

## DWELLING TIME DAN YARD OCCUPANCY RATIO (YOR) VS BIAYA RELOKASI



**Oleh: Rudy Sangian | Senior Consultant at Supply Chain Indonesia**

Dalam rangka untuk memperbaiki layanan kepelabuhanan, baru-baru ini pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 117/2015 tentang Relokasi Barang Impor yang Sudah Melewati Batas Waktu Penumpukan Tiga Hari di Lini Satu Pelabuhan.

Dengan mengimplementasikan peraturan tersebut secara konsisten diharapkan *dwelling time* bisa mencapai rata-rata tiga hari.

Perlu diketahui bersama bahwa berbagai masalah yang dihadapi oleh para *business players* (*shipping lines, shipping agent, freight forwarder, importer*) dan operator pelabuhan adalah bahwa tidak adanya informasi mengenai *container* yang terkena relokasi.

Maksud dari informasi ini adalah mereka senantiasa diberikan informasi mengenai apakah *container* yang direlokasi itu adalah *container* yang tergolong memang harus dipindahkan karena sudah lebih lama (*long stay*) berada di lini I *quay yard* dibandingkan dengan *container* lainnya.

Pada gambar di bawah ini, ada contoh 4 *tier container* di susun di lini I *quay yard*, maka yang patut di-relokasi adalah *container* yang berada di *tier 1* dan bukan yang berada di *tier 4*, kecuali memang ada informasi bahwa yang ada di tier 4 adalah lebih lama dari *container* yang berada di *tier* lainnya.



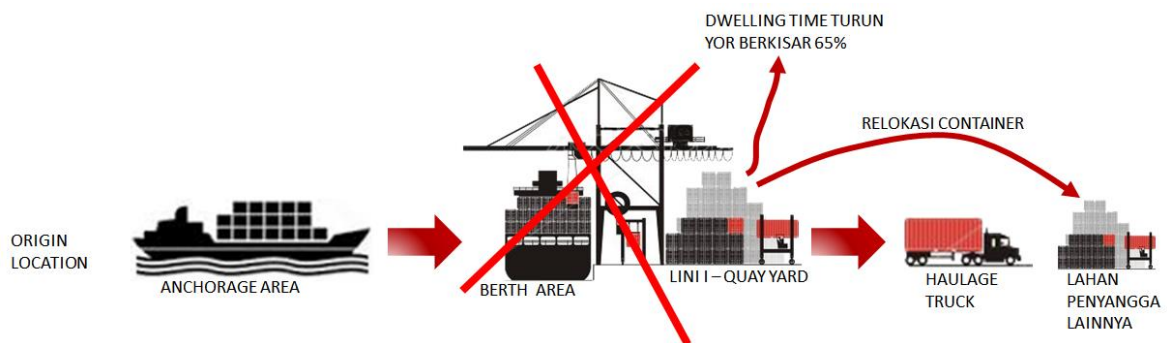
Relokasi *container* itu harus seizin bea cukai, dalam hal relokasi yang dikeluhkan oleh para *business players* adalah apakah *container* tersebut memang patut dipindahkan sesuai dengan kebijakan Permen 117/2015 tentang *long stay* dan *yard occupancy ratio* (YOR) lini I *quay yard*.

## ARTIKEL

Long stay yang dimaksud adalah upaya untuk memindahkan beberapa *container* ke lahan penyangga lainnya sehingga *dwelling time* dapat ditekan dan YOR senantiasa berada di kisaran 65%.

*Container* yang direlokasi itu seharusnya status *container* yang sudah lama berada di lini I *quay yard* (*long stay*) dan bukan yang baru dibongkar yang secara alamiah pasti diletakkan pada *tier 4* sebagaimana gambar di atas.

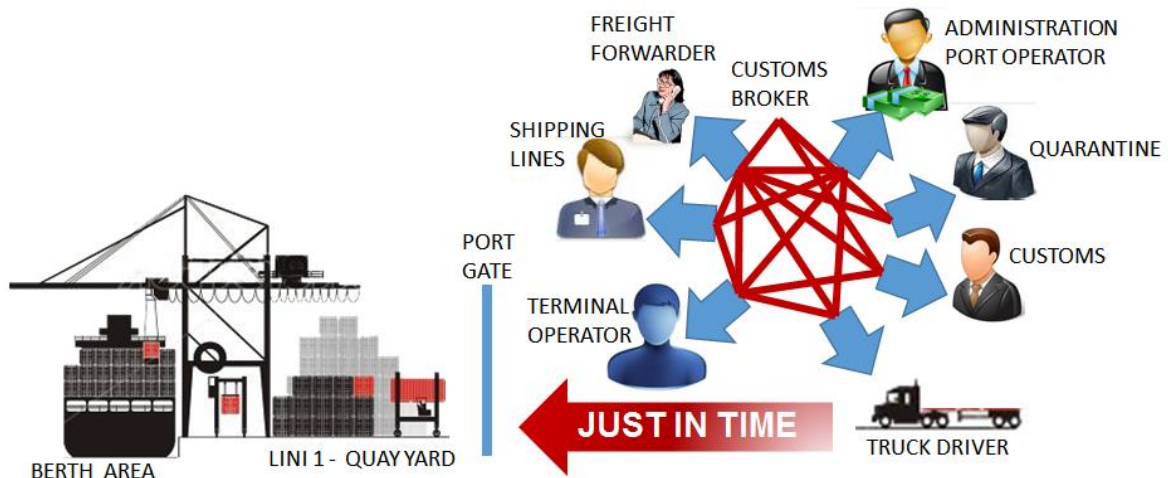
Praktek di lapangan untuk mengambil *container* yang berada di *tier 1* itu memerlukan alat untuk mengangkat *container-container* yang berada di *tier* atasnya untuk ditempatkan di sebelahnya lalu *container* di *tier 1* tersebut segera di *lift on* ke atas *haulage truck* pengangkutnya untuk dibawa ke lahan penyangga lainnya.



### MEKANISME PENGAMBILAN *CONTAINER* DI LINI 1 QUAY YARD

Jika kapal telah disepakati untuk disandarkan maka pastikan kegiatan bongkar muat dapat segera dilakukan, jika ternyata kesiapan alat bongkar muat dan ketersediaan tenaga operator alat bongkar muat serta ketersediaan lapangan lini I *quay yard* berpotensi YOR naik dan berpotensi *dwelling time* lama yang disebabkan oleh berbagai hal yang berkenaan dengan *management coordination* sesama *business players* untuk menyelesaikan berbagai administrasi yang berkenaan dengan *clearance process* ke berbagai pihak sebagaimana yang tertera pada gambar di bawah ini.

ARTIKEL



Maka, ekosistem terhadap jaminan kelancaran arus barang di pelabuhan menjadi terhambat. Jadi, tidak semata-mata barang harus segera direlokasi, kita harus melihat penyebab utama, akar permasalahan *dwelling time* dan YOR di pelabuhan.

Ada pendekatan lain, yaitu kapal lebih baik berada di area labuh daripada menciptakan *dwelling time* dan YOR di pelabuhan dan tidak perlu mengalami relokasi barang yang konon biayanya sangat tinggi yaitu sekitar 1 juta-an per TEUs.

Namun di sisi lain, bagaimana kapal boleh lebih baik berada di area labuh sementara tidak ada koordinasi semua pihak di pelabuhan, yang mana semua data perencanaan kegiatan berjalan secara alamiah dan tidak pernah dikendalikan perencanaan tersebut untuk melihat berbagai potensi *dwelling time* dan YOR di pelabuhan.

**DWELLING TIME dan YOR vs BIAYA RELOKASI**

Jika setiap hari ada sebanyak 3000 TEUs s//d 5000 TEUs *container* yang terkena relokasi maka 3000 x Rp. 1 juta = Rp. 3 milyar per hari atau 5000 x Rp. 1 juta = Rp. 5 milyar per hari. Jika dikalikan dengan 360 hari maka ada Biaya Relokasi Rp. 1 T s/d hampir Rp. 2 T per tahun yang mana sudah setara dengan net profit laporan tahunan sebuah BUMN Operator Pelabuhan.

Harus diingat bahwa *dwelling time* yang di informasikan pada media masa itu *dwelling time* lini I *quay yard* dan tidak termasuk hitungan *dwelling time container* di lini penyangga. Jika fokusnya adalah YOR dan *dwelling time* lini I *quay yard* maka volume ribuan TEUs *container* yang terkena relokasi dapat mengkondisikan YOR *quay yard* 65% dan *dwelling time* pendek.

Perlu diketahui bahwa untuk mengambil *container* di tier 1 sebagaimana disebutkan di atas maka biaya bahan bakar sebuah alat *top loader* atau *reach taker* itu berkisar 50 liter per jam.

Tarif progressive yang berkesinambungan mulai dari *container* berada di lini I *quay yard* dan seterusnya berada di lini penyangga, yang sudah pasti turut menambahkan biaya relokasi

## ARTIKEL

trilyunan rupiah dimaksud di atas dan akhirnya tidak akan menekan totalitas biaya logistik yang sudah ada.

Indikator *dwelling time* dan YOR di Indonesia belum menunjukkan perubahan, hal ini disebabkan oleh adanya efek domino biaya relokasi, tarif progressive di lini penyangga dan biaya bahan bakar peralatan relokasi lini I quay yard.

*Dwelling time* dan YOR lini I *quay yard* membaik itu bukan berarti totalitas biaya logistik sudah membaik.

### Sekilas tentang Supply Chain Indonesia

---

Supply Chain Indonesia (SCI) merupakan lembaga independen yang bergerak dalam kegiatan pendidikan, pelatihan, konsultasi, penelitian, dan pengembangan bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia. SCI menjadi wadah informasi, interaksi, dan komunikasi para praktisi, akademisi, birokrasi, peneliti, dan pemerhati bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia.

SCI telah berperan dalam memperbaiki dan meningkatkan kinerja logistik untuk perusahaan-perusahaan swasta dan BUMN. SCI juga berkontribusi dalam perbaikan dan pengembangan logistik melalui beberapa kementerian dan lembaga pemerintah terkait, seperti Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan lain-lain, termasuk dalam implementasi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.