

EFEKTIVITAS PROGRAM ONE GATE, ONE BILLING AND ONE SYSTEM DALAM PEMBERANTASAN PUNGUTAN LIAR (PUNGLI) DI PELABUHAN

Haniah Hanafie, Zaidatul Widad
UIN Syarif Hidayatullah Jakarta
haniah.hanafie@uinjkt.ac.id

Abstract

This research concerns the One Gate, One Billing and One System Program and extortion at the Port. The purpose of this study is to explain the effectiveness of the One Gate, One Billing and One System Program in preventing extortion at Tanjung Priok Port and the inhibiting factors for implementing the One Gate, One Billing and One System Program. A qualitative approach with descriptive data analysis techniques was used in this study. Program effectiveness theory as an analytical framework. Data was collected by interviews, document review and observation. The results of the study show that the One Gate, One Billing and One System Program is not effective in preventing extortion at Tanjung Priok Port. There are cultural factors, weak supervision, the economy and abuse of authority by officers, making eradication of extortion difficult to overcome.

Keywords: effectiveness, extortion, One Gate, One Billing and One System

Abstrak

Penelitian ini mengenai Program One Gate, One Billing and One System dan pungli di Pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan efektivitas Program One Gate, One Billing and One System dalam pencegahan pungli di Pelabuhan Tanjung Priok dan faktor penghambatnya. Pendekatan kualitatif dengan teknik analisis data deskriptif, digunakan dalam penelitian ini. Teori efektivitas program sebagai kerangka analisis. Data dikumpulkan melalui wawancara, telaah dokumen dan observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Program One Gate, One Billing and One System tidak efektif dalam pencegahan pungli di Pelabuhan Tanjung Priok. Terdapat faktor budaya, pengawasan lemah, ekonomi dan penyalahgunaan wewenang yang dilakukan krani, sehingga pemberantasan pungli sulit diatasi.

Kata kunci: Rekonsiliasi Arab Saudi-Iran, Konstelasi Politik, BRI, Kepentingan China

Article History: *Received 22 July 2023, Revised: 15 Agust 2023, Accepted: 01 November 2023, Available online 30 December 2023*

Pendahuluan

Pungutan liar (pungli) disebut sebagai salah satu modus tindakan korupsi, kategori extra ordinary crime yang sangat urgent untuk diberantas. Pungli dilakukan oknum-oknum yang tergabung dalam suatu kelompok atau organisasi dan mempunyai kekuatan meminta uang atau barang secara illegal, sehingga diidentikkan sebagai aksi pemerasan dan korupsi (Ibrahim Hot, 2017: 9) Aksi pungli dapat dilakukan di mana saja, kapan, oleh siapapun dan terjadi di ranah pelayanan public, sebagaimana ditemukan di Disdukcapil, Kabupaten Asahan dalam penelitian Chairunnisa Br. Keliat (2020: 63-64) mengenai berbagai bentuk praktik pungli pembuatan KTP.

Jumlah pungli di saat Pandemi, ditemukan sebanyak 1.200 kasus pada Januari-Maret 2021 (Supardji Rasban, 2021) dan Satgas Saber Pungli (2021) juga menemukan bahwa kasus pungli didominasi oleh sektor pelayanan publik. Meskipun berbagai upaya telah dilakukan untuk mengendalikan, mende-teksti, serta menindak aksi korupsi di lingkungan Pemerintahan Kota Bekasi dengan mewujudkan Zona Integritas menuju Wilayah Bebas Korupsi dan Wilayah Birokrasi Bebas Melayani (Putri Catalya, 2019: 5) dan hasilnya dengan kategori cukup (Putri Catalya, 2019: 1) .

Data OTT Periode Januari –Agustus 2021 (Sudirman Wamad, 2021) menunjukkan jumlah kasus sebanyak 6.109, jumlah tersangka 7.894 orang dan jumlah bukti diperoleh sebanyak Rp. 318.560.448. Meskipun jumlah kasus pungli banyak ditemukan dan telah diberlakukan sanksi, tetapi tidak membuat gentar para oknum pelaku pungli. Hal ini dikarenakan pungli dianggap sebagai hal yang biasa atau lumrah (<http://bit.ly/AppsBisniscomPS>) dan menambah anggaran belanja negara, sebagaimana diteliti Ridwan Ali Ibrahim, Muhammad Yamin

Lubis, dan Marzuki (2018: 250) tentang Saber Pungli di Kota Medan untuk menciptakan good governance dan hasilnya tidak efektif, meskipun Saber Pungli tersebut positif dan telah memenuhi Standar Operasional Prosedur (SOP), ketika diterapkan kebijakan Saber Pungli di Polda Sulawesi Selatan (Edy, Husain Hamka, dan Syamsuddin Maldun, 2018: 37).

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia (Pelindo, 2012), kini telah menggunakan sistem digitalisasi sebagai bentuk adaptasi terhadap perkembangan teknologi, mengurangi kasus duplikasi dan repetisi (Inpres No 5 Tahun 2020). Selain itu, untuk meningkatkan pelayanan dan mencegah pungli.

Salah satu sistem digital yang diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok, adalah One Gate, One Billing and One System. Hal ini sejalan dengan Inpres No.5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional dengan tujuan meningkatkan kemampuan logistik nasional, membenahi situasi investasi, serta menaikkan daya saing perekonomian Nasional.

One Gate, One Billing and One System merupakan program untuk meningkatkan efisiensi proses logistik dengan sistem pembayaran tunggal, transparan dan pengoperasian tunggal oleh seluruh operator di terminal peti kemas Pelabuhan Tanjung Priok. Meskipun telah dilengkapi dengan teknologi, SDM berkualitas, system NGen (percepatan proses bongkar muat) dan *Autho Gate Sistem* dan ekosistem digital payment, sebagai inovasi dalam pelayanan berbasis digital (Martinus Job, 2018), tetapi bukan berarti Pelabuhan Tanjung Priok telah terbebas dari jeratan pungli, karena fakta menunjukkan bahwa pungli sulit dihindari. Oleh karena itu, penelitian secara kualitatif ini mencoba mengkaji secara deskriptif tentang Efektivitas Program One Gate, One Billing and One System dalam Pemberantasan Pungli di Pelabuhan Tanjung Priok dan Faktor-faktor penghambat, yang didukung dengan teori efektifitas.

Pungli di Pelabuhan Tanjung Priok

Aksi pungli merupakan tindakan penyalahgunaan wewenang yang bertujuan untuk meringankan urusan maupun kepentingan milik pembayar pungutan. Aksi pungli biasanya melibatkan dua pihak antara oknum petugas dan pengguna jasa yang biasa melakukan transaksi, baik itu secara terang-terangan maupun secara rahasia. Aksi pungli terjadi di tingkat lapangan, dilakukan secara singkat dan dalam bentuk uang (Samodra Wibawa, Arya Fauzy, dan Ainun Habibah, 2013: 75).

Hasil penelitian, menunjukkan bahwa para pekerja yang bertugas mengurus bongkar-muat di Pelabuhan Tanjung Priok, sering meminta uang kepada supir yang masuk ke area bongkar-muat. Modus pungli dengan alasan “uang pelayanan”, “uang keamanan” dan “uang pelicin”, sehingga petugas berhasil “memaksa” supir memberi uang antara Rp.15.000,00-Rp.30.000,00. Jumlah tersebut berlaku untuk setiap truk yang masuk ke area bongkar-muat. Jumlah truk yang masuk puluhan, bahkan ratusan setiap hari. Apabila rata-rata jumlah truk yang masuk 60 setiap hari, maka uang hasil pungli dapat diperoleh $\text{Rp. } 30.000,00 \times 60 = \text{Rp. } 1.800.000/\text{hari} \times 25 \text{ hari kerja} = \text{Rp. } 45.000.000,00$ per bulan. Dengan demikian, jumlah uang pungli yang diterima Pelabuhan Tanjung Priok, cukup besar.

Truk-truk yang telah memiliki kartu STID (Single Truck Identification Data) dan antri, mengikuti aturan, dapat dikalahkan oleh truk-truk yang memberi uang pungli kepada petugas di pelabuhan. Oleh karena itu, para pemilik barang (pengusaha) telah mengantisipasi dengan memberikan biaya lebih kepada supir, agar tidak antri (Endang Riyani, Wawancara, 18 Maret). Aksi pungli ini, mendapat perhatian pemerintah, khususnya Presiden Jokowi, setelah mendapat keluhan dari supir truk, saat kunjungan ke pelabuhan, sehingga dilakukan koordinai dengan pihak kepolisian untuk menangani pungli tersebut. Selain itu, Ombudsman RI juga mengungkapkan tentang pungli dalam Majalah Dermaga. Besar kecil pemberian pungli oleh supir, membuat ketidakpastian dan

biaya tinggi dalam waktu penyelesaian layanan (Berlian, 2021). Praktek pungli ini membuat kelambatan dalam pelayanan bongkar-muat dan “merusak” jadwal yang sudah tertata rapi.

Program One Gate, One Billing and One System dan Pungli

Program One Gate, One Billing and One System merupakan program Inpres No.5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. Program ini diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok, khususnya pada terminal-terminal peti kemas, agar pelayanan bongkar muat peti kemas dapat dilaksanakan dengan cepat, transparan dan efisien. Program ini disebut sebagai one gate dan one billing.

Program one gate merupakan sistem pengoperasian tunggal oleh semua operator terminal peti kemas (Inpres No. 5 Tahun 2020) dengan menggunakan Kartu STID (Single Truck Identification Data), sebagai identifikasi setiap truk oleh OP (Petugas) Tanjung Priok dan Pelindo. Kartu STID ini, harus dimiliki oleh setiap truk yang masuk pelabuhan peti kemas untuk bongkar muat barang. Proses memperoleh kartu ini, harus dengan biaya yang tidak murah. Dengan kartu ini, setiap truk akan mengetahui dan memiliki jadwal bongkar muat dan melakukan antrian dengan teratur , sebaliknya jika tidak memiliki kartu, maka pemilik truk (supir) tidak mengetahui jadwal antrian nya dan dapat merusak system pelayanan. Berikut contoh kartu STID yang diterbitkan Pelindo.

Gambar 1. Kartu STID



Sumber: <https://www.logistiknews.id/2022/01/22/>, 202

Sedangkan program one billing merupakan sistem pembayaran tunggal dan transparan yang diterapkan di seluruh operator terminal peti kemas. Dengan adanya kesatuan sistem tersebut, diharapkan mutu pelayanan transportasi umum di Pelabuhan Tanjung Priok menjadi lebih baik, teratur dan berjalan lancar.

Pelabuhan Tanjung Priok, terbesar di Indonesia yang bergerak di bidang peti kemas (IPC, 2022), berfungsi sebagai pintu gerbang perdagangan dan keluar masuknya barang ekspor impor, baik domestik maupun internasional, sehingga pelabuhan sebagai penyedia pelayanan publik, memiliki peran penting dan barometer perekonomian di Indonesia. Padatnya aktifitas Pelabuhan Tanjung Priok, menjadikan potensi kejahatan pungli oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Dengan penerapan One Gate One Billing One System, diharapkan kejahatan pungli di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dihilangkan atau diminimalisir.

Efektivitas Program *One Gate, One Billing and One System* Dalam Pencegahan Pungli di Pelabuhan Tanjung Priok.

Dalam mengukur efektivitas program *One Gate, One Billing and One System* dalam pencegahan pungli di Pelabuhan Tanjung Priok, digunakan teori efektivitas program (Campbell J.P. (1989)

dalam Mutiarin, dkk (2014: 97) dan Ni Wayan Budiani (2007:54) yang terdiri dari ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program, dan pemantauan program.

1. Ketepatan Sasaran Program

Program dikatakan efektif, apabila sasarannya berhasil tepat, sesuai dengan sasaran yang ditentukan sebelumnya (Ni Wayan Budiani, 2007: 53). Demikian pula Halim dalam Panggulu (2013: 3), mengatakan bahwa efektifitas sebagai upaya atau ukuran yang dilakukan pemerintah dalam memberikan pelayanan public kepada rakyatnya. Dengan kata lain, pelayanan public harus sesuai atau tepat sasaran.

Sasaran Program *One Gate, One Billing and One System* adalah terbentuknya teknologi informasi digital di Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga pelayanan lebih efisien terkait proses logistik dan tidak terjadi kesalahan-kesalahan dalam logistic (Inpres No. 5 Tahun 2020).

Berdasarkan hasil penelitian, bahwa Program *One Gate*, belum mampu mengurangi aksi pungli, karena masih terjadi penumpukan arian truk di pelabuhan. Pemilikan Kartu STID sebagai jalan masuk bongkar muat barang, belum dimiliki semua pengusaha (Supir Truk), karena proses memperoleh kartu STID tidak mudah, selain biayanya cukup besar, prosedur pendaftaran cukup sulit, sehingga pengusaha merasa kesulitan (Endang Riyani, wawancara, 18 Maret 2022).

Berikut ini prosedur registrasi Kartu STID dikeluarkan Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelindo.

Gambar 2. Prosedur Registrasi Kartu STID Pelabuhan Tanjung Priok



Sumber: Gambar diambil oleh penulis di Kantor STID Pelabuhan Tanjung Priok, 03 Juni 2022

One Billing berupa *Indonesia National Single Window* (INSW), sehingga semua transaksi dapat diakses melalui *Inaportnet* atau *Billing Center* pada terminal” (Sholeh, Wawancara, Tanggal 03 Juni 2022), tetapi *Inaportnet* tidak dapat diakses, karena jaringan internet lemah (*down*). Hal ini dapat dikatakan bahwa *One Billing* belum mampu meningkatkan pelayanan pembayaran. Kelemahan teknologi semacam ini, menjadi celah aksi pungli di pelabuhan oleh petugas.

Dengan demikian, target penyelesaian Program *One Gate One Billing One System* pada Desember 2021 yang tertera pada Inpres No.5 Tahun 2020, tidak tercapai, karena Juni 2022 program ini belum dapat diselesaikan, dalam pelaksanaan, pembuatan Kartu STID dan INSW belum maksimal, sehingga tidak sesuai sasaran dan target waktu. Dapat diartikan bahwa dari sisi ketepatan sasaran, belum efektif, sebagaimana dikatakan Manahan P. Tampubolon (2007) bahwa pencapaian sasaran yang telah disepakati secara bersama dan tingkat pencapaian sasaran itu menunjukkan tingkat efektivitas.

Sedangkan Richard M. Steers (1985: 1) mengungkapkan suatu pekerjaan dapat dikatakan efektif, apabila pekerjaan tersebut dapat diselesaikan secara tepat waktu sesuai dengan rencana sebelumnya yang telah ditetapkan.

2. Sosialisasi Program

Sosialisasi Program diukur dari kemampuan penyelenggara program dalam melakukan sosialisasi, sehingga masyarakat mengetahui tentang pelaksanaan program tersebut. Sosialisasi Program *One Gate, One Billing and One System* dilaksanakan beberapa kali melalui *online* dengan jumlah terbatas dan *offline* dengan mengundang para pengusaha. Dengan kata lain, Program *One Gate, One Billing and One System* telah disosialisasikan secara formal (Syahrial Syarbaini, dkk, 2004: 73).

Dengan demikian, Pihak Pelabuhan Tanjung Priok telah melaksanakan kewajibannya, dan diharapkan para pengguna jasa pelabuhan memahami, mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku. Meskipun telah disosialisasikan secara terbatas, tidak berarti bahwa persoalan pungli berhenti, karena hasil wawancara memperlihatkan bahwa pungli masih tetap berlangsung (Dony, Wawancara, Tanggal 13 Maret 2022).

3. Tujuan Program

Tujuan Program adalah kesesuaian antara hasil penerapan program dengan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Tujuan Program *One Gate, One Billing and One System* di Pelabuhan Tanjung Priok adalah terciptanya pembayaran dan pengoperasian secara transparan dan tunggal serta pencegahan aksi pungli antara operator lapangan terminal dan supir truk di pelabuhan.

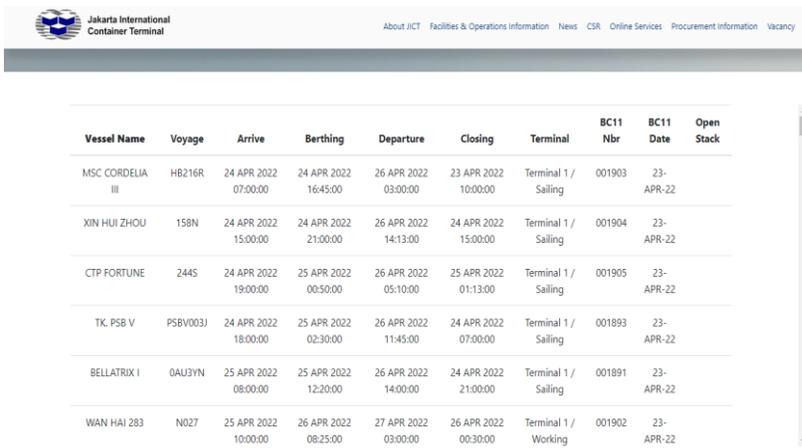
Awalnya, mekanisme pelayanan setiap terminal peti kemas memiliki *gate* dan kartu akses. Dengan adanya program ini, memudahkan koordinasi dalam pengawasan terhadap truk-truk yang masuk di setiap *gate*, karena hanya menggunakan satu kartu, yaitu *STID (Single Truck Identification Data)* yang berguna sebagai akses masuk area pelabuhan.

Selain itu, *One Billing* yaitu penerapan Indonesia National Single Window (INSW) di Pelabuhan. Dengan *One Billing* ini, pengguna dapat membayar dari rumah atau tinggal bayar di terminal masing-masing serta tidak perlu membayar apapun lagi setelah melakukan transaksi melalui *Inaportnet* maupun

Billing Center. Pembayaran dilakukan dengan non-tunai, sehingga memudahkan transaksi. Inti dari tujuan program tersebut yaitu terciptanya *One System* di Pelabuhan Tanjung Priok (Lister Gurning, Wawancara, tanggal 30 Juni 2022).

Apabila ditelaah penjelasan di atas, maka tampaknya para pengguna jasa atau para supir tidak perlu lagi mengeluarkan dana pungli, karena system pembayarannya dengan non tunai. Persoalannya banyak truk tidak memiliki Kartu STID, sehingga tidak mengetahui jadwal bongkar-muat melalui *online services*, akhirnya harus antri. Nah bagi supir yang tidak bersedia menunggu lama, maka di sinilah terjadi pungli. Berikut ini jadwal operasi bongkar-muat:

Gambar 2. Jadwal Operasi Bongkar-Muat Kapal di Terminal Peti Kemas JICT



The screenshot shows the JICT website header with the logo and navigation links. Below is a table with the following columns: Vessel Name, Voyage, Arrive, Berthing, Departure, Closing, Terminal, BC11 Nbr, BC11 Date, and Open Stack.

Vessel Name	Voyage	Arrive	Berthing	Departure	Closing	Terminal	BC11 Nbr	BC11 Date	Open Stack
MSC CORDELIA III	HR216R	24 APR 2022 07:00:00	24 APR 2022 16:45:00	26 APR 2022 03:00:00	23 APR 2022 10:00:00	Terminal 1 / Sailing	001903	23- APR-22	
XIN HUI ZHOU	158N	24 APR 2022 15:00:00	24 APR 2022 21:00:00	26 APR 2022 14:13:00	24 APR 2022 15:00:00	Terminal 1 / Sailing	001904	23- APR-22	
CTP FORTUNE	244S	24 APR 2022 19:00:00	25 APR 2022 00:50:00	26 APR 2022 05:10:00	25 APR 2022 01:13:00	Terminal 1 / Sailing	001905	23- APR-22	
TK. PSB V	PSBV003J	24 APR 2022 18:00:00	25 APR 2022 02:30:00	26 APR 2022 11:45:00	24 APR 2022 07:00:00	Terminal 1 / Sailing	001893	23- APR-22	
BELLATRIX I	0AU3YN	25 APR 2022 08:00:00	25 APR 2022 12:20:00	26 APR 2022 14:00:00	24 APR 2022 21:00:00	Terminal 1 / Sailing	001891	23- APR-22	
WAN HAI 283	N027	25 APR 2022 10:00:00	26 APR 2022 08:25:00	27 APR 2022 03:00:00	26 APR 2022 00:30:00	Terminal 1 / Working	001902	23- APR-22	

Sumber: JICT, <https://www.jict.co.id/index.php/vessel-schedule>, 2022

Berdasarkan penjelasan T. Hani Handoko (2003: 7), bahwa efektivitas merupakan kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk pencapaian tujuan yang telah ditetapkan, maka dapat dikatakan tujuan Program *One Gate, One Billing and One System* telah tercapai dan peralatan STID dan INSW tersedia. Namun masih tetap ditemukan kendala banyaknya truk belum mendaftarkan STID dan sistem kerap mengalami *down*, dengan demikian tujuan

program *One Gate, One Billing and One System* belum mencapai target pencapaiannya.

4. Pemantauan Program

Pemantauan program yaitu kegiatan yang dilakukan, baik saat maupun setelah program berjalan dengan tujuan memantau program dan sebagai bentuk perhatian kepada peserta program. Dalam penerapan Program *One Gate, One Billing and One System*, perlu pemantauan, agar kekurangan-kekurangan yang terjadi saat pelaksanaan dapat diperbaiki dan dapat segera diketahui, apakah tujuan yang diinginkan telah tercapai.

Pemantauan terhadap Program *One Gate, One Billing and One System*, bermanfaat untuk peningkatan mutu pelayanan bagi pihak pelabuhan, maupun pengguna jasa pelabuhan. Berdasarkan Permenhub No. PM 51 Tahun 2021 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, pihak pelabuhan telah memiliki petugas memantau dan mengawasi kinerja pelayanan pelabuhan yang disebut dengan PFSO atau Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*).

Berdasarkan hasil penelitian, (Bagoes, Wawancara, Tanggal 03 Juni 2022), dikatakan bahwa semua kegiatan yang dijalankan Pihak Pelabuhan, harus melalui prosedur, mulai mengajukan rancangan sampai evaluasi, semua ada dalam pengawasan oleh PFSO sebagai keamanan pelabuhan yang berperan dalam mengawasi pelabuhan, termasuk penerapan Program *One Gate, One Billing and One System*. Sedangkan di lapangan, terdapat juga koordinator pengawas lapangan. Mereka membantai aktivitas bongkar-muat di lapangan mulai dari truk masuk sampai selesai.

Hasil penelitian, menunjukkan bahwa meskipun pelabuhan telah dilengkapi dengan petugas pengawas, tetapi belum cukup kuat untuk memberantas pungli di pelabuhan. Petugas tidak tegas dan Pihak Pelabuhan juga belum berani menindak tegas pelaku-pelaku pungli, sehingga pungli selalu terjadi kembali.

Berbeda dengan penjelasan dari pihak pelabuhan, mengatakan bahwa jika diketahui petugas melakukan pungli (tertangkap tangan), maka langsung dikeluarkan dengan tidak hormat.

Pernyataan di atas, dibantah oleh salah satu pegawai pelabuhan sendiri dengan mengatakan bahwa sulit pungli diberantas, karena tidak diminta, para supir selalu memberi, karena para supir tidak memiliki Kartu, sehingga tidak tahu jadwal bongkar-muat dan ingin cepat dilayani, agar tidak antri lama.

Solly Lubis (2007: 56) mengatakan bahwa suatu program akan berjalan tetap sesuai tujuan, apabila penyelenggara mengawasi dan membawa kembali ke target tujuan, jika program mulai keluar jalur. Artinya, kalau pengawasnya tegas, maka program itu akan berjalan dengan baik. Demikian pula, apabila terdapat penyimpangan (pungli) pada Program *One Gate, One Billing and One System*, kemudian ditindak tegas, maka program tsb berjalan dengan baik.

Faktor-faktor Penghambat.

1. Budaya

Meskipun Program *one gate, one billing, one system* telah diterapkan oleh Pihak Pelabuhan Tanjung Priok, tetapi pungli belum mampu diberantas, karena budaya pungli sudah ada sejak lama, sejak pelabuhan dibangun. Dan hampir 100% pekerja dan supir pelabuhan mengetahui praktek pungli.

2. Pengawasan Lemah

Setiap kegiatan yang dirancang dan dilaksanakan Pihak Pelabuhan, harus mengikuti SOP (prosedur) yang telah ditentukan dan diatur oleh Permenhub. Meskipun Pelabuhan Tanjung Priok Telah memiliki petugas pengawas PFSO (*Port Facility Security Officer*) atau Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan, tetapi mereka belum mampu mengatasi pungli di pelabuhan dan pungli masih tetap berjalan.

3. Ekonomi

Latar belakang penghasilan rendah dan tingginya kebutuhan hidup di ibukota, menjadi penyebab oknum pegawai melakukan pungli. Moralitas dan tingkat pemahaman agama

yang cukup, idealnya dapat mengatasi perilaku pungli. Selain itu, ketegasan penegakan hukum juga dapat membuat jera bagi pelaku pungli.

4. Penyalahgunaan Wewenang

Kewenangan yang cukup besar, membuat oknum dapat melakukan penyimpangan. Hal ini didukung oleh pengawasan dan penegakan hukum lemah. Selain itu, ketiadaan Kartu STID membuat oknum pegawai “memaksa” perilaku pungli. Kesulitan pengurusan kartu, dapat dikatakan unsur kesengajaan terciptanya pungli.

Kesimpulan

Program pelayanan *one gate, one billing dan one system* telah disosialisasikan secara terbatas, mengingat kondisi covid 19. Persyaratan pendaftaran memperoleh Kartu STID belum banyak dipenuhi oleh para pengguna. Ketidadaan Kartu STID inilah penyebab pungli di pelabuhan.

Efektifitas Program *One Gate, One Billing and One System* belum dapat dikatakan efektif, karena ketepatan sasaran belum terpenuhi, para pengguna belum menindaklanjuti sosialisasi secara maksimal dan pemantauan program lemah, sehingga tindakan pungli masih merajalela. Dengan demikian, Program *One Gate, One Billing and One System* belum efektif dalam memberantas pungli di Pelabuhan Tanjung Priok.

Daftar Rujukan

- Berlian. “Perbaikan Pelayanan Publik di Pelabuhan Laut Utama Terkait Upaya Percepatan Dwelling Time”. *Majalah Dermaga*. Edisi 263, Juli 2021.
- Budiani, Ni Wayan. “Efektivitas Program Penanggulangan Pengangguran Karang Taruna “Eka Taruna Bhakti” Desa Sumerta Kelod Kecamatan Denpasar Timur Kota Denpasar”. *Jurnal Ekonomi Sosial*. Vol. 2 No. 1, 2007.
- Catalya, Putri. “Analisis Keefektifan Upaya Pemerintah Daerah dalam Membangun Sistem Pengendalian Korupsi (Studi Kasus pada Pemerintah Kota Bekasi)”. *Accounting and Business Information Systems Journal*. Vol. 7 No. 4, 2019.

Edy, Husain Hamka, dan Syamsuddin Maldun. "Implementasi Kebijakan Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2016 Tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar". *Jurnal Paradigma*. Vol. 1 No. 1, 2018.

<http://bit.ly/AppsBisniscomPS>

<https://www.logistiknews.id/2022/01/22>.

<https://www.jict.co.id/index.php/vessel-schedule>, 2022.

Handoko, T. Hani. 2003. *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE UGM.

Hot, Ibrahim. *Rahasia di Balik Sapu Bersih Pungli*. Yogyakarta: Deepublish, 2017.

Ibrahim, Ridwan Ali, Muhammad Yamin Lubis, dan Marzuki. "Pelaksanaan Fungsi dan Tugas Satuan Tugas Saber Pungli Kota Medan Berdasarkan Keputusan Wali Kota Medan Nomor 352/963.K/2016 Tentang Unit Kelompok Saber Pungli Kota Medan". *Jurnal Hukum Kaidah*. Vol. 17 No. 3, 2018.

Inpres No. 5 Tahun 2020 Tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional.

IPC. "IPC Terminal Peti Kemas Tanjung Priok". <https://ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/>, diakses pada 15 Maret, pukul 21:58 WIB.

Jakarta International Container Terminal. "About JICT". <https://www.jict.co.id/index.php/article/128>, diakses pada 10 Oktober 2021, pukul 14:47 WIB.

Jakarta International Container Terminal. "Online Services". <https://www.jict.co.id/index.php/vessel-schedule>, diakses pada 26 April 2022, pukul 21:11 WIB.

Job, Martinus. "Digitalisasi Pelabuhan Tanjung Priok Uji Coba Auto Gate System". <https://indoshippinggazette.com/2018/digitalisasi-pelabuhan-tanjung-priok-uji-coba-auto-gate-system/>, diterbitkan pada 8 Juni 2018, diakses pada 21 Oktober 2021, pukul 19:15 WIB.

Keliat, Chairunnisa Br. "Kebijakan Pidana dalam Penanggulangan Pungutan Liar Pembuatan Kartu Tanda Penduduk oleh Oknum Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil (Studi di Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil

- Kabupaten Asahan)". *Jurnal SOMASI (Sosial, Humaniora, dan Komunikasi)*. Vol. 1 No. 1, 2020.
- Lubis, Solly. *Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Mandar Madju 2007.
- Mutiarin, Dyah dan Arif Zainudin. 2014. *Manajemen Birokrasi dan Kebijakan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Panggulu, Yosua T. 2013. Efektivitas Kebijakan Retribusi Pada Dinas Pengelolaan Pasar Kebersihan Dan Pertamanan Di KabupatenKepulauan Talaud. *Journal Volume Ii*. No. 4. Tahun 2013.
- Pelindo. "Pelabuhan Tanjung Priok". <https://pelindo.co.id/port/pelabuhan-tanjung-priok>, diakses pada 15 Oktober 2021, pukul 19:29 WIB.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.
- Rasban, Supardji. "Pungli di Masa Pandemi Covid-19 Capai 1.200 Kasus". <https://mediaindonesia.com/nusantara/397131/pungli-di-masa-pandemi-covid-19-capai-1200-kasus>, diterbitkan pada 11 April 2021, diakses pada 15 Oktober 2021, pukul 13:38 WIB.
- Steers, Richard M. 1985. *Efektivitas Organisasi*. Terj. Magdalena Jamin. Jakarta: Erlangga.
- Syarbaini, Syahril, dkk. *Sosiologi dan Politik*. Bogor: Ghania Indonesia, 2004.
- Tampubolon, Manahan P. "*Perilaku Keorganisasian*". Jakarta: Ghalia Indonesia, 2007.
- Wamad, Sudirman. "Sepanjang 2021, Kasus Pungli Didominasi Sektor Pelayanan Publik". <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-5742382/sepanjang-2021-kasus-pungli-didominasi-sektor-pelayanan-publik>, diterbitkan pada 27 September 2021, diakses pada 15 Oktober 2021, pukul 14:34 WIB
- Wibawa, Samodra, Arya Fauzy, dan Ainun Habibah. "Efektivitas Pengawasan Pungutan Liar di Jembatan Timbang". *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*. Vol. 12 No. 2, Januari 2013.

- Wawancara dengan Bagoes. *Supervisor* Pelindo Regional 2 Tanjung Priok. Pada tanggal 3 Juni 2022, pukul 10:00 WIB, di Kantor Pelindo Regional 2 Tanjung Priok.
- Wawancara dengan Dodi. Sopir Truk. Pada tanggal 13 Maret 2022, pukul 10:30 WIB, di Kedai Kopi Lain Hati Kramat Jaya.
- Wawancara dengan Endang Riyani. Direktur PT. Sumatera Jawa Line. Pada tanggal 18 Maret 2022, pukul 15:00 WIB, di Kantor PT. Sumatera Jawa Line.
- Wawancara dengan Imam Alghifahri. Sopir Truk. Pada tanggal 13 Maret 2022, pukul 11:40 WIB, di Kedai Kopi Lain Hati Kramat Jaya.
- Wawancara dengan Lister M. Gurning, S. SiT., M. M.Tr, Kepala Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok. Pada tanggal 30 Juni 2022, pukul 09.50 WIB, di Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok.
- Wawancara dengan Dimas (nama disamarkan atas permintaan narasumber). Pekerja Lapangan (Krani) Terminal Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Priok. Pada tanggal 08 Juni 2022, pukul 19:40 WIB, melalui *Zoom*.
- Wawancara dengan Sholeh. Tim *Single Truck Identification Data*. Pada tanggal 3 Juni 2022, pukul 09:00 WIB, di Kantor *Single Truck Identification Data* (STID)