

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Waktu tunggu bongkar muat (*Dwelling time*)

Dwelling time atau waktu tunggu kadang disebut waktu tinggal bongkar muat Peti Kemas di Pelabuhan merupakan masalah klasik yang belum dapat diselesaikan di Indonesia. Sebenarnya, *dwelling time* masalah yang sederhana dan merupakan bagian kecil dari manajemen pelabuhan. Hal-hal penting yang harus dilakukan dalam menyelesaikan *dwelling time*, mengelola pelabuhan dengan baik, memotong jalur birokrasi yang rumit, dan menggunakan satu sistem yang disinkronkan untuk semua layanan (Rafi dan Purwanto, 2016) . *Dwelling time* merupakan rentan waktu yang dibutuhkan peti kemas sejak dilakukan bongkar muat di kapal hingga keluar dari pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen. Lamanya *dwelling time* cukup merugikan perekonomian, utamanya harga barang pada konsumen menjadi mahal karena harus menanggung biaya efisiensi akibat *dwelling time* (Maulana dan Januarita, 2016).

Dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai dari satu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat dari kapal hingga peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama (Panggabean, dkk 2016). *Dwelling time* menghabiskan waktu hingga satu bulan, ada juga yang memakan waktu sangat singkat, lama juga karena menunggu dokumen. Proses perijinan yang harus diperbaiki, sebab titik sentralnya ada proses administrasi saja. Lamanya masa tunggu bongkar muat atau *dwelling time*, disebabkan oleh banyak faktor, tetapi faktor yang paling mempengaruhi adalah banyaknya proses perijinan yang harus dilalui. Pembinaan proses *dwelling time* yang akan dilakukan pemerintah meliputi perbaikan arus barang, sampai sistem teknologi informasi.

Permasalahan lain masih banyaknya tumpang tindih regulasi atau peraturan terutama yang berhubungan dengan penimbunan barang dan

kelancaran arus barang. Pengiriman kargo dalam perdagangan dunia melalui Peti Kemas (*containerization*) saat ini sudah menjadi salah satu pilihan utama. Sudah lebih dari 90% kargo internasional diangkut melalui pelabuhan sebagai *transfer interface*. Pelabuhan di India dapat mengurangi waktu tunggu kapal kontainer dan dengan demikian menghemat biaya. Meningkatnya biaya pengembangan terminal kontainer membenarkan penggunaan simulasi komputer untuk membantu dalam perencanaan dan pembuatan kebijakan. Peningkatan secara eksponensial pada kargo dan pelayaran seluruh dunia (Prasadja Ricardinto dkk, 2018).

Masa tunggu bongkar muat yang lebih dikenal dengan istilah *dwelling time*, sejak tahun 2013 dengan masa tunggu yang masih panjang yaitu sekitar tujuh hari, yang kemudian diperbaiki kinerjanya hingga mencapai masa tunggu sampai sekitar tiga hari. Namun masa tunggu bongkar muat tersebut tidak cukup memadai jika dibandingkan dengan kondisi di negara tetangga seperti di Singapura yang hanya sekitar satu setengah hari, Hongkong dua hari, Australia tiga hari, *Port Klang*, Malaysia empat hari dan *Leam Chabang*, Thailand lima hari. Perbandingan dengan negara berkembang lainnya, misalnya di Afrika, pelabuhan nasional Nigeria yaitu *Seaport Terminals Operators of Nigeria* (STOAN) pada 2014 berhasil menekan waktu tunggu dari 10 hari menjadi tiga hari, seperti halnya pada beberapa negara ASEAN lainnya. Berbicara tentang kinerja di pelabuhan ada dua parameter, yaitu *waiting time* (WT) dan *dwelling time* (DT). Pada prinsipnya ketika berbicara *waiting time* dan *dwelling time* adalah dua hal yang sangat berbeda baik secara definisi maupun parameter serta ruang lingkupnya. Menurut definisi *World Bank*, pengertian *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Proses *dwelling time* di pelabuhan terbagi atas tiga tahap, yaitu: *pre-clearance*, *customs clearance*, dan

post-clearance. Tiap tahapan berbeda institusi yang menanganinya. Apabila didetilkan satu persatu sesuai urutan prosesnya, beberapa kendala yang dihadapi pada proses *pre clearance* adalah kesadaran *importer / forwarder* untuk mempercepat pengurusan *import* barang sangat minim. Sehingga, hal itu cenderung tidak segera mengurus izinnya setibanya barang/petikemas di Pelabuhan. Kurang koordinasi antar instansi terkait perijinan Lartas (barang larangan dan/atau pembatasan) serta sering terjadinya gangguan pada Indonesia Nasional *Single Window* (INSW) juga memberikan kontribusi penyebab lamanya *dwelling time* pada tahap awal proses tersebut.

Pada proses *pre clearance* ini yang terlibat adalah *importir* dengan kementerian/lembaga terkait penerbit izin *eksport / import* di antaranya: Kementerian Perdagangan, BPOM (Badan Pengawas Obat dan Makanan), Karantina Tumbuhan, Karantina Hewan, Kementerian Kesehatan, Ditjen Sumber Daya & Perangkat Pos & Informatika (SDPPI), Karantina Ikan, Kementerian Pertanian, kementerian Perindustrian, Kementerian Lingkungan Hidup, Bapeten (Badan Pengawas Tenaga Nuklir), Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Polri, Kementerian Kehutanan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Selanjutnya pada proses *custom clearance*, kendala yang dihadapi biasanya masalah lamanya waktu penyerahan *hardcopy* dokumen jalur kuning dan jalur merah. Juga masih lamanya penarikan kontainer untuk diperiksa fisik. Demikian juga lamanya pengurus barang dalam pendampingan periksa fisik serta kesiapan penerbitan *Delivery Order* (DO) dari pelayaran dan perbankan pada hari-hari libur.

Pada proses ini yang terlibat adalah *custom* (Bea Cukai) dan terminal operator pelabuhan. Pada tahapan *post clearance*, kendala yang dihadapi di antaranya masih adanya tempat penimbunan sementara, *shipping line*, *trucking* dan depo kontainer yang belum buka 24 jam sehari dan 7 hari seminggu (24/7). Selanjutnya, belum diterapkannya penyerahan *Delivery Order* (DO) secara elektronik (*online*) serta lamanya pemilik barang

mengeluarkan barangnya yang telah mendapatkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) dari Bea dan Cukai. Pada proses ini, terlibat di antaranya terminal operator, jasa pengurus transportasi / *forwarder* / pemilik barang, *trucking*, perusahaan pelayaran dan gudang/pabrik diluar pelabuhan. Beberapa upaya yang mungkin bisa dilakukan untuk memperbaiki *dwelling time* pada setiap prosesnya. Pada proses *pre clearance*, di antaranya perlu diupayakan pemanfaatan fasilitas *prenotification* untuk jalur prioritas, percepatan *importer* untuk percepatan penyampaian pemberitahuan *import* barang (PIB), perlunya inisiatif strategis *stakeholder* mini-lab, juga perlu dilakukan koordinasi secara berkala dengan penerbit lartas serta perlunya dilakukan perbaikan sistem Indonesia Nasional Single Window (INSW).

Pada proses *customs clearance* bisa dilakukan percepatan penyerahan *hardcopy* PIB, mandatory program dokap *online*, mendorong percepatan zonasi Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan penerbitan petugas lapangan perusahaan pengurusan jasa kepabeanan (PPJK). Dan upaya yang bisa dilakukan pada proses *post clearance* di antaranya mendorong tempat penimbunan sementara (TPS), *shipping line*, *trucking* dan depo petikemas memanfaatkan layanan 24 jam sehari dan 7 hari seminggu (24/7), perlu mengimplementasikan *delivery order* (DO) *online* pada *Shipping line* dan perlunya regulasi yang mengatur untuk pengeluaran barang dapat oleh TPS apabila pemilik barang belum mengeluarkan barang dalam waktu 1 x 24 jam. Permasalahan yang perlu dipahami oleh masyarakat dan semua pihak, bahwa tujuan memangkas *dwelling time* adalah untuk dapat menurunkan biaya logistik / efisiensi biaya logistik. Khususnya, terkait pengeluaran barang setibanya di terminal/pelabuhan. Sebuah proses layanan di pelabuhan yang terkelompok dalam proses tertentu yang masing-masing merupakan tanggung jawab pihak / instansi/lembaga tertentu yang berdiri sendiri.

Dengan demikian, untuk mengatasi masalah *dwelling time* diperlukan peran dan partisipasi aktif dari semua pihak yang terlibat. Tak hanya dari kementerian / lembaga terkait penerbit ijin *ekspor / impor*, Bea dan cukai, operator terminal, namun juga para pelaku usaha baik para importir, eksportir, PPJK, shipping agent, dan forwarder, tapi juga pelaku-pelaku usaha pelabuhan lainnya. Faktor lamanya *dwelling time* bisa jadi karena masih kurang maksimalnya pelayanan dari instansi terkait, tetapi bisa juga diakibatkan karena adanya faktor lain, misalnya lalainya importir dalam mengurus perijinan pendukung impor yang disyaratkan dalam HS *code* yang digunakan. Misalnya dalam HS *code* mensyaratkan bahwa komoditi yang diimpor memerlukan perijinan dari BPOM atau Kemendag. Dalam hal perijinan tersebut seharusnya dilengkapi sebelum barang tiba di pelabuhan, tetapi kadangkala barang sudah tiba di pelabuhan tetapi perijinan belum diurus. Dalam kasus tersebut, proses *customs clearance* pasti baru dilaksanakan setelah perijinan selesai diurus. Untuk mendapatkan hasil yang memuaskan semua pihak, tentunya diperlukan kerjasama lintas sektor, baik dari pemerintah melalui instansi terkait dalam membuat kebijakan dan para pengusaha sebagai user. Tidak terlalu efektif apabila hanya pihak-pihak tertentu saja yang berupaya keras menurunkan *dwelling time*. Namun di lain pihak, para pengusaha menganggap bahwa waktu yang masih cukup panjang tersebut masih bisa ditolerir dari perspektif bisnis mereka, sehingga mereka merasa tidak perlu bergegas mengeluarkan barangnya dari kawasan pelabuhan (Ricardianto dkk, 2018).

2.1.2 Bongkar Muat

Menurut B.S. Herman dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi *Ekspor & Impor*, Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang– barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift*,

atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya (Basuki dkk, 2015). Operasi bongkar muat dari dan ke kapal ada 4 macam, yaitu:

1. Kegiatan *Stevedoring*

Proses diturunkannya barang – barang muatan dari dek kapal menuju ke tepi pelabuhan dengan menggunakan alat-alat berat bongkar muat.

2. Kegiatan *Cargodoring*

Proses dibawahnya barang – barang muatan kapal yang suda ada di tepi pelabuhan menuju ke gudang penyimpanan pelabuhan untuk disimpan / ditimbun.

3. Kegiatan *Deliverydoring*

Proses pengiriman barang – barang muatan kapal yang suda ada digudang penyimpanan pelabuhan menuju keluar lingkungan pelabuhan untuk disimpan.

4. Kegiatan *receivedoring*

Proses pengangkutan kembali barang yang ada di pabrik atau perusahaan atau industri untuk dikirim kembali ke gudang penyimpanan pelabuhan.

5. Penyelenggaraan bongkar muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggaraan bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerjabongkar muat yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Jadi kecepatan bongkar muat dapat dilihat berdasarkan kecepatan siklus ganco, sedangkan *hook cycle time* adalah waktu yang diperlukan

dalam proses memindahkan barang dari palka ke dermaga dalam satu siklus. Satu siklus hook adalah dimulai dari mengaitkan ganco kemuatan di dalam palka kapal kemudian mengangkat barang tersebut ke dermaga, lalu ganco dilepaskan, dan seterusnya ganco kembali kedalam palka. Semakin cepat kerja perhook *cycle* maka semakin banyak kegiatan bongkar muat yang dihasilkan dan ini dapat diukur berdasarkan satu waktu periode tertentu (jam, hari, bulan, tahun). Kecepatan bongkar muat sangat ditentukan oleh beberapa faktor diantaranya seperti jumlah siklus dalam satu jam dan berat rata-rata muatan serta pemilihan peralatan yang tepat, ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang sesuai, gudang / lapangan penumpukan yang sudah siap, kondisi jalan untuk lalu lintas mobil pangangkut tidak ada yang menghalangi serta cuaca yang cerah. Dengan demikian apa yang diharapkan dalam kegiatan bongkar muat akan tercapai bahkan mungkin lebih dari yang diharapkan. Kegiatan bongkar muat merupakan upaya pemindahan sementara, menggeser muatan dari satu kapal ke dermaga / tongkang / truk atau sebaliknya dan dari dermaga ke gudang / lapangan penumpukan atau sebaliknya guna kelancaran arus barang pada suatu pelabuhan. Menurut kemenhub No.KM 14 tahun 2001, perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat (*Stevedoring, Cargodoring, Receiving / Delevering*) dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat (Rasyid dkk, 2016)

Berdasarkan uraian diatas maka disintesisakan pengertian kecepatan bongkar muat adalah pemenuhan standar international yang meliputi kualitas sumber daya manusia, perlengkapan bongkar muat, serta sarana dann prasarana pendukung lainnya.

2.1.3 Penentuan jalur Barang

Sesuai dengan tugas DJBC (Direktorat Jendral Bea dan Cukai) harus melakukan pemeriksaan barang secara selektif dengan metode sistem penjaluran pengeluaran barang *impor*. Prosedur penetapan jalur pengeluaran barang impor dalam rangka pemeriksaan barang secara selektif diterapkan DJBC (Direktorat Jendral Bea dan Cukai) ada empat jalur. Keempat jalur tersebut yaitu: Jalur merah, Jalur Kuning, Jalur Hijau, Jalur MITA (Mitra Utama) memungkinkan proses pengeluaran barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Pada importasi yang ditetapkan jalur merah, dilakukan pemeriksaan fisik barang dan penelitian dokumen *impor* kemudian diterbitkan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang), pada jalur kuning hanya dilakukan penelitian dokumen dan kemudian dapat diterbitkan SPPB tanpa dilakukan pemeriksaan fisik, sedangkan pada jalur hijau dapat terbit SPPB tanpa dilakukan pemeriksaan barang dan penelitian dokumen dilakukan setelahnya. Sedangkan untuk jalur MITA (Mitra Utama) memungkinkan proses pengeluaran barang *impor* tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Sistem penjaluran ini tentunya membawa konsekuensi terhadap penerapan konsep *self assessment* yang memberikan kepercayaan penuh pada importir untuk memberitahukan barang impor melalui dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan menghitung serta membayar sendiri bea masuk dan pajak-pajak dalam rangka impor. Proses pemeriksaan yang dilakukan dapat menjadi sebuah penghambat dalam menjaga kelancaran arus barang. Pada akhirnya DJBC (Direktorat Jendral Bea dan Cukai) hanya akan melakukan pemeriksaan fisik barang pada *ekspor-impor* yang memiliki tingkat risiko yang tinggi. Hal ini dilakukan agar pemeriksaan menjadi efektif dan mampu mendorong kelancaran arus barang. Penetapan tingkat risiko dilakukan berdasarkan profil importir dan profil komoditi. Profil *importir* adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko *importir*, sedangkan profil komoditi

adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko komoditi.

Dalam hal hasil penelitian terhadap dokumen *impor* mengakibatkan kekurangan pembayaran Bea Masuk, Cukai, dan Pajak Dalam Rangka *Impor* (PDRI), maka Pejabat Bea dan Cukai menerbitkan Surat Penetapan Tarif dan/atau Nilai Pabean (SPTNP). Penetapan tarif dan/atau nilai pabean tertuang dalam SPTNP yang berfungsi sebagai penetapan Pejabat Bea dan Cukai, pemberitahuan, dan penagihan kepada importir. Berdasarkan pasal 16 UU no.17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, penetapan tarif dan nilai pabean dilakukan paling lama 30 hari sejak tanggal pendaftaran pemberitahuan pabean. Apabila tidak adanya pengawasan maka Negara akan menjadi rugi sebesar jumlah SPTNP setiap tahunnya. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, bea cukai tetap harus melaksanakan pelayanan yang baik tanpa mengesampingkan sisi pengawasannya. Di dalam jalur importasi tetap dilakukan pengawasan dan khusus jalur merah dan jalur kuning yang dilakukan pemeriksaan fisik serta penelitian dokumen dapat mempengaruhi angka *dwelling time*.

Dwelling Time merupakan waktu rata-rata yang dibutuhkan oleh satu kontainer atau paket kiriman mulai dari bongkar sampai dengan keluar pelabuhan/bandara (*gate-out*). Semakin tinggi persentase pemeriksaan fisik maka dapat dipastikan semakin tinggi pula angka *Dwelling Time* yang dibutuhkan. (Sunarmin dkk, 2017). Prosedur penetapan jalur pengeluaran barang *impor* dalam rangka pemeriksaan barang secara selektif diterapkan DJBC (Direktorat Jendral Bea dan Cukai) ada empat jalur. Keempat jalur tersebut yaitu: 1. Jalur merah; 2. Jalur Kuning; 3. Jalur Hijau; 4. Jalur MITA (Mitra Utama). semua kegiatan penjaluran tersebut dikatakan berjalan lancar dengan bantuan beberapa faktor yakni:

1. Faktor Sumber Daya Manusia

Pada faktor ini, dapat dikatakan efektif jika suatu kebijakan dijalankan dengan tersedianya sarana dan prasarana yang memadai serta penggunaan sumber daya manusia secara optimal. Menurut Pelaksana Intelejen Penindakan dan Penyidikan bahwa sumber daya yang ada terkait dengan sumber daya manusia belum memadai. Dikarenakan banyaknya jumlah importasi yang ditetapkan sebagai jalur merah yang mendapatkan respon Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM) yang mengharuskan barangnya diperiksa dan juga dilakukan penelitian dokumen oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Barang (PFPB) dan Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD). Ditambah lagi dengan importasi jalur kuning yang harus dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB), yang menjadikan tugas dari PFPD semakin banyak.

2. Faktor Struktur Organisasi

Pada faktor ini dikatakan efektif apabila struktur organisasi yang dijalankan terdiri dari jabatan-jabatan yang stabil, baik itu *structural* maupun fungsional menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing secara maksimal. Sesuai dengan tugas dan fungsi bea cukai yaitu sebagai *community protector* yang berarti mengawasi setiap barang yang masuk ke dalam negeri. Fungsi bea cukai sebagai *community protector* diterapkan pada sistem penetapan jalur. Dimana pada importasi jalur merah harus melalui pemeriksaan fisik yang dilakukan oleh PFPB dan penelitian dokumen yang dilakukan oleh PFPD sebelum diterbitkannya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) oleh bea cukai. Adapun tindakan dari bea cukai terhadap pengguna jasa yang kurang patuh terhadap aturan yang diberlakukan yaitu masih ada pengguna jasa yang dengan sengaja menahan barangnya di pelabuhan sedangkan SPPB sudah diterbitkan, padahal seharusnya saat SPPB sudah diterbitkan maka pengguna jasa berkewajiban untuk

mengeluarkan barangnya dari pelabuhan. Pengguna jasa yang bertindak seperti ini tentu berdampak pada pengguna jasa lainnya yang harus menunggu antrian lebih lama karena pelabuhan penuh berisikan pengguna jasa yang kurang patuh. Selain itu juga menyebabkan terjadinya kongesti di sekitar pelabuhan, maka tindakan yang dilakukan bea cukai hanya memberi himbauan kepada pihak TPS (Tempat Penimbunan Sementara) agar memerintahkan kepada pengguna jasa untuk dengan segera mengeluarkan barangnya dari TPS.

3. Faktor kurangnya penguasaan teknologi

Pada faktor ini dikatakan efektif apabila dalam sistem yang dijalankan diterapkan secara adil, maksudnya yaitu untuk kepentingan publik tidak terabaikan. Saat pengguna jasa menginput dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) maka saat itu akan mendapat respon penjaluran. Dalam Undang-Undang Kepabeanan No 17 tahun 2006 dalam pasal 3 menyebutkan bahwa pemeriksaan pabean harus dilakukan secara selektif dan sesuai dengan PER 16/BC/2016 dalam pasal 4 ayat 3 menyebutkan bahwa penetapan jalur ditetapkan berdasarkan profil atas operator ekonomi (*Importir*, Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeananan, Pengangkut, Pengusaha Tempat Penimbunan Sementara dan pihak lainnya yang terkait dengan pergerakan barang *impor*), profil komoditi, pemberitahuan pabean, metode acak dan informasi intelejen.

2.1.4 Custom Clearance

Custom clearance sendiri dapat diketahui sebagai sebuah proses administrasi pengeluaran atau pengiriman barang dari wilayah muat ataupun bongkar yang berhubungan dengan Kepabeanan atau sebuah administrasi pemerintah. Secara ringkas di dalam aktivitas logistik, maka custom clearance dapat diketahui sebagai sebuah pemenuhan kewajiban kepabeanan di bidang ekspor dan impor. Sebuah custom clearance sendiri secara sah tertuang di dalam UU (Undang-Undang) yang berlaku di Indonesia. Undang-Undang Kepabeanan Nomor 10 tahun 1995 adalah

sebuah UU yang mengatur kepabeanan dan juga di dalam peraturan custom clearance ini. Di dalam custom clearance itu sendiri, terdapat beberapa tahapan prosedur yang perlu dilakukan dan juga dilewati ketika ingin mendapatkan barang yang telah dikirimkan oleh sebuah aktivitas logistik. Setidaknya ada tiga tahap yang ada pada sebuah aktivitas custom clearance yaitu Pre-Clearance, Clearance, dan juga Post Clearance.

Sedangkan lama waktu rata-rata customs clearance bergantung pada dilakukan atau tidaknya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Sejalan dengan hal itu maka peti kemas jalur merah memiliki waktu rata-rata customs clearance yang paling lama dibandingkan jalur lainnya, disusul oleh peti kemas jalur kuning. Pada peti kemas jalur hijau, dan MITA tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen untuk mendapatkan dokumen SPPB sehingga lama waktu rata-rata customs clearance menjadi sangat singkat. Data penjelasan menunjukkan bahwa kondisi dwelling time pada tahun 2013 secara keseluruhan yaitu 8,59 hari melebihi waktu standar kelayakan yaitu 4 hari. Hal ini dapat menyebabkan biaya logistic nasional naik sehingga perlu dilakukan berbagai upaya untuk penurunan angka dwelling time dan arus kelancaran barang agar kegiatan perdagangan internasional dapat berjalan dengan baik dan memberikan pertumbuhan ekonomi yang positif bagi bangsa Indonesia sehingga ekonomi masyarakat akan ikut meningkat. Sejalan dengan itu perlu dilakukan pengawasan terhadap lembaga terkait oleh masyarakat yang menggunakan jasa pelabuhan. (Wahyu Septi U,2015)

2.2 Peneliti Terdahulu

Terdapat tinjauan empirik atau penelitian terdahulu yang menjadi landasan dilakukannya penelitian ini.

1. Pada tabel 1.1 di jelaskan tentang penelitian terdahulu adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Bongkar Muat

Judul	Integrasi antara <i>Dwelling Time</i> dan Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Priok
Penulis	Ricardianto Prasadja, dkk (2018)
Sumber	Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik – vol. 05 No.03, stnt- trisakti ,November 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen : <i>Dwelling time</i> Variabel dependen : Bongkar muat, kapasitas terminal, proses administrasi
Metode analisa	Metode deskriptif kualitatif
Hasil Penelitian	Hasil analisa <i>Dwelling time</i> khusus <i>Impor</i> untuk tahun 2017 masih dengan durasi 4.3 hari, meski rata-ratanya masih cukup lama selama tujuh tahun yaitu 5.5 hari. <i>dwelling time</i> peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dari tahun 2011 sampai tahun 2017 dikategorikan masih sangat tinggi. Jumlah Bongkar Muat peti kemas untuk impor dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2017 sudah cukup besar sebanyak 10.430 box pada tahun 2016, dan dengan rata-rata selama tujuh tahun dengan 7.726 box, menunjukkan bahwa pelabuhan Tanjung Priok masih menjadi handalan bagi kapal importir untuk dapat melakukan Bongkar Muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok tersebut. <i>Dwelling time</i> dapat di integrasikan dengan Bongkar Muat peti kemas bukan saling mempengaruhi karena <i>dwelling time</i> waktu tunggu barang dari dermaga sampai barang itu keluar (<i>Gate Out</i>) artinya lamanya proses Bongkar Muat peti kemas bukan karena

	<i>dwelling time</i> . Dwelling time tergantung dari proses administrasi yang berlaku di pelabuhan Tanjung Priok (lamanya karena proses administrasi).
Hubungan penelitian terdahulu	Hubungan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini memiliki kesamaan dalam menganalisis waktu dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan dan kesamaan dengan variabel independen bongkar muat dan variabel dependen yaitu <i>dwelling time</i>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan pada Tahun 2018.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel *Costum Clearance*

Judul	Percepatan <i>dwelling time</i> : Strategi peningkatan kinerja perdagangan international Pelabuhan Tanjung Priok
Penulis	Wahyu septi Utami (2016)
Sumber	Jurnal Universitas Negeri Surabaya, <i>Economics Development Analysis Journal</i> Vol. 4 No 1, 2016
Variabel Penelitian	Variabel dependen : Dwelling time Variabel independen : sarana dan prasarana, <i>custome-clearance</i> , perhitungan <i>container</i>
Metode analisa	Metode analisa deskriptif kuantitatif dan kualitatif
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian terkait permasalahan <i>dwelling time</i> yang telah dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut yaitu hasil analisa perhitungan import container <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok diketahui bahwa import container <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok adalah 8,59 hari pada tahun 2013. Oleh karena itu, kondisi <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tidak sesuai dengan standar kelayakan

	<p>yaitu 3 hari berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.</p> <p>Aspek-aspek yang mempengaruhi dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok adalah masalah prasarana dan sarana di dalam pelabuhan, masalah pre-clearance, masalah custom-clearance, masalah post-clearance. Hasil analisis SWOT menunjukkan kinerja Pelabuhan Tanjung Priok berada pada kuadan I dengan posisi (1,24; 1,25) Strategi yang digunakan Pelabuhan Tanjung Priok guna meningkatkan dwelling time adalah SO dengan menggunakan kelebihan yang dimiliki serta potensi yang ada untuk penerapan implementasinya dapat menerapkan strategi agresif.</p>
Hubungan penelitian terdahulu	<p>Hubungan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini memiliki kesamaan dalam sarana dan prasarana di terminal merupakan kesamaan dengan variable independent <i>custom clearance</i> atau variabel dependen yaitu <i>dwelling time</i></p>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan pada Tahun 2016.

Tabel 2.3
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Penentuan Jaluran Barang

Judul	Analisis Efektivitas Penetapan Jalur Terkait dengan <i>Dwelling Time</i> di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok
Penulis	Sunarmin, dkk (2018)
Sumber	Jurnal Pajak Vokasi vol. 01 No.01, September 2018
Variabel	Variabel Dependen : Dwelling time

penelitian	Variabel Independen : Penentuan Jalur Barang, manajemen resiko
Metode analisa	Metode kuantitatif
Hasil Penelitian	Tingkat Efektivitas penetapan jalur terkait dengan <i>dwelling time</i> di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok dilihat dari 5 (lima) faktor, yaitu faktor sumber daya manusia, faktor struktur organisasi, faktor teknologi pelaksanaan pekerjaan, faktor dukungan kepada aparatur dan pelaksanaannya serta faktor pimpinan. Dari ke lima faktor tersebut yang dikatakan belum efektif yaitu terkait dengan faktor sumber daya manusia karena jumlah sumber daya manusia yang belum sebanding dengan jumlah PFPB dan PFPD di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. Kemudian faktor struktur organisasi yang ternyata masih kurangnya kesadaran pengguna jasa akan peraturan yang ada yang dibuat oleh Bea Cukai. Terakhir yang terkait dengan faktor pimpinan pada tahapan <i>customs clearance</i> . Dari 4 (empat) jalur yang ada, didapati 2 (dua) jalur yaitu jalur prioritas dan jalur hijau sudah efektif karena angka <i>dwelling time</i> menunjukkan di bawah 1 (hari) sedangkan 2 (dua) jalur lainnya yaitu jalur kuning dan jalur merah belum efektif karena angka <i>dwelling time</i> menunjukkan masih lebih dari 1 hari.
Hubungan penelitian terdahulu	Hubungan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini memiliki kesamaan dalam menganalisis waktu dalam kegiatan penentuan jalur barang di pelabuhan dan kesamaan dengan <i>variable</i> bebas atau independen yaitu penentuan jalur barang dan variabel dependen yaitu <i>dwelling time</i>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan pada Tahun 2018.

Tabel 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Variabel *Dwelling Time*

Judul	Analisis resiko kegiatan bongkar muat sebagai komponen <i>dwelling time</i> di pelabuhan
Penulis	Minto Basuki, Roni Budi Susanto, Herman Pratama Herianto (2016)
Sumber	Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya, 2016
Variabel dan indikator	Variabel Dependen : <i>Dwelling time</i> Variabel Independen : Bongkar Muat, <i>Lost Time</i>
Metode analisa	Metode kuantitatif dan deskriptif
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat risiko terjadinya <i>lost time</i> saat kegiatan Truck Losing Out dan Truck Losing In adalah sangat tinggi, sedangkan cetak job slip dan stack in adalah tinggi dan stack out adalah rendah. Adapun total <i>lost time</i> yang disumbangkan oleh kegiatan bongkar terhadap <i>dwelling time</i> berasal dari Truck Losing Out mencapai 11.9 jam jika dibandingkan dengan standar waktu normalnya. Sedangkan total <i>lost time</i> yang disumbangkan oleh kegiatan muat terhadap <i>dwelling time</i> berasal dari Cetak Job Slip ditambah dengan Stack In sebesar 12.5 jam. Hal ini membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan komponen penyumbang <i>dwelling time</i> .
Hubungan penelitian terdahulu	Penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang mempunyai kesamaan dalam variable independen yaitu Bongkar Muat dan variabel dependen <i>dwelling time</i>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan pada Tahun 2016.

Tabel 2.5
Rujukan Penelitian Untuk Variabel *Dwelling time*

Judul	<i>Dwelling time management</i> (antara harapan dan kenyataan di indonesia)
Penulis	Salahudin Rafi dan Budi Purwanto (2016)
Sumber	Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik – STMT Trisakti Vol. 2 No 2, 2016
Variabel dan indikator	Variabel dependen : <i>Dwelling time</i> Variabel independen : Tata kelola sistem, Pola manajemen
Metode analisa	Metode kuantitatif dan kualitatif
Hasil Penelitian	<p>Berdasarkan hasil penelitian terkait permasalahan <i>dwelling time</i> yang telah dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut yaitu hasil analisa perhitungan import container <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok diketahui bahwa import container <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok adalah 8,59 hari pada tahun 2013. Oleh karena itu, kondisi <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tidak sesuai dengan standar kelayakan yaitu 3 hari berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.</p> <p>Aspek-aspek yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Priok adalah masalah prasarana dan sarana di dalam pelabuhan, masalah pre-clearance, masalah custome-clearance, masalah post- clearance. Hasil analisis SWOT menunjukkan kinerja Pelabuhan Tanjung Priok berada pada kuadan I dengan posisi (1,24; 1,25) Strategi yang digunakan Pelabuhan Tanjung Priok guna meningkatkan <i>dwelling time</i></p>

	adalah SO dengan menggunakan kelebihan yang dimiliki serta potensi yang ada untuk penerapan implementasinya dapat menerapkan strategi agresif.
Hubungan penelitian terdahulu	Hubungan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini memiliki kesamaan dalam menganalisis waktu di pelabuhan dan kesamaan dengan <i>variable</i> dependen yaitu <i>Dwelling time</i>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan pada Tahun 2016.

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa *variable* yang berbeda, *variable* yang di gunakan peneliti sekarang yaitu faktor bongkar muat, faktor penentuan jalur barang dan faktor alam yang mempengaruhi *dwelling time* di pelabuhan. Di setiap masing-masing penelitian terdahulu penelitian mengambil satu *variable* dan di kembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan penelitian ini Terdapat perbedaan hasil dimana beberapa *variable* yang di gunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang dan baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis pada dasarnya merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah yang diajukan peneliti, yang digambarkan dari landasan teori dan masih diuji kebenarannya melalui data empirik yang terkumpul atau peneliti ilmiah. Untuk dapat diuji, suatu hipotesis harus dinyatakan secara kuantitatif (dalam bentuk angka). Untuk menguji hipotesis, digunakan data yang dikumpulkan dari sample, sehingga merupakan data perkiraan. Itulah sebabnya keputusan dalam menolak atau tidak menolak hipotesis mengandung ketidak pastian, Sehingga keputusan bisa benar atau bisa juga salah.

Menurut Suharsimi Arikunto, (2013) hipotesisi merupakan suatu pernyataan yang paling penting kedudukannya dalam penelitian.

Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberikan pedoman bagi penelitian yang akan

dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

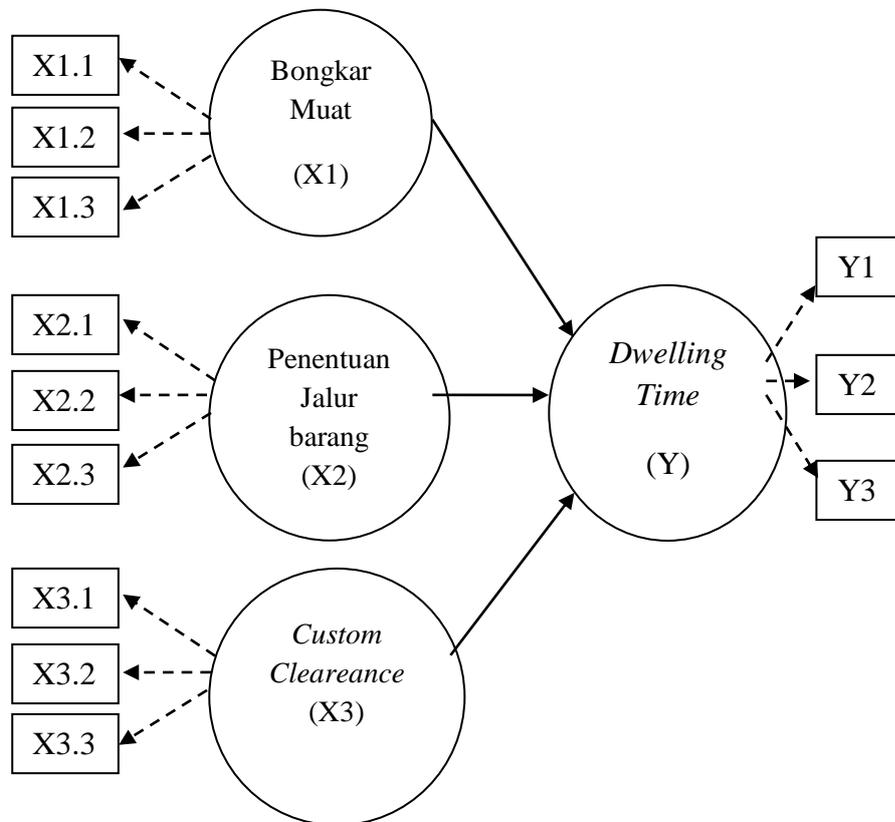
H1. Diduga bongkar muat berpengaruh positif dan signifikan terhadap *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

H2. Diduga penentuan jalur barang berpengaruh positif dan signifikan terhadap *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

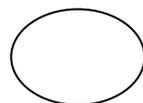
H3. Diduga *custom clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

1.4 Kerangka Pemikiran

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Keterangan :



= Variabel

—————> = Pengukur



= Indikator

- - - - -> = Pengaruh

H = Hipotesis

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

Bongkar Muat (X1) (Prasadja Ricardianto dkk,2018)

X1.1 = Alat Bongkar Muat

X1.2 = Tenaga Kerja Bongkar Muat

X1.3 = Sarana Transportasi

Penentuan Jalur Barang (X2) (Sunarmin dkk, 2017)

X2.1 = Sumber Daya Manusia

X2.2 = Organisasi Dan Struktur Kerja

X2.3 = Penguasaan Teknologi

Custom Clearence (Wahyu Septi,2016)

X3.1 = Pembayaran Bea Masuk Dan Pajak

X3.2 = Pemeriksaan Barang

X3.3 = *Terminal Operating System*

Waktu Tunggu Penumpukan Barang (Y) (Salahudin Rafi & Budi. P, 2018)

Y1 = Kelancaran Dalam Mengurusi Dokumen

Y2 = Kecepatan Bongkar Muat

Y3 = Teknologi yang Tinggi

