berarti melakukan pengamatan secara lebih cermat dan berkesinambungan. Dengan cara tersebut maka kepastian data dan urutan peristiwa akan dapat direkam secara pasti dan sistematis.

HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Gambaran Umum PT. New Priok Container Terminal One

Merdeka.com (Jakarta, Selasa 13/9), Terminal Peti Kemas Kalibaru atau disebut juga NPCT1 *New Priok Container Terminal One* merupakan pengembangan dalam rangka membangun kapasitas secara bertahap untuk mengantisipasi pertumbuhan arus petikemas dan kargo di [Pelabuhan Tanjung Priok](#). Proyek ini dimulai pada tahun 2012, pengembangan tahap I telah diresmikan pada 13 September 2016, dan pengembangan tahap selanjutnya masih berlangsung hingga kini. Terminal ini direncanakan dioperasikan oleh IPC TPK (anak perusahaan [PT Pelindo II](#)) dan Konsorsium Mitsui – PSA – NYK Line, yaitu PT New Priok Container Terminal One (NPCT1). Kapasitas penanganan petikemas Pelabuhan Tanjung Priok yang semula berkisar 5 juta TEUs/tahun pada tahun 2009-2010, ditanggulangi dalam jangka pendek dengan melakukan konfigurasi terminal, penambahan peralatan dan penataan pola operasi menjadi 7 juta TEUs/tahun. Dalam jangka panjang, kapasitas total Pelabuhan Tanjung Priok akan bertambah sebesar 11,5 juta TEUs/tahun setelah keseluruhan Terminal Kalibaru selesai. Terminal Petikemas Kalibaru memiliki luas lahan kurang lebih 32 Ha dan kapasitas sebesar 1,5 juta TEUs per tahun. Dengan total panjang dermaga 450 meter saat ini (850 meter pada akhir 2016) dan kedalaman -14 meter LWS (akan dikeruk secara bertahap hingga -20 meter LWS). Terminal baru ini diproyeksikan untuk dapat melayani kapal petikemas dengan kapasitas 13 ribu – 15 ribu TEUs dengan bobot di atas 150 ribu DWT.

Terminal Petikemas Kalibaru dibangun dengan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012. Alasan pembangunan proyek ini adalah arus logistik di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang selalu meningkat setiap tahun sebesar 23 persen, sehingga dibutuhkan perluasan pelabuhan peti kemas.^[3] Sebagai bagian dari Pelabuhan Kalibaru, terminal ini dipersiapkan untuk menerima kapal peti kemas generasi terkini. Terminal Petikemas Kalibaru merupakan terminal petikemas pertama dalam pembangunan Fase 1A

Terminal New Priok yang terdiri atas tiga terminal petikemas dan dua terminal produk. Pembangunan Fase 2 Terminal Kalibaru akan dilaksanakan setelah pengoperasian Fase 1 Terminal Kalibaru. Ketika keseluruhan proyek telah selesai, akan ada total tujuh terminal petikemas dan dua terminal produk dengan area pendukungnya yang memiliki total area 411 Ha.

PT New Priok Container Terminal One (NPCT1) mencatatkan pencapaian *throughput* satu juta TEUs (*twenty foot equivalent unit*) dalam waktu 1,5 tahun. "Keberhasilan ini merupakan hasil kerjasama berbagai pihak," ucap Saptono R Irianto, Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha IPC, saat memberi sambutan dalam seremoni 1 juta TEUs di Pelabuhan Tanjung Priok, Senin (12/3). Saptono menambahkan, pencapaian tersebut dapat diraih dengan tingkat produktivitas dan kecepatan layanan yang baik. "Berapapun besar kapal yang datang itu sudah dapat kita layani," tambah Saptono.

Pelayanan di Terminal PT. NPCT1

1. Gate Operations

Gate In: Proses truk (Eksternal) masuk ke terminal untuk menerima kontainer (*Import*) atau mengirim kontainer (*Expor*) ke Terminal. Gerbang akan memberikan CMS (*Container Movement Slip*) dengan informasi lokasi di mana wadah harus ditempatkan atau diambil.

Hal-hal yang terpenting pada saat di gate out adalah memonitoring trucking pada saat melintasi lane gate out ketika trucking import sudah dimuat oleh operator RTG, hal yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut :

a. Memonitor gate in

Pada saat truck membawa container export melewati lane in/jalur masuk yang tercapture camera OCR (*Optical Character Recognition*) ketika container tersebut tidak sesuai no.container ataaau size type nya contoh difisik container 45G1 size type tidak sesuai sedangkan disystem AGS warning message error nya L5G1 setelah dipastikan oleh petugas gate ternyata size type difisiknya 45G1 berarti harus disesuaikan dengan fissik container, ketika ada masalah perbedaan data seperti ini yang pertama kali dilakukan adalah petugas gate langsung memarkirkan truck container export tersebut ke buffer parkir yang berada disamping gate dan menginfokan ke upir untuk segera menelpon pengurunya untuk RENA (*Re-Number*) ke billing NPCT1, jika sudah di revisi /rena kemudian petugas gate

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

melanjutkan proses gate in untuk truck yang membawa container export tersebut, berikut dibawah ini salah satu contoh proses container yang ukurannya disystem AGS tidak sesuai dengan ukuran/ size type nya yang ada di fisik container.

Gate Out: Proses truk (Eksternal) keluar dari terminal setelah menempatkan kontainer di Yard (*Export*) atau mendapatkan kontainer dari Yard (*Import*). Gerbang akan memberikan EIR (*Equipment Interchange Receipt*) sebagai bukti slip aktivitas (menempatkan atau mengambil) wadah di / dari Yard.

Salah satu cara kerja tim gate operasional adalah System gate otomatis merupakan system pelayanan petikemas di Gate dimana proses pemeriksaan dokumen dan data input petikemas dilakukan secara otomatis melalui system computer tanpa melibatkan petugas Gate dan kita sebagai petugas Gate hanya memantau jika ada problem pada system auto gate system baru kita transaksikan manual system (gatepass dan TID supir tidak bisa di scan).

Keuntungan dari Auto Gate System, yaitu :

1. Mempercepat dan memperlancar proses layanan petikemas di Gate
2. Mengurangi pekerjaan pencatatan
3. Untuk keselamatan, keamanan, dan sterilisasi manusia dan container
4. Meminimalisasi kesalahan input manual
5. Mengurangi kemacetan lalu lintas baik di areal terminal dan sekitarnya
6. Menimalkan direct contact antara trucker dengan petugas Gate yang beresiko punqli.
7. Menciptakan standar operasi Dual Cycle (*Once gate in and once gate out*)

Hal-hal yang terpenting pada saat di gate out adalah memonitoring trucking pada saat melintasi lane gate out ketika trucking import sudah dimuat oleh operator RTG, hal yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut :

b. Memonitor container salah muat.

Jika terjadi kesalahan salah muat container oleh operator RTG maka pada saat melewati lane gate out yang ada di NPCT1 maka petugas gate yang berada di gate out langsung mengetahui karena di system AGS langsung di info ada *message error* ketika ditelusuri ternyata container yang dibawa trucking salah muat pada saat melewati lane termonitor dengan camera OCR (*Optical Character Recognition*) yang terpasang disetiap

sisi-sisi lane, ketika ada masalah seperti ini yang pertama harus dilakukan petugas gate adalah menginformasikan ke YOC (*Yard Operation Control*) sebagai koordinator lapangan untuk operator RTG untuk kemudian YOC menginfokan ke operator yang bersangkutan bahwa container salah muat, lalu kemudian trucking yang salah muat kita arahkan ke lokasi awal untuk disesuaikan job containernya dengan yang disystem.

Yard Operations

- Off-loading: Kegiatan menempatkan kontainer pada Container Yard dari Truck sementara dengan tujuan menunggu untuk dimuat ke kapal (Container Ekspor) atau dikirim ke pemilik kargo (Containers Impor) dengan menggunakan RTG (*Rubber Tyre Gantry*) dan Truck (Internal / External)
- Pemasangan: Aktivitas menempatkan kontainer di atas Truk (Internal / Eksternal) dari Yard Kontainer untuk memindahkan kontainer ke Kapal (Ekspor) atau mengirimkan kontainer ke Pemilik Kargo (Impor)

Ship / Vessel Operations

- Loading / Memuat : Memindahkan kontainer dari truk ke kapal menggunakan QC (Quay Crane)
- Discharging / Bongkar : Memindahkan kontainer dari Vessel ke Truck dengan menggunakan QC (Quay Crane)

Penanganan / Handling Reefer

Platform NPCT1 Reefer memiliki 198 slot tanah yang mampu menangani sekitar 990 kontainer Reefer. Karakteristik penanganan NPCT1 Reefer adalah sebagai berikut:

Layanan 24 Jam dikelola oleh teknisi yang kompeten dan terlatih dengan baik. Ketersediaan suku cadang yang tinggi untuk respons yang cepat terhadap kerusakan. Platform NPCT1 Reefer menyediakan infrastruktur yang baik untuk pemasangan kabel listrik dan juga memungkinkan operasi plug-in dan plug-out untuk akses mudah ke terumbu yang membutuhkan perhatian segera.

Penanganan Kargo OOG / UC

NPCT1 memiliki pengalaman dalam menangani OOG / UC Cargo. Terminal ini dilengkapi dengan Alat & Alat Bantu Quay yang berkemampuan OOG / UC. Pada Jan-2017, NPCT1 memecahkan rekor dengan lancar menangani 54 OOG Import Cargo dari 1 Vessel.

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

Pelayanan Penumpukan Petikemas *Out Of Gauge* (OOG)

- 1). Setelah Petugas Dermaga *Wharf Operation Supervisor* (WOS) melakukan konfirmasi nomor petikemas Dangerous Goods DG) melalui HHT, secara otomatis Operator Head Truck akan menerima Job List via handheld untuk mengangkut petikemas *Dangerous Goods* (DG) ke CY khusus petikemas Out Of Gauge (OOG);
- 2). Yard Planner mengalokasikan petikemas DG ke CY khusus untuk OOG sesuai klasifikasi/label IMO dan sesuai Discharging List/receiving.
- 3). Selanjutnya Operator RTGC/RS dapat menurunkan container OOG dari atas chasis dengan hati-hati.

Jembatan Timbang untuk Verified Gross Mass (VGM)

NPCT1 menyediakan fasilitas untuk VGM untuk mematuhi peraturan SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Ada 8 Jembatan Penimbangan yang terletak di Gerbang Common gate yang sudah disertifikasi oleh BKI (Biro Klasifikasi Indonesia), dan jembatan timbangan kedua ada di terminal NPCT1 yang berada di lane IN 4 dan lane OUT 5 yang bertujuan hanya untuk menimbang container transshipment.

Container Trucking

Pelacakan kontainer online yang selalu tersedia di situs web resmi untuk dapat membantu pengguna jasa / customers seperti shipper dan consignee untuk mengetahui keberadaan container / barangnya.

Fasilitas di Gate Terminal NPCT1

PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1) anak usaha PT. Pelabuhan Indonesia II/IPC, telah melakukan uji coba Auto Gate System sejak berdirinya pelabuhan terminal petikemas ini gate operasionalnya sudah menggunakan AGS sebagai system operasional gate nya terkait persaingannya dengan terminal petikemas tetangganya seperti JICT dan TPKKOJA bekerja sama demi kepuasan pelanggan dan persaingan antar bisnis terminal internasional dibentuk system kerjasama dinamakan *join gate*. Direktur Komersial IPC TPK, Arif Rusman Yulianto mengatakan, uji coba auto gate system atau pintu otomatis layanan penerimaan dan

pengeluaran peti kemas itu diintegrasikan dengan Customs Module Bea dan Cukai dengan dilengkapi system CEISA (*Customs Excise Information System and Automation*).

Jakarta, 08/02/2012 MoF (Fiscal) News - Penerapan Sentralisasi Sistem Pelayanan dan Pengawasan atau *Customs-Excise Information System and Automation* (CEISA) akan mempermudah sistem layanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Demikian disampaikan Direktur Informasi Kepabeanan dan Cukai Susiwijono saat menggelar konferensi pers di Kantor Pusat DJBC, Jakarta pada Rabu (8/2).

Dengan adanya CEISA, jelas Susiwijono, seluruh sistem pelayanan DJBC akan termonitor, transparan dan tersedia secara *real-time* 7x24 jam untuk mendukung layanan terintegrasi nasional. "Semuanya dapat dilihat secara *real-time* dan transparan melalui sistem ini, jadi kita tidak perlu menelpon ke kantor di seluruh Indonesia," ujar Susiwijono. Ia menambahkan, dalam hal ini sistem *National Single Window* (NSW) dan portal pertukaran data lainnya akan dapat diterapkan secara penuh secara nasional (*nation-wide*).

Selain itu, sumber data ekspor-impor untuk statistik nasional (Bank Indonesia dan Badan Pusat Statistik) dapat ter-cover secara nasional, sehingga menjamin integritas, validitas dan akurasi data. Selain itu, *balancing* antara fungsi pelayanan dan pengawasan akan dapat dilakukan secara efektif dengan sistem *profiling* yang lengkap dan *risk management* yang andal. Dengan demikian, perlakuan pelayanan kepabeanan akan menjadi sama (*equal-treatment*) di semua kantor DJBC di seluruh Indonesia, sehingga akan memberikan kepastian hukum dan kepastian usaha bagi seluruh pelaku usaha ekspor-impor.

Rencana uji coba dilakukan hingga akhir bulan ini dan mudah-mudahan pada awal bulan depan (Agustus) sudah golive, diimplemtasikan secara penuh Auto Gate System (AGS) Terminal 3 Priok,"ujarnya kepada beritakapal.com, pada Kamis (18/7/2019). Kantor Pelayanan Utama (KPU) Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta telah mewajibkan fasilitas terminal peti kemas maupun Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di wilayah pebean pelabuhan tersibuk di Indonesia itu mengimplementasi Auto Gate System (AGS). Selain untuk efektifitas pelayanan penerimaan dan pengeluaran peti kemas dengan auto gate system juga lebih memudahkan instansi Bea dan Cukai dalam melakukan pengawasan. Saat ini di pelabuhan Tanjung Priok terdapat lima fasilitas terminal peti kemas yang sudah memakai Auto Gate System (AGS), yakni; Jakarta International Container Terminal (JICT), TPK Koja, New Priok Container Terminal One

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

(NPCT1), Terminal Mustika Alam Lestari (MAL), dan Terminal 3 Priok yang dikelola IPC TPK.(am).

Fasilitas system yang dirubah dari awalnya manual sekarang menjadi Auto Gate System (AGS) / *system change* yang diganti antara lain sebagai berikut :

a). *System change atau system yang diganti :*

1. *TID Card Issuing*
2. *eTicket/gatepass Issuing*
3. *Entry Gate Automation*
4. *Auto Weight Bridge*
5. *Exit Gate Automation*

Untuk kepentingan pengawasan, pegawai DJBC berhak melakukan hold secara elektronik terhadap kontainer yang menjadi atensi pada pintu otomatis. Mekanisme hold dilakukan untuk menjamin barang/kontainer dapat dikontrol lebih lanjut oleh petugas Bea dan Cukai. Terdapat tiga kategori mekanisme Hold dalam AGS; Hold by Demand, Auto Hold, dan Hold on Gate. Gate barrier setelah implementasi AGS juga terbuka dalam waktu yang hampir bersamaan saat pengemudi kontainer melakukan tapping di checkpoint. Gambar 4 menunjukkan proses entry gate dengan menggunakan AGS. Ketika kontainer tiba di TPS, pengemudi kontainer melakukan scanning Truck Identification (TID) dan eTicket di entry point, kemudian Container Movement Slip (CMS) akan tercetak dan barrier akan terbuka sehingga kontainer dapat masuk ke TPS untuk melanjutkan proses kontainer yard. Ada beberapa teknologi yang digunakan dalam penerapan AGS di pelabuhan Tanjung Priok, salah satunya adalah penggunaan Equipment Interchange Receive (EIR).

Customs Module yang tidak sesuai dengan dokumen kepabeanan, untuk aplikasi customs module ini masih kami terus diperbaharui agar semua kekurangan-kekurangan yang dikeluhkan supaya cepat terealisasi dengan cepat dan lebih baik di kedepannya sehingga terciptanya customer / pengguna jasa agar container / barang yang masuk dan keluar dari Terminal lebih terpantau / termonitoring oleh petugas hangar / Bea Cukai dan cara kerjanya pun lebih maksimal, terlihat pada gambar dibawah ini 1 unit container export full yang terekam dengan aplikasi Customs Module yang memudahkan petugas gate in dan out

hanggar Bea Cukai dalam memonitoring trucking- trucking yang melintasi jalur/lane yang berada di area operasional Gate.

Terminal Peti Kemas NPCT1 untuk pelengkapan Auto Gate Systemnya bisa dikatakan sudah International karena seluruh spare part nya dari Belgia dan pemasangannya pun langsung oleh *Team Camco Technologies* yang didatangkan dari Belgia, adapun fasilitas-fasilitas yang sudah di pasang di setiap jalur / lane di area gate in maupun gate out sebagai berikut :

b. Mesin Kiosk.

Mesin Kiosk mengotomatiskan operasi logging, mempercepat waktu pemrosesan dan mengurangi kebutuhan intervensi gate staff terminal. Sistem ini menyediakan penelusuran operasi pengemudi, meminimalkan waktu tunggu di jalur dan memfasilitasi manajemen insiden oleh staff atau melalui system. Dengan beberapa antar muka untuk informasi yang masuk dan keluar, Gate Kiosk memungkinkan informasi diterima dari, dan dikirim ke, pengemudi secara real time langsung dari system atau aplikasi perangkat lunak lain, tanpa memerlukan perantara. Cara pemakaiannya ketika supir truck sudah melintasi lane dan supir sudah didepan mesin Kiosk lalu supir menscan TID terlebih dahulu gunanya untuk mendapatkan data truck tersebut, lalu supir menscan yang kedua yaitu gatepass/eticket/dokumen yang supir bawa gunanya untuk mencocokkan fisik peti kemas dan gatepass/eticket yang supir bawa dan itu harus sesuai.

c. Camera OCR (Optical Character Recognition).

Sistem OCR terdiri dari kombinasi perangkat keras dan perangkat lunak yang digunakan untuk mengubah dokumen fisik

(truck pada saat masuk lane baik truck yg sedang membawa peti kemas ataupun hanya trucknya saja) menjadi teks yang dapat dibaca mesin. Perangkat keras, seperti pemindai optik atau papan sirkuit khusus digunakan untuk menyalin atau membaca teks sementara perangkat lunak biasanya menangani pemrosesan tingkat lanjut (yang selama ini selalu dipantau di gate room oleh petugas gate. Pemasangan kamera OCR tersebut ada yang dipasang diatas dan dibawah, hampir semua sisi (depan, belakang, kanan, kiri, atas dan dibawah)

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

d. Barrier (Portal).

Menggunakan system Basic yaitu buka tutup dengan Tombol Push Button dan bisa diintegrasikan dgn System Card Access, system ini yang dipakaai di setiap lane jika sudah transaksi Auto Gate System sudah selesai maka barrier / portal akan terbuka dengan sendirinya dengan disertai CMS/EIR dari mesin Kiosk. Jenis system yang bisa diterapkan pada barrier gate :

1. System manual : barrier gate dapat dibuka dan ditutup dengan push button / dengan remote sd jarak 30 meter
2. System automatic : barrier gate dapat dibuka dengan push button dan tertutup secara otomatis menggunakan loop detector
3. System Access Control : barier gate dapat digabungkan dengan card Acces sehingga yang mempunyai card aja yg bisa membuka barrier gate tersebut.

Semuas system barrier gate tetap dipasang Sensor Logam (Vechile Loop Detector) supaya palang tidak menutup bila truck belum melewati portal.

e. Lampu Blitz OCR.

Fungsinya sebagai penerang pada saat truck dan container melintasi lane dengan bantuan kamera OCR bertujuan untuk memfoto / merekam setiap truck container bertujuan untuk mengecek fisik container pada saat melintasi lane apakah container tersebut sesuai fisik dengan gatepass, melihat fisik container apakah ada kerusakannya atau tidak, yang di control keseluruhannya oleh petugas gate.

f. Lampu-Lampu Kanopi.

Bertujuan sebagai penerangan di setiap area gate in dan out membantu customer/supir dan pekerja yang ada di Kawasan Gate pada malam hari agar operasional di area gate berjalan kondusif, aman dan lancar dan jauh dari insident kecelakaan.

g. Bollard.

Benda ini dipasang sebagai pelindung alat jika ada sesuatu alat/benda yang rawan tertabrak oleh truck/kendaraan yang tertabrak bollard nya terlebih dahulu contohnya di setiap lane yang dilindungi oleh bollard adalah Kiosk dan kamera OCR ini alat-alat yang rawan tertabrak oleh truck.

h. Lampu Traffic Light.

Gunanya untuk stop dan jalan truck pada saat mau memasuki lane, karena setiap lane hanya bisa dimasuki satu truck dan fungsinya lampu traffic light / lampu merah untuk mendandakan bahwa di lane masih ada truck yang belum selesai transaksi dan truck yang dibelakangnya harus menunggu sampai selesai.

i. Rambu-Rambu.

Gunanya sebagai alat informasi kepada pengguna jasa khususnya kepada supir truck yang akan melintasi area lane yang ada di gate, contohnya rambu stop, rambu kecepatan kurang lebih 10 km/jam.

Pembahasan**1. Alur Terminal Petikemas Pelabuhan**

PT. New Priok Container Terminal One (NPCT1) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang Terminal Pelabuhan Internasional Petikemas ekspor dan impor yang didukung dengan berbagai alat dan system teknologi yang modern, dalam pelayanan terminal pelabuhan internasional terbukti dapat membantu pergerakan arus petikemas menjadi lebih cepat dan efisien, adapun tahapan-tahapan pelayanan dalam pelabuhan di terminal petikemas export dan import di NPCT1 Tanjung Priok adalah sebagai berikut :

- a) Billing Terminal menerima order dari consignee berupa manifes dan SP3B (Surat Persetujuan Pemindahan dan Pengangkutan Barang).
- b) Billing Terminal Operation mencetak SP3B (Surat Persetujuan Pemindahan dan Pengangkutan Barang) yang telah diterbitkan dan disetujui oleh Bea Cukai.
- c) Billing Terminal mencetak SP2 (Surat Penyerahan Petikemas) melalui sistem Cosmos yang dimiliki New Priok Container Terminal One.
- d) Shipper / Consignee juga bisa lewat online untuk pencetakan SP2 (Surat Penyerahan Petikemas) dengan aplikasi yang bernama E-CONE yang telah disediakan terminal sebagai kemudahan untuk pelanggan.
- e) Shipper / Consignee juga bisa lewat online mengecek status kontainer yang sedang proses bongkar dari kapal melalui sistem yang dimiliki NPCT1.

**ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT
DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK
PADA MASA PANDEMIC COVID 19**

- f) Jika status kontainer yang awalnya on vessel menjadi on yard, shipper dan consignee segera mencetak SP2 (Surat Penyerahan Petikemas) melalui aplikasi online E-CONE yang sudah disediakan PT. New Priok Container Terminal One untuk menekan Dwelling Time.
- g) Setelah shipper / consignee mendapat respon dari ECON (*Electronic CONtainer*) dengan terbitnya nomor proforma, maka Field Officer menuju Billing untuk pengambilan SP2 (Surat Penyerahan Petikemas) nya.
- h) Dalam hal ini Field Officer tidak perlu antri lagi, cukup hanya menyerahkan nomor proforma, SP3B, Surat permohonan dan kemudian langsung mendapat SP2 (Surat Penyerahan Petikemas) nya
- i) Field Officer sebelum meninggalkan Billing wajib mengecek dan menghitung SP2 yang diterima oleh team Billing.
- j) Setelah mengecek dan jumlah SP2, maka Field Officer segera kembali ke Office untuk kemudian menyeting antara SP2 dan SP3B.
- k) Seiring dengan Field Officer menyetting SP3B dan SP2, maka shipper atau consignee segera membuat plan bongkaran atau muatan ke Terminal NPCT1 menggunakan truk.
- l) shipper / consignee mengirimkan plan *load and disch* transportasi kepada supir truck berupa gatepass.
- m) Shipper / consignee / pengurus EMKL mendistribusikan SP2 dan SP3B kepada driver untuk kemudian unit truk masuk membongkar container export atau untuk container import mengambil container yang berada di dalam yard NPCT1.
- n) Seiring unit truk masuk ke gate IN Terminal NPCT1 jika truck proses container export pastikan supir mengecek gatepass sesuai dengan fisik container.
- o) Seiring unit truk masuk ke gate IN Terminal NPCT1 jika truck proses container import pastikan supir mengecek gatepass sesuai dengan fisik container pada saat gate out karena dikuatkan operator RTG salah muat.
- p) Pihak bea cukai belum menyetujui izin keluar kontainer tersebut apabila belum di survey ketika gate out dari common gate, dengan hal ini maka pengurus EMKL atau consignee akan menuju common gate out untuk mensurvey satu persatu kontainer dan memastikan bahwa kontainer dalam keadaan bagus, tidak ada yang rusak dari segala, serta keadaan aman dan tersegel.

- q) Setelah Pengurus EMKL / consignee memeriksa seluruh fisik kontainer maka akan membrikan EIR (Equiment Interchange Receipt) dan memasang elektronik seal (bila ada), elektronik seal adalah seal yang dapat di lacak melalui gps dan dapat memastikan bahwa kontainer dalam keadaan aman, karena pada elektroik seal tersebut terdapat fitur-fitur seperti alarm, dan dapat terdeteksi jika terjadi penyalahgunaan.
- r) Unit truk dan container akan menuju gate out setelah di survey dan mendapatkan EIR dan persetujuan keluar oleh Bea Cukai

Dokumen yang digunakan dalam pelaksanaan export dan import

Terminal Pelabuhan Internasional petikemas di NPCT1 sangatlah mudah, praktis dan efisien, kami mengandalkan pelayanan yang sangat cepat,mudah dan ramah, pelaksanaannya cukup efisien karena hanya menggunakan satu dokumen untuk menyelesaikan alur barang hingga sampai kepada tujuan, adapun dokumen-dokumen yang digunakan dalam pelaksanaan produktivitas export dan import dari truk ke Terminal petikemas pelabuhan internasional NPCT1 sebagai berikut :

a). Gatepass / SP2 (Surat Penyerahan Petikemas)

Gatepass / SP2 adalah surat yang dikeluarkan oleh operator pelabuhan bahwa container tersebut telah diizinkan untuk masuk ataaau keluar yang diserahkan ke exportir atau importir. Di masing-masing terminal yang ada ditanjung priok Gatepass atau SP2 berbeda-beda bentuknya.

b). NPE (Nota Pelayanan Export)

Nota Pelayanan Ekspor (NPE) adalah nota yang diterbitkan oleh Pejabat Pemeriksa Dokumen, Sistem Komputer Pelayanan, atau Pejabat Pemeriksa barang atas PEB yang disampaikan, untuk melindungi pemasukan barang yang akan diekspor ke Kawasan Pabean dan/atau pemuatannya ke sarana pengangkut.

c). PEB (Pemberitahuan Export Barang)

Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) adalah pemberitahuan pabean yang digunakan untuk memberitahukan ekspor barang dalam bentuk tulisan di atas formulir atau data elektronik. Bentuk dan isi pemberitahuan pabean ekspor ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai.

ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK PADA MASA PANDEMIC COVID 19

d). PIB (Pemberitahuan Import Barang)

PIB atau Pemberitahuan Import Barang adalah suatu dokumen pemberitahuan kepada bea cukai atas barang import. Pada PIB tersebut berisi perincian atas barang import termasuk jumlah pajak dan bea masuk yang harus dibayarkan atas barang import.

e). CMS (Container Movement Slip)

CMS (Container Movement Slip) adalah dokumen operasi gate in yang berisi no.TID truck, no.plat, informasi lokasi dan informasi container yang mau di export seperti no.container, ukuran, type dan lain-lain

f). EIR (Equipment Interchange Receipt)

Dokumen Equipment Interchange Receipt (EIR) atau dokumen sah yang menerangkan kondisi fisik petikemas secara detil, surat yang dikeluarkan oleh pihak terminal sebagai hasil dari pemeriksaan fisik/survey atas container kosong yang dikembalikan oleh importir EIR dan SP2 ini harus dilampirkan saat penarikan jaminan container di pelayaran.

g). Invoice billing NPCT1

Invoice adalah dokumen yang dikeluarkan oleh billing terminal yang digunakan sebagai suatu bukti pembayaran yang berisi jumlah pembayaran yang harus dibayar oleh pengguna jasa (shipper/consignee

h). Verified Gross Mass (VGM)

Berat kontainer ekspor yang sudah terverifikasi beratnya sebelum di muat ke atas Kapal. VGM ini adalah salah satu kebijakan yang dihasilkan dari konvensi SOLAS (Safety Of life At Sea) yang diselenggarakan oleh Organisasi Maritim International (IMO : International Maritime Organization).

Hambatan yang timbul dalam pelaksanaan export dan import di Terminal

a) Hambatan yang sering muncul dalam Proses Penanganan *Export dan Import* di Terminal NPCT1 adalah :

- 1) Hambatan berupa faktor alam seperti hujan deras (cuaca buruk). Dalam keadaan hujan deras maka operator alat akan kesulitan melakukan manufer, sehingga aktivitas pembongkaran atau pemuatan kontainer menjadi terganggu.
- 2) Hambatan berupa peralatan bongkar muat kontainer, Lamanya unit truk pada saat ingin muat atau bongkar di dalam yard, dalam hal ini seringkali unit sudah di dalam Yard NPCT1

namun tidak ada alat yang segera melayani dikarenakan ada beberapa faktor seperti alat RTG fokus melayani stack dari kapal atau alat tidak beroperasi karna rusak. Dengan adanya antrian tersebut sehingga dapat mempengaruhi kecepatan TRT (*Truck Round Traffic*) yang telah di ditargetkan maksimal pelayanan export dan import kurang lebih 40 menit oleh Terminal NPCT1

b) Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang timbul dalam pelaksanaan produktivitas export dan import di Terminal NPCT1 adalah :

- 1) Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan aktivitas sementara untuk mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kecelakaan kerja.

Terhadap hambatan yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan dan antrian truk yang panjang, maka perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang harus ditambahkan unit alat RTG nya demi sebuah pelayanan NPCT1 kepada customer seperti shipper dan consignee

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan maka dapat digunakan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui Analisis Proses Penanganan *Export dan Import* di Terminal NPCT1 Tanjung Priok Pada Masa Pandemic Covid 19, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses *export dan import container* di Terminal NPCT1 yang ada di Tanjung Priok dimasa *pandemic covid 19* ?
2. Bagaimana cara menanggulangi penanganan *export dan import* dimasa *pandemic covid 19* khususnya di Terminal Pelabuhan container NPCT1 ?
3. Bagaimana upaya IPC Pelindo II dan Terminal Petikemas NPCT1 Jakarta Tanjung Priok ditengah *pandemic covid 19* dalam penanganan *export dan import container* di Terminal container NPCT1

DAFTAR PUSTAKA

1. Pengarang pribadi

(Triyoso, 200). Menurut Punan (1992:2) Marolop Tandjung (2011 : 379), Astuti Purnamawati (2013 : 13), Kramadibrata (2002 : 280), Malcolm McLean, Sumber

**ANALISIS PROSES PENANGANAN EXPORT DAN IMPORT
DI TERMINAL NPCT1 TANJUNG PRIOK
PADA MASA PANDEMIC COVID 19**

- :(en.wikipedia.org/wiki/containerization, 2008), Menurut R.O Saut Gurning dan Drs. Eko Hariyanto Budiyo, (2007: 113)
- 2). Editor, pimpinan sebagai pengarang
Baltic and International Maritime Council (BIMCO), 2020, Dampak Coronavirus Semakin Serius, Penurunan Volume China Tembus 1,7 Juta TEUS, <https://indoshippinggazette.com/2020/dampak-coronavirus-semakin-serius-penurunan-volume-china-tembus-17-juta-teus/>
- 3). Penulis suatu organisasi
Sand (BIMCO), 2020, Virus Corona: Kehilangan Pendapatan Pelayaran Sudah Tembus \$1,5 miliar atau Rp 21 Triliun, <https://indoshippinggazette.com/2020/virus-corona-kehilangan-pendapatan-pelayaran-sudah-tembus-15-miliar-atau-rp-21-triliun/> . Reported Cases and Deaths by Country, Territory, or Conveyance <https://www.worldometers.info/coronavirus/>, 2020.
- 4). Bab dalam buku
Studi Kepustakaan, 2020
<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/33144/Chapter%20II.pdf;jsessionid=FEBAF8D9303F5196385AC2E24607215B?sequence=3>
- 5). Naskah dalam Proceeding
Beh, E. J., & Farver, T. B. (2012). The Box-Cox Transformation and NonIterative Estimation Methods for Ordinal Log-Linear Models. Australian & New Zealand Journal of Statistics, 54(4), 475–484. <https://doi.org/10.1111/anzs.12007> Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2018, April 23). Bea Cukai Belawan Adakan Sosialisasi Implementasi TPS Online. Retrieved August 20, 2018, from <http://www.beacukai.go.id/berita/beacukai-belawan-adakan-sosialisasiimplementasi-tps-online.html> Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2018, June 25).
- 6). Disertasi atau Thesis
Sutianto, F. D. (2016, March 8). Selesai 100%, Ini Penampakan Pelabuhan Atas Laut “New Priok Container Terminal One Tanjung Priok.” Retrieved August 20, 2018, from <https://finance.detik.com/beritaekonomi-bisnis/d-3159716/selesai100-ini-penampakan-pelabuhan-ataslaut-npct1-tanjung-priok>. Mabrori, A. (2018, April 18). Indonesia Shipping Gazette (ISG) (by Damas Jati), (Natural serfing), (Lexy Moleong, 2006:04), (Sugiyono,
- 92 | Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi – Vol.4 No.2 Tahun 2024**

2008: 02), (Nana Syaodih, 2013: 220), (Lexy Moloeng, 2005: 186), (Nana Syaodih, 2007: 221), Moleong (2002:103), Taylor, (1975:79), (Lexy J. Moleong 2002:114), Merdeka.com (Jakarta, selasa 13/9), Jakarta, 08/02/2012 MoF (Fiscal), News beritakapal.com pada Kamis (18/7/2019).