

**ANALISIS KENDALA DAN UPAYA  
PELABUHAN DALAM MENGURANGI  
LAMANYA *DWELLING TIME* SERTA  
DAMPAKNYA TERHADAP VOLUME EKSPOR  
DAN IMPOR**

(Studi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya)

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Menempuh Ujian Sarjana  
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

**IMEYLA EKNIS LESTARI**

**NIM.135030307111005**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
JURUSAN ADMINISTRASI BISNIS  
MINAT KHUSUS BISNIS INTERNASIONAL  
MALANG  
2017**

MOTTO

*“Man Jadda Wa Jadda (Siapa yang  
bersungguh-sungguh akan berhasil)”*

“Go for it. No matter how it ends, it was an  
experience”

(Anonim)

## TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi  
Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Jumat

Tanggal : 28 Juli 2017

Jam : 15.00

Skripsi atas nama : Imeyla Eknis Lestari

Judul : Analisis Kendala dan Upaya Pelabuhan dalam Mengurangi Lamanya  
*Dwelling Time* serta Dampaknya Terhadap Volume Ekspor dan  
Impor (Studi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya)

dan dinyatakan

**LULUS**

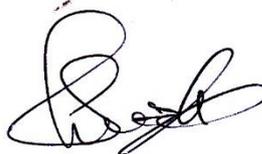
### MAJELIS PENGUJI

Ketua,



**Dr. Drs. Mochammad Al Musadieq, MBA**  
NIP. 19580501 198403 1 001

Anggota,



**Supriono, S.Sos, MAB**  
NIP. 20110784 04271 1 001

Anggota,



**Swasta Priambada, S.Sos, MAB**  
NIP. 19800427 201404 1 001

Anggota,



**Inggang Perwangsa Nuralam, SE, MBA**  
NIP. 20140584 0411 1 001

## RINGKASAN

Imeyla Eknis Lestari, 2017, **Analisis Kendala dan Upaya Pelabuhan dalam Mengurangi Lamanya *Dwelling Time* serta Dampaknya terhadap Volume Ekspor dan Impor (Studi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya)**, Dr. Drs. Mochammad Al Musadieq, MBA., Supriono S.Sos, MAB, 93 Hal + xvii

*Dwelling Time* merupakan lama waktu yang digunakan saat peti kemas dibongkar dipelabuhan hingga keluar dari pelabuhan. Adanya *Dwelling Time* dipelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada tingginya biaya logistik dan menurunnya daya saing. Penelitian ini dilakukan karena melihat adanya permasalahan terhadap tingginya *Dwelling Time* di beberapa pelabuhan Indonesia. Penelitian ini dilakukan atas 3 proses yang terdapat didalam *Dwelling Time* yaitu *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kendala dan upaya yang dilakukan PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi lamanya proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance* dan dampak lamanya *Dwelling Time* terhadap Volume Ekspor dan Impor.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara mendalam terhadap sumber data. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data, serta penarikan verifikasi dan analisis data.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kendala utama *Dwelling Time* yaitu ada pada importir. Importir tidak segera melakukan pengurusan dokumen-dokumen kelengkapan (LC/*letter of credit*, *shipping instruction*, dan BL/*bill of leading*). *Dwelling Time* ternyata tidak memiliki dampak terhadap kegiatan ekspor maupun kegiatan impor. Akan tetapi dengan lamanya waktu *Dwelling Time*, menyebabkan kinerja terminal menjadi terganggu dan akhirnya mengurangi pendapatan terminal.

**Kata Kunci :** *Dwelling Time*, *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*, pelabuhan, Ekspor dan Impor.

## SUMMARY

Imeyla Eknis Lestari, 2017, **Analysis of Port Constraints and Efforts in Reducing the Duration of Dwelling Time and Its Impact on Export and Import Volume (Study at PT Terminal Petikemas Surabaya)**, Dr. Drs. Mochammad Al Musadieg, MBA., Supriono S.Sos, MAB., MBA., 93 Pages + xvii

Dwelling time is the length of time used when the container is dismantled in the port until it exits the gate port. Existence of Dwelling Time in the port is a problem that inhibits the smooth flow of goods that impact on the high cost of logistics and declining competitiveness. This research was done because of seeing some problem of Dwelling Time in some Indonesian ports. This research was conducted on three process that include in the Dwelling Time, such as, Pre-Clearance, Custom Clearance, and Post-Clearance. The purpose of this study is to analyze the constraints and solutions that have been done PT. Surabaya Container Terminal in reducing the length of Pre-Clearance, Custom Clearance, and Post-Clearance process and Dwelling Time impact on Export and Import.

This method used in this research is a qualitative approach by using purposive sampling technique. Data collection methods used are in-depth interviews of data sources. These data are analyzed by data reducing, serving, and verifying.

The results concluded that the main constraint Dwelling Time that is on importers. Importer does not immediately undertake the arrangement of documents of completeness (LC / letter of credit, shipping instruction, and BL / bill of leading). Dwelling Time has no impact on export activities or import activities. However, with the length of time Dwelling Time, causing terminal performance to be disturbed and ultimately reduce the terminal revenue.

**Keywords:** Dwelling Time, port, Export and Import, Pre-Clearance, Custom Clearance, and Post-Clearance.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT atas berkat, rahmat, dan nikmat-Nya, peneliti mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Kendala dan Upaya Pelabuhan dalam Mengurangi Lamanya *Dwelling Time* serta Dampaknya terhadap Volume Ekspor dan Impor”. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Bisnis pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, M.S. selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya;
2. Ibu Prof. Dr. Dra. Endang Siti Astuti, M.Si. selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya;
3. Bapak Dr. Wilopo, MAB. selaku Ketua Program Studi Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya;
4. Bapak Dr. Drs. Mochammad Al Musadieg M.BA, selaku Ketua Minat Khusus Bisnis Internasional Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang dan dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi hingga selesai;

5. Ibu Sri Sulasmiyati, S.Sos, MAP, selaku Sekretaris Minat Khusus Bisnis Internasional Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang;
6. Bapak Supriono S.Sos, MAB, selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi hingga selesai;
7. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan kepada penulis;
8. Kepada Orang tua dan seluruh keluarga saya yang selalu memberikan motivasi, doa, dukungan, dan semangat selama ini sehingga peneliti mampu menyelesaikan skripsi ini;
9. Bapak Deny Lambert, Manager HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk dapat melaksanakan penelitian skripsi dan sebagai informan yang telah meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam penelitian skripsi;
10. Bapak Muhammad Solech, Assisten Manager HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk dapat melaksanakan penelitian skripsi dan sebagai informan yang telah meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam penelitian skripsi;

11. Seluruh karyawan PT. Terminal Petikemas Surabaya yang telah meluangkan waktunya dan telah bersedia membantu saya dalam penelitian skripsi;
12. Keluarga seperjuangan Program Bisnis Internasional FIA UB angkatan 2013;
13. Semua pihak yang terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti bisa mendapatkan balasan yang berlipat dari Allah SWT. Dalam penulisan laporan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat peneliti harapkan demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membaca.

Malang, 24 Juli 2017

Peneliti

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>MOTTO</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI</b> .....	iv
<b>RINGKASAN</b> .....	v
<b>SUMMARY</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xv
<b>BAB I</b>	
<b>PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Kontribusi Penelitian.....	8
E. Sistematika Penulisan .....	9
<b>BAB II</b>	
<b>TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>11</b>
A. Tinjauan Empiris.....	11
B. Tinjauan Teoritis .....	19
1. Pelabuhan .....	19
a) Definisi Pelabuhan .....	19
b) Arti Penting Pelabuhan .....	19
c) Macam-Macam Pelabuhan .....	20
d) Fasilitas Terminal Petikemas .....	23
2. <i>Dwelling Time</i> .....	25
e) Definisi <i>Dwelling Time</i> .....	25
f) Proses <i>Dwelling Time</i> .....	26
3. Ekspor dan Impor .....	28
a) Ekspor .....	28
b) Impor .....	31
C. Kerangka Pemikiran.....	35
<b>BAB III</b>	
<b>METODE PENELITIAN</b> .....	<b>36</b>
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Fokus Penelitian .....	38
C. Pemilihan Lokasi dan Situs Penelitian.....	39
D. Jenis dan Sumber Data .....	41
E. Teknik Pengumpulan Data.....	42



	F. Instrumen Penelitian.....	43
	G. Metode Analisis .....	44
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>39</b>
	A. Hasil Penelitian .....	45
	1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	45
	a) Gambaran Singkat PT. Terminal Petikemas Surabaya	45
	b) Lokasi Penelitian .....	49
	c) Visi, Misi dan 5 (Lima) Budaya, Layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya.....	49
	d) Sistem Management Integrasi (Kebijakan Manajemen Aset DP World, Kebijakan Perusahaan, dan Sasaran Perusahaan), PT. Terminal Petikemas Surabaya .....	64
	e) Struktur Organisasi.....	69
	2. Penyajian Data .....	69
	a) Kendala dan Solusi yang Dilakukan Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi lamanya <i>Dwelling Time</i> Ekspor.....	70
	b) Kendala, Penyebab, dan Solusi yang Dilakukan Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi lamanya <i>Dwelling Time</i> Impor.....	71
	c) Dampak <i>Dwelling Time</i> terhadap Volume Ekspor dan Impor .....	77
	B. Pembahasan.....	77
	1. Kendala dan Solusi yang Dilakukan Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi Lamanya <i>Dwelling</i> <i>Time</i> Ekspor .....	79
	a. Proses <i>Pre-Clearance</i> .....	79
	b. Proses <i>Custom-Clearance</i> .....	79
	c. Proses <i>Post-Clearance</i> .....	83
	2. Dampak <i>Dwelling Time</i> terhadap Volume Ekspor dan Impor.....	85
	a. Dampak <i>Dwelling Time</i> terhadap Volume Ekspor.....	85
	b. Dampak <i>Dwelling Time</i> terhadap Volume Impor .....	87
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP.....</b>	<b>90</b>
	A. Kesimpulan.....	90
	B. Saran .....	91
	<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>92</b>
	<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>94</b>

## DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1	Mind Mapping Penelitian Terdahulu .....	15
2	Pernyataan Kebijakan DP World .....	65
3	Sasaran Perusahaan .....	68



## DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1	Wilayah Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia .....	19
2	Konsep <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan .....	26
3	Kerangka Berpikir .....	35
4	Foto Lokasi PT. Terminal Petikemas Surabaya .....	47
5	Struktur Organisasi PT. Terminal Petikemas Surabaya .....	69
6	Data Perbandingan <i>Dwelling Time</i> di Beberapa Negara .....	70
7	<i>Dwelling Time</i> Peti kemas Impor TPS Tahun 2016 .....	72
8	Grafik Ekspor Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2016.....	86
9	Volume Ekspor Indonesia Bulan Juli Tahun 2015-2016.....	87
10	Grafik Impor Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2016 .....	88
11	Volume Impor Indonesia Bulan Juli Tahun 2015-2016 .....	89
12	Volume Impor Indonesia Bulan Oktober Tahun 2015-2016 .....	90



## DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
1	Pedoman Wawancara 1 .....	96
2	Pedoman Wawancara 2 .....	99
4	<i>Curriculum Vitae</i> .....	101
5	Dokumentasi .....	102



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan perdagangan antar negara atau melewati lintas negara yang mencakup ekspor dan impor. Tujuan dari perdagangan internasional ini adalah untuk memenuhi kekurangan barang dan jasa bagi negara yang sedang berkembang seperti Indonesia. Negara beranggapan bahwa dengan adanya perdagangan internasional, diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi masing-masing negara dengan memperluas jangkauan barang dan jasa yang tersedia untuk di konsumsi.

Hamdani (2015) dalam Ekspor-Impor Tingkat Dasar Level Satu, menjelaskan bahwa kegiatan ekspor dan impor merupakan kegiatan dari perdagangan internasional atau perdagangan luar negeri, yang mana setiap negara memiliki ciri khas masing-masing. Misalnya dalam hal ekonomi, sosial, politik, kebudayaan, bahasa, tradisi, kondisi geografis, kekayaan alam, produk, jasa, dan lain sebagainya.

Ekspor adalah mengeluarkan barang dari daerah pabean Indonesia sesuai dengan peraturan pabeanan ke luar negeri yang dilakukan Eksporthir dengan mendapatkan ijin khusus dari Direktorat Jendral Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan. Sedangkan Impor adalah memasukkan barang dari luar negeri ke daerah pabean Indonesia sesuai dengan peraturan pabeanan yang berlaku yang dilakukan oleh Importir (Hamdani, 2015:33). Sebuah negara

dalam melakukan ekspor dan impor membutuhkan sistem keamanan yang baik. Sistem tersebut adalah sistem pengangkutan yang menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan, dan yang terjangkau oleh daya beli masyarakatnya (Nasution, 2004:15).

Manajemen logistik merupakan pengelolaan pada proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian yang efektif dan efisien dari aliran/pemindahan dan penyimpanan bahan mentah, setengah jadi dan jadi serta aliran informasi saat bahan baku didatangkan hingga dikonsumsi dalam memenuhi kebutuhan dan kepuasan pelanggan. Manajemen transportasi merupakan pengelolaan kegiatan memindahkan/mengangkut barang/penumpang dari lokasi satu ke lokasi yang lain secara efektif dan efisien dilakukan oleh bagian transportasi atau unit sejenis lain. Menggunakan manajemen transportasi dan logistik yang efektif dan efisien, serta pemilihan angkutan/moda yang tepat dalam pendistribusiannya, Akan menunjang peningkatan daya saing perusahaan hingga menuju kancah internasional (diakses di <http://annirahimah.lecture.ub.ac.id/2013/09/manajemen-transportasi-dan-logistik-2/> pada 1 April 2017).

Pelabuhan merupakan prasarana transportasi yang mendukung sarana transportasi laut sangat berkaitan erat dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat untuk kegiatan pemerintah dan pengusaha yang digunakan sebagai kapal berlabuh, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar

muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan memadai serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai faktor penting dalam penggerak perekonomian karena menjadi fasilitas yang dapat memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Sedangkan secara sosial, pelabuhan berfungsi sebagai fasilitas publik yang didalamnya berlangsung interaksi antar masyarakat sebagai pengguna termasuk yang disebabkan oleh aktivitas perekonomian.

Letak Indonesia yang sangat strategis dalam jalur perdagangan dunia serta dengan wilayah perairan yang lebih dominan dibandingkan dengan wilayah daratannya menciptakan pelabuhan sebagai sarana transportasi laut untuk mendukung kegiatan perdagangan baik dalam negeri maupun internasional. Terminal petikemas merupakan suatu bidang usaha kepelabuhan khusus menangani angkutan peti kemas. Pengiriman barang dengan menggunakan peti kemas saat ini telah banyak dilakukan, dan volumenya terus meningkat dari tahun ke tahun. Peti kemas merupakan suatu wadah yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, dapat digunakan berulang kali, digunakan untuk menyimpan dan mengirim barang sesuai dengan bentuk, ukuran, dan cara pengisiannya. Pengangkutan dengan menggunakan peti kemas memungkinkan jumlah muatan meningkat sehingga aktivitas bongkar muat menjadi lebih cepat (Triadmodjo, 2009: 323).

*Dwelling time* merupakan lama waktu yang digunakan saat peti kemas dibongkar dipelabuhan hingga keluar dari pelabuhan. Lamanya waktu *Dwelling*

*Time* dipelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada tingginya biaya logistik dan menurunnya daya saing. Menurut Bea Cukai, terdapat tiga tahap *Dwelling Time*, yaitu *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Pada tahap *Pre-Clearance*, peti kemas diletakkan di lapangan penumpukan sementara Importir melakukan penyiapan dokumen pemberitahuan impor barang (PIB). Pada tahap *Custom Clearance*, peti kemas kemudian diperiksa secara fisik (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh bea cukai, dan pengeluaran surat persetujuan barang (SPPB). Pada tahap *Post-Clearance*, peti kemas kemudian diangkut keluar pelabuhan dan melakukan pembayaran ke operator pelabuhan.

Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2017), beberapa data besar *Dwelling Time* pelabuhan besar di Indonesia. *Dwelling Time* di pelabuhan Belawan bulan oktober 2016 (Sumatra Utara) adalah 3 hari, data *Dwelling Time* di Pelabuhan Tanjung Priok pada bulan oktober adalah 3,29 hari, sedangkan data *Dwelling Time* di Tanjung Perak (Jawa Timur) pada bulan oktober 2017 sebesar 3,15 hari.

Berdasarkan masalah lamanya *Dwelling Time* di Indonesia yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis melakukan studi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya yang berada di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan terminal bertaraf internasional pertama di Surabaya yang berdiri sejak tahun 1992. PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia III kemudian menjadi privatisasi tahun 1999 pada saat P & O Ports membeli 49%

kepemilikan saham perusahaan. Pada tahun 2006 sampai dengan sekarang, kepemilikan saham PT. Terminal Petikemas Surabaya kemudian diambil alih oleh Dubai Port World.

PT. Terminal Petikemas Surabaya Merupakan satu-satunya terminal di Indonesia dan satu-satunya operator terminal di dunia (setelah DP World bergabung) yang memiliki sertifikasi C-TPAT yang berlaku efektif bulan Mei 2008. Sertifikasi C-TPAT, memberikan kemudahan bagi peti kemas ekspor ke Amerika Serikat tanpa harus melalui pemeriksaan ulang oleh Bea Cukai setempat. PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan pelabuhan pertama di Indonesia yang menerapkan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang mulai diberlakukan pada bulan Juli 2004 (PT. Terminal Petikemas, 2016).

Perhitungan *Dwelling Time* peti kemas yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya yaitu sejak peti kemas dibongkar sampai keluar dari pintu Terminal Petikemas Surabaya. Proses *Pre-Clearance* di Terminal Petikemas Surabaya merupakan proses saat peti kemas dibongkar dari kapal kemudian ditempatkan dilapangan penumpukan (*Container Yard*). Selanjutnya importir mengurus Permohonan Impor Barang (PIB) dan membayar pajak kepada pihak Bea Cukai. Pada Proses *Custom Clearance*, peti kemas kemudian dipindahkan ke area *behandle* (khusus jalur merah). Selanjutnya dilakukan verifikasi dokumen dan pemeriksaan fisik (jalur merah) kemudian dikeluarkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh pihak Bea Cukai. Terakhir pada proses *Post-Clearance*, peti kemas diambil oleh importir (*delivery*). Importir membayar jasa

Terminal Petikemas Surabaya dan *trucking* keluar dari Terminal Petikemas Surabaya.

Saat peti kemas bongkar muat di Terminal Petikemas Surabaya, dilakukan 5 (lima) jalur pemeriksaan secara pabean yaitu Jalur Merah, Jalur Kuning, Jalur MTA Non-Prioritas, dan jalur MTA Prioritas. Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan melakukan pemeriksaan fisik dan dokumen sebelum diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur Kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak melakukan pemeriksaan fisik tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur Hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak melakukan pemeriksaan fisik tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur MTA Non-Prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importir dengan langsung menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) tanpa melakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, kecuali dalam hal barang ekspor yang diimpor kembali dan barang yang terkena pemeriksaan acak. Jalur MTA Prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importir jalur prioritas dengan langsung menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) tanpa melakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen (Hamdani 2015 : 159).

Berdasarkan penjelasan yang telah dijabarkan diatas, diperlukan adanya studi untuk mengetahui bagaimana kendala,dan solusi PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi lamanya waktu (*Dwelling Time*) dan pengaruhnya terhadap kegiatan Ekspor dan Impor. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “**Analisis Kendala dan Upaya Pelabuhan dalam Mengurangi Lamanya *Dwelling Time* serta Dampaknya terhadap Volume Ekspor dan Impor (Studi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya)**”.

#### **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang mengenai analisis dampak lamanya *Dwelling Time* terhadap volume Ekspor dan Impor diatas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja kendala dan upaya yang dilakukan PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi lamanya proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*?
2. Bagaimana dampak lamanya *Dwelling Time* terhadap volume Ekspor dan Impor?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah mengenai analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kendala dan solusi yang telah dilakukan PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi lamanya Proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*;
2. Mengetahui dampak *Dwelling Time* terhadap kegiatan Ekspor dan Impor;

#### **D. Kontribusi Penelitian**

Penelitian mengenai analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor diharapkan dapat memberikan manfaat, pengembangan, dan evaluasi mengenai analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor bagi pihak-pihak terkait, yaitu sebagai berikut :

##### **1. Kontribusi Teoritis**

- a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan dibidang manajemen transportasi logistik, khususnya menyangkut sarana dan prasarana pengangkutan moda transportasi laut.
- b) Hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan dan sebagai salah satu sumber informasi bagi semua pihak yang akan melakukan penelitian serupa.

##### **2. Kontribusi Praktis**

- a) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan sebagai masukan ilmiah bagi perusahaan mengenai situasi *Dwelling Time* pada PT. Terminal Petikemas Surabaya.
- b) Penelitian ini diharapkan dapat memberi umpan balik dari sistem pemeriksaan petikemas terhadap tingkat produktivitas perusahaan.

## E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan suatu uraian mengenai susunan penulisan penelitian secara teratur dalam beberapa bab sehingga memberikan suatu gambaran jelas tentang apa yang ditulis mengenai penelitian analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor. Sehingga urutan pokok-pokok pikiran yang ada dalam bab-bab dan sub bab pada skripsi ini adalah sebagai berikut:

### BAB I : PENDAHULUAN

Pendahuluan merupakan alasan peneliti dalam melakukan penelitian mengenai analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor. Pendahuluan ini dijadikan dasar dalam melakukan penelitian, berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

### BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisikan teori-teori yang berhubungan dengan pokok permasalahan yang akan diteliti untuk dijadikan landasan dalam penulisan ini. Selain itu didalam bab ini juga dijelaskan mengenai penelitian terdahulu yang kemudian dijadikan pedoman dan perbandingan dalam penelitian ini serta mengenai kerangka pemikiran bagaimana penelitian ini akan dilakukan.

**BAB III : METODE PENELITIAN**

Metode penelitian ini merupakan cara yang akan dilakukan peneliti dalam melakukan penelitian ini dan melakukan analisis data yang telah diperoleh. Dalam metode penelitian ini diuraikan mengenai jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data dan metode analisis data.

**BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil dan pembahasan mengenai data atau fenomena dalam tahapan-tahapan analisis dengan tata cara (metode/teknik) tertentu, yang selanjutnya diinterpretasikan (ditafsirkan) sesuai dengan konsepsi dan teori yang dipakai dalam rangka pencapaian tujuan penelitian.

**BAB V : PENUTUP**

Penutup terdiri dari kesimpulan dan saran atas hasil penelitian. Kesimpulan ini mengenai evaluasi dari fenomena yang diteliti.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Empiris (Penelitian Terdahulu)

Hasil penelitian terdahulu yang berhubungan dengan penelitian diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam penelitian ini agar dapat memberi gambaran umum tentang alur berpikir penelitian ini.

##### 1. Fajar Prasetya (2013) “Studi Pengurangan *Dwelling Time* Petikemas Impor dengan Pendekatan Simulasi (Studi Kasus: Terminal Petikemas Surabaya)”

Tujuan dari penelitian ini adalah: untuk mengetahui faktor-faktor utama yang berpengaruh terhadap *Dwelling Time* petikemas impor di terminal, mengetahui peran faktor-faktor utama yang berpengaruh terhadap *Dwelling Time* petikemas impor, dan Merancang konsep kegiatan operasional untuk mengurangi *Dwelling Time* petikemas import di Terminal Petikemas Surabaya. Penelitian menggunakan metode simulasi terhadap proses barang dan proses dokumen terkait petikemas impor yang ditangani oleh Terminal Petikemas Surabaya untuk mengurangi *Dwelling Time* petikemas impor.

##### Hasil :

Penelitian menunjukkan: Faktor-faktor utama yang mempengaruhi *Dwelling Time* peti kemas impor di PT Petikemas Surabaya pada proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance* dan *Post-Clearance*. Proses *Pre-Clearance* berpengaruh pada *Dwelling Time* sebesar 52%, pada *Custom*

*Clearance* berpengaruh pada *Dwelling Time* sebesar 20% dan pada proses *Post-Clearance* berpengaruh pada *Dwelling Time* sebesar 28%. Pengurangan *Dwelling Time* di Terminal Petikemas Surabaya dapat dilakukan pada jalur hijau dan jalur merah.

**2. Dini Marlien Takola (2013) “Analysis of Import Container Terminal (TPS) Port of Tanjung Perak”**

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana jalur *Dwelling Time* peti kemas import di Pelabuhan Tanjung Perak khususnya Terminal Petikemas Surabaya.

**Hasil :**

Penelitian menunjukkan: pada proses *Pre-Clearance* berpengaruh pada paling lamanya *Dwelling Time* sebesar 4.85 hari (53.79%), dan pada proses *Post-Clearance* selama 2.47 hari (27.73%). Pada bongkar muat peti kemas, proses *Pre-Clearance* sebesar 39.73%, dan pada proses *Custom Clearance* sebesar 41.94% menjadi kontribusi terbesar untuk seluruh proses *Dwelling Time*. Aliran proses bisnis dioptimalkan dengan menggunakan informasi elektronik diantara *Stakeholders* melalui teknologi informasi, mekanisasi dalam tingkat yang lebih tinggi, besarnya volume kargo dan kapal, konektivitas antar moda dan ruang yang luas untuk penyimpanan dan pengolahan. Dalam pengurangan *Dwelling Time*, pihak yang berada di rantai pasokan yang mengalami keuntungan lebih banyak dari pada pihak lain.

**3. Badan Pusat Statistik (2014) “Laporan Pilot Studi *Dwelling Time*”**

Tujuan dari penelitian ini adalah bagaimana perhitungan *Dwelling Time* peti kemas impor di Indonesia (Belawan *International Container Terminal* (BICT) di pelabuhan Belawan, Jakarta *International Container Terminal* (JICT) di pelabuhan Tanjung Priok, Terminal Petikemas Semarang di Pelabuhan Tanjung Emas, Terminal Petikemas Surabaya di Pelabuhan Tanjung Perak, dan Terminal Petikemas Makassar di Pelabuhan Makassar.

**Hasil :**

Penelitian menunjukkan: Kemudahan dalam mendapatkan data disetiap pelabuhan. Kemudahan dalam memantau perkembangan *Dwelling Time* di pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, dan Makassar. Eksplorasi penghitungan *Dwelling Time* di pelabuhan dikaitkan dengan data kepabeanan dirinci menurut tahap *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Penghitungan *Dwelling Time* menggunakan pemusatan berupa rata-rata hitung, menyesuaikan dengan penelitian-penelitian terdahulu. Pola distribusi data *Dwelling Time* peti kemas impor menunjukkan distribusi data yang melenceng ke kanan dan terjadi pada data *Dwelling Time* peti kemas impor semua terminal petikemas yang terpilih.

4. *Center of Logistic and supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, STC-Group dan World Bank (2015)*  
**“Reducing Dwell-time of Import Container Dwell Time in Surabaya”**

Tujuan dari penelitian ini adalah Mengurangi lamanya *Dwelling Time* di Terminal Petikemas Surabaya agar mengurangi peningkatan biaya transaksi

bongkar muat petikemas untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Pelabuhan Tanjung Perak.

**Hasil :**

Penelitian menunjukkan: Rata-rata lamanya *Dwelling Time* di Terminal Petikemas Surabaya pada proses *Pre-Clearance* sebesar 4.85 hari (54%), proses *Custom Clearance* sebesar 1,66 hari (18,5%) dan pada proses *Post-Clearance* selama 2.47 hari (27.5%). Tidak ada hubungan yang signifikan antara YOR (*Yard Occupancy Ratio*), bongkar muat petikemas, dan *dwelling time* petikemas di Terminal Petikemas Surabaya, sehingga ketiga indikator tersebut tidak berkorelasi. Untuk meningkatkan aliran proses bisnis, diperlukan pertukaran informasi elektronik antara *Stakeholder* yang difasilitasi penggunaan teknologi informasi, volume *Cargo* yang tinggi dan lalu lintas kapal, konektivitas antar moda dan ruang yang luas untuk penyimpanan dan operasi terminal dan kegiatan yang menghasilkan nilai tambah lainnya di dalam pelabuhan ataupun di sekitar pelabuhan. Lamanya *Dwelling Time* peti kemas impor di Terminal Petikemas Surabaya terjadi karena keterbatasan beberapa hal yaitu, kurangnya tempat pembongkaran muat peti kemas, sistem IT yang kurang memadai dan kurangnya gudang penyimpanan barang. Hal ini dapat menyebabkan kerugian bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

Berikut ini beberapa hasil penelitian terdahulu mengenai analisis dampak *Dwelling Time* terhadap ekspor dan impor yang dijelaskan dalam bentuk tabel 1, sebagai berikut:

## **B. Tinjauan Teoritis**

### **1. Pelabuhan**

#### **a. Definisi Pelabuhan**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat untuk kegiatan pemerintah dan pengusaha yang digunakan sebagai kapal berlabuh, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan dengan dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan memadai serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

#### **b. Arti Penting Pelabuhan**

Pelabuhan digunakan sebagai sarana angkutan laut karena merupakan tempat pemberhentian (terminal) kapal setelah melakukan pelayaran. Pelabuhan menjadi tempat berbagai kegiatan seperti menaik-turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar, melakukan reparasi, mengadakan perbekalan, dan sebagainya. Untuk dapat melaksanakan kegiatan tersebut, pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas seperti pemecah gelombang, dermaga, peralatan tambatan, peralatan bongkar muat barang, gudang-gudang, lapangan untuk menimbun barang, perkantoran baik dalam

mengelola pelabuhan maupun untuk maskapai pelayaran, ruang tunggu bagi penumpang, perlengkapan pengisian bahan bakar dan penyediaan air bersih, dan lain sebagainya (triadmodjo, 2009:3).

### c. Macam-Macam Pelabuhan

Menurut Triadmojo (2009 : 6) macam-macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya:

- 1) Pelabuhan Umum: digunakan untuk kepentingan masyarakat umum yang diselenggarakan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dilimpahkan kepada badan usaha milik negara (BUMN) yang didirikan dengan maksud tersebut. Contohnya, pelabuhan Indonesia I di Medan, Pelabuhan Indonesia II di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III di Surabaya, dan Pelabuhan Indonesia IV di Ujung Pandang. Pembagian wilayah pengelolaan dapat dilihat dalam gambar 1



Gambar 1 Wilayah Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia  
Sumber: Perencanaan Pelabuhan (2009)

- 2) Pelabuhan Khusus: digunakan untuk kepentingan Pribadi untuk kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum kecuali atas ijin dari pemerintah. Pelabuhan

ini dibangun oleh perusahaan baik pemerintah maupun swasta. Contohnya, Pelabuhan Pabrik Aluminium Asahan di Kuala Tanjung Sumatra Utara digunakan untuk import bahan baku bauksit dan ekspor aluminium kedaerah/negara lain.

Ditinjau dari segi pengusahannya

- 1) Pelabuhan yang diusahakan: pelabuhan yang sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik-turunkan penumpang serta kegiatan lainnya. Penggunaan pelabuhan ini dikenai biaya-biaya, seperti jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa penundaan, jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan, bongkar-muat, dan sebagainya.
- 2) Pelabuhan tidak diusahakan: pelabuhan ini hanya sebagai singgah kapal, tanpa dilengkapi fasilitas bongkar-muat, bea cukai, dan lain sebagainya. Pelabuhan ini dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang disubsidi oleh pemerintah.

Ditinjau dari fungsi perdagangan nasional dan internasional

- 1) Pelabuhan laut: merupakan pelabuhan yang bebas disinggahi oleh kapal-kapal berbendera asing karena digunakan sebagai kegiatan ekspor dan impor. Contohnya, Pelabuhan Gorontalo,

Pelabuhan Tarakan, Tanjung Mas Semarang, Tanjung Intan Cilacap, dan sebagainya.

- 2) Pelabuhan pantai: pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan tidak disinggahi kapal berbendera asing kecuali dengan ijin pemerintah.

Ditinjau dari segi penggunaannya

- 1) Pelabuhan ikan: pelabuhan yang khusus menyediakan tempat bagi kapal-kapal ikan untuk menangkap ikan dan melayani semua yang berkaitan dengan ikan, pelabuhan ini dilengkapi fasilitas untuk mendukung kegiatan yang berkaitan dengan penangkapan ikan seperti pemecah gelombang, kantor pelabuhan, dermaga, tempat pelelangan ikan, tangki air, tangki BBM, pabrik es, ruang pendingin, tempat pelayanan/perbaikan kapal, dan tempat penjemuran jala. Ada tiga macam dermaga pada pelabuhan ini, yaitu 1) dermaga bongkar, 2) dermaga tambat, dan 3) dermaga perbekalan.
- 2) Pelabuhan minyak: biasanya tidak memerlukan dermaga untuk menahan muatan besar karena bongkar muat dilakukan dengan pipa-pipa dan pompa-pompa.
- 3) Pelabuhan barang: terjadinya perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan darat ke angkutan laut dan sebaliknya. Barang dibongkar di kapal dan diturunkan didermaga. Selanjutnya barang tersebut diangkut dengan moda transportasi

darat dan disimpan digudang atau lapangan penumpukan sebelum dikirim ketempat tujuan.

- 4) Pelabuhan penumpang: digunakan untuk orang-orang yang bepergian dengan menggunakan kapal penumpang. Terminal penumpang dilengkapi dengan fasilitas yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang bepergian.
- 5) Pelabuhan militer: memiliki perairan luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan terpisah dan fasilitasnya pun disesuaikan dengan kebutuhan militer.

Ditinjau menurut letak geografis

- 1) Pelabuhan alam: terbentuk secara alami dan terlindung dari badai dan gelombang secara alami.
- 2) Pelabuhan buatan: terbentuk secara buatan dengan membuat bangunan pemecah gelombang.

#### **d. Fasilitas Terminal Peti kemas**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, bab I pasal 1 ayat 20, terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang. Menurut tandjung (2009:331) fasilitas-fasilitas yang terdapat pada terminal peti kemas yaitu:

- a. Dermaga: pada umumnya berbentuk *wharf* karena, 1) dermaga menerima beban yang cukup besar, baik beban peralatan bongkar muat maupun alat pengangkutan, 2) memerlukan halaman yang luas untuk menampung peti kemas dalam jumlah yang banyak bisa mencapai 10ha lebih. Panjang dermaga tergantung oleh panjang dan jumlah kapal yang bersandar di dermaga.
- b. Apron: pada terminal peti kemas berukuran 20m sampai 50m. pada apron ini ditempatkan alat-alat untuk bongkar muat peti kemas seperti *Gantry Crane*, rel-rel kerta api dan jalan truk *trailer*, serta pengoperasian alat-alat bongkar muat lainnya.
- c. *Container yard* (lapangan penumpukan petikemas): sesuai namanya, *Container Yard* berfungsi untuk mengumpulkan, menyimpan, dan menumpuk peti kemas; dimana peti kemas yang berisi muatan diangkut ke penerima barang dan peti kemas kosong diambil oleh pengirim barang. Pada terminal peti kemas yang besar/modern, *container yard* dibagi sesuai dengan jenis peti kemas.
- d. *Container Freight Station* (CFS): adalah gudang yang diangkut secara LCL (dalam satu peti kemas terdapat barang-barang dari berbagai pengirim).
- e. Menara pengawas: digunakan untuk mengawasi dan mengatur serta mengarahkan semua kegiatan di terminal, seperti pengoperasian peralatan dan arah penyimpanan peti kemas.

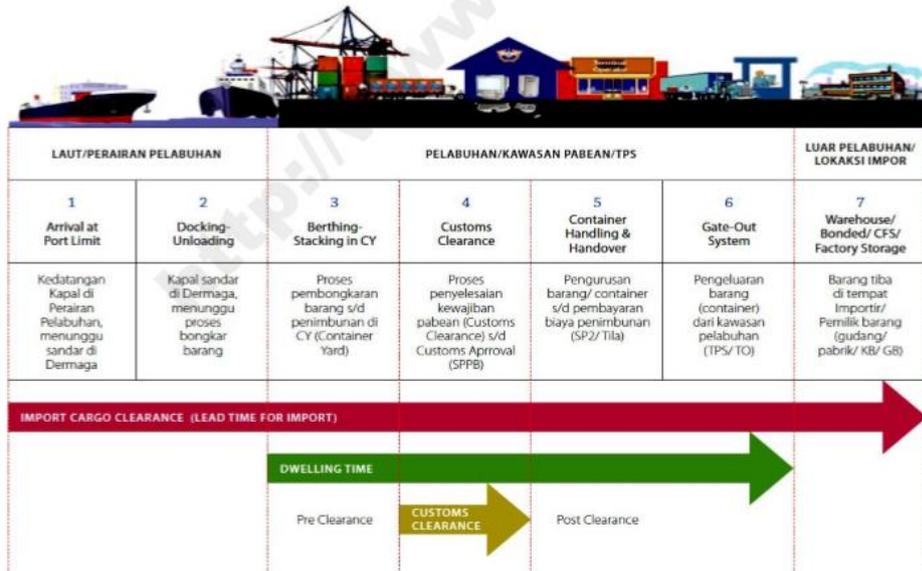
- f. Bengkel pemeliharaan: digunakan untuk reparasi peralatan bongkar muat dan peti kemas.
- g. Fasilitas lain: jalan masuk, bangunan perkantoran, tempat parkir, sumber tenaga khusus petikemas berpendingin, dan sebagainya.

## 2. *Dwelling time*

### a. *Definisi Dwelling Time*

*Dwelling time* merupakan lama waktu yang digunakan saat peti kemas dibongkar sampai dipelabuhan hingga keluar dari pelabuhan. Lamanya waktu *Dwelling Time* dipelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada tingginya biaya logistik yang harus ditanggung oleh para pelaku usaha terkait dan dapat beresiko dalam menurunkan daya saing. Menurut Ditjen Bea Cukai, terdapat tiga tahap *Dwelling Time*, yaitu *Pre Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post Clearance* digambarkan seperti gambar 2.2 berikut ini. (laporan pilot studi *Dwelling Time*, 2014:17).

**b. Proses Dwelling Time**



**Gambar 2 Konsep Dwelling Time di Pelabuhan**  
 Sumber : Laporan Pilot Studi *Dwelling Time* (2014)

Dari gambar 2.2 diatas, konsep/definisi *Dwelling Time* menurut Ditjen Bea dan Cukai, dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan peti kemas dari mulai (a) tahap *Berthing-stacking in CY (Container Yard)*, yaitu proses pembongkaran barang sampai penumpukan di CY; (b) tahap *Customs Clearance*, yaitu proses penyelesaian kewajiban pabean (*Customs Clearance*) sampai dengan *Customs Approval (SPPB: surat persetujuan barang)*; (c) tahap *Container Handling and Hanover*, yaitu pengurusan peti kemas sampai dengan pembayaran penumpukan (SP2/Tila); dan (d) tahap *Gate-Out System*, yaitu mengeluarkan peti kemas dari kawasan pelabuhan.

Menurut Sangian (Laporan Pilot Studi *Dwelling Time* 2014) salah satu pendekatan untuk mengetahui penyebab permasalahan *Dwelling Time* adalah dengan mendefinisikan terlebih dahulu *Dwelling Time* sama dengan waktu *Delivery Order (DO)* ditambah lama waktu surat

persetujuan pengeluaran barang (SPPB) ditambah lama waktu surat penyerahan peti kemas (SP2) dan ditambah lama waktu truk pengambil peti kemas, atau di formulasikan sebagai berikut:

$$Dwelling\ Time = A\ (Lama\ Waktu\ DO) + B\ (Lama\ Waktu\ SPPB) + C\ (Lama\ Waktu\ SP2) + D\ (Lama\ waktu\ Truk\ Pengambil\ Peti\ kemas)$$

Lama Waktu DO adalah sebagai berikut:

1. Lama waktu pemilik barang yang dikuasakan melakukan koordinasi kesiapan truk pengambil peti kemas.
2. Lama waktu pemilik barang yang dikuasakan untuk mengetahui besaran nota *Delivery* yang akan dibayar saat tiba di loket pembayaran pelabuhan setempat dapat membayar sesuai dengan besaran nota tersebut.
3. Lama waktu pemilik barang yang dikuasakan berkoordinasi dengan petugas lapangan untuk membayar segala kewajiban yang berkenaan dengan Agen pelayaran untuk memperoleh DO yang asli sehingga dapat diperlihatkan kepada petugas loket terminal peti kemas sebelum melakukan pembayaran nota *delivery*.

SPPB adalah Surat Persetujuan Pengeluaran Barang yang diterbitkan oleh Instansi Bea Cukai.

1. Lama waktu PPJK mengisi dokumen PIB atau BC 2.3 terkait dengan komoditi barang, *HS Code*, kelengkapan dokumen pendukung.
2. Lama waktu dari respon Bea Cukai karena ternyata kelengkapan dokumen pendukung tidak cukup bagi Bea Cukai untuk mengidentifikasi komoditi kargo didalam peti kemas.
3. Lama waktu mendapatkan respon SPPB dari *Inhouse Server* Bea Cukai.

SP2 Jalur Normal adalah Pengguna Jasa harus membayar nota *Delivery* yang terdiri dari: Penumpukan Peti kemas + *Lift on Container* dan setelah itu baru mendapatkan SP2 (Surat Penyerahan Peti kemas) dari Terminal Petikemas Pelabuhan setempat sebagai berikut:

1. Lama waktu mendapatkan DO dari Agen Pelayaran atau dari Kurir lapangan;
2. Lama waktu mendapatkan SPPB dan PPJK terkait;
3. Lama waktu mengisi mengajukan *Request Delivery* Lini I Pelabuhan setempat;

4. Lama waktu antri untuk membayar nota *Delivery* dan mendapatkan dokumen SP2 dari Lini I Pelabuhan setempat.

Lama Waktu Pengambilan Peti kemas adalah terdiri dari:

1. Lama waktu truk berangkat dari lokasinya menuju GATE-IN Lini I Pelabuhan (macet di jalan);
2. Lama waktu SP2 diberikan oleh Pemilik Barang Yang dikuasakan kepada Supir Truk Pengambil Peti kemas sebelum masuk GATE Lini I Pelabuhan;
3. Lama waktu truk yang sekalipun sudah memiliki SP2 tapi harus antri masuk GATE Lini I Pelabuhan;
4. Lama waktu Petugas Lapangan mencari peti kemas yang dituju;
5. Lama waktu Petugas Lapangan sudah menemukan peti kemas yang dituju untuk dikoordinasikan kepada Petugas Operator Alat *Top Loader*;
6. Lama waktu Petugas Operator Alat mengangkat peti kemas yang dituju untuk dinaikkan ke atas Truk Pengangkut Peti kemas (*Lift On*);
7. Lama waktu truk keluar GATE Lini I Pelabuhan.

Prosentase kontribusi output diatas mulai dari butir A, B, C, dan D adalah sebagai berikut:

1. Jika  $A+B+C$  prosentasenya lebih kecil dari D maka bisa karena koordinasi truk lama, atau manajemen perusahaan truk kurang baik, atau truk kena macet, atau Kinerja Pekerja Lapangan Terminal Petikemas kekurangan alat, atau tidak menyusun dengan baik perencanaan alat dan operatornya, atau kondisi fisik penempatan peti kemas di lapangan;
2. Jika B prosentasenya lebih besar dari A, C, dan D maka bisa karena PPJK kurang teliti mengisi dokumen PIB, BC 2.3, atau PPJK lama mengajukan PIB, BC 2.3 atau PPJK lengah terhadap dokumen pendukung dan sebagainya. Dalam hal ini prosedur kepabeanan sudah baku di instansi Bea Cukai karena sifatnya *paper-based* dan kunjungan inspeksi jika diperlukan;
3. Jika C prosentasenya lebih besar dari A, B, dan D maka terlalu banyak antrean di loket pembayaran, atau kurir pembawa uang *cash* terlambat datang, atau SPPB lama diterima kurir untuk diperlihatkan kepada petugas loket, atau DO sudah *expired* dan harus diperpanjang. Dalam hal ini prosedur kepelabuhanan (SOP) sudah baku karena sifatnya *paper-based* saja.

### 3. Ekspor dan Impor

#### a) Ekspor

##### 1) Definisi Ekspor

Berikut ini pengertian ekspor dalam beberapa ahli yaitu sebagai berikut:

- a. Hamdani (2012:33) mendefinisikan ekspor yaitu menjual barang dari dalam negeri menuju luar peredaran Republik Indonesia dan barang yang dijual tersebut harus dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Departemen Keuangan.
- b. Tandjung (2011) mendefinisikan ekspor adalah pengeluaran barang dari daerah pabean Indonesia untuk dikirimkan ke luar negeri dengan ketentuan yang berlaku terutama mengenai kepabeanan. Dilakukan oleh eksportir atas izin khusus dari Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan.

## 2) Prosedur ekspor

Prosedur ekspor menurut Hamdani (2015: 35) adalah sebagai berikut:

- a. Korespondensi (Eksportir mengadakan korespondensi dengan importir luar negeri untuk menawarkan dan menegosiasikan komoditi yang akan dijualnya. Dalam surat penawaran kepada importir harus dicantumkan jenis barang, mutunya, harganya, syarat-syarat pengirimannya, dan sebagainya);
- b. Membuat Kontrak Dagang (jika importir menyetujui penawaran yang diajukan oleh eksportir, maka importir dan eksportir membuat dan menandatangani kontrak dagang. Dalam kontrak dagang dicantumkan hal-hal yang disepakati bersama);
- c. Penerbitan *Letter of Credit* (L/C)(setelah kontrak dagang ditandatangani maka importir membuka L/C melalui bank koresponden dinegaranya dan mengirimkan L/C tersebut ke

- bank devisa yang ditunjuk memberitahukan diterimanya L/C tersebut kepada eksportir);
- d. Mempersiapkan Barang Ekspor (Dengan diterimanya L/C tersebut maka eksportir mempersiapkan barang-barang yang dipesan importir. Keadaan barang-barang yang dipersiapkan harus sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam kontrak dagang dan L/C);
  - e. Mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)(eksportir mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke bank devisa dengan melampirkan surat sanggup apabila barang ekspornya terkena pungutan ekspor);
  - f. Pemesanan Ruang Kapal (Eksportir memesan ruang kapal ke perusahaan pelayaran samudra atau perusahaan penerbangan. Perlu dicek perusahaan perkapalan mana yang mempunyai tarif angkutan kargo paling murah dan paling memberikan jaminan akan ketepatan waktu pelayaran);
  - g. Pengiriman Barang ke Pelabuhan oleh Eksportir sendiri atau dapat juga dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman barang (Perusahaan *Freight Forwarding* atau Perusahaan ekspedisi Muatan Kapal Laut/EMKL). Dokumen-dokumen ekspor disertakan dalam pengiriman barang ke pelabuhan dan ke kapal;
  - h. Pemeriksaan Bea Cukai (Apabila barang-barang dan dokumen yang menyertainya telah sesuai dengan ketentuan maka Bea Cukai menandatangani pernyataan persetujuan muat yang ada pada PEB);
  - i. Setelah pihak Bea Cukai menandatangani PEB maka barang dapat dimuat ke kapal. Segera setelah barang dimuat ke kapal, pihak pelayaran menerbitkan *Bill of Landing* (B/L) yang kemudian diserahkan kepada eksportir;
  - j. Surat Keterangan Asal (Eksportir sendiri atau perusahaan *Freight Forwarder* atau EMKL/EMKU memfiat pemuatan barangnya dan mengajukan permohonan atau ke Kantor Dinas Departemen Perdagangan atau memperoleh SKA apabila diperlukan);
  - k. Pencairan L/C (saat barang sudah dikapalkan, maka eksportir sudah dapat ke bank untuk mencairkan L/C. Dokumen-dokumen yang diserahkan adalah B/L, *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan PEB);
  - l. Pengiriman Barang ke Importir (Barang dalam perjalanan dengan kapal dari Indonesia ke pelabuhan di negara importir).

### 3) Ketentuan Umum dalam Ekspor

Berdasarkan Keputusan Menteri perindustrian dan Perdagangan Nomor 558/MPP/Kep/12/1998 tanggal 4 Desember 1988 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor yang telah beberapa kali diubah dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 01/M-DAG/PER/1/2007 tanggal 22 Januari 2007, ekspor dapat dilakukan oleh perseorangan atau perusahaan dengan syarat: 1) Tanda Usaha Perdagangan (TDUP)/ Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), 2) Izin Usaha dari departemen teknis/lembaga pemerintah nondepartemen terkait berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan 3) Tanda Daftar Perusahaan (TDP). (Tandjung, 2011:271)

b) Impor:

1) Definisi Impor

Berikut ini pengertian impor dalam beberapa ahli yaitu sebagai berikut:

- a. Hamdani (2012:33) mendefinisikan ekspor yaitu membeli barang dari luar negeri menuju dalam peredaran Republik Indonesia dan barang yang dibeli tersebut harus dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Departemen Keuangan.
- b. Tandjung (2011) mendefinisikan ekspor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia dengan mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan

yang berlaku. Dilakukan oleh importir atas izin khusus dari Direktorat jenderal Perdagangan Luar Negeri departemen perdagangan.

2) Prosedur impor menurut Hamdani (2015: 36) adalah sebagai berikut:

- a. Mencari *supplier* baik dari luar negeri atau melalui agennya di dalam negeri dalam bentuk *export agen*, atau *trading house*;
- b. Meminta *supplier* untuk mengirimkan *sample* (contoh barang) dan (*performa invoice*) untuk mengetahui barang, harga barang, cara pengiriman, cara pembayaran, mutu barang dsb;
- c. Melakukan perhitungan biaya-biaya impor antara lain berupa bea masuk yang harus dibayar, PPn, PPnBM (kalau ada), PPh, dan beberapa harga yang bisa dipasarkan dipasaran luar negeri;
- d. Negosiasi tentang harga dan jenis barang *berdasarkan performa invoice* dan *sample* yang telah dikirimkan oleh *supplier/* eksportir;
- e. Kalau sudah terjadi sepakat segera mengajukan permohonan pembukaan L/C kepada bank devisa dengan menyetorkan uang jaminan sebesar 100% dan jumlah L/C yang dibuka dan membayar biaya pembukaan sebesar 0,5% dari jumlah L/C yang diajukan. Dalam hal importir tidak bisa menyediakan dana untuk setoran ini, segala kebijaksanaan ada pada pihak bank. Seperti misalnya importir tidak memiliki jumlah margin yang cukup untuk membayar setoran jaminan ini tetapi importir hanya bisa memberikan angsuran dalam bentuk lain, paka diterima tidaknya PPLC yang diajukan kepada bank keputusan ada pada pihak bank;
- f. Memberitahu eksportir mengenai L/C yang telah dibukanya untuk memberi kesempatan kepada eksportir mengenai persiapan pengadaan barang;
- g. Menunggu pengiriman dari eksportir;
- h. Menghubungkan pihak pelayanan untuk meminta informasi tentang ETA (*Estimated Time Arrival*) atau waktu tiba kapal;
- i. Menghubungi bank devisa mengenai tibanya dokumen impor dari eksportir antara lain LPS, B/L, *Invoice*, *Packing list* dll;

- j. Mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dan mengisi SSPCP (Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak) untuk memperoleh LPS (Laporan Pemeriksaan *Surveyor*) asli dan B/L asli guna proses pengeluaran barang di pelabuhan (Proses Inklaring) sekaligus mendebit rekening pembiayaan importir seperti yang tercantum dalam PIB, SSPCP kepada bank devisa;
- k. Menukarkan B/L asli dengan D/O (*Delivering Order*) kepada pelayaran untuk bisa mengeluarkan kontainer digudang lini I dan membawa PIB, SSPCP ke Bea Cukai untuk bisa mengeluarkan barang dari pelabuhan.

### 3) Dasar Kebijakan

Dasar kebijakan Impor diatur oleh Undang-undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia yang wajib dipenuhi oleh setiap negara naggota WTO, dalam kebijakan perdagangan internasional dan perangkat hukum yang tertuang dalam Peratuarn Pemerintah, Keputusan Presiden maupun Keputusan Menteri Perdagangan (Hamdani,2015:380).

### 4) Ketentuan dan Persyaratan Impor

Berdasarkan Keputusan menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 229/MPP/Kep/7/1997 tanggal 4 Juli 1997 tentang ketentuan Umum di Bidang Impor serta Kebijakan Umum di Bidang Impor yang disusun oleh Departemen Perdagangan dan diterbitkan berupa buku akhir tahun 2008, yaitu: 1) Impor hanya dapat dilakukan oleh Perusahaan yang telah memiliki API (angka pengenal impor), kecuali barang pindahan dan barang Impor, sementara barang kiriman, barang contoh tidak diperdagangkan,

hadiah, barang perwakilan negara asing, dan barang untuk badan internasional/pejabatnya yang bertugas di Indonesia. 2) Barang Impor harus dalam keadaan baru, kecuali kapal pesiar dan kapal ikan, atau ditetapkan lain oleh Menteri Perdagangan dan barang tertentu lainnya yang ditetapkan oleh Menteri Perdagangan. 3) Angka Pengenal Impor (API).

5) Manfaat Melakukan Ekspor dan Impor menurut Hamdani (2015:33)

Aspek Ekspor, Secara Mikro yaitu:

- a. Memperluas dan mengembangkan pemasaran;
- b. Meningkatkan penjualan dan pendapatan;
- c. Memperluas kegiatan perusahaan;
- d. Meningkatkan produksi dengan memanfaatkan *idle capacity*.

Aspek Ekspor, Secara Makro yaitu:

- a. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional;
- b. Memberdayakan sumber-sumber ekonomi yang potensial didalam negeri;
- c. Memperluas lapangan pekerjaan dan menghasilkan devisa;
- d. Mendorong pengembangan IPTEK dan SDM;
- e. Mengembangkan SOSBUD bangsa.

Aspek Impor, secara Mikro yaitu:

- a. Membantu penyediaan kebutuhan masyarakat dan pemerintah akan barang;
- b. Menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan perusahaan;

Aspek Impor, secara Makro yaitu:

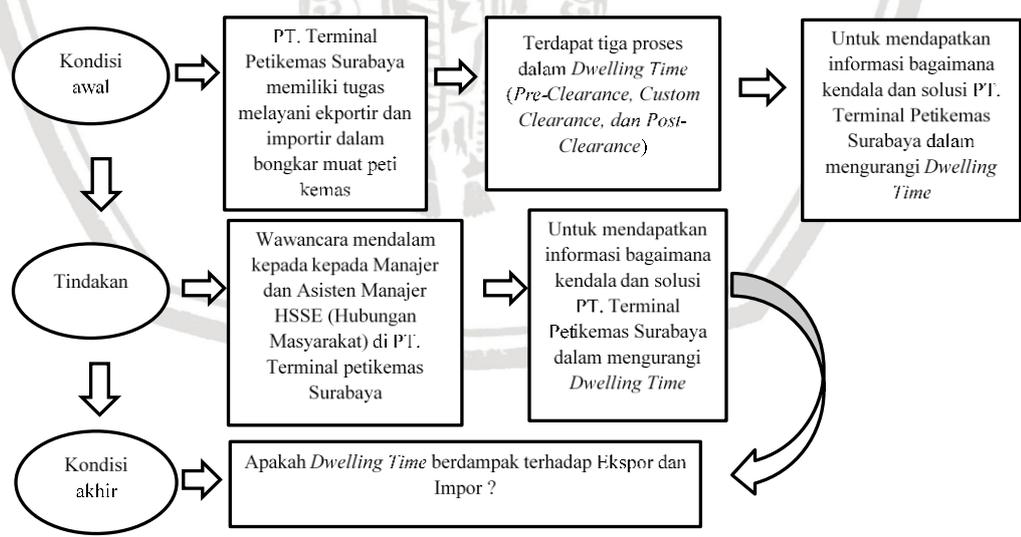
- a. Meningkatkan pendapatan masyarakat dan pemerintahan;
- b. Mendorong pengembangan IPTEK;
- c. Meningkatkan produksi nasional.

6) Organisasi / lembaga-lembaga terkait Ekspor dan Impor menurut

Hamdani (2015:34) sebagai berikut :

- b. Lembaga pemerintah (membuat peraturan, *regulator* dan *fasilitator*);
- c. Produsen (produk, komoditi, sektor agraris, industri dan pertambangan);
- d. Eksportir (menghasilkan devisa bagi negara dengan mengeluarkan barang dari daerah pabean);
- e. Importir (memasok kebutuhan dalam negeri/pelaku yang memasukkan barang ke daerah pabean);
- f. KADIN & asosiasi merupakan wadah kerjasama para pedagang dan industriawan;
- g. Lembaga penunjang (pelayanan jasa untuk menunjang ekspor impor).

**C. Kerangka Pemikiran**



**Gambar 3 Kerangka Berpikir**  
 Sumber : Tinjauan Teoritis (2017)



**Tabel 1**  
**Mind Mapping Penelitian Empiris**

No.	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Perbedaan Penelitian Sebelumnya	Hasil Penelitian
1.	Fajar Prasetya (2013)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. untuk mengetahui faktor-faktor utama yang berpengaruh terhadap <i>Dwelling Time</i> peti kemas impor di pelabuhan.</li> <li>2. Mengetahui peran faktor-faktor utama yang berpengaruh terhadap <i>Dwelling Time</i> peti kemas impor.</li> <li>3. Merancang konsep kegiatan operasional untuk mengurangi <i>Dwelling Time</i> peti kemas impor di Terminal Petikemas Surabaya.</li> </ol>	Pendekatan Simulasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peneliti tidak melakukan kegiatan simulasi</li> <li>2. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faktor-faktor utama yang mempengaruhi <i>Dwelling Time</i> peti kemas impor di peti kemas Surabaya pada proses <i>Pre-Clearance</i>, <i>Custom Clearance</i> dan <i>Post-Clearance</i>.</li> <li>2. Pada proses <i>Pre-Clearance</i> berpengaruh pada <i>Dwelling Time</i> sebesar 52%, pada <i>Custom Clearance</i> berpengaruh pada <i>Dwelling Time</i> sebesar 20% dan pada proses <i>Post-Clearance</i> berpengaruh pada <i>Dwelling Time</i> sebesar 28%.</li> <li>3. Pengurangan <i>Dwelling Time</i> di Terminal Petikemas Surabaya dapat dilakukan pada jalur hijau dan jalur merah.</li> </ol>
2.	Dini Marlien Takola (2013)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengetahui bagaimana jalur <i>Dwelling Time</i> peti kemas impor di</li> </ol>	Metode kuantitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peneliti tidak melakukan penelitian terkait dampak <i>Dwelling</i></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proses <i>Pre-Clearance</i> berpengaruh pada paling lamanya <i>Dwelling Time</i> sebesar 4.85 hari (53.79%), dan pada proses <i>Post-Clearance</i> selama 2.47 hari (27.73%).</li> </ol>

Lanjutan Tabel 1

No.	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Perbedaan Penelitian Sebelumnya	Hasil Penelitian
		Terminal Petikemas Surabaya		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Time</i> terhadap bisnis <i>stakeholder</i>.</li> <li>3. Peneliti melakukan penelitian terkait pengaruhnya <i>Dwelling Time</i> terhadap ekspor dan impor.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Pada bongkar muat petikemas, proses <i>Pre-Clearance</i> sebesar 39.73%, dan pada proses <i>Custom Clearance</i> sebesar 41.94% menjadi kontribusi terbesar untuk seluruh proses <i>Dwelling Time</i>.</li> <li>3. Aliran proses bisnis dioptimalkan dengan menggunakan informasi elektronik diantara <i>Stakeholders</i> melalui teknologi informasi, mekanisasi dalam tingkat yang lebih tinggi, besarnya volume kargo dan kapal, konektivitas antar moda dan ruang yang luas untuk penyimpanan dan pengolahan.</li> <li>4. Dalam pengurangan <i>Dwelling Time</i>, pihak yang berada di rantai pasokan yang mengalami keuntungan lebih banyak dari pada pihak lain.</li> </ol>
3.	Badan Pusat Statistik (2014)	1. Bagaimana perhitungan <i>Dwelling Time</i> petikemas impor di Indonesia (Belawan <i>International Container</i> )	Metode kuantitatif	1. Peneliti hanya meneliti satu terminal yaitu Terminal Petikemas Surabaya.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kemudahan dalam mendapatkan data disetiap pelabuhan.</li> <li>2. Kemudahan dalam memantau perkembangan <i>Dwelling Time</i> di pelabuhan Belawan.</li> </ol>

Lanjutan Tabel 2.1

No.	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Perbedaan Penelitian Sebelumnya	Hasil Penelitian
4.	<p><i>Center of Logistic and supply Chain Studies</i>, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, STC-Group dan World Bank (2015)</p>	<p>Mengurangi lamanya <i>Dwelling Time</i> di Terminal Petikemas Surabaya agar mengurangi peningkatan biaya transaksi bongkar muat peti kemas untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Pelabuhan Tanjung Perak</p>	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. peneliti tidak menerangkan lebih rinci proses mana yang lebih tinggi di dalam <i>Dwelling Time</i>.</li> <li>2. peneliti tidak meneliti hubungan antara YOR (<i>Yard Occupancy Ratio</i>), bongkar muat petikemas, dan <i>Dwelling Time</i> petikemas</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rata-rata lamanya <i>Dwelling Time</i> di Terminal Petikemas Surabaya pada proses <i>Pre-Clearance</i> sebesar 4.85 hari (54%), proses <i>Custom Clearance</i> sebesar 1,66 hari (18,5%) dan pada proses <i>Post-Clearance</i> selama 2.47 hari (27.5%).</li> <li>2. Tidak ada hubungan yang signifikan antara YOR (<i>Yard Occupancy Ratio</i>), bongkar muat peti kemas, dan <i>Dwelling Time</i> peti kemas di Terminal Petikemas Surabaya, sehingga ketiga indikator tersebut tidak berkorelasi. Untuk meningkatkan aliran proses bisnis, diperlukan pertukaran informasi elektronik antara <i>Stakeholder</i> yang difasilitasi penggunaan teknologi informasi, volume <i>Cargo</i> yang tinggi dan lalu lintas kapal, konektivitas antar moda dan ruang yang luas untuk penyimpanan dan operasi terminal dan kegiatan yang menghasilkan nilai tambah lainnya di dalam ataupun di sekitar pelabuhan.</li> </ol>

Lanjutan Tabel 1

No.	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Perbedaan Penelitian Sebelumnya	Hasil Penelitian
					3. Lamanya <i>Dwelling Time</i> petikemas impor di Terminal Petikemas Surabaya terjadi karena kurangnya tempat pembongkaran muat petikemas, sistem IT yang kurang memadai dan kurangnya gudang penyimpanan barang.
5.	Imeyla (2017)	1. Mengetahui bagaimana hambatan, penyebab, dan solusi dari lamanya <i>Dwelling Time</i> PT. Terminal Petikemas Surabaya terhadap ekspor dan impor 2. Dampak <i>Dwelling Time</i> terhadap proses ekspor dan impor	Metode kualitatif	-	1. Penyebab utama <i>Dwelling Time</i> adalah pada importir yang lama atau menunda dalam mengurus dokumen persyaratan yang seharusnya bisa di selesaikan sebelum barang sampai di pelabuhan 2. Proses <i>Dwelling Time</i> ternyata tidak berpengaruh terhadap volume ekspor dan impor. Banyak sedikinya volume ekspor maupun impor lebih dipengaruhi oleh sektor migas dan nonmigas.

Sumber : Tinjauan Empiris (diolah peneliti)

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Suatu penelitian tentu memiliki metode penelitian yang digunakan oleh peneliti untuk menjelaskan suatu permasalahan yang akan diteliti. Penggunaan metode penelitian ini sangat penting karena metode penelitian ini dapat mengarahkan peneliti untuk menganalisis dan mendapatkan data di dalam suatu penelitian. Ada dua macam metode dalam penulisan suatu penelitian yaitu metode kualitatif dan metode kuantitatif. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Penelitian kualitatif ialah proses untuk memahami kompleksitas di dalam interaksi manusia. Pada metode penelitian ini, peneliti lebih berfokus pada proses penelitian dibandingkan hasil akhir. Maksud dari proses pemahaman ini adalah bagaimana peneliti dapat memahami masalah dari dalam konteks masalah yang diteliti sehingga dalam metode penelitian ini peneliti menyatu dengan masalah yang diteliti sehingga peneliti dapat memahami masalah menurut sudut pandang peneliti itu sendiri. Kompleksitas memberikan kita gambaran bahwa sasaran masalah yang diteliti bersifat kompleks, rumit dan saling terkait satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu, dalam meneliti masalah tersebut harus dilakukan secara menyeluruh dan tidak dapat dilakukan secara terpisah. Interaksi terjadi pada makhluk hidup, terutama manusia. Seorang peneliti harus mengetahui apakah masalah yang diteliti berkaitan dengan

masalah yang lain atau keadaan yang lain karena masalah tersebut tidak dapat berdiri sendiri. Manusia merupakan sasaran utama dalam penelitian kualitatif karena manusia adalah sumber masalah dan juga penyelesai dari masalah. Namun, penelitian kualitatif tidak hanya meneliti manusia saja. Kejadian, sejarah, foto, benda-benda peninggalan dan sebagainya dapat juga menjadi objek penelitian kualitatif. Singkatnya, penelitian kualitatif merupakan manusia dengan segala kegiatan dan kebudayaannya.

Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan *sampel* yang dilakukan sesuai dengan tujuan penelitian atau pertimbangan tertentu. Pengambilan *sample* ini bisa berupa kelompok atau individu yang dipertimbangkan secara cermat (intuisi) dan yang terbaik (memberikan informasi yang cukup), kemudian dipilih menjadi responden penelitian.

Penggunaan metode kualitatif dalam penelitian ini dikarenakan hanya beberapa informan saja yang perlu diteliti pada pengaruh lamanya *Dwelling Time* dalam bongkar muat peti kemas. Dalam hal ini, peneliti akan meneliti bagaimana kendala dan solusi yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya untuk mengurangi lamanya waktu (*Dwelling Time*) sehingga dipilih penelitian kualitatif teknik *purposive sampling*.

Pada proses penelitian kualitatif ini, peneliti akan menentukan situasi sosial, yaitu tempat, aktor dan aktivitas yang akan diteliti. Kemudian memilih objek yang telah dideskripsikan dan mengurai objek menjadi lebih rinci. Pada proses penelitian yang paling akhir adalah melakukan penarikan kesimpulan atas hasil penelitian.

## B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian kualitatif bersifat *holistic* (menyeluruh, tidak dapat dipisah-pisahkan) sehingga penelitian kualitatif menetapkan penelitiannya berdasarkan variabel penelitian. Ada aspek-aspek keseluruhan yang diteliti, yaitu tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis (Sugiyono, 2015:207). Fokus penelitian ini digunakan untuk batasan masalah dalam penelitian. Fokus penelitian tersebut masih berisi pokok masalah yang umum. Pemilihan fokus penelitian ini digunakan untuk memahami lebih luas aspek-aspek yang diteliti. Pada penelitian ini, fokus penelitian mengenai analisis kendala dan upaya pelabuhan dalam mengurangi lamanya *Dwelling Time* serta dampaknya terhadap volume ekspor dan impor. Berikut ini fokus yang lebih rinci dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana kendala dan upaya PT. Terminal Petikemas Surabaya mengurangi lamanya *Dwelling Time* ekspor.
  - a. Pada proses *Pre-Clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Pre-Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Pre-Clearance*.
  - b. Pada proses *Custom Clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Custom Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Custom Clearance*.
  - c. Pada proses *Post-Clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Post-Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Post-Clearance*.

2. Bagaimana kendala dan upaya PT. Terminal Petikemas Surabaya mengurangi lamanya *Dwelling Time* impor.
  - a. Pada proses *Pre-Clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Pre-Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Pre-Clearance*.
  - b. Pada proses *custom clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Custom Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Custom Clearance*.
  - c. Pada proses *Post-Clearance* :
    - 1) Kendala pada proses *Post-Clearance*;
    - 2) Upaya pada proses *Post-Clearance*.
3. Dampak *Dwelling Time* terhadap volume ekspor dan impor
  - a. *Dwelling Time* dengan volume ekspor,
  - b. *Dwelling Time* dengan volume impor.

### C. Pemilihan lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian adalah letak atau tempat peneliti melakukan penelitian sebenarnya dari objek yang diteliti. Lokasi penelitian berhubungan dengan keseluruhan wilayah/daerah tempat fenomena atau peristiwa yang dapat ditangkap. Lokasi yang dijadikan penelitian ini adalah Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Peneliti memilih Pelabuhan Tanjung Perak karena merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk nomor dua setelah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dalam melayani lebih dari dua pertiga perdagangan internasional, berfungsi sebagai pintu gerbang dalam kegiatan ekspor dan impor barang dalam

mengendalikan angkutan kargo internasional. Pelabuhan Tanjung Perak merupakan tempat dimana banyak sekali terjadinya transaksi sekaligus terjadinya perlambatan pengiriman barang. Hal ini meresahkan kalangan pengusaha karena tidak adanya kepastian bagi pemilik barang terkait proses pengeluaran barang yang lama.

Situs penelitian adalah tempat atau lokasi yang akan dijadikan sebagai tempat untuk memperoleh data atau informasi yang digunakan untuk menjawab permasalahan sesuai dengan fokus penelitian yang ingin diteliti. Berdasarkan hal tersebut maka situs penelitian pada penelitian ini meliputi:

1. Terminal Petikemas Surabaya yang berlokasi di Jalan Tanjung Mutiara No. 1, Perak Barat, Krembangan, Kota Surabaya. Alasan peneliti menentukan lokasi di Terminal Petikemas Surabaya karena Terminal ini merupakan terminal bertaraf internasional pertama di Surabaya dan memiliki sertifikat ISO 9001:2015 (Standar Mutu); ISO 14001:2015 (Standar Lingkungan); ISO 28000:2007 (Standar Keamanan Rantai Pasok); ISO 27001:2013 (Standar Keamanan Informasi); OHSAS 18001:2007 (Standar Kesehatan dan Keselamatan Kerja); PP RI No. 50/2012 (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja/K3); ISPS Code (Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan); C-TPAT yang memberikan kemudahan bagi petikemas ekspor ke Amerika Serikat tanpa harus melalui pemeriksaan ulang oleh Bea Cukai setempat. PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan pelabuhan pertama di Indonesia yang menerapkan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan .

2. Manajer dan Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya.

Pemilihan lokasi penelitian pada Pelabuhan Tanjung Perak dan situs penelitian pada Terminal Petikemas Surabaya serta Manajer dan Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya peneliti telah mendapatkan informasi mendalam, jelas dan terinci.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

Data dalam penelitian kualitatif bersifat deskriptif. Data dapat berupa gejala-gejala, kejadian dan peristiwa yang kemudian dianalisis yang telah dikategorikan. Berikut ini jenis data dan sumber data yang dipilih peneliti dalam meneliti permasalahan mengenai lamanya *Dwelling Time* peti kemas ekspor dan impor di PT. Terminal Petikemas Surabaya, yaitu:

1. Data primer

Data primer ini diperoleh dari hasil wawancara dengan informan atau pelaku yang sedang dijadikan sampel dalam penelitian (Sarwono, 2016:209). Dalam penelitian ini, sumber data primer adalah Manajer dan Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya karena mengetahui atau terlibat langsung dengan proses *Dwelling Time* peti kemas ekspor dan impor.

2. Data Sekunder

Data sekunder ini berupa data-data yang telah tersedia dan diperoleh dengan cara membaca, melihat atau mendengarkan. Data ini juga bisa berasal dari data primer yang telah diolah didalam penelitian sebelumnya.

Yang termasuk kategori data ini adalah : Data bentuk teks (dokumen, pengumuman, surat-surat dan spanduk), data bentuk gambar (foto, animasi dan *billboard*), data bentuk suara (hasil rekaman kaset) dan kombinasi teks, gambar dan suara (film, video, iklan di televisi, dll) (Sarwono, 2016 : 109).

#### E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah terpenting dalam penelitian ini karena tujuan dari penelitian ini adalah melakukan pengumpulan data kemudian dianalisis dan dibuat kesimpulan dari hasil penelitian.

Menurut Sarwono (2016: 223), ada 11 (sebelas) teknik dalam pengumpulan data, yaitu: Partisipasi (keterlibatan langsung peneliti dengan objek yang diteliti), observasi (pencatatan kejadian-kejadian, perilaku, objek-objek lain yang dilihat peneliti untuk mendukung penelitian secara sistematis), wawancara mendalam (peneliti langsung menanyakan kepada narasumber), kajian dokumen (membaca surat-surat, pengumuman, ikhtisar rapat, pernyataan tertulis kebijakan tertentu dan sumber tulisan lainnya), *interview* khusus (melakukan wawancara dengan pimpinan perusahaan atau kantor tertentu), *interview* kelompok kecil (bisa terdiri dari 5-10 orang), narasi (diambil dari bidang ilmu sastra dan psikologi), sejarah hidup (bisa seseorang maupun lembaga), *Online* (melakukan pengumpulan data sekunder menggunakan *computer* yang telah disambung oleh Internet dengan menggunakan metode tertentu), analisis sejarah (cangkupan yang lebih luas dan bersifat umum), film, video, dan foto.

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan melakukan wawancara mendalam terhadap Manajer dan Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, kajian dokumen, dan *Online* (*Website* PT. Terminal Petikemas Surabaya dan *Website* BPS).

#### **F. Instrumen Penelitian**

Menurut Sarwono (2016:211), instrumen penelitian dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Panduan Wawancara

Panduan wawancara yang telah disusun sesuai dengan masalah secara tertulis, kemudian digunakan sebagai sarana untuk mendapatkan informasi. Cara menggunakan panduan tersebut dapat dalam bentuk wawancara maupun diskusi. Peneliti harus mempersiapkan pertanyaan-pertanyaan agar menuntun penulis tetap fokus pada tujuan penelitian.

2. Peneliti Sendiri

Jika tidak memungkinkan untuk melakukan wawancara, melakukan observasi terlibat langsung, *review* dokumen, maka peranan peneliti sendiri dapat menjadi sarana atau alat untuk mendapatkan informasi. Hal ini dapat digunakan dalam pencarian informasi yang sifatnya tertutup dan rahasia. Dengan berbekal ingatan, catatan, kamera atau video, peneliti kualitatif akan berusaha memperoleh informasi sebanyak mungkin mengenai hal yang sedang diteliti.

### G. Metode Analisis Data

Sugiyono (2015:244) mendefinisikan analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan analisis data di lapangan Model Miles and Huberman dalam Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D (Sugiyono, 2015:246) yaitu reduksi data, display data dan verifikasi data.

1. Reduksi Data, mereduksi data ini merupakan kegiatan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang direduksi akan memberikan gambaran yang jelas, dan mempermudah peneliti dalam mengumpulkan data selanjutnya dan mencarinya jika diperlukan.
2. Display Data, setelah data direduksi maka data akan disajikan. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data biasanya dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya. Penyajian data akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan dengan apa yang dipahami.
3. Verifikasi Data, langkah ini merupakan kegiatan penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan ini berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang sehingga setelah diteliti menjadi jelas.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

###### a) Gambaran Singkat PT. Terminal Petikemas Surabaya

Terminal Petikemas Internasional di Surabaya pertama kali beroperasi dalam tahun 1992. Terminal ini kemudian mengalami privatisasi di bulan April 1999 menjadi PT. Terminal Petikemas Surabaya, dan tak lama kemudian pihak *investor* asing diundang dan membeli saham perusahaan. Pada tanggal 1 Mei 2006, PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan anak perusahaannya memiliki 51% saham dan *Dubai Port World* (dahulu *P&O Ports Australia*) memiliki 49% saham. PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam tahun-tahun pengoperasiannya

telah memiliki reputasi sebagai sebuah Terminal Petikemas yang efisien dan efektif terhadap biaya, yang mampu melayani kebutuhan masyarakat pelayaran dan para importir dan eksportir di Indonesia Bagian Timur.

PT. Terminal Petikemas Surabaya, dengan fasilitas dermaga sepanjang, 1,450 meter dan Lapangan Penumpukan Peti kemas seluas 40 hektar berkapasitas untuk menangani lebih dari dua juta *teus* per tahun. Dalam tahun 2004, untuk pertama kalinya PT. Terminal

Petikemas Surabaya mampu menangani lebih dari satu Juta *teus* dalam tahun kalender. Setiap fungsi operasional dan bisnis difasilitasi dengan komputer. Sistem Operasional Terminal, yaitu TOPS, dipasang oleh *Realtime Business Solutions* dari Sydney, Australia. PT. Terminal Petikemas Surabaya, lewat e-TPS, memberikan layanan kepada para mitranya, yaitu berupa sistem pengontrolan dan perencanaan penanganan peti kemas.

Akhir tahun 2003, PT. Terminal Petikemas Surabaya adalah fasilitas Terminal Petikemas yang pertama di Indonesia yang dinyatakan telah memenuhi syarat-syarat *ISPS Code* (Keamanan Pelabuhan dan Kapal Internasional), dan saat ini sedang mempersiapkan perolehan sertifikat *the International Organization of Standardization* yang selanjutnya akan disebut dengan ISO, ISO 28000 (Standar Keamanan). Di bulan Mei 2008, PT. Terminal Petikemas Surabaya telah menjadi satu-satunya Terminal Petikemas di Indonesia dan di dunia, yang telah memperoleh sertifikat C-TPAT (Bea Cukai – Partner Dagang Terhadap Terorisme). Alhasil, peti kemas yang diekspor ke Amerika Serikat tidak perlu lagi menjalani pemeriksaan Bea Cukai.

Produktifitas terminal dipantau secara terus-menerus. Dalam lima tahun terakhir ini, tingkat penanganan kapal peti kemas telah meningkat dua kali lipat, dan waktu balik truk (TRT) telah menurun sampai 50%. Hal penting yang mendukung kesuksesan PT. Terminal Petikemas Surabaya, adalah tak luput dari kinerja para karyawan Perusahaan dan

para Kontraktornya. Untuk hal ini, Perusahaan mengadakan pelatihan dan kursus pendukung secara teratur, dan memastikan terkait dengan masalah kekaryawanan, Perusahaan mengedepankan sikap adil. Dewan Komisaris dan Dewan Direktur PT. Terminal Petikemas Surabaya berkomitmen untuk mempertahankan posisi yang penting yang dipegang oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya, yaitu sebagai "Pintu Gerbang ke Kawasan Indonesia Bagian Timur", dan memastikan peningkatan mutu layanan yang dibutuhkan dalam pertumbuhan perekonomian di Indonesia di tahun-tahun yang akan datang.



**Gambar 4 Foto Lokasi PT. Terminal Petikemas Surabaya**

Sumber : TPS (2017)

PT. Terminal Petikemas Surabaya memiliki motto, yaitu '*Reliable Terminal with Service Excellence*'. Motto tersebut memiliki filosofi PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagai sebuah terminal petikemas yang berhubungan dengan pembeli baik dalam atau luar negeri, maka perusahaan haruslah menjadi yang; dapat diandalkan dan terpercaya.

Oleh karena itu, untuk menjadi terminal petikemas yang dapat diandalkan, perusahaan harus didukung oleh layanan yang sempurna. PT. Terminal Petikemas Surabaya mendorong para karyawannya dan para rekanan bisnisnya untuk meraih kesempurnaan layanan terhadap para pelanggannya.

*RELIABLE* artinya :

R: *Responsive*, PT. Terminal Petikemas Surabaya harus tanggap terhadap keluhan kesah pelanggan;

E: *Empathy*, PT. Terminal Petikemas Surabaya harus berempati terhadap masalah pelanggan;

L: *Learning*, PT. Terminal Petikemas Surabaya menerima pengalaman sebagai sarana pembelajaran dalam proses masa depan yang lebih baik;

I: *Innovation*, layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya didukung oleh peralatan dan sistem komputer terkini;

A: *Ability*, layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya didukung oleh orang-orang yang ahli di bidangnya;

B: *Benefit*, para pelanggan menikmati keuntungan dari layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya;

L: *Leading*, PT. Terminal Petikemas Surabaya memimpin di garis depan dalam mutu layanan;

E: *Effective and Efficient*, PT. Terminal Petikemas Surabaya melaksanakan strategi tepat guna dalam menghadapi persaingan bisnis.

**b) Lokasi Penelitian**

Terminal Petikemas Surabaya yang berlokasi di Jalan Tanjung Mutiara No. 1, Perak Barat, Krembangan, Kota Surabaya.

**c) Visi, Misi, 5 (lima) Budaya, Layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya**

**1. Visi**

PT. Terminal Petikemas Surabaya, sebagai sebuah terminal berstandar berkelas dunia di Indonesia, berkomitmen untuk mempertahankan posisi PT. Terminal Petikemas Surabaya yang unik dan menonjol yaitu sebagai “Pintu Gerbang ke Kawasan Indonesia Bagian Timur”, untuk memastikan bahwa perusahaan mampu menyediakan layanan bermutu aman dan ramah lingkungan yang dibutuhkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia dan untuk menyediakan layanan terbaik bagi para pelanggan. Dengan moto perusahaan yaitu “Reliable Terminal with Service Excellence” (Terminal Terpercaya dengan Layanan Sempurna), kepuasan pelanggan menjadi prioritas utama PT. Terminal Petikemas Surabaya.

Untuk mencapai tujuan tersebut, perusahaan berupaya untuk :

- a. Menyediakan dan memastikan bahwa layanan yang diberikan kepada para pelanggan, yaitu memuat dan membongkar peti kemas tepat waktu dan terjadwal;

- b. Menyediakan layanan ekstra kepada para pelanggan apabila peti kemas mereka membutuhkan tempat lebih banyak atau peralatan tambahan lainnya, seperti *reefer plug*, yang digunakan untuk mempertahankan suhu dingin peti kemas;
- c. Menyediakan fasilitas tambahan lain, pada saat pembongkaran atau pemuatan peti kemas, seperti penyediaan air bersih atau bahan bakar;
- d. Mengutamakan kepuasan para pelanggan dengan menyediakan layanan bagi mereka dengan sepenuh hati.

## 2. Misi

Misi PT. Terminal Petikemas Surabaya adalah menjadi suatu perusahaan yang terus maju, tanggap, dapat dipercaya, yang menyediakan fasilitas terminal peti kemas yang dapat memenuhi semua permintaan baik untuk perdagangan domestik maupun internasional bagi seluruh masyarakat perdagangan di kawasan Indonesia bagian Timur.

Untuk mencapai sasaran tersebut, perusahaan berupaya untuk :

- a. Menyediakan jasa layanan transportasi kepada para pelanggan yang dapat menjamin pengiriman barang yang aman, efisien, dan tepat waktu;
- b. Menjamin terpeliharanya lingkungan kerja yang aman dan bersahabat dengan lingkungan;
- c. Mengutamakan keselamatan dan kesehatan kerja bagi setiap orang yang berada dalam perusahaan;
- d. Mengembangkan potensi para pegawai secara optimal;

- e. Ikut meningkatkan kegiatan perdagangan guna menjamin tercapainya sukses bisnis serta mengupayakan tingkat pengembalian investasi yang wajar kepada para pemegang saham;
- f. Berupaya menggalang dukungan dari masyarakat luas dalam menjalankan perannya sebagai warga masyarakat korporat yang baik.

### **3. 5 (lima) Budaya TPS**

PT. Terminal Petikemas Surabaya mengembangkan 5 Budaya Perusahaan yang disebut 5 Budaya TPS. 5 Budaya TPS tersebut antara lain:

- a. Dorongan Berprestasi – Bekerja untuk mencapai hasil dengan meningkatkan kontribusi individu dan organisasi;
- b. Integritas – Secara Konsisten bertindak berdasarkan nilai etika moral maupun nilai perusahaan dan aturan yang berlaku;
- c. Kerjasama Tim – Menjadi bagian dari kelompok dan berpartisipasi secara aktif dan kooperatif;
- d. Komitmen terhadap Organisasi – Mensejajarkan perilaku pribadi sesuai dengan kebutuhan dan tujuan perusahaan;
- e. Orientas Pelayanan Pelanggan – Memahami dan melayani kebutuhan pelanggan, baik pelanggan internal maupun eksternal.

### **4. Layanan PT. Terminal Petikemas Surabaya**

#### **a. Layanan Bongkar Peti kemas, yaitu**

1) Perencanaan ; pelanggan harus melengkapi dokumen :

- a) *Master Cable*;

- b) CVIA (*Container Vessel Identification Advice* = Pemberitahuan Identifikasi Kapal Peti kemas);
  - c) *Statement of Fact* (Surat Pernyataan Keadaan);
  - d) *Statement Letter* (*email baplie file*);
  - e) *Import Summary List* (ISL = Daftar Ringkasan Impor);
  - f) *Dangerous Cargo List* (Daftar Kargo Berbahaya);
  - g) *Approval from Harbor Master* (Surat Ijin dari Syahbandar);
  - h) *Reefer List* (Daftar Reefer);
  - i) *Crane Sequence List* (Daftar Urutan Crane);
  - j) *Discharge Stowage Plan* (Rencana Penyimpanan Pembongkaran);
  - k) *Discharge Bay Plan* (Rencana Bay Pembongkaran);
  - l) *Manifest*;
  - m) *Special Cargo List* (Daftar Kargo Khusus).
- 2) *Yard and Berth Planning Sub-department* (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memeriksa dokumen. Mereka mengadakan rapat harian, bersama dengan Departemen Teknik, dengan Perusahaan Pelayaran, untuk merencanakan jadwal layanan penanganan peti kemas.
- 3) *Vessel Berth Planning Sub-department* (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memproses rencana pembongkaran ke dalam sistem komputer berdasarkan data yang dikirimkan oleh Perusahaan Pelayaran lewat email, dan mencetak

*Discharge List* (Daftar Pembongkaran) dan menyerahkannya kepada *Berth Operations* (Operasi Dermaga).

- 4) Berdasarkan *Discharge List* (Daftar Pembongkaran), *Berth Operations Superintendent* (Superintendent Operasi Dermaga) memerintahkan Operator CC, lewat Petugas *Tally* Dermaga, untuk membongkar peti kemas dari atas kapal dan memuatnya ke atas *chassis Head Truck*, dan membawanya ke Lapangan Penumpukan Peti Kemas, dan mengkonfirmasi posisi pembongkaran ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix)
- 5) Setelah *Head Truck* tiba di Lapangan Penumpukan Peti Kemas, *Yard Operations Superintendent* (Superintendent Operasi Lapangan) memerintahkan *Operator RTG*, lewat Petugas *Tally* Lapangan, untuk menumpuk peti kemas, dan mengkonfirmasi posisi peti kemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Petugas *Tally* Lapangan memerintahkan pengemudi *Head Truck* untuk kembali ke Dermaga untuk mengambil peti kemas selanjutnya yang akan dibongkar.
- 6) Pada akhir *shift*, Petugas *Tally* Lapangan melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintendent Operasi Lapangan, sedangkan Petugas *Tally* Dermaga melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintendent

**b. Layanan Pemuatan Peti kemas, yaitu**

- 1) Perencanaan ; pelanggan harus melengkapi dokumen:

- a) *Master Cable*;
  - b) *CVIA (Container Vessel Identification Advice = Pemberitahuan Identifikasi Kapal Peti kemas)*;
  - c) *Statement of Fact* (Surat Pernyataan Keadaan);
  - d) *Export Summary List* (ESL = Daftar Ringkasan Ekspor);
  - e) *Dangerous Cargo List* (Daftar Kargo Berbahaya);
  - f) *Crane Sequence List* (Daftar Urutan Crane);
  - g) *General Loading Plan* (Rencana Pemuatan Umum);
  - h) *Loading Bay Plan* (Rencana Bay Pemuatan);
  - i) *Manifest*.
- 2) *Yard and Berth Planning Sub-department* (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memeriksa dokumen. Mereka mengadakan rapat harian, bersama dengan Departemen Teknik, dengan Perusahaan Pelayaran untuk merencanakan jadwal layanan penanganan peti kemas,
  - 3) *Berth Planning Sub-department* (Sub-departemen Perencanaan Dermaga) memasukkan data ke dalam sistem komputer (*baplie*) yang telah menjalani pemeriksaan Bea Cukai, berdasarkan rencana pre-penyimpanan, yang diterima dari Perusahaan Pelayaran, dan mencetak *Loading Work Quay* (LWQ = Pekerjaan Pemuatan Dermaga), berdasarkan data peti kemas di dalam sistem komputer, dan menyerahkannya kepada *Yard Supervisor*

(Supervisor Lapangan) dan *Wharf Supervisor* (Supervisor Dermaga),

- 4) Berdasarkan LWQ (*Loading Work Quay*), *Yard Operations Superintendent* (Superintenden Operasi Lapangan) memerintahkan *Operator RTG*, lewat Petugas *Tally* Lapangan, untuk memindahkan peti kemas dari Lapangan Penumpukan Peti kemas, dan memuatnya ke atas *chassis Head Truck*, dan membawanya ke Dermaga. Petugas *Tally* Lapangan mengkonfirmasi posisi peti kemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Peti kemas tersebut kemudian dimuat ke atas kapal berdasarkan data di dalam TMV (*Terminal Mounted Vehicle* = Kendaraan yang Beroperasi di dalam Terminal),
- 5) *Wharf Supervisor* (Supervisor Dermaga) memerintahkan *Operator CC*, lewat Petugas *Tally* Dermaga, untuk memuat peti kemas dari *chass Head Truck* ke atas kapal, berdasarkan data yang telah direncanakan di dalam *Loading List* (Daftar Pemuatan). Petugas *Tally* Dermaga mengkonfirmasi posisi peti kemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Petugas *Tally* Dermaga memerintahkan pengemudi *Head Truck* untuk kembali ke Lapangan Penumpukan untuk mengambil peti kemas selanjutnya yang akan dimuat,
- 6) Pada akhir *shift*, Petugas *Tally* Lapangan melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Lapangan, sedangkan



Petugas *Tally* Dermaga melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Dermaga.

c. **Layanan Penerimaan Peti kemas, yaitu**

- 1) Perencanaan pelanggan harus melengkapi dokumen:
  - a) Surat Permohonan Penerimaan Peti kemas;
  - b) Penyediaan Warkat Dana (Pembayaran di Depan) (masing-masing 4 lembar) untuk diserahkan kepada *Export Service Staff* (Petugas Layanan Ekspor), dalam waktu 96 sampai dengan 24 jam sebelum kedatangan kapal.
- 2) Petugas Layanan Ekspor mencetak *Job Order/CEIR (Container Equipment Interchange Receipt = Tanda Terima Pergerakan Peralatan Peti kemas)* yang telah disetujui oleh *Export Superintendent (Superintenden Ekspor)*. Lembar ke 1, 2, dan 3 CEIR diserahkan kepada Pelanggan. Pelanggan menyerahkannya kepada pengemudi *Head Truck*,
- 3) Pengemudi *Head Truck* menuju ke *In-Gate (Gerbang Masuk)*, bersama muatan peti kemasnya dan menyerahkan *Job Order/CEIR* serta salinan CTPS (Catatan Tanda Pengenal *Surveyor*)/PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) kepada Petugas *Gate*,
- 4) Petugas *Gate* memeriksa keadaan fisik peti kemas dan mencetak *In-Gate Terminal Job Slip (Lembar Kerja Terminal Gerbang Masuk)*, berdasarkan *Job Order/CEIR*, dan

mengembalikan lembar ke 3 dan 4 kepada pengemudi *Head Truck*,

- 5) Pengemudi *Head Truck* menyerahkan *In-Gate Terminal Job* dan *Job Order/CEIR* kepada Petugas *Tally Lapangan*,
- 6) Petugas *Tally Lapangan* memerintahkan Operator RTG untuk mengangkat peti kemas dari *chassis Head Truck* ke Lapangan Penumpukan Peti Kemas di lokasi seperti yang tercantum dalam *In-Gate Terminal Job Slip*. Petugas *Tally Lapangan* mengkonfirmasi posisi peti kemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix),
- 7) Pengemudi *Head Truck* menerima *Job Order/CEIR* dan *In-Gate Terminal Job Slip* dari Petugas *Tally Lapangan*, bergerak menuju *Out-Gate* (Gerbang Keluar) dan menyerahkan *In-Gate Terminal Job Slip* dan *Job Order/CEIR* lembar ke 3 kepada *Out-Gate Staff* (Petugas Gerbang Keluar),

Catatan :

Pelanggan menyerahkan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) kepada TPS setelah peti kemas ditumpuk di Lapangan Penumpukan Peti Kemas.

**d. Layanan Pengeluaran Peti kemas, yaitu**

- 1) Perencanaan pelanggan harus melengkapi dokumen:
  - a) Surat Permohonan Pengeluaran Peti Kemas;
  - b) Surat Asli Perintah Pengeluaran (DO = *Delivery Order*);

- c) Penyediaan Warkat Dana (Pembayaran di Depan) (masing-masing 4 lembar) untuk diserahkan kepada *Import Service Staff* (Petugas Layanan Impor);
  - d) SPPB = Surat Persetujuan Pengeluaran Barang dan Surat Pernyataan PP (Pencekalan dan Pencegahan) dari Bea Cukai;
  - e) Surat Kuasa dari Importir.
- 2) Petugas Layanan Impor mencetak CEIR/*Job Order* yang telah disetujui oleh *Import Superintendent* (Superintenden Impor). Lembar ke 1, 2, dan 3 CEIR diserahkan kepada Pelanggan. Pelanggan menyerahkan kepada pengemudi *Head Truck*,
  - 3) Pengemudi *Head Truck* menuju ke *In-Gate* (Gerbang Masuk) dan menyerahkan *Job Order/CEIR* kepada *In-Gate Staff* (Petugas Gerbang Masuk),
  - 4) *In-Gate Staff* mencetak *In-Gate Terminal Job Slip* berdasarkan *Job Order/CEIR* dan mengembalikan lembar ke 1 dan 2 kepada pengemudi *Head Truck*,
  - 5) Pengemudi *Head Truck* menyerahkan *In-Gate Terminal Job Slip* dan *Job Order/CEIR* kepada Petugas *Tally Lapangan*,
  - 6) Petugas *Tally Lapangan* memerintahkan Operator RTG untuk mengangkat peti kemas dari Lapangan Penumpukan ke atas

*chassis Head Truck* sesuai dengan posisi yang tercantum dalam *In-Gate Terminal Job Slip*,

- 7) Pengemudi *Head Truck* menerima *Job Order/CEIR* dan *In-Gate Terminal Job Slip* dari Petugas *Tally Lapangan* bergerak menuju *Out-Gate* (Gerbang Keluar) dan menyerahkan *In-Gate Terminal Job Slip* dan *Job Order/CEIR* lembar ke 3 kepada Petugas *Out-Gate*, dan Surat Pernyataan Pecekalan dan Pencegahan (PP) kepada Petugas Bea Cukai,
- 8) Petugas *Out-Gate* mengkonfirmasi nomor polisi *Head Truck* dan nomor referensi kerja *Head Truck* berdasarkan *In-Gate Terminal Job Slip* ke dalam sistem *computer* dengan dilampiri lembar ke 1 CEIR kepada pengemudi *Head Truck*.

**e. Layanan Penerimaan Barang, yaitu**

- 1) Pelanggan menyerahkan Surat Permohonan Penerimaan Barang kepada Manajer Senior Operasi, dilampiri dengan Dokumen Asli, Warkat Dana, Perintah Pengeluaran (DO = *Delivery Order*), SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang), paling lambat 36 jam sebelum kedatangan kapal,
- 2) Petugas Layanan Dokumen memeriksa dan mencetak *Job Order*, menyerahkannya kepada Pelanggan, dan memberikan 2 salinan kepada Petugas Layanan Operasi,
- 3) Asisten Manajer Operasi CFS merencanakan lokasi penempatan barang di CFS,

- 4) Petugas CFS memeriksa dokumen dan keadaan fisik barang dan mencatatnya dalam *Receiving Tally Sheet* (Lembar *Tally* Penerimaan), dan harus diketahui oleh Pelanggan,
- 5) Setiap barang yang memasuki CFS harus dilengkapi/dilindungi CTPS (Catatan Tanda Pengenal *Surveyor*) atau salinan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang), untuk diperiksa oleh Petugas Bea Cukai,
- 6) Paling lambat 36 (tiga puluh enam) jam sebelum kedatangan kapal, setiap barang yang akan ditumpuk harus disimpan di dalam CFS.

**f. Layanan Pengeluaran Barang, yaitu**

- 1) Pelanggan menyerahkan Surat Permohonan Pengeluaran Barang kepada TPS lewat Petugas Layanan Dokumen, dilengkapi dengan Dokumen Asli, Warkat Dana, dan Perintah Pengeluaran,
- 2) Petugas Layanan Dokumen memeriksa dan mencetak *Job Order* menyerahkan kepada Pelanggan, dan menyerahkan 2 lembar salinan kepada Petugas Layanan Operasi,
- 3) Pelanggan menyerahkan *Job Order* atau SPPB (Surat Pemberitahuan Ekspor Barang) dan Order Pengeluaran yang telah disetujui oleh CFS *Operations*,
- 4) Asisten Manajer Operasi CFS memeriksa dokumen dan mempersiapkan pengeluaran barang,

- 5) Setelah pengeluaran barang telah selesai dilakukan, laporan harus disiapkan dan diketahui oleh Petugas CFS, dan disetujui oleh Pelanggan,
- 6) *Head Truck* dan barang keluar melalui *Out-Gate* (Gerbang Keluar).

**g. Layanan Penumpukan Barang, yaitu**

- 1) Pelanggan menyerahkan Surat Permohonan Penumpukan Barang kepada TPS lewat Petugas Layanan Dokumen dengan dilengkapi dengan Dokumen Asli, Warkat Dana, dan Daftar Barang,
- 2) Petugas Layanan Dokumen memeriksa dan mencetak *Job Order* dan diserahkan ke Pelanggan dan menyerahkan 2 lembar salinan Petugas Layanan Operasi,
- 3) Asisten Manajer Operasi CFS mempersiapkan peti kemas kosong yang akan digunakan untuk penumpukan sesuai dengan permohonan Pelanggan,
- 4) Paling lambat 12 (dua belas) jam sebelum kedatangan kapal, barang-barang terkait harus sudah selesai ditumpuk,
- 5) Asisten Manajer Operasi CFS mempersiapkan Nota Penarikan Ekspor kepada :
  - a) Perencanaan Lapangan ; Dermaga
  - b) Operasi Lapangan ; Dermaga
  - c) Administrasi ; Dokumen

- 6) Layanan untuk Peti kemas dengan status LCL (*Less Container Load* = Muatan Peti kemas Campuran) sama dengan layanan untuk Peti kemas dengan status FCL (*Full Container Load* = Muatan Peti kemas Penuh).

**h. Layanan Perubahan Status *Shipping*, yaitu**

- 1) Pelanggan menyerahkan Surat Permohonan Perubahan Status Barang kepada TPS lewat Petugas Layanan Dokumen dilengkapi dengan Dokumen Asli, Warkat Dana, dan Perintah Pengeluaran,
- 2) Petugas Layanan Dokumen memeriksa dan mencetak *Job Order* dan diserahkan kepada Pelanggan, dan menyerahkan 2 lembar salinan kepada Petugas Layanan Operasi,
- 3) Asisten Manajer Operasi CFS atau Petugas yang ditunjuk memeriksa dokumen dan mencetak *Container Movement Job* (Pekerjaan Pergerakan Peti Kemas) untuk menarik peti kemas dari Lapangan Penumpukan ke CFS,
- 4) Operasi Lapangan; Dermaga menarik peti kemas dari Lapangan Penumpukan ke CFS,
- 5) Petugas CFS memeriksa keadaan fisik peti kemas dan memindahkan isi peti kemas,
- 6) Laporan perubahan status peti kemas harus dikirimkan kepada Administrasi; Dokumen,

- 7) Penarikan peti kemas kosong harus diinformasikan kepada Perusahaan Pelayaran dan kepada :
  - a) Perencanaan Lapangan; Dermaga
  - b) Operasi Lapangan; Dermaga
  - c) Administrasi; Dokumen

**i. Layanan Pemeriksaan Bea Cukai (*Behandle*), yaitu**

- 1) Pelanggan menyerahkan Surat Permohonan *Behandle* Barang kepada TPS lewat Petugas Layanan Administrasi dilengkapi dengan Dokumen Asli, Warkat Dana, dan Perintah Pengeluaran.
- 2) Petugas Administrasi memeriksa dan mencetak *Job Order* dan menyerahkan kepada Pelanggan, dengan salinan Perintah Pengeluaran, dan menyerahkan 2 lembar salinan kepada Petugas Layanan Operasi.
- 3) Pelanggan menyerahkan *Job Order* kepada *CFS Operations Assistant Manager*.
- 4) Asisten Manajer Operasi CFS atau *Staff* yang ditunjuk memeriksa dokumen dan menerbitkan *Container Movement Job* (Pekerjaan Pergerakan Peti kemas) untuk menarik peti kemas dari Lapangan Penumpukan ke CFS.
- 5) Setelah peti kemas telah dipindahkan ke CFS, keadaan fisik peti kemas akan diperiksa sebelum pemeriksaan *Behandle* dilakukan.

- 6) Setelah pengeluaran barang telah selesai dilakukan, laporan harus disiapkan dan diketahui oleh Petugas CFS, dan disetujui oleh Pelanggan.

**d) Sistem Management Integrasi (Kebijakan Manajemen Aset DP World, Kebijakan Perusahaan, dan Sasaran Perusahaan), PT. Terminal Petikemas Surabaya**

**1. Kebijakan Manajemen Aset DP World**

- a. **Tujuan** : Kebijakan ini memberikan sebuah kerangka kerja untuk Manajemen Aset di seluruh Unit Bisnis DP World. Kebijakan ini mengatur kerangka kerja di mana Manajemen Aset akan dilaksanakan di seluruh Unit Bisnis untuk menyampaikan empat pilar secara efisien dan berkelanjutan dari Strategi DP World.
- b. **Kesatuan yang terikat dalam Kebijakan ini** : Setiap anak perusahaan DP World, usaha patungan dan rekanan yang melapor baik kepada Unit Bisnis, Kantor Regional atau Kantor Pusat harus memberlakukan Kebijakan Manajemen Aset ini.
- c. **Prinsip** : Pendekatan kami terhadap Manajemen Aset di seluruh kesatuan harus melaksanakan prinsip-prinsip dasar berikut ini :
  - 1) Sasaran yang selaras di setiap tingkatan dalam organisasi;
  - 2) Penerapan proses pembuatan keputusan yang jelas, dipahami dan sesuai;
  - 3) Menggunakan keputusan yang didasarkan risiko dan sesuai dengan kerangka kerja Manajemen Risiko DP World;

- 4) Berjuang untuk meningkatkan kegiatan-kegiatan kami secara berkesinambungan dengan tujuan menyampaikan nilai yang lebih tinggi kepada para pemangku kepentingan kami.

#### d. Pernyataan Kebijakan

**Tabel 2 Pernyataan Kebijakan DP World**

<i>DP World Head Office will</i>	<i>Each Business Unit of DP World will</i>
Bekerja ke arah penerapan Kerangka Kerja Manajemen Aset DP World yang berkesesuaian dengan setiap aspek sistem sertifikasi ISO 55001 yang telah diakui.	
Mengelola kegiatan-kegiatan Manajemen Aset kami untuk berkesesuaian dengan Kebijakan Keselamatan dan Lingkungan DP World.	
Berkesesuaian dengan persyaratan peraturan/hukum setempat (yaitu nasional) sebagai persyaratan minimum. Apabila Standar DP World yang ada merupakan standar dengan tingkatan lebih tinggi/kuat daripada persyaratan peraturan/hukum setempat, maka Standar DP World lah yang akan diterapkan.	
Memberlakukan prinsip-prinsip dasar pendekatan DP World untuk mengusahakan Manajemen Risiko.	
Mempersiapkan, menerapkan dan memelihara sebuah Strategi Manajemen Aset DP World yang mencakup dan mengkomunikasikan persyaratan para pemangku kepentingan kami dalam hal sasaran dan kriteria pembuatan keputusan.	Mempersiapkan, menerapkan dan memelihara sebuah Rencana Manajemen Aset Strategis Unit Bisnis jangka panjang yang menetapkan dan mengkomunikasikan pendekatan kami untuk menyampaikan Strategi Manajemen Aset DP World dalam hal penyeimbangan kinerja, biaya dan risiko.
Memberikan dukungan kepada Unit Bisnis DP World dalam melaksanakan kapabilitas Manajemen Aset mereka melalui ketentuan dari Pusat Keunggulan Manajemen Aset DP World dalam hal : 1. Melaksanakan dan memelihara Kerangka Kerja Manajemen Aset DP World; 2. Melaksanakan dan memelihara sarana diagnostik Kedinamisan Perusahaan DP World	Melaksanakan kapabilitas Manajemen Aset mereka dalam hal personil yang berkompetensi, informasi, proses dan sistem untuk memastikan bahwa kami membuat keputusan berdasarkan posisi pengetahuan dan telah meningkatkan kapabilitas untuk mengelola siklus kehidupan aset-aset kami : 1. Menerapkan Kerangka Kerja Manajemen Aset DP World; 2. Menggunakan sarana diagnostik Kedinamisan Perusahaan DP

Lanjutan Tabel 2 Pernyataan Kebijakan DP World

<i>DP World Head Office will</i>	<i>Each Business Unit of DP World will</i>
untuk memudahkan peningkatan bisnis silang yang berkesinambungan.	3. World untuk memudahkan peningkatan bisnis silang yang berkesinambungan
Memastikan bahwa Kebijakan Manajemen Aset ditinjau secara periodik dan sesuai dengan Kebijakan DP World yang lain.	Memastikan bahwa Rencana Manajemen Aset Unit Bisnis ditinjau, diperbaharui dan tetap berkesesuaian dengan Kebijakan Manajemen Aset dan Strategi Manajemen Aset.

Sumber : TPS, Diolah Peneliti (2017)

## 2. Kebijakan Integrasi

- a. Melaksanakan pelayanan prima kepada pelanggan dan para pemangku kepentingan;
- b. Memenuhi persyaratan pelanggan dan peraturan perundangan yang berlaku terkait dengan layanan, lingkungan, kesehatan & keselamatan kerja, keamanan informasi, keamanan rantai pasok serta terus menerus meningkatkan tingkat pemenuhannya;
- c. Menerapkan Sistem Manajemen Integrasi ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 28000:2007, ISO 27001:2013, OHSAS 18001:2007 dan PP RI No. 50/2012 mengkomunikasikan dan meninjau secara periodik kesesuaiannya terhadap sistem, sasaran, target dan program yang ditetapkan, pada seluruh proses dan kegiatan di PT. Terminal Petikemas Surabaya secara konsisten dengan melibatkan seluruh pegawai, mitra kerja dan pihak-pihak terkait lainnya;
- d. Mewujudkan sumber daya manusia yang kompeten dan professional;

- e. Mewujudkan “*Zero Fatality*” (tidak ada kecelakaan yang menyebabkan kematian) bagi setiap pegawai dan lingkungan PT. Terminal Petikemas Surabaya;
- f. Melaksanakan “*Zero Tolerance*” (tidak ada toleransi) terhadap kondisi dan perilaku yang berkaitan dengan penyalahgunaan narkoba, minuman keras dan tindakan pelanggaran disiplin lainnya, baik yang terjadi di tempat kerja maupun di lingkungan, yang berdampak terhadap kegiatan Perusahaan;
- g. Memastikan Mitra kerja mengikuti persyaratan Sistem Manajemen Integrasi, di antaranya melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) secara efektif bagi Mitra kerja yang memiliki hubungan kontrak minimal 1 (satu) tahun;
- h. Memastikan keterkaitan pengendalian sistem informasi mengacu pada Kebijakan Teknologi Informasi Korporat dan perlindungan terhadap keamanan informasi untuk memastikan terjaminnya kerahasiaan, keutuhan serta ketersediaannya yang berstandar internasional;
- i. Memastikan bahwa setiap kegiatan Perusahaan dilaksanakan secara bertanggungjawab melalui upaya-upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja dan pencemaran lingkungan dengan mengendalikan aspek dan dampak lingkungan

serta bahaya dan resiko terhadap keamanan, kesehatan dan keselamatan kerja;

- j. Melakukan upaya-upaya pelestarian lingkungan, antara lain melalui penghematan sumber daya alam pada setiap kegiatan operasionalnya;
- k. Menjalin hubungan yang harmonis dengan pelanggan dan *stakeholder*/pihak-pihak yang berkepentingan.

**3. Sasaran perusahaan**

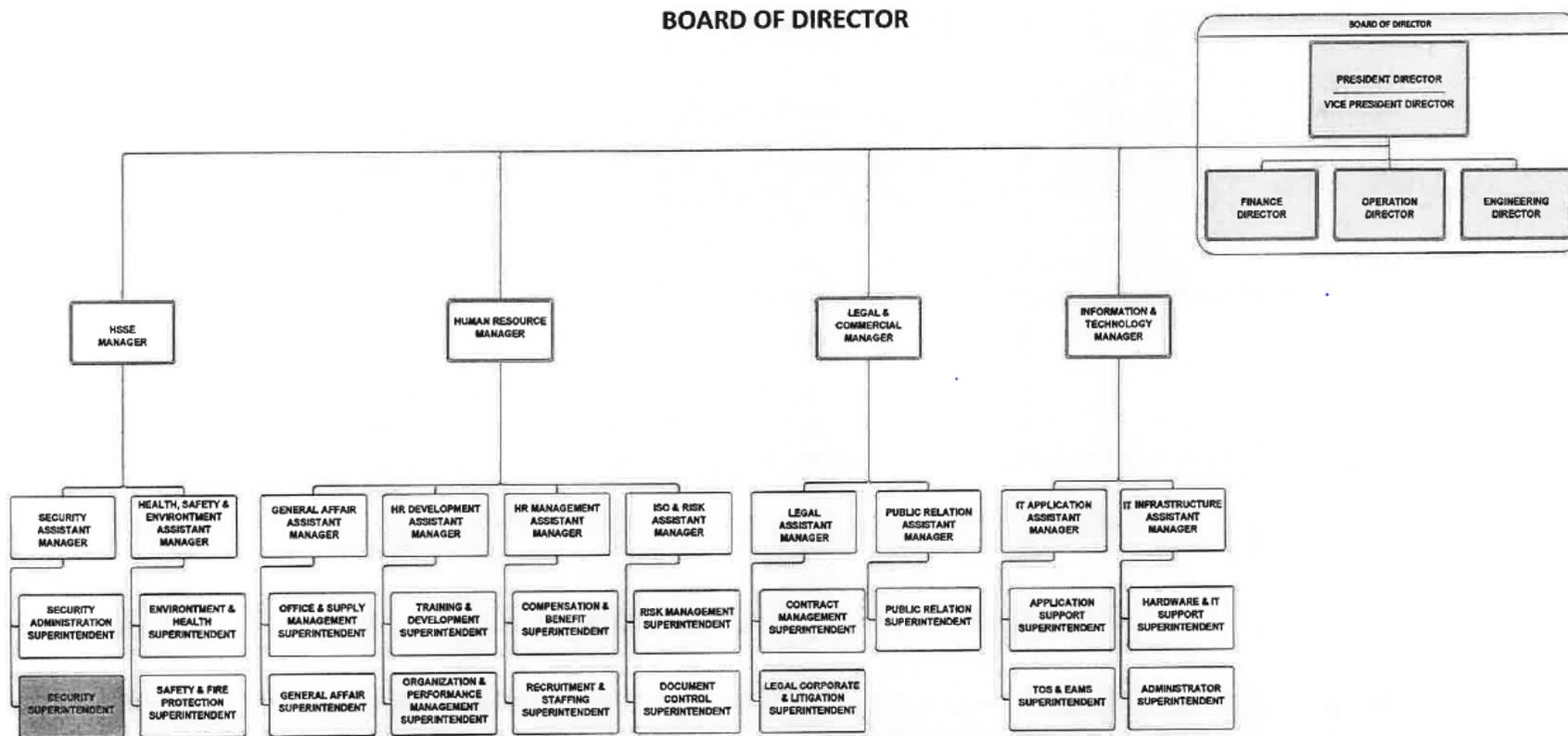
**Tabel 3 Sasaran PT. Terminal Petikemas Surabaya**

<p><u>Target Mutu</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Boxes Crane Hours</i> (BCH)             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>International</i> = 25</li> <li>b. <i>Domestic</i> = 18</li> </ol> </li> <li>2. <i>Boxes Ships Hours</i> (BSH)             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>International</i> = 40</li> <li>b. <i>Domestic</i> = 15</li> </ol> </li> <li>3. <i>Boxes Vessel Working Hours</i> (BVWH)             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>International</i> = 50</li> <li>b. <i>Domestic</i> = 15</li> </ol> </li> <li>4. <i>Truck Round Time</i> = 30 Menit</li> </ol>	<p><u>Target Keselamatan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak ada kejadian meninggal akibat kecelakaan kerja</li> <li>2. Nol kejadian kecelakaan yang mengakibatkan LTI</li> <li>3. 10% pengurangan kejadian MTI dimana nilai MTI berada di angka 9 (data tahun 2010)</li> </ol>
<p><u>Target Keamanan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengurangi angka pencurian barang/<i>Container</i> atau fasilitas milik PT TPS sebesar 100% dibanding tahun sebelumnya</li> <li>2. Mengurangi angka orang yang masuk area terbatas PT TPS tanpa <i>ID Card</i> sebesar 100% dibanding tahun sebelumnya</li> </ol>	<p><u>Target Lingkungan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengurangi emisi Gas buang per TEUs sebesar 21% mulai thn 2009 sd akhir tahun 2013</li> <li>2. Tidak ada pencemaran limbah dalam skala besar (&gt;1000 liters)</li> </ol>

Sumber : TPS, *Diolah Peneliti* (2017)



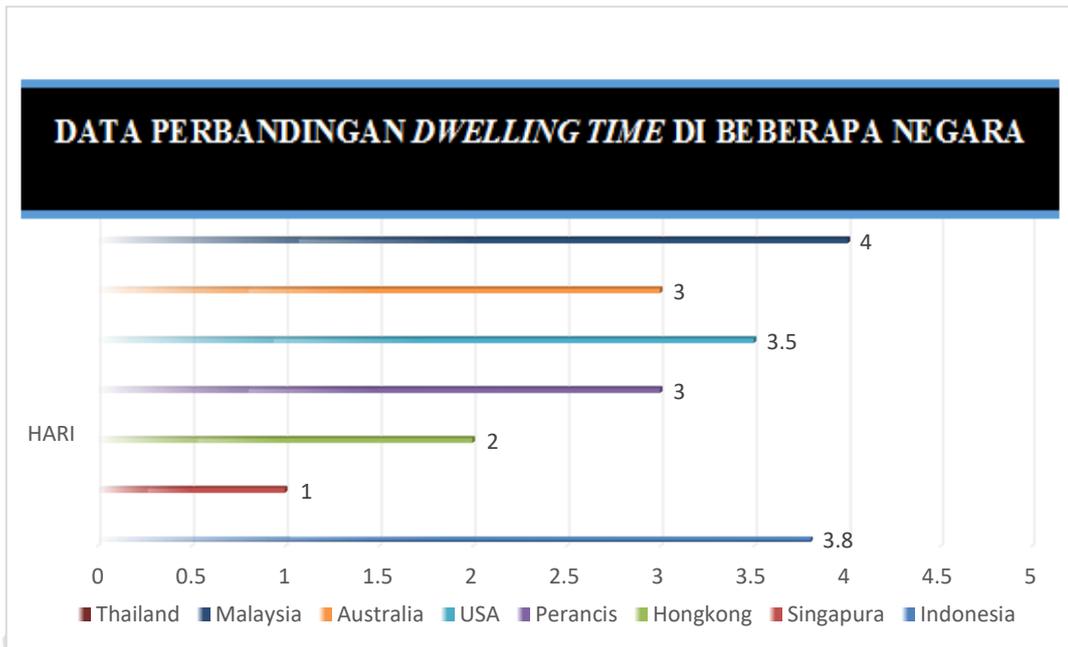
c. Struktur Organisasi



Gambar 5 Struktur Organisasi PT. Terminal Petikemas Surabaya

Sumber: TPS (2017)

## 2. Penyajian Data



**Gambar 6 Data Perbandingan Lamanya *Dwelling Time* di Beberapa Negara**  
 Sumber : TPS, Diolah Peneliti (2017)

Gambar 6 di atas merupakan data perbandingan lamanya *Dwelling Time* impor di beberapa negara selain Indonesia (TPS). Dapat dilihat bahwa negara yang memiliki tingkat *Dwelling Time* paling tinggi adalah negara Thailand dengan waktu 5 (lima) hari dan tingkat *Dwelling Time* paling rendah yaitu negara Singapura dengan waktu 1 hari. Tingkat *Dwelling Time* yang tinggi artinya negatif/kurang baik. Dampak dari tingginya *Dwelling Time* yaitu: 1) Bagi terminal atau pelabuhan, tingginya *Dwelling Time* menyebabkan kinerja terminal menjadi terhambat sebab lahan penumpukan peti kemas (*Container Yard*) menjadi penuh untuk melakukan kegiatan bongkar muat. 2) Bagi importir atau pengguna jasa, tingginya *Dwelling Time* menyebabkan biaya logistik yang dibebankan menjadi tinggi dan semakin tinggi dari hari ke hari. Dalam hal ini, negara Indonesia, masih memiliki *Dwelling Time* kedua tertinggi setelah Thailand dengan waktu 3,8 hari (Menurut Bapak Deny

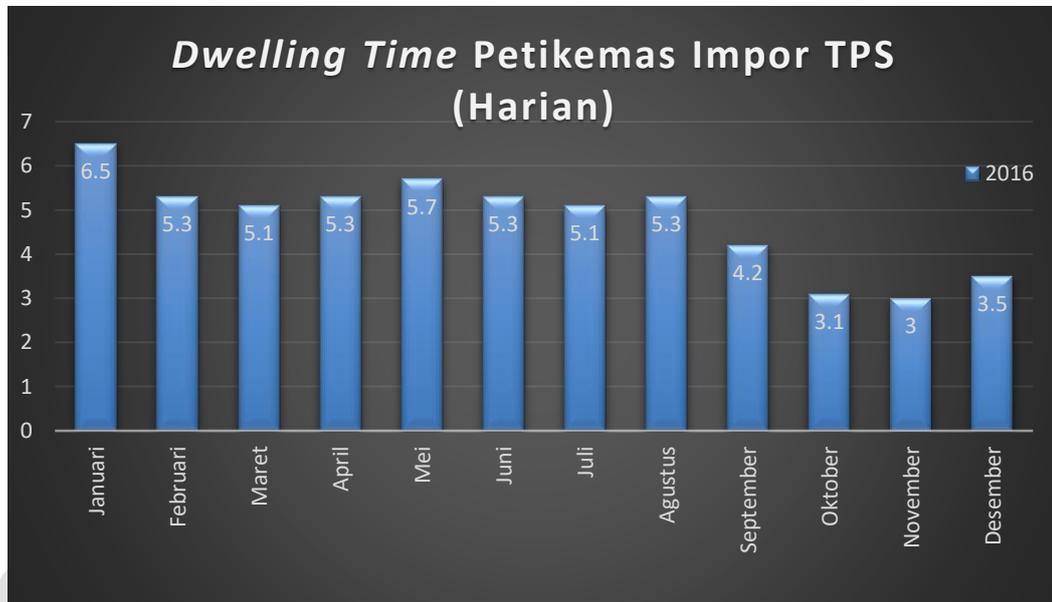
selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, 2017).

**a. Kendala dan Upaya yang Dilakukan Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi lamanya *Dwelling Time* Ekspor.**

*Dwelling Time* yang terjadi didalam kegiatan ekspor dan impor menurut Bea Cukai dibagi menjadi tiga proses, yaitu proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. *Dwelling Time* yang terjadi pada proses ekspor ini sangat minim atau hampir tidak terjadi sehingga tidak dihitung. Hal ini dikarenakan pengurusan terkait dokumen perizinan untuk melakukan ekspor dipermudah. Menurut Bea Cukai, dengan melakukan ekspor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara yaitu dengan salah satu cara menambah cadangan devisa bagi negara. Sebagaimana juga telah diungkapkan oleh Bapak Solech dan Bapak Deny selaku Manajer dan Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“terjadinya Dwelling Time pada proses ekspor itu ada, namun tidak menjadi perhitungkan seperti halnya proses impor, dikarenakan : 1) barang yang keluar dari batas-batas negara (melakukan ekspor) diijinkan dengan mudah oleh Bea Cukai karena dapat menambah cadangan devisa negara, dan 2) persyaratan-persyaratan berkaitan dengan pengurusan izin dokumen ekspor tidak terlalu diutamakan atau dipersulit sehingga terjadinya Dwelling Time sangat minim atau hampir tidak terjadi.”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

**b. Kendala dan Upaya yang Dilakukan Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi *Dwelling Time* Impor.**



**Gambar 7 *Dwelling Time* Peti kemas Impor TPS Tahun 2016**

Sumber : TPS, Diolah Peneliti (2017)

Dari gambar 7 di atas, dapat dilihat bahwa *Dwelling Time* untuk peti kemas impor yang terjadi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) setiap bulan mengalami naik turun yang signifikan namun menjadi semakin rendah diakhir bulan Mei 2017. Hal ini dapat berpengaruh positif/baik bagi pelabuhan. Semakin rendah tingkat *Dwelling Time*, maka kinerja pelabuhan semakin baik (Menurut Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, 2017).

*Dwelling Time* yang terjadi didalam kegiatan impor menurut Bea Cukai dibagi menjadi tiga proses, yaitu proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Berikut ini kendala, penyebab, dan upaya yang telah dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengurangi *Dwelling Time* impor pada masing-masing proses.

### 1) Kendala dan Upaya pada Proses *Pre-Clearance*

Kendala yang menyebabkan terjadinya *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya pada proses *Pre-Clearance* disebabkan oleh beberapa macam faktor. Salah satu faktor utama yang menjadi kendala utama dari pelabuhan yaitu terdapat pada importir yang belum siap/selesai dalam mengurus dokumen terkait dengan administrasi perijinan dan pelaporan barang saat setelah barang (kontainer) telah tiba di pelabuhan (PIB (Permohonan Impor Barang) dan pembayaran pajak pada Bea cukai) untuk diserahkan kepada pihak Bea cukai. Kedua, keterbukaan pemilik barang akan barang yang dibeli tersebut juga dapat menyebabkan terjadinya *Dwelling Time*. ketika barang mengalami karantina karena barang tidak sesuai antara daftar barang yang ditulis dengan ketentuan Bea Cukai. Karantina ini menyebabkan lapangan penumpukan kontainer (*Container Yard*) menjadi penuh dan kelambatan proses bongkar muat (pelabuhan) yang akhirnya berdampak juga pada tingginya biaya penumpukan yang dibebankan pada importir itu sendiri. Ketiga, ada faktor lain selain dari importir yaitu pada pelabuhan itu sendiri. Hal ini lebih merujuk pada sarana dan prasana pelabuhan (peralatan bongkar muat yang kurang lengkap, lapangan penumpukan yang kurang luas). Sebagaimana juga telah diungkapkan oleh Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Banyak kendala yang biasanya menyebabkan terjadinya Dwelling Time. Namun, beberapa hal yang menjadi kendala utama yang terdapat pada sisi pelabuhan yaitu: 1) Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen*

*ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. 2) Dokumen yang kurang lengkap, dan 3) Keterbukaan pemilik barang, dalam hal ini lebih kepada kesesuaian antara daftar dari yang ditulis terhadap keaslian barang setelah dilakukan pengecekan. Hal ini belum lagi terjadi saat barang tersebut terkena karantina (lartas). Dan 4) pada kelengkapan sarana dan prasarana dari pelabuhan itu sendiri (alat bongkar muat yang kurang lengkap, lapangan penumpukan sementara (Container Yard) yang kurang luas sehingga menyebabkan terjadinya antrian kapal selanjutnya yang dapat mengurangi kinerja perusahaan penyedia tempat).” (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)*

Pada proses ini, pelabuhan (PT. Terminal Petikemas Surabaya) hanya bertugas dalam mengatur dan melakukan bongkar muat barang setelah importir menyelesaikan tanggungan dalam mengurus persyaratan impor barang (kontainer) dan telah disetujui oleh Bea Cukai.

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut yaitu pertama, untuk mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Kedua, Importir juga harus selalu *update* terkait barang yang akan diimpor tersebut apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai, karena akan menyebabkan tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal. Ketiga, pelabuhan sebagai media dalam kegiatan bongkar muat peti kemas juga harus lebih meningkatkan kinerja dengan menambah sarana dan prasarana bisa dengan menggunakan jasa pihak lain ataupun membangun sendiri. Sebagaimana juga telah di

ungkapkan oleh Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan saling menyiapkan dokumen terkait dengan transaksi. Saat importir melakukan transaksi jual beli yang terjadi pembelian diluar negeri, segeralah melakukan pengurusan dokumen-dokumen kelengkapan (LC/letter of credit, shipping instruction, dan BL/bill of lading) agar tidak terjadi pembebanan biaya yang tinggi disebabkan karena terkena karantina ataupun karena berada di lapangan penumpukan yang lama dan selalu memeriksa/update Bea Cukai mana saja barang yang berpotensi terkena lartas/karantina supaya saat barang telah sampai di pelabuhan tidak mengalami masalah dan dapat segera dikeluarkan dari lapangan penumpukan. Untuk pelabuhan, dapat juga melakukan kerjasama terhadap pihak lain dalam hal sarana dan prasarana tambahan untuk menambah kinerja pelabuhan.”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

## **2) Kendala dan Upaya pada Proses *Custom Clearance***

Kendala yang menyebabkan *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya yaitu terdapat pada kesiapan importir dalam menyiapkan dokumen-dokumen terkait pada proses sebelumnya (*Pre-Clearance*) setelah dikeluarkannya PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dari Bea Cukai untuk kemudian barang tersebut kembali diperiksa oleh Bea Cukai (sesuai dengan kriteria jalur Bea Cukai (Merah, Kuning, Hijau, MTA Prioritas, dan MTA non prioritas)). Setelah seluruh pemeriksaan telah memenuhi seluruh persyaratan (tidak terkena lartas/karantina), kemudian dikeluarkannya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) oleh Bea Cukai menuju proses pengeluaran barang (*Post-Clearance*). Seluruh dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) diberikan ke terminal secara fisik. Sebagaimana juga telah

diungkapkan oleh Bapak Solech selaku Asisten Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Kita (PT. Terminal Petikemas Surabaya) hanya melakukan kegiatan bongkar muat barang ketika importir atau pengguna jasa telah menyetorkan/memberikan dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) secara fisik. Sebelum importir atau pengguna jasa telah menyetorkan/memberikan dokumen PIB, kita tidak bisa langsung memproses barang untuk dibongkar muat dan di keluarkan dari pelabuhan (pada proses Pre-Clearance dan Custom Clearance).”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

Sebagaimana juga telah di tambahkan oleh pernyataan Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Banyak kendala yang biasanya menyebabkan terjadinya Dwelling Time. Namun, beberapa hal yang menjadi kendala utama yang terdapat pada sisi pelabuhan yaitu: 1) Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. 2) Dokumen yang kurang lengkap, dan 3) Keterbukaan pemilik barang, dalam hal ini lebih kepada kesesuaian antara daftar dari yang ditulis terhadap keaslian barang setelah dilakukan pengecekan. Hal ini belum lagi terjadi saat barang tersebut terkena karantina (lartas).”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut hampir sama seperti pada proses sebelumnya (*pre-clearance*) yaitu mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea Cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Importir juga harus selalu *update* terkait barang yang akan diimpor apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai karena akan menyebabkan

tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal. Sebagaimana juga telah diungkapkan oleh Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Peti kemas Surabaya, bahwa:

*“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan saling menyiapkan dokumen terkait dengan transaksi. Saat importir melakukan transaksi jual beli yang terjadi pembelian diluar negeri, segeralah melakukan pengurusan dokumen-dokumen kelengkapan (LC/letter of credit, shipping instruction, dan BL/bill of lading) agar tidak terjadi pembebanan biaya yang tinggi disebabkan karena terkena karantina ataupun karena berada di lapangan penumpukan yang lama dan selalu memeriksa/update Bea Cukai mana saja barang yang berpotensi terkena lartas/karantina supaya saat barang telah sampai di pelabuhan tidak mengalami masalah dan dapat segera dikeluarkan dari lapangan penumpukan.” (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)*

### **3) Kendala dan Upaya pada Proses Post-Clearance**

Kendala yang menyebabkan *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya memiliki beberapa faktor yaitu pertama, pada pihak importir dalam merencanakan keuangan yang tidak sesuai dengan realisasi karena penguasaan atau kekurangan pengetahuan tentang impor. Misalnya, importir tidak memiliki perkiraan dana cadangan untuk mengatasi biaya tak terduga. Seperti dana untuk menyelesaikan biaya *freight*, *demurage*, dan biaya pelabuhan sehingga peti kemas/barang menjadi lama berada di lapangan penumpukan barang (*Container Yard*) yang justru malah menambah tanggungan biaya. Kedua, pihak pelabuhan sendiri kurang memiliki sarana dan prasarana yang memadai dalam hal penyediaan gudang penyimpanan tambahan karena tidak dapat menampung tambahan barang (karena lapangan penumpukan telah penuh atau ukuran lapangan

penumpukan (*Container Yard*) yang kurang luas). Sebagaimana juga telah di ungkapkan oleh Bapak Solech selaku Asisten Manajer Departemen (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Banyak faktor yang yang menjadi lamanya waktu (Dwelling Time) dalam proses Post-Clearance yaitu dari importir atau pengguna jasa, proses perencanaannya (karena tidak sesuai dengan realisasi, produksi yang kurang tepat, penjualan yang kurang tepat, dan kurang menguasai atau kekurangan pengetahuan tentang impor dan menunggu untuk kenaikan pasar. Pada pelabuhan, (gudang penyimpanan yang penuh, dan tidak tersedianya angkutan lanjutan transportasi darat.”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

Upaya yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut yaitu: 1) untuk importir, melakukan pinjaman modal kerja kepada pihak perbankan untuk mengantisipasi tingginya biaya setelah barang turun dari kapal agar tidak menyebabkan penumpukan di lapangan yang dapat menyebabkan biaya tanggungan semakin tinggi. 2) Untuk pelabuhan, dapat memastikan penyediaan lapangan penumpukan diluar area pelabuhan dan menyediakan angkutan darat massal seperti kereta api. Sebagaimana juga telah ungkapkan oleh Bapak Solech selaku Asisten Manajer HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan dukungan modal kerja perbankan (importir) dan penyediaan lapangan penumpukan diluar area Pelabuhan dan penyediaan moda transportasi darat massal seperti kereta api (pelabuhan).”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

### **c. Dampak *Dwelling Time* terhadap Volume Ekspor dan Impor.**

#### **1. Dampak *Dwelling Time* Volume Ekspor.**

*Dwelling Time* tidak memiliki dampak terhadap volume ekspor. Tinggi rendahnya tingkat *Dwelling Time* tidak mempengaruhi banyak atau sedikitnya volume ekspor. Menurut Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Manusia), yang pasti untuk *Dwelling Time* yang terjadi pada proses ekspor ini sangat minim atau hampir tidak terjadi sehingga tidak perlu untuk dihitung. Hal ini dikarenakan pengurusan terkait dokumen perizinan untuk melakukan ekspor dipermudah. Pengiriman barang pun langsung segera dilakukan setelah eksportir melakukan pengiriman PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) sebelum barang dimasukkan ke pelabuhan. Menurut Bea Cukai, dengan adanya kegiatan ekspor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara yaitu dengan salah satu cara menambah cadangan devisa bagi negara. Sebagaimana juga telah di ungkapkan oleh Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Dwelling Time tidak ada hubungannya dengan naik atau turunnya jumlah ekspor. Yang pasti, terjadinya Dwelling Time pada proses ekspor itu tidak menjadi perhitungan seperti halnya proses impor. Eksportir langsung dapat melakukan pengiriman setelah PEB dikirim. Bea Cukai sangat mendukung kegiatan ekspor karena dapat menambah cadangan devisa negara dan karena hal tersebut, persyaratan-persyaratan berkaitan dengan pengurusan izin dokumen ekspor tidak terlalu diutamakan atau dipersulit sehingga terjadinya Dwelling Time sangat minim atau hampir tidak terjadi.”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

## **2. Dampak *Dwelling Time* terhadap Kegiatan Impor.**

*Dwelling Time* tidak memiliki dampak terhadap kegiatan impor. Tinggi rendahnya tingkat *Dwelling Time* tidak mempengaruhi naik atau turunnya tingkat impor. Untuk pelabuhan (PT. Terminal Petikemas Surabaya),

terjadinya *Dwelling Time* disebabkan karena pihak importir tidak segera mengurus persyaratan setelah melakukan transaksi jual beli diluar batas negara. Naik turunnya volume impor tidak memiliki tidak dipengaruhi oleh lamanya waktu (*Dwelling Time*) namun dengan tingginya *Dwelling Time*, dapat berdampak buruk terhadap Kinerja terminal menjadi terganggu dan akhirnya mengurangi pendapatan terminal atau pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh lahan penumpukan peti kemas telah penuh untuk kegiatan bongkar muat. Sebagaimana juga telah di ungkapkan oleh Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Masyarakat) PT. Terminal Petikemas Surabaya, bahwa:

*“Dwelling Time tidak ada hubungannya dengan naik atau turunnya jumlah impor. Penyebab terjadinya Dwelling Time pada proses impor yaitu karena importir tidak segera melakukan pengurusan dokumen terkait barang yang seharusnya telah dapat diurus setelah adanya kesepakatan dalam hal jual beli. Belum lagi saat dokumen dan barang tersebut terkena lartas sehingga menyebabkan semakin lama barang keluar dan menumpuk di pelabuhan. Dalam hal ini dapat menyebabkan kinerja terminal atau pelabuhan menjadi berkurang dan pendapatan juga menurun.”* (Wawancara mendalam, 12 Mei 2017)

## **B. PEMBAHASAN**

### **1. Kendala dan Upaya yang Dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Mengurangi *Dwelling Time* Impor.**

#### **a. Proses *Pre-Clearance*.**

Ada proses *pre-clearance*, memiliki kontribusi yang cukup besar dalam terjadinya *Dwelling Time*. Proses ini mulai dihitung pada saat peti kemas turun dari kapal sampai importir mengurus surat-surat terkait dengan administrasi perijinan dan pelaporan barang saat

barang (kontainer) telah tiba di pelabuhan (PIB (Permohonan Impor Barang) dan pembayaran pajak pada Bea cukai) untuk diserahkan kepada pihak Bea cukai. Menurut Ditjen Bea dan Cukai, dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan peti kemas dari mulai (a) tahap *Berthing-stacking in CY (Container Yard)*, yaitu proses pembongkaran barang sampai penumpukan di CY; (b) tahap *customs clearance*, yaitu proses penyelesaian kewajiban pabean (*customs clearance*) sampai dengan *customs approval* (SPPB: surat persetujuan barang); (c) tahap *container handling and handover*, yaitu pengurusan peti kemas sampai dengan pembayaran penumpukan (SP2/Tila); dan (d) tahap *gate-out system*, yaitu mengeluarkan peti kemas dari kawasan pelabuhan.

Kendala yang menyebabkan terjadinya *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya pada proses *Pre-Clearance* disebabkan oleh beberapa macam faktor. Salah satu faktor utama yang menjadi kendala utama dari pelabuhan yaitu terdapat pada importir yang belum siap/selesai dalam mengurus dokumen terkait dengan administrasi perijinan dan pelaporan barang saat setelah barang (kontainer) telah tiba di pelabuhan (PIB (Permohonan Impor Barang) dan pembayaran pajak pada Bea cukai) untuk diserahkan kepada pihak Bea cukai. Kedua, keterbukaan pemilik barang akan barang yang dibeli tersebut juga dapat menyebabkan terjadinya *Dwelling Time*. ketika barang mengalami karantina karena barang

tidak sesuai antara daftar barang yang ditulis dengan ketentuan Bea Cukai. Karantina ini menyebabkan lapangan penumpukan kontainer (*Container Yard*) menjadi penuh dan kelambatan proses bongkar muat (pelabuhan) yang akhirnya berdampak juga pada tingginya biaya penumpukan yang dibebankan pada importir itu sendiri. Ketiga, ada faktor lain selain dari importir yaitu pada pelabuhan itu sendiri. Hal ini lebih merujuk pada sarana dan prasana pelabuhan (peralatan bongkar muat yang kurang lengkap, lapangan penumpukan yang kurang luas).

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut yaitu pertama, untuk mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Kedua, Importir juga harus selalu *update* terkait barang yang akan diimpor tersebut apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai, karena akan menyebabkan tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal. Ketiga, pelabuhan sebagai media dalam kegiatan bongkar muat peti kemas juga harus lebih meningkatkan kinerja dengan menambah sarana dan prasarana bisa dengan menggunakan jasa pihak lain ataupun membangun sendiri.

**b. Proses *Custom Clearance*.**

Proses *Custom Clearance* yaitu proses yang dibutuhkan sejak PIB (Permohonan Impor Barang) diterima oleh Bea Cukai hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dari Bea Cukai. Dalam proses ini, peran Bea Cukai sebagai pemberi izin sangat besar karena berperan sebagai pelaksana dalam kegiatan ekspor dan impor. Didalam tahap ini dilakukan 3 (tiga) pembagian jalur barang yaitu jalur merah, jalur kuning, dan jalur hijau. Pada jalur merah, dilakukan pemeriksaan fisik dan dokumen sebelum barang dapat keluar dari pelabuhan. Pada jalur kuning, hanya dilakukan pemeriksaan dokumen. Sedangkan pada jalur hijau, tidak perlu dilakukan pemeriksaan fisik maupun dokumen.

Kendala yang menyebabkan *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya yaitu terdapat pada kesiapan importir dalam menyiapkan dokumen-dokumen terkait pada proses sebelumnya (*Pre-Clearance*) setelah dikeluarkannya PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dari Bea Cukai untuk kemudian barang tersebut kembali dipeiksa oleh Bea Cukai (sesuai dengan kriteria jalur Bea Cukai (Merah, Kuning, Hijau, MTA Prioritas, dan MTA non prioritas)). Setelah seluruh pemeriksaan telah memenuhi seluruh persyaratan (tidak terkena lartas/karantina), kemudian dikeluarkannya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) oleh Bea Cukai menuju proses pengeluaran barang (*Post-Clearance*).

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut hampir sama seperti pada proses sebelumnya (*Pre-Clearance*) yaitu mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea Cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Importir juga harus selalu *update* terkait barang yang akan diimpor apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai karena akan menyebabkan tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal.

**c. Proses *Post-Clearance*.**

Proses *Post-Clearance* adalah waktu yang dibutuhkan saat Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) telah diterbitkan sampai pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (*Container Yard*). Proses ini merupakan proses terakhir sebelum barang bisa dikeluarkan oleh pemilik.

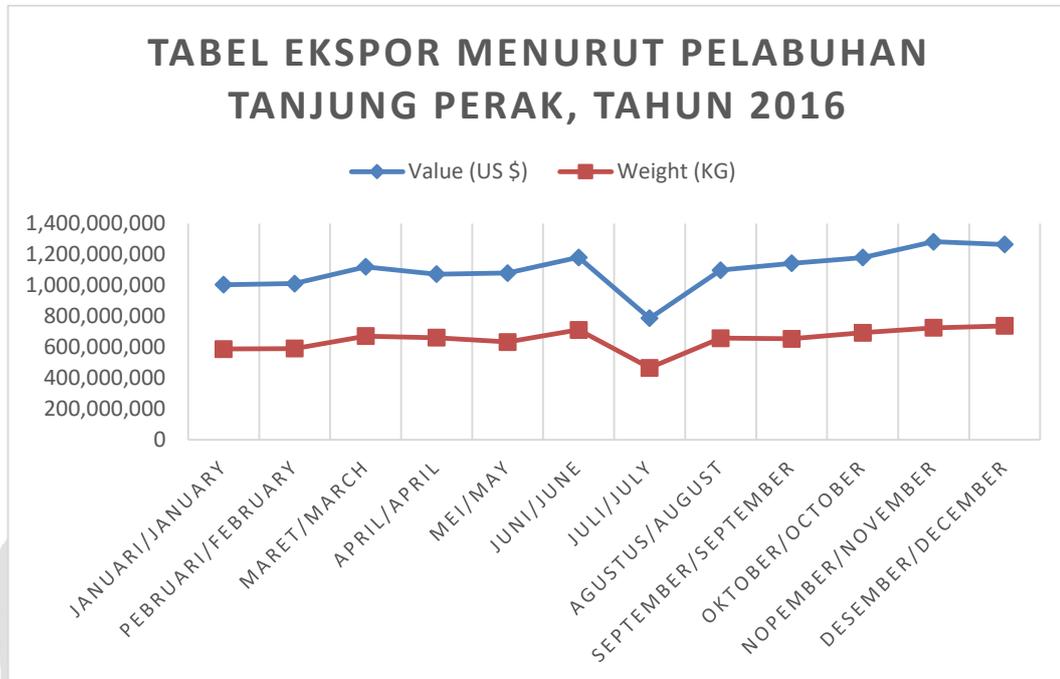
Kendala yang menyebabkan *Dwelling Time* di PT. Terminal Petikemas Surabaya memiliki beberapa faktor. Pertama, pada pihak importir dalam merencanakan keuangan yang tidak sesuai dengan realisasi karena penguasaan atau kekurangan pengetahuan tentang impor. Misalnya, importir tidak memiliki dana cadangan untuk mengatasi biaya tak terduga. Seperti dana untuk menyelesaikan biaya *freight*, *demorage*, dan biaya pelabuhan sehingga peti kemas/barang

menjadi lama berada di lapangan penumpukan barang (*Container Yard*) yang justru malah menambah tanggungan biaya. Kedua, pihak pelabuhan sendiri kurang memiliki sarana dan prasarana yang memadai dalam hal penyediaan gudang penyimpanan tambahan karena tidak dapat menampung tambahan barang (karena lapangan penumpukan telah penuh atau ukuran lapangan penumpukan (*Container Yard*) yang kurang luas).

Upaya yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani kendala tersebut yaitu: 1) untuk importir, melakukan pinjaman modal kerja kepada pihak perbankan untuk mengantisipasi tingginya biaya setelah barang turun dari kapal agar tidak menyebabkan penumpukan di lapangan yang dapat menyebabkan biaya tanggungan semakin tinggi. 2) Untuk pelabuhan, dapat memastikan penyediaan lapangan penumpukan diluar area pelabuhan dan menyediakan angkutan darat massal seperti kereta api.

## 2. Dampak *Dwelling Time* terhadap Volume Ekspor dan Impor.

### a. Dampak *Dwelling Time* terhadap Volume Ekspor.



**Gambar 8 Grafik Ekspor Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2016**

Sumber : BPS,2017 (data diolah)

Pada gambar 8 di atas, dapat dilihat nilai ekspor Indonesia selama tahun 2016 mengalami fluktuatif atau naik turun yang tidak begitu tinggi. Nilai impor pada bulan Juli mengalami penurunan yang cukup besar, namun meningkat kembali pada bulan berikutnya. Hal ini ternyata terjadi dikarenakan saat bulan Juli terjadi penurunan sektor migas, tambang dan pertanian

Sebagai tambahan, Pada gambar 9 dibawah, dilihat volume ekspor Indonesia pada bulan Juli 2016 mengalami penurunan sebesar 13,91 persen dibandingkan bulan sebelumnya yang disebabkan karena penurunan volume ekspor nonmigas sebesar 13,58 persen. Demikian juga volume migas juga turun sebesar 17,09 persen dibandingkan bulan sebelumnya. Total ekspor bulan juli menjadi menurun sebesar 5,93 persen. Hal ini dapat disimpulkan secara kumulatif volume ekspor bulan Juli

tahun 2016 menurun jika dibandingkan dengan bulan yang sama dengan tahun 2015. Hal ini karena penurunan ekspor sektor nonmigas sebesar 5,65 persen, sedangkan volume ekspor migas meningkat 0,7 persen.

Volume (ribu ton) Ekspor Indonesia dan Persentase Perubahannya ( $\Delta\%$ )

Uraian	2015		2016			$\Delta\%$			Peran (%) Jan-Jul 2016
	Juli	Jan-Jul	Juni	Juli	Jan-Jul	y-on-y	m-on-m	y-on-y Jan-Jul	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
<b>Total Ekspor</b>	<b>40 908,7</b>	<b>298 872,8</b>	<b>44 698,8</b>	<b>38 483,1</b>	<b>283 634,8</b>	<b>-5,93</b>	<b>-13,91</b>	<b>-5,10</b>	<b>100,00</b>
<b>Migas</b>	<b>3 622,5</b>	<b>25 580,7</b>	<b>4 143,1</b>	<b>3 435,2</b>	<b>25 772,1</b>	<b>-5,17</b>	<b>-17,09</b>	<b>0,75</b>	<b>9,09</b>
Industri pengolahan hasil minyak	316,5	3 003,8	225,2	143,9	1 715,5	-54,55	-36,11	-42,89	0,61
Pengadaan gas	0,0	10,3	1,8	1,2	11,4	9 676,44	-32,28	11,44	0,00
Pertambangan	3 306,0	22 566,6	3 916,1	3 290,1	24 045,2	-0,48	-15,99	6,55	8,48
- Minyak mentah	1 018,2	8 781,3	1 838,5	1 306,6	10 416,2	28,33	-28,93	18,62	3,67
- Gas	2 287,8	13 785,3	2 077,6	1 983,5	13 629,0	-13,30	-4,53	-1,13	4,81
<b>Nonmigas</b>	<b>37 286,2</b>	<b>273 292,1</b>	<b>40 555,7</b>	<b>35 047,9</b>	<b>257 862,7</b>	<b>-6,00</b>	<b>-13,58</b>	<b>-5,65</b>	<b>90,91</b>

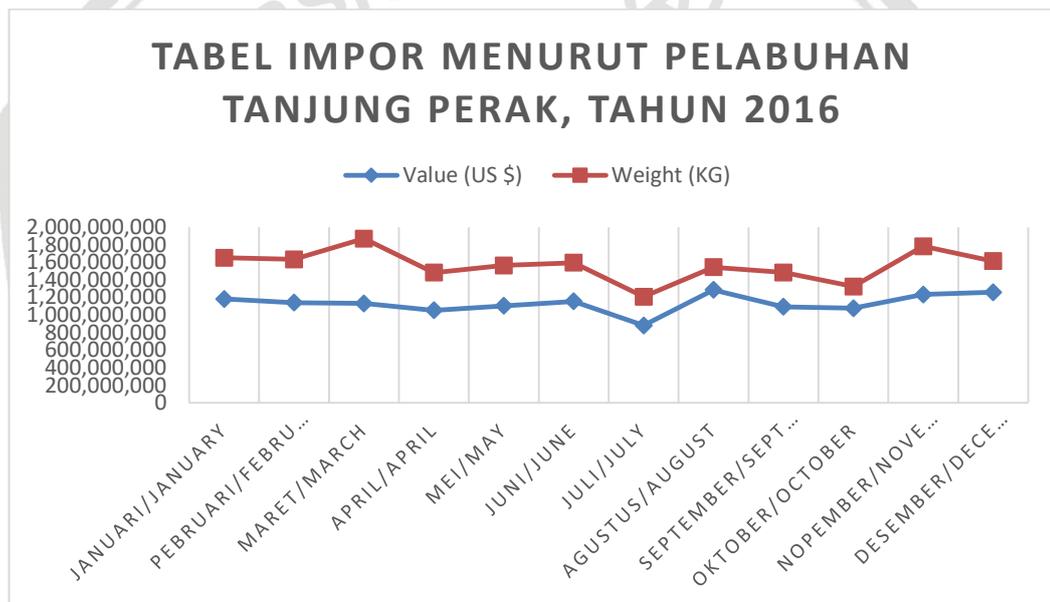
**Gambar 9 Volume Ekspor Indonesia Bulan Juli Tahun 2015-2016**

Sumber : BPS, 2017 (data diolah)

*Dwelling Time* yang terjadi didalam kegiatan ekspor maupun impor di PT. Terminal Petikemas Surabaya dibagi menjadi tiga proses, yaitu proses *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Namun, proses ini tidak memiliki banyak kendala seperti pada *Dwelling Time* impor karena pada proses ekspor, pengurusan terkait dokumen perizinan untuk melakukan ekspor lebih dipermudah. Menurut Bea Cukai, dengan melakukan ekspor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara yaitu dengan salah satu cara menambah cadangan devisa bagi negara. *Dwelling Time* tidak memiliki dampak terhadap kegiatan ekspor. Tinggi rendahnya tingkat *Dwelling Time* tidak mempengaruhi naik atau turunnya tingkat ekspor yang telah dijelaskan di gambar 8. Menurut Bapak Deny selaku Manajer Departemen HSSE (Hubungan Manusia), yang pasti untuk *Dwelling Time* yang terjadi pada proses ekspor ini sangat minim atau hampir tidak

terjadi sehingga tidak perlu untuk dihitung. Hal ini dikarenakan pengurusan terkait dokumen perizinan untuk melakukan ekspor dipermudah. Pengiriman barang pun langsung segera dilakukan setelah eksportir melakukan pengiriman PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) sebelum barang dimasukkan ke pelabuhan. Menurut Bea Cukai, dengan adanya kegiatan ekspor dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara yaitu dengan salah satu cara menambah cadangan devisa bagi negara.

**b. Dampak *Dwelling Time* terhadap Volume Impor.**



**Gambar 10 : Grafik Impor Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2016**

Sumber : BPS,2017 (data diolah)

Pada gambar 10 di atas, dapat dilihat nilai impor Indonesia selama tahun 2016 mengalami fluktuasi atau naik turun yang tidak begitu tinggi. Nilai impor pada bulan Juli dan Oktober mengalami penurunan yang cukup besar, namun meningkat kembali pada bulan berikutnya. Hal ini sangat berbeda ketika terjadinya penurunan tingkat *Dwelling Time* pada bulan September disebabkan oleh pemberlakuan



kebijakan baru pada pelabuhan Tanjung Perak. Untuk pelabuhan (TPS), terjadinya *Dwelling Time* disebabkan karena pihak importir tidak segera mengurus persyaratan setelah melakukan transaksi jual beli diluar batas negara. Naik turunnya volume impor tidak memiliki pengaruh terhadap lamanya waktu (*Dwelling Time*) namun dengan tingginya *Dwelling Time*, dapat berdampak buruk terhadap Kinerja terminal terganggu dan akhirnya mengurangi pendapatan terminal atau pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh lahan penumpukan peti kemas telah penuh untuk kegiatan bongkar muat.

Perkembangan Volume Impor (000 Ton) dan Perubahannya  
Januari–Juli 2015 dan 2016

Uraian	2015		2016		Perubahan (%)			Peran thd Total Impor Jan-Jul'16 (%)	
	Juli	Jan-Jul	Jun	Juli	Jan-Jul	Jul 2016 thd Jul 2015	Jul 2016 thd Jun 2016		Jan-Jul 2016 thd Jan-Jul 2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
<b>Total</b>	<b>9 778,0</b>	<b>84 171,3</b>	<b>13 501,7</b>	<b>10 118,7</b>	<b>87 010,0</b>	<b>3,48</b>	<b>-25,06</b>	<b>3,37</b>	<b>100,00</b>
<b>Migas</b>	<b>4 079,6</b>	<b>27 988,0</b>	<b>4 102,7</b>	<b>3 577,2</b>	<b>27 400,4</b>	<b>-12,31</b>	<b>-12,81</b>	<b>-2,10</b>	<b>31,49</b>
- Minyak Mentah	1 478,7	10 604,7	1 474,8	1 574,8	11 876,1	6,50	6,78	11,99	13,65
- Hasil Minyak	2 276,9	15 060,6	2 260,3	1 679,1	13 091,1	-26,25	-25,71	-13,08	15,05
- Gas	324,0	2 322,7	367,6	323,3	2 433,2	-0,22	-12,05	4,76	2,80
<b>Nonmigas</b>	<b>5 698,4</b>	<b>56 183,3</b>	<b>9 399,0</b>	<b>6 541,5</b>	<b>59 609,6</b>	<b>14,80</b>	<b>-30,40</b>	<b>6,10</b>	<b>68,51</b>

**Gambar 11 Volume Impor Indonesia Bulan Juli Tahun 2015-2016**

Sumber : BPS,2017 (data diolah)

Pada gambar 11 diatas, dilihat volume impor Indonesia pada bulan Juli 2016 mengalami penurunan sebesar 25,06 persen (3.383,0 ribu ton) dibandingkan bulan sebelumnya yang disebabkan karena penurunan volume impor nonmigas sebesar 30,40 persen (2.857,5). Demikian juga volume migas juga turun masing-masing sebesar 25,71 persen (581,2 ribu ton) dan 12,5 persen (44,3 ribu ton) dibandingkan bulan sebelumnya. Untuk minyak mentah mengalami kenaikan sebesar 6,78 persen (100,0 ribu ton) Total impor bulan juli menjadi menurun sebesar 5,93 persen. Hal

ini dapat disimpulkan secara kumulatif volume impor untuk bulan Juli tahun 2016 naik jika dibandingkan dengan bulan yang sama dengan tahun 2015. Hal ini karena kenaikan impor sektor nonmigas sebesar 6,10 persen (3.426,3 ribu ton), sedangkan volume impor migas turun 2,10 persen (587,6 ribu ton).

**Perkembangan Volume Impor (000 Ton) dan Perubahannya  
Januari–Oktober 2015 dan 2016**

Uraian	2015		2016		Perubahan (%)			Peran thd Total Impor Jan–Okt'16 (%)	
	Okt	Jan–Okt	Sep	Okt	Jan–Okt	Okt 2016 thd Okt 2015	Okt 2016 thd Sep 2016		Jan–Okt 2016 thd Jan–Okt 2015
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
<b>Total</b>	<b>11 725,2</b>	<b>120 805,7</b>	<b>12 809,2</b>	<b>12 397,3</b>	<b>126 238,4</b>	<b>5,73</b>	<b>-3,22</b>	<b>4,50</b>	<b>100,00</b>
<b>Migas</b>	<b>3 860,7</b>	<b>40 255,2</b>	<b>4 546,4</b>	<b>3 702,8</b>	<b>40 342,6</b>	<b>-4,09</b>	<b>-18,56</b>	<b>0,22</b>	<b>31,96</b>
- Minyak Mentah	1 424,3	15 293,1	1 713,5	1 430,7	16 818,1	0,45	-16,50	9,97	13,32
- Hasil Minyak	1 984,7	21 494,5	2 428,5	1 904,0	19 913,5	-4,07	-21,60	-7,36	15,78
- Gas	451,7	3 467,6	404,4	368,1	3 611,0	-18,51	-8,98	4,14	2,86
<b>Nonmigas</b>	<b>7 864,5</b>	<b>80 550,5</b>	<b>8 262,8</b>	<b>8 694,5</b>	<b>85 895,8</b>	<b>10,55</b>	<b>5,22</b>	<b>6,64</b>	<b>68,04</b>

**Gambar 12 : Volume Impor Indonesia Bulan Oktober Tahun 2015-2016**  
Sumber : BPS,2017 (data diolah)

Pada gambar 12 diatas, dilihat volume impor Indonesia pada bulan Oktober 2016 mengalami penurunan sebesar 3,22 persen (411,9 ribu ton) dibandingkan bulan sebelumnya yang disebabkan karena penurunan volume impor migas sebesar 18,56 persen (843,6 ribu ton) walaupun impor nonmigas naik sebesar 5,22 persen (431,7 ribu ton). Demikian juga menurunnya volume migas disebabkan oleh turunnya volume impor minyak mentah sebesar 16,50 persen (282,8 ribu ton), minyak 21,60 persen (524,5 ribu ton), dan gas 8,98 persen (36,3 ribu ton). Hal ini dapat disimpulkan secara kumulatif volume impor untuk bulan Oktober tahun 2016 naik 4,50 persen (5.432,7 ribu ton) jika dibandingkan dengan bulan yang sama dengan tahun 2015. Kenaikan impor volume migas sebesar 0,22 persen (87,4 ribu ton), sedangkan volume impor nonmigas turun 6,64 persen (5.345,6 ribu ton).

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Pada hasil penelitian, penjelasan dan analisa peneliti yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan mengenai Analisis dampak *Dwelling Time* terhadap ekspor dan impor yaitu sebagai berikut :

1. *Dwelling Time* yaitu lamanya waktu yang digunakan saat peti kemas turun dari kapal (*Berthing-stacking in CY (Container Yard)*) hingga keluar dari terminal (*gate-out system*).
2. Menurut Bea Cukai, *Dwelling Time* dibagi menjadi tiga proses yaitu *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*.
  - a. *Pre-Clearance* : merupakan proses pembongkaran barang sampai penumpukan di *CY (Container Yard)* dengan diterbitkannya *PIB (Pemberitahuan Barang Impor)* .
  - b. *Custom Clearance*: merupakan proses penyelesaian kewajiban pabean (*Customs Clearance*) sampai dengan diterbitkannya *Customs Approval (SPPB: surat persetujuan barang)*.
  - c. *Post-Clearance*: merupakan proses *Container Handling and Hanover*, yaitu pengurusan peti kemas sampai dengan pembayaran penumpukan (*SP2/Tila*); dan *Gate-Out System*, yaitu mengeluarkan peti kemas dari kawasan pelabuhan.
3. Kendala *Dwelling Time* terhadap ekspor dan impor :

- a. Importir dan eksportir yang belum menguasai atau kekurangan pengetahuan tentang ekspor dan impor
  - b. Pelabuhan yang kurang memiliki sarana dan prasarana yang memadai.
4. Dampak *Dwelling Time* terhadap kegiatan ekspor dan impor : Lamanya *Dwelling Time* tidak memiliki dampak terhadap kegiatan ekspor maupun kegiatan impor. Akan tetapi dengan lamanya *Dwelling Time*, dapat berdampak buruk terhadap Kinerja terminal menjadi terganggu dan akhirnya mengurangi pendapatan terminal.

### **B. Saran**

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Saran bagi PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagai perusahaan bongkar muat, mampu bekerja dengan baik dengan pihak-pihak terkait guna memberi kelancaran arus peti kemas dan menekan lamanya *Dwelling Time* serta meningkatkan kinerja bongkar muat dengan penambahan sarana dan prasarana yang memadai;
2. Saran bagi importir sebagai pengguna jasa yaitu agar lebih meningkatkan kinerja dalam hal pengurusan dokumen agar mampu mengurangi lamanya *Dwelling Time* peti kemas.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Adisasmita, A. Sakti. 2012. *Perencanaan infrastruktur transportasi wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Gurning, Raja Oloan Saut & Budiyanto, Eko Hariyadi. 2007. *Manajemen bisnis pelabuhan 1*. PT. Andhika Prasetya Ekawahana.
- Hamdani. 2015. *Ekspor - impor tingkat dasar level dua*. Jakarta Timur: BUSHINDO.
- Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. 2015. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan r&d*. Bandung: Alfabeta.
- Sarwono, Jonathan. 2016. *Metode penelitian kuantitatif & kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Tandjung, Marolop. 2011. *Aspek dan prosedur ekspor-impor*. Jakarta: Salemba Empat.
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta
- Woodward, H. Frank. 1996. *Manajemen transpor*. Jakarta: CV Teruna Grafica.

### Internet / Artikel / Lain-lain

- Kemenhub RI. 2017. "Dwelling time di pelabuhan utama turun hasil kinerja Jokowi", diakses pada tanggal 20 Februari 2017 jam 20:05 dari <http://www.dephub.go.id/post/read/menhub--dwelling-time-di-pelabuhan-utama-turun-hasil-kinerja-jokowi-jk>.
- Annirahimah. 2013. "Pengertian Manajemen Transportasi dan Logistik", diakses pada tanggal 01 April 2017 dari <http://annirahimah.lecture.ub.ac.id/2013/09/manajemen-transportasi-dan-logistik-2/>
- BPS. (2017). Ekspor dan Impor . Jakarta : Badan Pusat Statistik. Diakses pada 30 Mei 2017 dari [https://www.bps.go.id/all\\_newtemplate.php](https://www.bps.go.id/all_newtemplate.php)
- TPS. (2017). Dwelling Time Peti Kemas Impor. Surabaya : PT. Terminal Peti Kemas Surabaya
- TPS. (2017). Gambaran Umum PT. Terminal Petikemas Surabaya. Diakses pada 30 Mei 2017 dari <http://www.tps.co.id/>

### Jurnal

Center of Logistic and supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia, STC-Group dan World Bank. *State of Logistic Indonesia*. Penelitian: Seco. 2015.

PT. Pelabuhan Indonesia II. *Dwelling Time in tanjung Priok*. Penelitian: PT. Pelabuhan Indonesia II. 2016.

Rizkykurniadi, P. Fajar. *Studi Pengurangan Dwelling Time Petikemas Impor dengan Pendekatan Simulasi (Studi Kasus: Terminal Petikemas Surabaya)*. Skripsi: Institut Teknologi Sepuluh Nopember. 2013.

Subdirektorat Statistik Transportasi. *Laporan Pilot Studi Dwelling Time 2014*. Penelitian: Badan Pusat Statistik. 2014.

Takola, D. Marlien. *Analysis of Import Container Dwelling Time in Surabaya Container Terminal (TPS) Port Of Tanjung Perak*. Skripsi: Institut Teknologi Sepuluh Nopember. 2013.

