

Implementasi Prosedur Penanganan Petikemas yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) Terhadap Dwelling Time di PT Terminal Petikemas Surabaya

(Implementation of Procedures for Handling Containers Exceeding the Stacking Time Limit (Long Stay) Against Dwelling Time at PT Terminal Petikemas Surabaya)

Andhika Risqullah Putra¹, Beni Agus Setiono², Didik Purwiyanto³

**^{1,2,3}Program Studi Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim,
Fakultas Vokasi Pelayaran, Universitas Hang Tuah**

Abstrak: Dwelling Time adalah waktu yang dibutuhkan mulai dari bongkar peti kemas di pelabuhan hingga peti kemas tersebut keluar dari pelabuhan. Dwelling Time di pelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang, menyebabkan tingginya biaya logistik, dan menurunkan daya saing. Penelitian ini dilakukan karena adanya masalah tingginya Dwelling Time di beberapa pelabuhan di Indonesia. Penelitian ini mencakup tiga proses dalam Dwelling Time, yaitu Pre-Clearance, Custom Clearance, dan Post-Clearance. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis Implementasi Prosedur Penanganan Petikemas yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) Terhadap Dwelling Time di PT Terminal Petikemas Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik purposive sampling. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam terhadap sumber data. Metode analisis data yang digunakan mencakup reduksi data, penyajian data, serta penarikan verifikasi dan analisis data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendala utama dalam Dwelling Time disebabkan adanya keterlambatan pengguna jasa terkait kelengkapan dokumen-dokumen, sehingga berdampak pada kenaikan nilai YOR selama proses bongkar muat. Meskipun Dwelling Time tidak berdampak langsung pada kegiatan ekspor dan impor, namun durasi waktu yang lama akan mempengaruhi kinerja PT Terminal Petikemas Surabaya dan pada akhirnya mengurangi pendapatan perusahaan.

Kata Kunci: Dwelling Time, Long Stay, Pre-Clearance, Custom Clearance dan Post -Clearance

Abstract: Dwelling Time is the time required from unloading a container at the port until the container leaves the port. Dwelling Time at the port is a problem that hinders the smooth flow of goods, causes high logistics costs, and reduces competitiveness. This study was conducted because of the problem of high Dwelling Time in several ports in Indonesia. This study covers three processes in Dwelling Time, namely Pre-Clearance, Custom Clearance, and Post-Clearance. The purpose of this study is to analyze the Implementation of Container Handling Procedures that Exceed the Stacking Time Limit (Long Stay) Against Dwelling Time at PT Terminal Petikemas Surabaya. This study uses a qualitative method with a purposive sampling technique. Data were collected through in-depth interviews with data sources. The data analysis methods used include data reduction, data presentation, and data verification and analysis. The results of the study indicate that the main obstacle in Dwelling Time is caused by delays in service users regarding the completeness of documents, which has an impact on increasing the YOR value during the loading and unloading process. Although Dwelling Time does not have a direct impact on export and import activities, the long duration will affect the performance of PT Terminal Petikemas Surabaya and ultimately reduce the company's income.

Keywords: Dwelling Time, Long Stay, Pre-Clearance, Custom Clearance and Post-Clearance

Alamat Korespondensi:

Andhika Risqullah Putra, Fakultas Vokasi Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya.

PENDAHULUAN

Terminal petikemas adalah bagian penting dari pelabuhan yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk mendukung kegiatan bongkar muat. Fasilitas yang digunakan meliputi Container Crane, Rubber Tyred Gantry

Crane, Reach Stacker, dan forklift. Efisiensi di lapangan penumpukan menjadi kunci utama dalam meningkatkan pelayanan bongkar muat karena aktivitas ini menjadi tahap awal dalam proses tersebut.

Salah satu terminal petikemas utama di Indonesia adalah PT Terminal

Petikemas Surabaya (TPS), yang berfungsi sebagai gerbang ekspor dan impor barang melalui jalur laut. TPS berperan sebagai penyedia layanan dalam rantai logistik ekspor/impor dan merupakan bagian dari PT Pelindo Terminal Petikemas, subholding dari PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) Grup. TPS menjadi terminal pertama di Indonesia yang menerapkan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code) sejak Juli 2004.

Penataan lapangan penumpukan merupakan langkah strategis dalam mempercepat dan meningkatkan efisiensi bongkar muat. Salah satu indikator utama dalam operasional terminal petikemas adalah container dwelling time, yaitu waktu yang dihitung sejak kontainer dibongkar dari kapal hingga keluar dari terminal pelabuhan. Pemerintah menargetkan pengurangan dwelling time dari enam hari menjadi empat hari pada tahun 2013 untuk menekan biaya logistik. Negara-negara ASEAN lain seperti Singapura, Thailand, dan Malaysia memiliki dwelling time yang lebih singkat, sehingga Indonesia perlu melakukan perbaikan sistem dan infrastruktur.

Kementerian Perhubungan berperan penting dalam percepatan dwelling time, termasuk penyediaan radar yang terintegrasi dengan automatic identification system (AIS) serta kamera jarak jauh. Untuk mengatasi dwelling time yang tinggi, Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 116 Tahun 2016 mengenai pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan di pelabuhan utama seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar.

Dwelling time terbagi dalam tiga tahap: Pre-Clearance, Custom Clearance, dan Post-Clearance. Pada tahap Pre-Clearance, peti kemas disimpan di lapangan penumpukan sementara importir mempersiapkan dokumen pemberitahuan impor barang (PIB). Pada tahap Custom Clearance, peti kemas menjalani pemeriksaan fisik, verifikasi dokumen oleh Bea Cukai, dan penerbitan surat persetujuan barang (SPPB). Pada tahap Post-Clearance, peti kemas diangkut keluar dari pelabuhan dan pembayaran

dilakukan kepada operator pelabuhan.

TPS memiliki beberapa jalur pemeriksaan, yaitu Jalur Merah (pemeriksaan fisik dan dokumen), Jalur Kuning (pemeriksaan dokumen saja), Jalur Hijau (tanpa pemeriksaan fisik), serta Jalur MITA Non-Prioritas dan MITA Prioritas untuk importir tertentu yang mendapatkan kemudahan proses pengeluaran barang.

Data dwelling time menunjukkan bahwa rata-rata dwelling time di TPS pada 2023 adalah 3,02 hari untuk impor, 3,24 hari untuk ekspor, dan 1,76 hari untuk transshipment. Dibandingkan dengan negara ASEAN lain, dwelling time di Indonesia masih lebih tinggi. Pada periode 2020-2023, dwelling time untuk impor mengalami sedikit fluktuasi, dengan rata-rata sekitar 3 hari. Pada Januari-Mei 2024, dwelling time impor mengalami peningkatan hingga 4,84 hari pada Mei.

TPS juga mencatat pergerakan kontainer yang cukup besar setiap tahunnya. Pada tahun 2018, terdapat 1.051.048 box dan 1.464.258 TEUs, sementara pada 2022 jumlahnya menurun menjadi 686.249 box dan 1.014.669 TEUs. Penurunan ini menunjukkan perlunya peningkatan efisiensi dan pengurangan dwelling time agar perputaran kontainer lebih optimal.

Pentingnya penelitian terkait dwelling time di TPS terletak pada dampaknya terhadap rantai pasok dan biaya logistik. Jika kontainer melewati batas waktu penumpukan, hal ini dapat menyebabkan kerugian finansial yang signifikan. Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada implementasi prosedur penanganan peti kemas yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) serta dampaknya terhadap dwelling time di TPS. Dengan penelitian ini, diharapkan solusi yang efektif dapat ditemukan untuk meningkatkan efisiensi logistik di Indonesia.

Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui bagaimana implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) terhadap dwelling time di PT Terminal Petikemas Surabaya.

b. Mengetahui dampak lamanya proses Pre-Clearance, Post-Clearance, Custom Clearance dalam prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) terhadap Dwelling Time di Terminal Petikemas Surabaya?

1. Pengertian Terminal Petikemas

Terminal petikemas adalah fasilitas tempat kontainer kargo dipindahkan antara berbagai moda transportasi, biasanya terletak di dalam atau dekat pelabuhan. Terminal ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat transfer antar moda, tetapi juga sebagai pos pemeriksaan di mana kapal menjalani proses pengecekan sebelum bongkar muat. Pemeriksaan ini mencakup aspek keamanan dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

2. Fasilitas Terminal Petikemas

Menurut Triatmodjo (2009), terminal petikemas memiliki beberapa fasilitas utama: Dermaga: Tempat kapal merapat untuk bongkar muat, dengan tipe utama: wharf, pier, dan jetty.

Apron: Area yang lebih lebar dari terminal lain, digunakan untuk penempatan peralatan bongkar muat seperti gantry crane.

Container Yard (CY): Tempat penyimpanan petikemas yang dikelompokkan berdasarkan jenis muatannya.

Container Freight Station (CFS): Fasilitas penyimpanan barang LCL (Less than Container Load) untuk proses konsolidasi dan dekonsolidasi.

Menara Pengawas: Bertanggung jawab atas pemantauan aktivitas terminal.

Bengkel Pemeliharaan: Untuk perawatan peralatan bongkar muat dan perbaikan petikemas kosong.

Fasilitas Pendukung: Termasuk jalan akses, gedung perkantoran, tempat parkir, pasokan listrik, dan sistem keamanan.

3. Dwelling Time

Dwelling Time adalah waktu yang dihabiskan petikemas di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari TPS. Pemerintah menggunakan Dwelling Time sebagai indikator keberhasilan dalam

memperlancar arus barang dan menurunkan biaya logistik. Proses Dwelling Time terdiri dari tiga tahap:

Pre-Customs Clearance: Dari pembongkaran petikemas hingga pengajuan Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Customs Clearance: Pemeriksaan dokumen dan fisik petikemas serta penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

Post-Customs Clearance: Pengeluaran petikemas dari TPS setelah pembayaran biaya terminal.

4. Faktor yang Mempengaruhi Dwelling Time

Berdasarkan Perdirjen Bea dan Cukai Nomor PER-07/BC/2021, Dwelling Time dipengaruhi oleh:

Pre-Clearance: Persiapan dokumen impor sebelum kapal bersandar.

Customs Clearance: Verifikasi dokumen dan pemeriksaan fisik barang.

Post-Clearance: Pengeluaran barang setelah pemenuhan kewajiban kepabeanan.

5. Prosedur Dwelling Time di PT Terminal Petikemas Surabaya

Prosedur customs clearance di PT Terminal Petikemas Surabaya mencakup:

1. Registrasi Bea Cukai dan Lisensi Produk untuk memperoleh izin impor.
2. Pengiriman Data ke Bea Cukai untuk verifikasi dan pemeriksaan dokumen.
3. Audit dan Pemeriksaan Ulang untuk menentukan biaya pabean.
4. Pembayaran Biaya sebelum barang dapat dikirim keluar dari pelabuhan.

6. Dokumen yang Diperlukan dalam Dwelling Time

Beberapa dokumen yang dibutuhkan dalam customs clearance antara lain:

Bill of Entry, Faktur Komersial, Bill of Lading, Lisensi Impor, Sertifikat Asuransi, dan lainnya sesuai dengan regulasi negara terkait.

7. Perhitungan Dwelling Time

Dwelling Time dihitung dengan rumus: $CDT = STS / C$,
Ship Turnaround Time (STS): Waktu

yang diperlukan kapal untuk bongkar muat dan aktivitas lainnya di pelabuhan.

Container Moves (C): Jumlah perpindahan kontainer selama proses bongkar muat kapal.

8. Dampak Dwelling Time bagi PT Terminal Petikemas Surabaya

Dwelling time yang tinggi dapat berdampak negatif bagi PT Terminal Petikemas Surabaya, antara lain:

Biaya Operasional Meningkat: Keterlambatan bongkar muat meningkatkan biaya bahan bakar, operasional peralatan, dan tenaga kerja. Ketidakpuasan Pelanggan: Pengguna jasa terminal dapat mengalami frustrasi akibat keterlambatan, yang merusak reputasi TPS.

Penurunan Daya Saing: Terminal dengan dwelling time tinggi cenderung kalah bersaing dengan pelabuhan lain yang lebih efisien.

Kepadatan di Terminal: Penumpukan petikemas menyebabkan kemacetan operasional dan memperpanjang waktu tunggu kapal.

Potensi Pelanggaran Regulasi: Regulasi pemerintah mengatur batas waktu tinggal barang di pelabuhan, dan keterlambatan dapat menyebabkan sanksi.

9. Long Stay (Batas Penumpukan)

Long Stay merujuk pada kontainer yang berada di terminal lebih lama dari waktu yang ditetapkan. Pemerintah menetapkan batas penumpukan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016, yang menyatakan bahwa kontainer di terminal petikemas utama hanya boleh disimpan selama 3 hari sebelum dipindahkan.

10. Dampak Long Stay bagi PT Terminal Petikemas Surabaya

Long Stay dapat menyebabkan beberapa permasalahan operasional, seperti:

Biaya Operasional Tinggi: Penyimpanan kontainer yang lama meningkatkan biaya bahan bakar, pemeliharaan peralatan, dan tenaga kerja.

Ketidakpuasan Pelanggan: Waktu tunggu yang panjang dapat mengganggu rantai pasok dan menimbulkan keluhan dari

pelanggan.

Penurunan Daya Saing: Terminal dengan long stay tinggi berisiko kehilangan klien ke terminal lain yang lebih cepat.

Kepadatan di Terminal: Penumpukan kontainer yang berlebihan dapat menyebabkan kemacetan dan memperlambat operasional.

Pelanggaran Kontrak: Jika waktu tinggal melebihi batas kontrak, terminal dapat dikenai denda dan sanksi dari maskapai pelayaran.

Pengertian Long Stay

Long stay adalah kondisi di mana kontainer berada di terminal petikemas lebih lama dari batas waktu yang ditetapkan. Hal ini dapat menghambat kelancaran arus barang di pelabuhan. Peraturan Pemerintah Terkait Long Stay Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016, barang di terminal petikemas utama seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar harus dipindahkan dalam waktu maksimal tiga hari. Area penumpukan (lini 1) hanya berfungsi sebagai tempat transit, bukan penyimpanan barang.

Beberapa pengecualian berlaku, seperti barang yang membutuhkan tindakan karantina atau masih dalam proses kepabeanan.

Prosedur Long Stay di PT Terminal Petikemas Surabaya Lapangan penumpukan di Terminal Petikemas Surabaya memiliki dua layanan utama:

1. Penerimaan petikemas, yang melibatkan perencanaan lapangan, kontrol operasional, dan pemindahan kontainer dari lapangan ke kapal.
2. Pengeluaran petikemas, yang mencakup proses digitalisasi dokumen pengiriman, verifikasi data di gate, serta pemindahan petikemas ke truk.

Dampak Long Stay di PT Terminal Petikemas Surabaya

1. Meningkatkan biaya operasional, seperti bahan bakar, peralatan, dan tenaga kerja.
2. Menurunkan kepuasan pelanggan karena keterlambatan pengiriman.
3. Mengurangi daya saing dibandingkan terminal yang lebih efisien.
4. Menimbulkan kepadatan di terminal,

yang menghambat operasional.

5. Berisiko melanggar kontrak dengan maskapai pelayaran, yang dapat menimbulkan denda atau sanksi.

Dengan manajemen yang baik, long stay dapat dikurangi untuk meningkatkan efisiensi logistik dan kepuasan pelanggan. "Long stay" merujuk pada kontainer yang berada di terminal petikemas atau pelabuhan lebih lama dari yang diharapkan atau dianggap wajar. Istilah ini biasanya digunakan untuk menggambarkan kondisi di mana kontainer tidak segera dipindahkan setelah proses bongkar muat selesai. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016, terdapat ketentuan mengenai pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) di beberapa pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan juga telah diubah oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2016, yang menyangkut perubahan dalam organisasi dan tata kerja Kementerian Perhubungan. Ketentuan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1429), diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

1. Untuk menjamm kelancaran arus barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (1), perlu ditetapkan batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan terminal petikemas (lini 1) paling lama 3 (tiga) hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan 2. Penerapan batas waktu untuk penumpukan barang di lapangan penumpukan terminal petikemas (lini 1) seperti yang dijelaskan pada ayat (1) akan dilaksanakan secara bertahap di pelabuhan-pelabuhan di luar pelabuhan utama, disesuaikan dengan kesiapan masing- masing pelabuhan. 3.

Lapangan penumpukan terminal petikemas (lini 1) yang disebutkan pada ayat (1) tidak berfungsi sebagai tempat penyimpanan barang, melainkan sebagai area transit yang digunakan untuk menunggu proses pemuatan atau pengeluaran barang. 4. Ketentuan mengenai batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan lini 1, seperti yang diatur pada ayat (1), tidak berlaku untuk:: a. Barang yang memerlukan tindakan karantina dan telah mengajukan permohonan kepada pihak karantina; b. Barang yang telah diajukan untuk pemberitahuan pabean impor tetapi belum menerima Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB); c. Barang yang terlibat dalam Nota Hasil Intelejen (NHI) atau Nota Informasi Penindakan (NIP) yang dikeluarkan oleh Bea dan Cukai. b. Prosedur Long Stay di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Lapangan penumpukan di terminal petikemas adalah area yang digunakan untuk menempatkan, menyusun, dan menyimpan kontainer yang akan diangkut atau telah tiba melalui moda transportasi laut. Fungsi lapangan penumpukan ini sangat penting dalam operasional terminal petikemas, dan penataan yang baik dapat meningkatkan efisiensi bongkar muat dan kegiatan logistik terkait. Layanan lapangan penumpukan di Terminal Petikemas Surabaya terdapat 2 layanan yaitu; layanan penerimaan petikemas, layanan pengeluaran petikemas. Lapangan Penumpukan untuk mengambil petikemas lain hingga proses pemuatan selesai 2. Pengguna Jasa Perusahaan Pelayaran mengirimkan dokumen-dokumen yang terkait dengan pemuatan petikemas 3. Perencanaan Lapangan dan Dermaga Menerima dan memeriksa kelengkapan dokumen dari pelanggan dan mempersiapkan bahan Rapat Operasional Harian, Bersama Departemen Peralatan mengadakan Rapat Operasional Harian untuk merencanakan kegiatan bongkar muat, Petugas Perencanaan Kapal menerima Rencana Pra- Penumpukan dari Pelanggan untuk mempersiapkan Antrian Kerja Pemuatan berdasarkan data petikemas di sistem 4. Control Center

Petugas Control Center memproses Antrian Kerja Pemuatan Kapal ke dalam sistem komputer 5. Operasi Lapangan Operator RTG memindahkan petikemas dari lapangan penumpukan ke ITV sesuai dengan perintah VMT, Setelah petikemas berada di atas chassis, ITV menuju dermaga sesuai dengan perintah VMT, Setelah ITV sampai di bawah CC yang dituju, Operator CC mengangkat petikemas dan dimuat ke atas kapal; Petugas Tally Dermaga mengkonfirmasi melalui HHT/Teklogic. b. Layanan pengiriman petikemas adalah layanan pengiriman angkutan laut dengan volume yang sedikit. Layanan ini menggabungkan banyak barang kiriman dari berbagai pengirim lainnya yang dimuat dalam satu kontainer. Adapun prosedur yang di terapkan di bagian Layanan pengiriman sebagai berikut: 1. Agen Pelayaran Mengirimkan data DO Online ke terminal melalui EDI atau Web Access TPS 2. Pengguna Jasa Melakukan proses pembuatan job order secara online di aplikasi Clique247 berdasarkan data DO Online dan dokumen Bea Cukai; Sistem akan menahan dana di rekening pengguna jasa; Pengguna jasa mencetak job order di aplikasi Clique247 & menyerahkan ke pengemudi truk. 3. Gate Operasi Petugas gate menempelkan kartu identitas pengemudi di mesin pembaca RFID, memeriksa kesesuaian data pada sistem dengan fisik petikemas dan melakukan konfirmasi data, Pengemudi truk menuju gate in dan menyerahkan job order /CEIR ke petugas gate, Petugas gate emindai barcode CEIR dan menempelkan kartu identitas pengemudi di mesin pembaca RFID, Pengemudi truk menuju ke lokasi sesuai dengan job slip 4. Operasi Lapangan RTG memindahkan petikemas dari lapangan penumpukan ke truk

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Dalam proses penelitian kualitatif ini, peneliti akan menentukan konteks sosial yang mencakup lokasi, aktor, dan aktivitas yang akan diteliti. Selanjutnya, peneliti akan memilih objek yang telah diuraikan dan mendalami objek tersebut secara lebih rinci. Di akhir proses penelitian, peneliti akan menarik kesimpulan berdasarkan

hasil yang diperoleh.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik purposive sampling untuk menganalisis pengaruh Dwelling Time dalam bongkar muat peti kemas. Peneliti mengeksplorasi kendala dan solusi di PT. Terminal Petikemas Surabaya dengan menentukan konteks sosial, mendalami objek penelitian, dan menarik kesimpulan berdasarkan temuan yang diperoleh.

Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder untuk menganalisis Dwelling Time peti kemas di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Data primer diperoleh dari wawancara dengan Manajer Operasional, sedangkan data sekunder berasal dari Data Dwelling Time Dashboard Pelindo Regional III. Teknik analisis data meliputi wawancara mendalam, kajian dokumen, dan pengumpulan data online.

Tabel 1
Data Dwelling Time Eksport

No.	Bulan	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Januari	2,48	3,17	2,77	2,68	2,8
2	Februari	1,98	3,32	2,51	2,41	3,19
3	Maret	1,92	2,8	2,34	2,52	2,93
4	April	2,21	2,93	2,53	3,08	3,5
5	Mei	2,16	3,09	2,87	2,62	3,28
6	Juni	2,04	2,81	2,4	2,82	3,3
7	Juli	2,09	3,42	2,67	2,82	3,42
8	Agustus	2,16	3,29	2,43	2,49	
9	September	2,32	3	2,14	2,23	
10	Oktober	2,85	2,86	2,25	2,51	
11	November	3,37	2,78	2,36	2,43	
12	Desember	3,93	2,75	2,55	3,06	
	Average	2,47	3,01	2,48	2,64	3,16

Tabel 1 bahwa Dwelling Time peti kemas Ekspor yang terjadi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) pada bulan Januari tahun 2020-2021 mengalami penurunan sebesar 27,82% (3,17 (3 hari 4 jam)- 2,48 (2 hari 12 jam)) yang bearti proses bongkar muat mengalami hambatan kontainer selama 16 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2021-2022 data Dwelling Time mengalami kenaikan sebesar 12,62% (2,77 (2 hari 18 jam) - 3,17 (3 hari 4 jam)) yang bearti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 8 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2022-2023 data Dwelling Time mengalami kenaikan sebesar 3,25% (2,68

(2 hari 16 jam) – 2,77 (2 hari 18 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 2 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2023-2024 data Dwelling Time mengalami penurunan sebesar 4,48% (2,8 (2 hari 19 jam) – 2,68 (2 hari 16 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 3 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Namun untuk Average Dwelling Time per 4 tahun dari 2020 sampai 2023 juga tidak stabil. Pada tahun 2020 nilai average sebesar 2,48 dan tahun 2021 3,01 yang mengalami penurunan kualitas dwelling time sebesar 27,82 %. Pada tahun 2021 ke tahun 2022 mengalami peningkatan nilai dwelling time sebesar 17,60%. Pada tahun 2022 ke tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 6%. Pada tahun 2023 ke tahun 2024 mengalami penurunan sebesar 19,70%.

Tabel 2
Data Dwelling Time Import

No.	Bulan	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Januari	3,82	3,58	2,62	2,93	4,4
2	Februari	2,77	2,87	2,73	2,74	3,37
3	Maret	2,76	2,92	3,08	2,63	3,14
4	April	3,09	2,79	2,53	2,98	4,38
5	Mei	3,71	3,36	4,25	3,58	4,71
6	Juni	3,21	4,96	3,27	3,47	3,1
7	Juli	3,04	4,14	4,37	2,92	3,11
8	Agustus	3,41	3,06	3,25	2,99	
9	September	3,62	2,77	4,54	2,81	
10	Oktober	2,63	2,63	2,84	2,89	
11	November	2,66	2,86	2,55	2,88	
12	Desember	2,58	2,7	2,65	3,4	
	Average	3,1	3,23	3,2	3,03	3,86

Tabel 2 bahwa Dwelling Time peti kemas import yang terjadi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) pada bulan Januari tahun 2020-2021 mengalami penurunan sebesar 6,28% (3,58 (3 hari 14 jam)- 3,82 (3 hari 20 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan Dwelling Time selama 6 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2021-2022 data Dwelling Time mengalami peningkatan sebesar 26,8% (2,62 (2 hari 14 jam) - 3,58 (3 hari 14 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 24 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2022-2023 data Dwelling Time

mengalami kenaikan sebesar 11,83% (2,93 (2 hari 22 jam) – 2,62 (2 hari 14 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 8 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2023-2024 data Dwelling Time mengalami penurunan sebesar 50% (4,4 (4 hari 10 jam) – 2,93 (2 hari 22 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami penurunan selama 12 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Namun untuk Average Dwelling Time per 4 tahun dari 2020 sampai 2023 juga tidak stabil. Pada tahun 2020 nilai average sebesar 3,1 dan tahun 2021 3,23 yang mengalami penurunan kualitas dwelling time sebesar 4 %. Pada tahun 2021 ke tahun 2022 mengalami peningkatan nilai dwelling time sebesar 0,9%. Pada tahun 2022 ke tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 5,3%. Pada tahun 2023 ke tahun 2024 mengalami penurunan sebesar 0,27%.

Tabel 2
Data Dwelling Time Transshipment

No.	Bulan	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Januari	7,54	8,91	0,92	2,26	1,79
2	Februari	5,22	6,94	0,8	1,21	1,63
3	Maret	5,64	3,66	0,81	1,57	1,53
4	April	4,9	2,63	0,58	1,72	2,98
5	Mei	3,61	6,83	2,27	1,83	4,15
6	Juni	9,2	2,08	0,67	1,29	1,04
7	Juli	5,91	2,16	0,82	2,53	0,44
8	Agustus	5,14	2,92	1,82	1,9	
9	September	5,78	2,32	1,75	4,32	
10	Oktober	5,1	1,85	1,56	2,22	
11	November	8,74	3,67	0,95	1,88	
12	Desember	9,7	7,2	0,91	2,51	
	Average	6,54	4,58	1,11	2,16	2,09

Tabel 3 bahwa Dwelling Time peti kemas Transshipment yang terjadi pada PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) pada bulan Januari tahun 2020-2021 mengalami penurunan sebesar 18,17 % (8,91 (8 hari 22 jam)- 7,54% (7 hari 13 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami penurunan Dwelling Time selama 1 hari 9 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2021-2022 data Dwelling Time mengalami peningkatan sebesar 89,67 % (0,92 (22 jam)- 8,91% (8 hari 22 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 8 hari pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun

2022-2023 data Dwelling Time mengalami kenaikan sebesar 13 % (2,26 (2 hari 6 jam) – 0,92 (22 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami penurunan selama 1 hari 8 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Pada bulan Januari tahun 2023-2024 data Dwelling Time mengalami penurunan sebesar 20,80% ((1,79 (1 hari 19 jam) – 2,26 (2 hari 6 jam)) yang berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan selama 11 jam pada saat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan. Namun untuk Average Dwelling Time per 4 tahun dari 2020 sampai 2023 juga tidak satabil. Pada tahun 2020 nilai average sebesar 6,54 dan tahun 2021 4,58 yang mengalami penurunan kualitas dwelling time sebesar 29,97 %. Pada tahun 2021 ke tahun 2022 mengalami peningkatan nilai dwelling time sebesar 0,9%. Pada tahun 2022 ke tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 94,60%. Pada tahun 2023 ke tahun 2024 mengalami peningkatan sebesar 3,24%.

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.

PEMBAHASAN

Implementasi Prosedur penanganan petikemas yang melewati batas penumpukan (Long Stay) terhadap Dwelling Time di PT. Terminal Petikemas Surabaya

Implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas penumpukan (Long Stay) berpengaruh terhadap Dwelling Time di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Dalam proses pengiriman barang internasional, customs clearance menjadi langkah penting sebelum barang dapat diproses lebih lanjut. Proses ini mencakup registrasi bea cukai, pengiriman data ke bea cukai, audit dan pemeriksaan ulang, serta pembayaran biaya kliring.

PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak mengeluarkan dokumen SPPB, tetapi hanya menyediakan jasa pengiriman. Long stay terminal impor terbagi menjadi dua kategori, yaitu:

Impor SPPB: Barang dengan dokumen kepabeanan lengkap yang tercatat dalam Inward Manifest. Impor SPPB berpengaruh terhadap meningkatnya Yard Occupancy Ratio (YOR), yang dapat menghambat kelancaran operasional. Jika barang tidak dipindahkan dalam 30 hari, PT. Terminal Petikemas Surabaya akan mengirimkan surat somasi ke berbagai pihak terkait. Jika tidak ada tanggapan, kasus akan diajukan ke Kejaksaan Agung untuk perpanjangan waktu. Jika tetap tidak ada tindakan, pemerintah berhak menyita barang tersebut melalui pelelangan atau pemusnahan.

Non SPPB: Barang dengan pemilik tidak diketahui dan tanpa pemberitahuan impor dari consign. Non SPPB terbagi menjadi tiga kategori:

BTD (Barang Tidak Dikuasai): Jika dalam 60 hari tidak diketahui pemiliknya, barang menjadi BMN (Barang Milik Negara) dan dapat dimusnahkan, dilelang, atau dihibahkan. Jika kepemilikan ditemukan dalam 60 hari, pemilik harus membayar biaya logistik dan THC.

BDN (Barang Dikuasai Negara): Barang bernilai jual tinggi, dengan hasil pelelangan dibagi antara Kejaksaan Agung dan Bea Cukai.

BMN (Barang Milik Negara): Barang yang dilelang seringkali mengalami kerugian karena harga yang ditentukan lebih rendah dari nilai pasar. Barang hibah seperti komoditas hortikultura memiliki batas daya tahan tertentu dan jika tidak segera diambil, akan dilelang atau dimusnahkan.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki empat fungsi utama, yaitu:

Trade Facilitator: Memfasilitasi perdagangan untuk menekan biaya dan menciptakan iklim perdagangan yang kondusif.

Industrial Assistance: Mendukung industri dalam negeri agar dapat bersaing di pasar internasional.

Revenue Collector: Mengoptimalkan

penerimaan negara melalui bea masuk, PDRI, dan cukai.

Community Protector: Melindungi masyarakat dari barang yang berbahaya bagi kesehatan, keamanan, dan moralitas. Dengan adanya prosedur penanganan petikemas long stay yang lebih efektif, diharapkan Dwelling Time di PT. Terminal Petikemas Surabaya dapat ditekan, sehingga meningkatkan efisiensi operasional dan mendukung kelancaran arus barang di pelabuhan.

Dampak Lamanya Proses Pre-Clearance, Costum Clearance dan Post Clearance Dalam Prosedur Penanganan Petikemas Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan(Long Stay) Terhadap Dwelling Time Di PT. Terminal Surabaya.

Proses pre-clearance berkontribusi besar terhadap Dwelling Time, dimulai dari turunnya peti kemas dari kapal hingga importir menyelesaikan administrasi perizinan dan pelaporan barang ke Bea Cukai. Proses ini mencakup beberapa tahap:

Berthing-stacking in CY: Pembongkaran dan penumpukan barang di Container Yard (CY). Customs clearance: Penyelesaian kewajiban pabean hingga penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Container handling and handover: Pengurusan peti kemas hingga pembayaran biaya penumpukan. Gate-out system: Pengeluaran peti kemas dari pelabuhan.

Kendala utama dalam proses pre-clearance meliputi:

Importir yang baru mengurus dokumen setelah barang tiba, menyebabkan keterlambatan pelaporan ke Bea Cukai.

Dokumen yang tidak lengkap, menghambat proses bongkar muat dan meningkatkan nilai Yard Occupancy Ratio (YOR).

Kurangnya koordinasi antara Bea Cukai, agen pengiriman, dan pengelola terminal. Lonjakan jumlah kontainer yang menyebabkan antrean panjang. Upaya PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengatasi kendala ini antara lain:

Mengingatkan importir agar melengkapi dokumen sejak transaksi jual beli. Memastikan barang yang diimpor tidak termasuk barang larangan (lartas).

Meningkatkan komunikasi antara berbagai pihak terkait.

Proses Custom Clearance

Custom Clearance adalah proses sejak PIB diterima hingga SPPB diterbitkan oleh Bea Cukai. Terdapat tiga jalur pemeriksaan:

Jalur Merah: Pemeriksaan fisik dan dokumen. Jalur Kuning: Pemeriksaan dokumen saja. Jalur Hijau: Tanpa pemeriksaan. Kendala yang menyebabkan Dwelling Time dalam tahap ini meliputi: Importir yang belum menyiapkan dokumen sebelum barang tiba.

Dokumen yang tidak lengkap seperti faktur, sertifikat asal, dan izin impor.

Ketidaksesuaian antara daftar barang dengan kondisi sebenarnya, terutama jika terkena aturan karantina (lartas).

Upaya PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam mengatasi masalah ini meliputi:

Mengingatkan importir untuk melengkapi dokumen sejak awal transaksi. Mengedukasi importir tentang peraturan barang lartas guna menghindari biaya tambahan.

Proses Post-Clearance

Post-Clearance adalah proses dari penerbitan SPPB hingga barang keluar dari Tempat Penimbunan Sementara (Container Yard). Kendala dalam tahap ini meliputi:

Perencanaan keuangan importir yang kurang baik, menyebabkan keterlambatan dalam membayar biaya freight, demurrage, dan biaya pelabuhan.

Kurangnya sarana dan prasarana pelabuhan, terutama dalam penyediaan gudang penyimpanan tambahan karena kapasitas Container Yard yang terbatas.

Dengan mengatasi kendala dalam setiap tahap, Dwelling Time dapat diminimalisir sehingga proses impor menjadi lebih efisien.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi prosedur penanganan peti kemas yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) di PT. Terminal Petikemas Surabaya sudah berjalan dengan baik. Hal ini terlihat dari adanya pembagian lini 1 dan lini 2 untuk

mengatasi penumpukan kontainer. Jika kontainer tidak segera diambil, PT. TPS dan Bea Cukai akan melakukan lelang atau pemusnahan barang. Komunikasi antara PT. TPS dan importir juga telah membantu menurunkan Dwelling Time menjadi rata-rata kurang dari tiga hari. Namun, masih terdapat dampak negatif dari lamanya proses pre-clearance, customs clearance, dan post-clearance. Beberapa faktor penyebabnya adalah:

Keterlambatan importir dalam mengurus dokumen. Dokumen yang tidak lengkap, menghambat proses bongkar muat. Kurangnya koordinasi antara pihak terkait. Lonjakan jumlah kontainer yang memperpanjang antrean. Perencanaan keuangan importir yang kurang baik, menyebabkan keterlambatan pembayaran biaya terkait.

Saran

Untuk mengatasi kendala ini, PT. Terminal Petikemas Surabaya dapat menerapkan beberapa langkah berikut:

Mempercepat proses administrasi, termasuk pemeriksaan dokumen, persetujuan izin, dan pembayaran.

Mengoptimalkan jadwal kapal untuk menghindari penumpukan.

Menggunakan analisis data untuk memprediksi lonjakan permintaan.

Memastikan jaringan transportasi yang efisien untuk memperlancar arus logistik.

Mengumpulkan data barang yang lebih lengkap dari pengguna jasa.

Meningkatkan keterbukaan pemilik barang dalam mencocokkan daftar barang dengan kondisi aktual.

Mengupdate informasi terkait barang yang akan diambil untuk mempercepat proses pengeluaran kontainer..

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Iskandar dkk. (2010). *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.

Ahmad., Agus Setiawan., Edi Kurniawan., (2021). *Layanan Angkutan Penumpang*

Amalia, Rizka., Abdul G.K., Asep A.T., 2020. *Efektivitas Pengiriman Barang*

di Terminal Peti Kemas (TPK) Koja. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik* Vol. 6 No. 1 Januari 2020, hlm 73-78

Andriani Irawati., Dwi Heriwibowo., (2014). *Evaluasi Fasilitas Keselamatan Angkutan Penyeberangan Di Pelabuhan Kendari*. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* Volume 16 Nomor 4 Desember 2014, hlm 169-178

BA Setiono (2024), *The Influence of Safety Climate on Safety Performance in Loading and Unloading Companies*, *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan* 14 (2), 197-20

Badan Pusat Statistik kabupaten Wajo. (2020). *Kabupaten Wajo Dalam Angka 2020*. Wajo: Badan Pusat Statistik

Benny Agus Setiono (2010), *Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan*, *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan* Volume 1 Issue 1 Pages 39-60

Darmawan, Didit., dkk. (2020). *Minat Menggunakan Jasa Penyeberangan Kapal Feri Rute Ujung-Kamal Di Masa Pandemi Covid-19*. *Jurnal Baruna Horizon* Vol. 3 No. 2 Desember 2020, hlm 242-250

Dimas Rachamad Sasongko Rubawangi (2020) *Implementasi Tata Cara Pemandangan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) Terhadap Dwelling Time Di PT. Terminal Petikemas Surabaya*

Direktorat Perhubungan Laut. (2000). *Peraturan Menteri Nomor PM 70 Tentang Kepelautan*.

Direktorat Perhubungan Laut (2008). *Undang – Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*, Jakarta.

Direktorat Perhubungan Laut (2010). *Surat Keputusan Direktur Jenderal*

- Perhubungan Darat Nomor
SK.242/HK.104/DRJD/2010
Tentang Pedoman Teknis
Manajemen Lalu Lintas
Penyeberangan,
- Direktorat Perhubungan Laut. (2015).
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 39 Tentang Standar
Pelayanan Penumpang Angkutan
Penyeberangan, , Jakarta.
- Direktorat Perhubungan Laut. (2016).
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 30 Tentang Kewajiban
Pengikatan Kendaraan Pada Kapal
Angkutan Penyeberangan,
- Direktorat Perhubungan Laut. (2016).
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 115 Tentang Tata Cara
Pengaturan Kendaraan di Atas Kapal,
- Direktorat Perhubungan Laut. (2017).
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 104 Tentang
Penyelenggaraan Angkutan
Penyeberangan,
- Direktorat Perhubungan Laut. (2019).
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 66 Tentang Mekanisme
Penetapan dan Formulasi
Perhitungan Tarif Angkutan
Penyeberangan,
- Eka Yudha Ardyka Putra (2023) “Proses
Pemindahan Lokasi Penimbunan
Kontainer Impor di Depo PT. Karana
Panorama Logistik Surabaya Metode
kualitatif”.
- Faturachman, Danny. 2019. Analisis
Keselamatan dan Keamanan
Transportasi Penyeberangan Laut Di
Indonesia. *Jurnal Sains dan
Teknologi Fakultas Teknik
Universitas Darma Persada* Volume
IX No. 1 Maret 2019
- Laura Adelia Mutiara Sihaloho (2023)
“Analysis of the Role of Customs in
the Effectiveness of Dwelling Time
Implementation in Export-Import
Activities (Study on KPPBC
Belawan Medan Middle Type
Customs)”
- Pelabuhan Barang dan Pelabuhan
Petikemas (online)
<http://www.scribd.com/doc/92331182/PETIKEMAS> diakses pada
Tanggal 12 Oktober 2012,
- Prasetya, Fajar rizkikurniadi., Studi
pengurangan dwelling time
petikemas impor dengan pendekatan
simulasi. (studi kasus terminal
petikemas surabaya), Tugas akhir
2014, hlm 123-148
- SBO Putri, BA Setiono, S Hidayat (2025),
Prosedur Pengiriman Barang Antar
Pulau Dengan Pola Less Container
Load Melalui Jasa Ekspedisi
Muatan Kapal Laut di PT. Trans
Ocean Services Indonesia: Inter-
Island Goods Delivery Procedures
With Less Container Load Pattern
Through Sea Freight Expedition
Services at PT. Trans Ocean
Services Indonesia, *Jurnal Matemar:
Manajemen dan Teknologi Maritim*,
2025
- Transportasi Laut di Masa Pandemi. *Jurnal
Jalasena* Vol. 2 No. 2 Februari 2021,
hlm 106-113