

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**DAMPAK *DWELLING TIME* TERHADAP BIAYA**  
**PENUMPUKAN PETIKEMAS IMPOR DI PT BERLIAN**  
**DUMAI LOGISTICS CABANG JAWA TIMUR**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

**FIANSYAH YOGA MUKTI**  
**NIT 07.19.010.1.04**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**  
**TAHUN 2023**

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**DAMPAK *DWELLING TIME* TERHADAP BIAYA**  
**PENUMPUKAN PETIKEMAS IMPOR DI PT BERLIAN**  
**DUMAI LOGISTICS CABANG JAWA TIMUR**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

**FIANSYAH YOGA MUKTI**  
**NIT 07.19.010.1.04**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**  
**TAHUN 2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fiansyah Yoga Mukti

Nomor Induk Taruna : 07.19.010.1.04

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan (KIT) yang saya tulis dengan judul:

### **DAMPAK *DWELLING TIME* TERHADAP BIAYA PENUMPUKAN PETIKEMAS IMPOR DI PT BERLIAN DUMAI LOGISTICS CABANG JAWA TIMUR**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, ..... 04 JULI ..... 2023



**Fiansyah Yoga Mukti**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **DAMPAK *DWELLING TIME* TERHADAP  
BIAYA PENUMPUKAN PETIKEMAS  
IMPOR DI PT BERLIAN DUMAI  
LOGISTICS CABANG JAWA TIMUR**

Nama Taruna : Fiansyah Yoga Mukti

Nomor Induk Taruna : 07.19.010.1.04

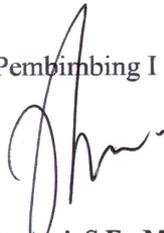
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut Pola Pembibitan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Surabaya, ..11...*Mei*..... 2023

Menyetujui,

Pembimbing I



**Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 199402052019022003

Pembimbing II



**Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 198310092010122002

Mengetahui,

Ketua Jurusan Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 198411182008121003

**PEGESAHAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**“DAMPAK *DWELLING TIME* TERHADAP BIAYA  
PENUMPUKAN PETIKEMAS IMPOR DI PT BERLIAN  
DUMAI LOGISTICS CABANG JAWA TIMUR”**

Disusun dan Diajukan Oleh:

FIANSYAH YOGA MUKTI

NIT 07.19.010.1.04

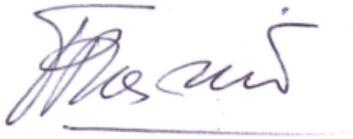
Program Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan

Pada tanggal, 04 Juli 2023

Menyetujui,

Penguji I



**Dr. Trisnowati Rahayu, M.AP.**  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 196602161993032001

Penguji II



**Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 199402052019022003

Penguji III



**Diyah Purwitasari, S. Psi., S.Si., M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 198310092010122002

Mengetahui,

Ketua Jurusan Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi S.Si.T., M.Sc.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang Maha Kuasa, karena Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul “Dampak *Dwelling Time* Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas Impor di PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur” dapat terlaksanakan tanpa adanya suatu hambatan yang berarti. Banyak pihak yang memberikan dukungan moril maupun materil yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini, untuk itu Karya Ilmiah Terapan ini penulis persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua atas segala doa dan dukungan yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis;
2. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberi fasilitas berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya Karya Ilmiah Terapan ini;
3. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. selaku Kepala Program Studi Transportasi Laut yang telah memberi dukungan untuk menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini;
4. Ibu Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Diyah Purwitasari, S. Psi., S.Si., M.M. selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar membimbing penulis dalam proses penyelesaian Karya Ilmiah Terapan ini;
5. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya Program Studi Transportasi Laut yang telah memberi bekal ilmu sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini;
6. Bapak Ali Imron, S. Sos., M.A. atas segala arahan dan bimbingan yang diberikan terkait Karya Ilmiah Terapan ini;

7. Taruna/i Program Studi Transportasi Laut angkatan I yang selalu memberi dukungan, dan;
8. Seluruh pihak yang telah membantu penulis yang tidak dapat disebutkan satu-persatu.

Penulis berharap Karya Ilmiah Terapan ini bermanfaat bagi penulis dan pembaca, serta semoga Allah SWT senantiasa memberi kemudahan untuk melakukan penelitian-penelitian selanjutnya.

Surabaya, 04 Juli 2023

Fiansyah Yoga Mukti

## ABSTRAK

Fiansyah Yoga Mukti. Dampak *Dwelling Time* Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas Impor di PT Berlian Dumai Logistcis Cabang Jawa Timur. Dibimbing oleh Intan Sianturi dan Diyah Purwitasari.

Indonesia termasuk negara dengan biaya logistik yang tinggi di ASEAN sehingga menjadi sorotan baik oleh pelaku usaha maupun pemerintah. Tingginya biaya logistik tersebut salah satunya disebabkan oleh durasi bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*) yang terlalu lama. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya dampak *dwelling time* impor dan biaya penumpukan petikemas impor, serta mengetahui dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur. Biaya penumpukan petikemas merupakan tarif yang dibebankan oleh pelabuhan dalam hal ini pelabuhan terminal petikemas kepada pengguna jasa atas setiap kegiatan. Metode penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan uji-t untuk menguji hipotesis. Merujuk pada hasil penelitian tentang variabel *dwelling time* (X) dan variabel biaya penumpukan petikemas (Y) di PT Berlian Dumai Logistics menunjukkan bahwa petikemas berukuran 40ft memiliki rata-rata *dwelling time* selama dua hari, dengan rata-rata biaya yang harus dibayarkan sebesar Rp1.381.723. Sedangkan pada petikemas berukuran 20ft memiliki rata-rata *dwelling time* selama 3,8 hari, dengan rata-rata biaya yang harus dibayarkan sebesar Rp1.686.107. Hasil uji hipotesis dengan menggunakan uji-t menunjukkan nilai signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$  yang berarti  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak, dengan model regresi  $Y = -30583 + 630106x$  untuk petikemas 40ft dan  $Y = -412664 + 545964x$  untuk petikemas 20ft yang berarti terdapat dampak positif dan signifikan antara *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor.  
Kata kunci: *Dwelling Time*, Biaya Penumpukan, Petikemas.

## **ABSTRACT**

*Fiansyah Yoga Mukti. The Impact of Dwelling Time on the Cost of Stacking Import Containers at PT Berlian Dumai Logistics, East Java Branch. Supervised by Intan Sianturi and Diyah Purwitasari.*

*Indonesia is one of the countries with high logistics costs in ASEAN, so it is under the spotlight of both business actors and the government. One of the reasons for the high cost of logistics is the duration of discharge of goods at the port (dwelling time), which needs to be shorter. This study aims to are there any impact the import dwelling time and container stacking costs and determine the impact of dwelling time on imported container stacking costs at PT Berlian Dumai Logistics, East Java Branch. The cost of container stacking is the tariff charged by the port, in this case, the container terminal port, to service users for each activity. This research method uses quantitative research with a t-test to test the hypothesis. The results of research on dwelling time (X) and container stacking cost (Y) variables at PT Berlian Dumai Logistics show that a 40ft container has an average dwelling time of two days, with an average fee of Rp. 381,723. The 20ft container has an average dwelling time of 3.8 days, with an average fee of IDR 1,686,107. The results of hypothesis testing using the t-test show a significance value of  $0.000 < 0.05$ , which means  $H_a$  is accepted and  $H_0$  is rejected, with the regression model  $Y = -30583 + 630106x$  for 40ft containers and  $Y = -412664 + 545964x$  for 20ft containers, which means there is a positive and significant impact of dwelling time on imported container stacking costs.*

*Keywords: Dwelling time, Cost of Stacking, Container*

## DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN .....	ii
PEGESAHAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
ABSTRAK .....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian .....	5
E. Manfaat Penelitian .....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Review Penelitian Terdahulu .....	6
B. Landasan Teori.....	7
C. Kerangka Penelitian .....	23
D. Hipotesis.....	23
BAB III METODE PENELITIAN.....	25
A. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	25
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	25
C. Populasi dan Sampel .....	25
D. Definisi Operasional Variabel.....	26
E. Jenis dan Sumber Data .....	26
F. Teknik Pengumpulan Data.....	27
G. Teknik Analisis Data.....	28

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....	30
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	30
B. Hasil Penelitian .....	31
C. Pembahasan.....	43
BAB V PENUTUP.....	46
A. Simpulan .....	46
B. Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA .....	48
LAMPIRAN.....	51

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Perbandingan <i>Dwelling time</i> 2017 .....	3
Gambar 2.1 Prosedur <i>Dwelling Time</i> Impor .....	8
Gambar 2.2 <i>Sales Contract</i> .....	11
Gambar 2.3 <i>Invoice</i> .....	12
Gambar 2.4 <i>Packing List</i> .....	13
Gambar 2.5 <i>Certificate of Origin (COO)</i> .....	14
Gambar 2.6 <i>Bill of Lading (B/L)</i> .....	15
Gambar 2.7 <i>Delivery Order</i> Impor (DO) .....	16
Gambar 2.8 Pemberitahuan Impor Barang (PIB).....	17
Gambar 2.9 Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) .....	18
Gambar 2.10 <i>Insurance</i> .....	19
Gambar 2.11 Penjaluran Impor Barang .....	19
Gambar 2.12 Kerangka Penelitian .....	23
Gambar 4.1 Struktur Organisasi.....	31
Gambar 4.2 Hubungan <i>Dwelling Time</i> Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas 40ft .....	40
Gambar 4. 3 Hubungan <i>Dwelling Time</i> Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas 20ft .....	42

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian yang Relevan.....	6
Tabel 4.1 Sebaran Data <i>Dwelling Time</i> 40ft .....	32
Tabel 4.2 Statistik Data <i>Dwelling Time</i> 40ft .....	33
Tabel 4.3 Sebaran Data <i>Dwelling Time</i> 20ft .....	33
Tabel 4.4 Statistik Data <i>Dwelling Time</i> 20ft .....	34
Tabel 4.5 Rincian Biaya Penumpukan Petikemas 40ft .....	35
Tabel 4.6 Rincian Biaya Penumpukan Petikemas 20ft .....	35
Tabel 4.7 Sebaran Data Biaya Penumpukan Petikemas 40ft .....	36
Tabel 4.8 Statistik Data Biaya Penumpukan Petikemas Impor 40ft .....	37
Tabel 4.9 Sebaran Data Biaya Penumpukan Petikemas 20ft .....	37
Tabel 4.10 Statistik Data Biaya Penumpukan Petikemas Impor 20ft .....	38
Tabel 4.11 Uji Variabel Petikemas 40ft .....	39
Tabel 4.12 Uji R Square Petikemas 40ft .....	39
Tabel 4.13 Uji Hipotesis Petikemas 40ft.....	40
Tabel 4.14 Uji Variabel Petikemas 20ft .....	41
Tabel 4.15 Uji R Square Petikemas 20ft .....	41
Tabel 4.16 Uji Hipotesis Petikemas 20ft.....	42

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Lembar Pengesahan Judul KIT.....	51
Lampiran 2. Lembar Bimbingan KIT Dosen Pembimbing I .....	52
Lampiran 3. Lembar Bimbingan KIT Dosen Pembimbing II .....	54
Lampiran 4. Lembar Rekomendasi Seminar Hasil Jurusan Transportasi Laut.....	56
Lampiran 5. Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah Terapan .....	57
Lampiran 6. Persetujuan Seminar Karya Ilmiah Terapan .....	58
Lampiran 7. Pengesahan Seminar Karya Ilmiah Terapan.....	59
Lampiran 8. Berita Acara Ujian Seminar Karya Ilmiah Terapan .....	60
Lampiran 9. Data Dwelling Time Petikemas 40ft PT BDL.....	61
Lampiran 10. Data Dwelling Time Petikemas 20ft PT BDL.....	62
Lampiran 11. Hasil Perhitungan Data Gambaran Dwelling Time Petikemas 40ft	64
Lampiran 12 Gambaran Data Biaya Penumpukan Petikemas 40ft .....	65
Lampiran 13. Hasil Perhitungan Data Gambaran Dwelling Time Petikemas 20ft	66
Lampiran 14. Gambaran Data Biaya Penumpukan Petikemas 20ft.....	67
Lampiran 15. Hasil Uji Hipotesis Petikemas 40ft.....	68
Lampiran 16. Hasil Uji Hipotesis Petikemas 40ft.....	69

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dunia telah memasuki era globalisasi dengan perdagangan bebas sebagai pintu masuk antar negara di belahan bumi. Demi memenuhi kebutuhan konsumen secara akurat, cepat, dan akurat seluruh produsen berlomba-lomba menjual produk di pasaran dengan harga yang paling kompetitif, sehingga dapat menarik minat konsumen dan bisnisnya berjalan dengan baik. Oleh sebab itu, produsen yang menjual produk atau jasa dari luar negara asal melakukan kegiatan impor demi menjaga ketersediaan bahan baku, sehingga barang selalu dalam kondisi siap dan terpenuhi (Alawiyah, 2019, p. 12).

Perdagangan bebas atau ekspor impor dilandasi fakta bahwa tidak ada negara yang benar-benar mandiri dan masing-masing negara tersebut saling membutuhkan satu dengan lainnya. Masing-masing negara memiliki potensi yang berbeda-beda, seperti kondisi iklim, geografis, sumber daya, struktur ekonomi, serta struktur sosial. Karakteristik tersebut menyebabkan variasi barang dan jasa yang dihasilkan, sehingga mampu terciptanya kegiatan ekspor maupun impor untuk memenuhi kebutuhan dalam suatu negara (Alawiyah, 2019, p. 14).

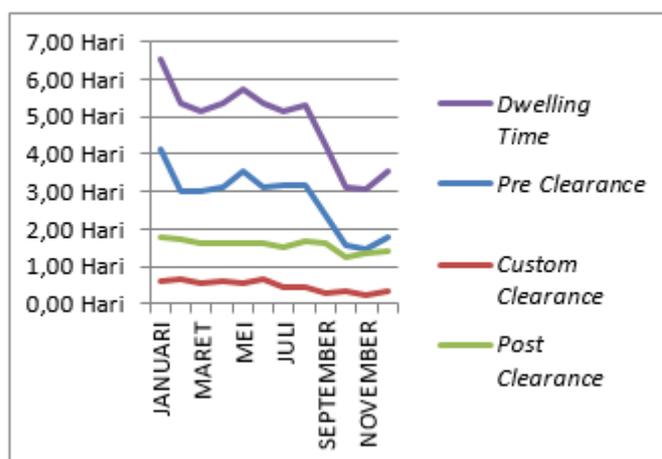
Biaya ekonomi yang tinggi saat ini sedang menjadi masalah utama di pelabuhan Indonesia. Masalah tersebut disebabkan oleh kurangnya dukungan serta bantuan dari sektor logistik dalam negeri yang berakibat rendahnya efisiensi pelayanan dan infrastruktur kepabeanan khususnya terkait masalah durasi bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*). *Dwelling time* merupakan waktu yang dibutuhkan suatu petikemas impor sejak petikemas

dibongkar dari atas kapal (*discharge*), diletakkan di lapangan penumpukan, hingga petikemas tersebut keluar dari kawasan pelabuhan (Utami, 2015, p. 83).

*Dwelling time* di Indonesia jauh lebih lama dibanding dengan negara lain di ASEAN, khususnya Singapura yang hanya membutuhkan waktu satu hari. Lamanya *dwelling time* ini menyebabkan Indonesia kalah bersaing dengan negara lain. Oleh sebab itu, *dwelling time* dapat dijadikan sebagai salah satu indikator untuk mengukur efisiensi sistem logistik suatu negara dengan harapan mampu meningkatkan kinerja logistik dalam perdagangan internasional (Hilal & Lisna, 2019).

Kebijakan untuk meningkatkan kinerja rantai logistik telah diatur oleh Pemerintah Indonesia dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2017 yaitu dengan menurunkan waktu *dwelling time* secara bertahap pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2020. Kebijakan tersebut mengatur lama waktu *dwelling time* dari lima sampai enam hari pada tahun 2015 menjadi tiga sampai empat hari di tahun 2019 (Nuryanto & Ngajian, 2018, p. 261).

Waty (2017) dalam penelitiannya yang membahas *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Perak menyatakan bahwa, proses *pre-clearance* merupakan penyumbang waktu yang paling lama dibanding dengan proses *custom-clearance* maupun *post-clearance* (Waty, 2017, p. 160).



Gambar 1.1 Grafik Perbandingan Dwelling time 2017  
Sumber: (Waty, 2017)

Perusahaan pada bidang perdagangan bebas membutuhkan jasa *freight forwarding* untuk mengurus segala dokumen, persyaratan, hingga muatan. Tetapi di dalam pengurusannya, seringkali mengalami masalah teknis yang berakibat timbulnya biaya tambahan terutama pada kegiatan impor. Contohnya adalah ketika petikemas sudah sampai di pelabuhan tujuan tetapi tidak langsung dikeluarkan pada hari pertama, maka akan dikenakan biaya penumpukan petikemas pada hari kedua, berlaku tarif progresif sebesar 300% dari tarif dasar, hari ketiga dikenakan 600% dari tarif dasar, sedangkan pada hari keempat dan seterusnya dikenai 900% dari tarif dasar. Apabila ketika petikemas yang dibongkar dari atas kapa menuju lapangan penumpukan dan langsung dikeluarkan pada hari yang sama, maka *customer* hanya dikenakan biaya *lift on* tanpa adanya biaya penumpukan dan denda dari adanya *dwelling time* tersebut (Alawiyah, 2019, p. 14).

PT Berlian Dumai Logistics (BDL) merupakan salah satu perusahaan *freight forwarding* yang berfokus pada solusi bisnis, dan juga memiliki fleksibilitas untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Layanan Terpadu yang

menawarkan jasa terbaik pada pelayanan: international dan domestik *freight*, *customs clearance*, transportasi darat, bongkar muat barang *full container (FCL)* maupun *loss container (LCL)*, penyedia jasa layanan kapal di darat (*on shore*), maupun di laut (*off shore*) serta *project cargo*.

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini mengangkat permasalahan dengan judul “Dampak *Dwelling time* Terhadap Biaya Penumpukan Petikemas Impor di PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur.”

## **B. Rumusan Masalah**

1. Apakah ada dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics?
2. Bagaimana dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics?

## **C. Batasan Masalah**

1. Lingkup Masalah

Pemecahan masalah penelitian ini dibatasi pada bagaimana dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor jalur hijau yang ditangani oleh PT Berlian Dumai Logistics cabang Jawa Timur.

2. Lingkup Lokasi

Penelitian ini dilakukan di PT Berlian Dumai Logistics yang berlokasi di Jalan Perak Timur Nomor 12, Kecamatan Krembangan, Kota Surabaya, Jawa Timur.

### 3. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dilakukan saat melakukan Praktik Darat (PRADA) pada bulan Januari-Juni 2022.

### 4. Sampel Penelitian

Pengambilan sampel *dwelling time* pada penelitian ini yaitu jumlah populasi data impor barang jalur hijau pada bulan Januari-Juni 2022 di PT Berlian Dumai Logistics cabang Jawa Timur.

## **D. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui adanya dampak *dwelling time* impor dan biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics.
2. Mengetahui bagaimana dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics.

## **E. Manfaat Penelitian**

### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan wawasan ilmu transportasi laut khususnya mengenai *dwelling time* dan biaya penumpukan petikemas.

### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan membantu PT Berlian Dumai Logistics untuk mempercepat proses pengurusan dokumen impor serta mengatur waktu pengeluaran petikemas impor dari terminal petikemas.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Terdahulu

*Tabel 2.1 Review Penelitian yang Relevan*

Nama	Judul	Metode	Hasil	Perbedaan	Persamaan
(Fikri et al., 2021)	<i>Optimization of Container Services Through Dwelling Time Control At Tanjung Priuk Port</i>	Kualitatif dengan pendekatan studi kepustakaan.	Keefektifan dan efisiensi <i>dwelling time</i> adalah sesuatu yang relatif, tetapi kunci untuk menentukan berapa lama <i>dwelling time</i> dapat dipengaruhi oleh hubungan antara <i>consignee/freight forwarder</i> , bea cukai, dan operator terminal.	a) Meneliti rata-rata serta dampak dari <i>dwelling time</i> terhadap biaya penumpukan petikemas; b) Menggunakan metode kuantitatif.	Membahas tentang <i>dwelling time</i> .
(Kamil et al., 2018)	Model Pengaruh <i>Dwelling time</i> terhadap Biaya Logistik di Terminal Petikemas Makassar.	Kuantitatif dengan analisis regresi linier sederhana.	Tingkat pengaruh <i>dwelling time</i> terhadap total biaya logistik di Terminal Petikemas Makassar sebesar 100% dengan model hubungan $TLC = 733400 + 119700 DT + P + 0,507 BM + GE$ untuk komoditi impor dan $TLC = 733400 + 211700 DT + P + 0,5006 BM$ untuk komoditi ekspor	Meneliti dampak <i>dwelling time</i> dari segi biaya penumpukan petikemas dan pada sudut pandang <i>freight forwarding</i>	a) Membahas korelasi atau pengaruh dari <i>dwelling time</i> ; b) Menggunakan metode penelitian kuantitatif.
(Hendartono & Widilestari, 2020)	Dampak <i>Dwelling time</i> Terhadap Layanan Ekspor Impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	Kualitatif deskriptif.	Proses pemeriksaan dokumen dan fisik barang atas klasifikasi kepabeanan merupakan penyebab lama <i>dwelling time</i> di Pelabuhan Tanjung Emas. Tindakan mitigasi yang diambil Pelabuhan Tanjung Emas Semarang salah satunya adalah kebijakan	a) Membahas dampak <i>dwelling time</i> dari segi biaya penumpukan petikemas impor; b) Menggunakan metode kuantitatif.	Membahas tentang <i>dwelling time</i> .

Nama	Judul	Metode	Hasil	Perbedaan	Persamaan
			mengatur pengeluaran kontainer baik kontainer isi maupun kosong ke PLP setelah 5 hari.		
(Lestari & Rachman, 2018)	Pengurangan <i>Dwelling time</i> pada Aktivitas Pembongkaran Terminal Petikemas.	<i>Mix method</i> dengan pendekatan <i>discrete event simulation</i> .	Rata-rata <i>dwelling time</i> di Terminal Petikemas Riau selama delapan hari, dan biaya rata-rata yang dibayar <i>customer</i> sebagai dampak dari <i>dwelling time</i> adalah Rp 1.528.400 untuk petikemas 20” dan Rp 3.437.950 untuk petikemas 40”.	a) Menggunakan metode kuantitatif; b) Membahas dampak <i>dwelling time</i> dari segi <i>forwarding</i> ;	Membahas <i>dwelling time</i> terhadap biaya penumpukan petikemas impor.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang membahas tentang *dwelling time* di pelabuhan maka pada penelitian ini berfokus pada dampak *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor pada perusahaan *freight forwarding*.

## B. Landasan Teori

### 1. *Dwelling time*

Utomo (2018) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa, *dwelling time* merupakan waktu yang ditempuh petikemas mulai dari dibongkar (*discharge*) dari atas kapal menuju lapangan penumpukan, sampai meninggalkan pelabuhan melalui pintu keluar utama pelabuhan (*gate out*) (Utomo, 2018, p. 85).

Menurut Pulungan (2018), proses *dwelling time* terbagi menjadi tiga tahap, yaitu: *pre-clearance*, *custom-clearance*, dan *post-clearance*. *Pre-clearance* adalah tahapan awal yang dimulai dari kapal sandar dan

penyerahan surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada Bea Cukai untuk keperluan pemeriksaan kesesuaian dokumen. *Custom-clearance* merupakan penyerahan PIB sampai izin diterbitkan oleh Bea Cukai yang bertanggung jawab untuk mengklasifikasi penjaluran barang menjadi tiga jalur yaitu, jalur merah, kuning, dan hijau. Proses ketiga yakni *post-clearance* yang merupakan waktu dimulainya pengeluaran petikemas dari lapangan penumpukan setelah izin pengeluaran dari Bea Cukai sudah diterbitkan (Pulungan, 2018, p. 70).



Gambar 2.1 Prosedur Dwelling time Impor  
Sumber: Kementerian Perdagangan RI

## 2. Impor

### a. Pengertian

Hamdani & Haikal (2018) menjelaskan bahwa, impor merupakan kegiatan membeli barang dari luar negeri ke dalam negeri dalam hal ini adalah Republik Indonesia dan barang tersebut harus dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan Republik Indonesia (Hamdani & Haikal, 2018b, p. 1).

Sementara menurut Fauziah (2018) menjelaskan bahwa, impor merupakan proses membeli barang dan/atau jasa dari negara lain yang menjadi bagian penting pada perdagangan internasional dan membutuhkan perizinan dari Bea Cukai. Impor sangat dipengaruhi oleh dua faktor yaitu kuota dan pajak yang diatur oleh pemerintah (Fauziah, 2018, p. 1)

b. Manfaat Kegiatan Impor

Selain mampu meningkatkan perekonomian negara, manfaat kegiatan impor dapat dilihat sebagai berikut:

- 1.) Setiap negara memiliki sumber daya alam serta kemampuan sumber daya manusia yang berbeda-beda. Kegiatan perdagangan internasional mampu mengatasi masalah dengan cara mendatangkan dan membeli produk yang belum bisa dihasilkan di dalam negeri.
- 2.) Suatu negara yang umumnya masih menggunakan teknologi sederhana dalam melakukan kegiatan impor untuk pemanfaatan teknologi modern. Dalam kegiatan perdagangan internasional terdapat kegiatan pertukaran informasi untuk saling belajar teknik dan pemanfaatan teknologi modern.
- 3.) Guna memproduksi suatu produk maka setiap kegiatan usaha selalu membutuhkan bahan baku. Tidak semua bahan baku produksi mampu dihasilkan dan didapat di dalam negeri. Demi kelangsungan produksi perusahaan melakukan kegiatan impor bahan baku dari negara lain (Hamdani & Haikal, 2018a, p. 2).

c. Dokumen-Dokumen Impor

Dokumen pelengkap dalam aktivitas ekspor-impor berperan sebagai alat bukti kepemilikan barang, penyerahan barang, pembayaran, serta hal-hal terkait dengan perdagangan internasional, adapun dokumen-dokumen import antara lain:

1.) *Letter of Credit (L/C)*

Dokumen atau perjanjian tertulis yang diberikan oleh sebuah bank (*issuing bank*) kepada eksportir atas permintaannya dan sesuai dengan instruksi-instruksi dari importir untuk menyelesaikan pembayaran. Dalam mekanisme perdagangan internasional, peranan bank sangat penting dalam proses penerbitan L/C, bank memberikan jaminan bagi kedua belah pihak untuk melakukan transaksi dagang yang lebih aman dengan tingkat risiko yang relatif kecil (Warsidi, 2013, p. 18).

2.) *Sales Contract*

Dokumen kesepakatan antara eksportir dengan importir yang di dalamnya terdapat beberapa persyaratan dan kondisi yang perlu disetujui. Informasi yang tercantum pada dokumen *sales contract* adalah deskripsi komoditi, jumlah barang yang dibeli, harga yang telah disepakati, syarat-syarat pembayaran, serta waktu penyerahan barang (Hamdani & Haikal, 2017, p.3).



25-Jan-22

PT. Sinar Grafindo  
Gungah Sabari III No.10a  
Grogol Utara Selatan, Kemayoran,  
Jakarta Pusat, Indonesia

Dear Sir

**SALES CONTRACT : 012211TE/NN**

TENN INTERNATIONAL PTE LTD (SELLER) will supply to PT. Sinar Grafindo (BUYER) the following Neostar Coated Paper as per the terms and conditions stated below:-

Item	Description	Unit Price USD	Quantity MTS	Amount USD
AJ3097	Neostar Coated Paper			
	120GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	950.00	16.146	15,238.70
	120GSM 65 CM X 90 CM (Ream-Gloss)	950.00	12.004	11,403.80
	90GSM 58.3 CM X 84 CM (Bulk-Gloss)	970.00	1.658	1,608.26
	100GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	950.00	0.715	679.25

**Total Price:** USD 29,030.01  
(US Dollars/Twenty Nine Thousand Thirty And Cents One Only/-)

**Terms & Conditions**

1 Price : Price quoted are CIF Surabaya  
2 Payment : 180 days  
3 Ship of Date : 25.01.2022

TENN INTERNATIONAL PTE.LTD

Confirmation of Order

181 Hsig Road, #02-04  
Singapore 438772  
T : 6344 9430 | F : 6234 4531 | info@tenninternational.com  
Co. Reg. 200806745R | www.tenninternational.com




*Gambar 2.2 Sales Contract  
Sumber: PT BDL*

### 3.) Commercial Invoice

Dokumen utama dalam kegiatan transaksi jual beli yang disiapkan oleh eksportir untuk dikirimkan ke importir dengan nama dan alamat sesuai dengan yang tercantum dalam dokumen *Letter of Credit (L/C)*. *Commercial invoice* memiliki fungsi utama yakni sebagai alat pemeriksaan dokumen pabean pada pelabuhan ekspor maupun impor (Hamdani & Haikal, 2017, p. 3).



**TENN**  
International

181 Hojy Road, #02-04  
Singapore 438772  
T : 6344 9430 | F : 6234 4531 | info@tenninternational.com  
Co. Reg. 200906748R | www.tenninternational.com

**INVOICE**

Date	Invoice #
1/25/2022	1012211

<b>Bill To</b> PT. Sinar GraIndo Gunung Sahari III No.10a Gunung Sahari Selatan, Kemayoran, Jakarta Pusat, Indonesia
--

Payment 180 Days	Ship Date	Port of Destination Surabaya, Indonesia		Terms CIF Surabaya
Item	Description	Unit Price	Quantity MTS	Amount USD
AJMS87	Neostar Coated Paper			
	120GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	950.00	16.146	15,338.70
	120GSM 65 CM X 90 CM (Ream-Gloss)	950.00	12.000	11,400.00
	90GSM 58.5 CM X 84 CM (Bulk-Gloss)	970.00	1.658	1,608.26
	100GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	950.00	0.715	679.25
US Dollars Twenty Nine Thousand Thirty And Cents One Only-		Total USD		29,036.01

Thank you for your business !



*Gambar 2.3 Invoice*  
*Sumber: PT BDL*

#### 4.) *Packing List (PL)*

Dokumen yang berisi rincian barang yang terdapat dalam setiap pengiriman perdagangan internasional yang berisi tentang jenis bahan pengepakan dan cara mengepakannya. Dokumen ini disiapkan jika dalam petikemas terdapat barang yang berbeda baik jenis, jumlah, dan/atau beratnya. *Packing list* mampu mengurangi dan meminimalisir kesalahan dalam penyampaian informasi barang yang diekspor maupun diimpor (Hamdani & Haikal, 2018b, p. 3).



**TENN**  
International

161 Haig Road, #02-04  
Singapore 438772  
T : 6344 9430 | F : 6234 4531 | info@tenninternational.com  
Co. Reg. 202906748R | www.tenninternational.com

**PACKING LIST**

Date	Invoice #
1/25/2022	T012211

**Bill To**  
PT. Sinar Grafindo  
Gungong Sahari III No.10a  
Gungong Sahari Selatan, Kemayoran,  
Jakarta Pusat, Indonesia

Payment 180 Days	Ship Date	Port of Destination Surabaya, Indonesia		Term CIF Surabaya
Item	Description	Quantity	Net Weight	Gross Weight
AJM997	Neostar Coated Paper			
	120GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	16,146	16,146	16,376
	120GSM 65 CM X 90 CM (Ream-Gloss)	12,004	12,004	12,194
	90GSM 58.5 CM X 84 CM (Bulk-Gloss)	1,658	1,658	1,676
	100GSM 65 CM X 100 CM (Ream-Gloss)	0,715	715	725
<b>Total :</b>		<b>30,523</b> MTS	<b>30,523</b> KGS	<b>30,971</b> KGS



*Gambar 2.4 Packing List*

*Sumber: PT BDL*

5.) *Certificate of Origin (COO)* atau Surat Keterangan Asal (SKA)

Dokumen yang menerangkan dan menyatakan tentang asal barang yang diekspor maupun diimpor. Adanya COO membantu importir untuk mengetahui bahwa barang yang diimpornya adalah barang yang dihasilkan dari negara eksportir serta mengetahui berapa persen pajak impor yang akan dibayarkan sesuai dengan formulir COO atau SKA dari negara eksportir (Hamdani & Haikal, 2017, p. 3).

**ORIGINAL**

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) MOORIM P&P CO., LTD. 659, GANWAN-DAERO, GANWAN-GU, SEOUL, 09527, KOREA		Reference No. K001-22-0961173 Reference Code: 29a1-1906			
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) PT SINAR GRUPINDO GEMING SARIBU 111 RD. 10A GEMING SAHARI SELATAN, BAHORON, JAWA TENGAH, INDONESIA NPP : 02.484.725.6-073.000		<b>KOREA-ASEAN FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN</b>  (Combined Declaration and Certificate)  <b>FORM AK</b> Issued in <b>THE REPUBLIC OF KOREA</b> (Country)  See Notes Overleaf			
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date 25 JAN, 2022 Vessel's name/Aircraft etc. KXTC MINILA 22015 Port of Loading PUSAN PORT IN SOUTH KOREA Port of Discharge SURABAYA PORT IN INDONESIA		4. For official use <input type="checkbox"/> Preferential Treatment Given Under KOREA-ASEAN Free Trade Area Preferential Tariff <input type="checkbox"/> Preferential Treatment Not Given (Please state reason)  Signature of Authorized Signatory of the Importing Country			
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of goods (including quantity where appropriate and HS number of the importing country)	8. Origin criterion (see notes (overleaf))	9. Gross weight or other quantity, and Value (FOB only when R.V.C. criterion is used)	10. Number and date of invoices
1	AJANGP NEOSTAR COATED PAPER ** //////////	[HS CODE : 4810.10]NEOSTAR COATED PAPER 1200/M2 GLOSS 850K1,000MM 23PK 10.160MT	CTH	10.376 WT	1010211 2022-01-25
2	//////////	[HS CODE : 4810.10]NEOSTAR COATED PAPER 1200/M2 GLOSS 850K900MM 19PK 12.004MT	CTH	12.194 WT	//////////
3	//////////	[HS CODE : 4810.10]NEOSTAR COATED PAPER 900/M2 GLOSS 580K840MM 3PK 1.698MT	CTH	1.676 WT	
4	//////////	[HS CODE : 4810.10]NEOSTAR COATED PAPER	CTH	0.725 WT	
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in <b>THE REPUBLIC OF KOREA</b> (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the KOREA-ASEAN Free Trade Area Preferential Tariff for the goods exported to <b>THE REPUBLIC OF INDONESIA</b> (Importing Country) <b>MOORIM P&amp;P Co., Ltd</b> SEoul KOREA 25 JAN 2022 PRESIDENT <i>Lee Dejun</i> Place and date, signature of authorized signatory		12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. <b>SEOUL</b> <b>25 JAN 2022</b>  Place and date, signature and stamp of certifying authority			
13. <input checked="" type="checkbox"/> Third Country Invoicing <input type="checkbox"/> Exhibition <input type="checkbox"/> Back-to-Back C/O		1/2			

\*Identify the authenticity of certificate for verification with the website.(<http://cert.korcham.net/asearch>)

**Gambar 2.5 Certificate of Origin (COO)**  
**Sumber: PT BDL**

#### 6.) Bill of Lading (B/L)

Dokumen terpenting dari kegiatan perdagangan internasional yang berisi perjanjian pengangkutan antara eksportir, importir, dan dengan pengangkut. Dokumen B/L berisi informasi lengkap terkait perdagangan internasional seperti nama *shipper*, nama kapal, data barang, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* dan cara pembayarannya, nama *consignee*, hingga tanggal tanda tangan persetujuan B/L tersebut (Prastyorini & Syaputra, 2020, p. 58).





for the carrier HMM Co., Ltd.  
**PT. MITRAREJEKI INVESTA**  
PT MITRAREJEKI INVESTA-HMM GEDUNG INTLAND TOWER JL.  
 PANGLOSS SUDEMAN NO. 01 - 101 LT. 2 SUITE 9-C SURABAYA

**Delivery Order** Date : 2022-03-08

<b>Consignee</b>	<b>B/L No.</b>	<b>B/L Date</b>	<b>Customer Ref. No.</b>					
PT SINAR GRAFINDO GUNUNG SAHARI III NO. 10A GUNUNG SAHARI SELATAN, KEMAYORAN, JAKARTA PUSAT, INDONESIA NPWP:02.494.723.6-073.000	HDMUSELA46282302	2022-02-23						
	<b>Inbound Vessel / Voyage</b>	<b>Vessel Arrival Date</b>						
	KMTC MANILA 2202S	2022-03-08 00:00						
	<b>Place of Receipt</b>	<b>Port of Loading</b>						
	Busan	Busan						
	<b>Port of Discharge</b>	<b>Place of Delivery</b>						
	Surabaya	Surabaya						
<b>Cargo released to</b>	Surabaya							
PT SINAR GRAFINDO GUNUNG SAHARI III NO. 10A GUNUNG SAHARI SELATAN, KEMAYORAN, JAKARTA PUSAT, INDONESIA NPWP:02.494.723.6-073.000	<b>Cargo Release Facility</b>							
	IDSUBTTL							
	<b>Commodity Item</b>							
			NEOSTAR COATED PAPER					
<b>Container Information</b>								
<b>Container No.</b>	<b>Seal No.</b>	<b>SZ/TE</b>	<b>Tare(Kg)</b>	<b>Package</b>	<b>Weight(KG)</b>	<b>EQ Return *</b>	<b>DETEIT</b>	<b>DEM Expiry Date</b>
BMOU2889500	210142813	20DC	2220.00	26	18070.00	IDSUBPSU	19	2022-03-26
FCIU4830583	211932077	20DC	2180.00	25	17943.00	IDSUBPSU	19	2022-03-26
<b>* EQ Return Facility Information</b>								
<b>Code</b>	<b>Facility Name</b>	<b>Turn-In Re No.</b>	<b>Phone No.</b>	<b>Location</b>				
IDSUBPSU	PT PRIMAMAS SEGARA UNGGUL		031-7495119	JALAN KALIANAK BARAT NO.55- A SURABAYA				
<b>Notice</b>								
<b>Notice for Delivery</b>								
<b>Important Note</b>								
All container must be returned in clean sound conditions. Repair/cleaning costs as well as container demurrage/detention charges are for account of consignee. Possible repair/cleaning costs will be advised as per estimate after return check. After taking receipt of the release notification you will be bound by our standard demurrage & detention charges, details at: <a href="http://www.hmm21.com/cms/business/ebs/imports/demdet/freetim/index.jsp">http://www.hmm21.com/cms/business/ebs/imports/demdet/freetim/index.jsp</a>								
<b>Contact Person</b>		<b>Tel.No.</b>	<b>Fax.No.</b>	<b>E-Mail Address</b>				

**Gambar 2.7 Delivery Order Impor (DO)**  
**Sumber: PT BDL**

## 8.) Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Dokumen pemberitahuan yang ditujukan kepada Bea Cukai atas barang yang akan diimport. PIB berisi rincian atas barang import termasuk bea masuk dan pajak yang harus dibayarkan. PIB dibuat oleh pihak importir yang kemudian disampaikan atau diinformasikan kepada Bea Cukai melalui sistem *Electronic Data Interchange* (Maruru et al., 2017, p. 533).



KEMENTERIAN KEDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA  
 DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI  
 KANTOR WILAYAH JAWA TIMUR I  
 KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN TANJUNGPORAK

**SURAT PERSETUJUAN PENGELOUARAN BARANG (SPPB)**  
 Nomor : 017590/REG.11/PPF.MF.01/2022 Tanggal : 08-02-2022

Nomor Pengajuan : 070500-000048-20220207-000028  
 Nomor Pendaftaran PIB : 017481 Tanggal 08-02-2022

Kepada :

Importir  
 NPE : 02.494.723.6-073.000  
 Nama : PT SINAR GRAFINCO  
 Alamat : GUNUNG SAHARI III NO.10A GUNUNG SAHARI SELATAN, KEDAYORAN, JAKARTA PUSAT

PEJK  
 NPEP : 21.017.984.2-026.000  
 Nama : PT BELJIAN SUMAI LOGISTICS  
 Alamat : GEDUNG SATELIT TOWER JL. PROF. DR. SUTRIO KUNINGAN JAKARTA SELATAN  
 NP PPK : 000243

Lokasi Barang : CTTL / TERMINAL TELUK LAMUNG Tanggal: 29-01-2022  
 No. B/L atau AM : BMSBELANG720203  
 Sarana Pengangkut : MTC MAMILA 22018  
 No. Voy./Flight : 22018  
 No. AC L/I : 000296 Tanggal: 08-02-2022 Psa : 0138  
 Jumlah/Jenis Kemasan : 46 PK; Berat : 30,971.00  
 Merk Kemasan : -

Jumlah peti kemas : 2  
 Nomor Peti Kemas/ Ukuran : -

No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket	No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket
1	TGBU-2503946	20			2	KOCU-2006339	20		

Catatan pengeluaran :

Surabaya, Surabaya,  
 Pejabat Pemeriksa Dokumen Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang  
 Tanda Tangan: Tanda Tangan:  
 Nama : . Nama :  
 NIP : . NIP :

Dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal nomor pendaftaran dan berdasarkan pemelitan Pejabat Bea dan Cukai tidak terdapat perbedaan tarif dan/atau nilai pabean, maka Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ini merupakan penetapan Pejabat Bea dan Cukai.

Peruntukan :  
 1. Importir;  
 2. Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang.

**Gambar 2.9 Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)**  
**Sumber: PT BDL**

## 10.) Polis Asuransi (*Insurance*)

Dokumen kontrak asuransi barang-barang yang diangkut menggunakan sarana pengangkut atas nama yang bertanggung dalam pembayaran. Polis asuransi dapat dilakukan tindakan hukum apabila terjadi masalah pada barang yang diangkutnya sesuai dengan klausul yang terkandung di dalamnya (Hamdani & Haikal, 2017, pp. 1–3).



### 1.) Jalur Hijau

Proses pengeluaran barang impor dengan hanya melakukan penelitian dokumen sebelum dokumen SPPB diterbitkan.

### 2.) Jalur Kuning

Proses pengeluaran barang impor dengan tidak melakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB.

### 3.) Jalur Merah

Proses pengeluaran barang impor dengan melakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB (Hidayat, 2020, pp. 86–87).

## 3. *Freight Forwarding*

### a. Pengertian *Freight Forwarding*

*Freight forwarding* merupakan penanggungjawab pelaksanaan pengiriman barang melalui suatu penyelesaian dokumen perdagangan internasional di pelabuhan muat dan/atau bongkar, dan pengangkutan barang dari tempat penerima sampai ke tempat tujuan serta mengatur pengangkutannya terhadap barang melalui angkutan laut, darat, udara, ataupun kombinasi ketiganya (Utomo, 2018, p. 135).

### b. Peranan, Tugas, dan Tanggung Jawab *Forwarder*

*Freight forwarder* berperan penting bagi pertumbuhan perdagangan, ekonomi, dan sistem distribusi barang di negara-negara berkembang. Berikut ini adalah tugas dan tanggung jawab *forwarder*:

### 1.) *Forwarder* Sebagai Perantara

*Forwarder* berperan sebagai perantara perdagangan yang bertindak atas nama pemilik barang dan pengangkut pada setiap suatu proses pengiriman barang.

### 2.) *Forwarder* Selaku Pemilik Barang

Dalam menjalankan suatu kegiatan pengiriman barang, *forwarder* akan selalu mendapatkan perintah dari pemilik barang untuk dikirimkan ke tempat yang sudah diinformasikan sebelumnya. Berdasarkan perintah tersebut, maka *forwarder* akan segera mengikat kontrak dengan pihak pemilik barang bersangkutan dengan dasar *standart trading condition* maupun kontrak yang telah ditandatangani oleh pemilik barang.

### 3.) *Forwarder* Selaku Pengangkut

*Fowarder* dapat berperan sebagai pengangkut apabila mampu untuk memenuhi berbagai persyaratan sebagai berikut:

- a.) *Forwarder* bersangkutan, memiliki sejumlah barang berapapun volumenya untuk diangkut ke tempat tujuan.
- b.) Memperhitungkan dan menolak barang angkutan yang tidak satu tujuan.
- c.) Pengangkutan barang berjalan secara efisien dan cepat.
- d.) Menguasai sejumlah armada, baik atas dasar sewa atau pemilik.

Dengan menguasai persyaratan tersebut maka kedudukan *forwader* sebagai pengangkut akan berjalan secara kokoh. Dalam kegiatannya *forwarder* harus tunduk dan patuh terhadap aturan dan

kebijakan pada daerah operasionalnya (Ronosentono, 2006, pp. 90–105).

#### 4. Biaya Penumpukan Petikemas

Biaya penumpukan petikemas merupakan tarif yang dibebankan oleh pelabuhan dalam hal ini pelabuhan terminal petikemas kepada pengguna jasa atas setiap kegiatan bongkar dan/atau muat petikemas ekspor maupun impor yang meliputi tarif petikemas *Full Container Load* (FCL), *Over Height* (OH), *Over Weight* (OW), dan *Over Dimention* (OD), tarif *transshipment*, tarif buka dan tutup palka, tarif petikemas *shifting*, tarif gerakan ekstra petikemas, tarif *lift off* dan *lift on* petikemas, tarif jasa *behandle*, dan tarif jasa petikemas *reefer*.

Biaya penumpukan petikemas impor dihitung mulai dari petikemas turun dari kapal kemudian diletakkan di lapangan penumpukan, hingga petikemas tersebut keluar dari terminal petikemas (Yuliani, 2011, pp. 66–68). Rumus perhitungan biaya penumpukan petikemas impor, yaitu sebagai berikut:

$$TB = B + LO + BP + PPN$$

Keterangan:

TB = Total Biaya;

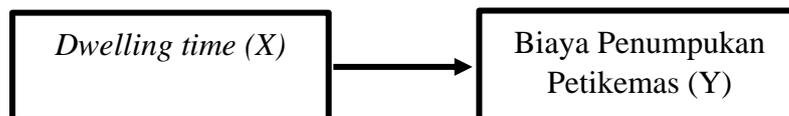
B = Biaya Penanganan/administrasi;

LO = Biaya *Lift Off*;

BP = Biaya Penumpukan perhari;

PPN = Pajak Pertambahan Nilai sebesar 11%

### C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.12 Kerangka Penelitian

*Dwelling time* merupakan waktu yang dibutuhkan petikemas terhitung mulai petikemas dibongkar dari atas kapal, ditumpuk di lapangan penumpukan, hingga petikemas meninggalkan daerah pabean melalui pintu keluar pelabuhan.

Biaya penumpukan petikemas impor merupakan biaya penumpukan petikemas yang terhitung mulai dari petikemas turun dari kapal kemudian diletakkan di lapangan penumpukan, hingga petikemas tersebut keluar dari terminal petikemas.

Semakin lama *dwelling time* maka semakin besar biaya penumpukan petikemas yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa.

### D. Hipotesis

Hipotesis Nol ( $H_0$ ) merupakan hipotesis yang akan diuji, umumnya hipotesis ini berupa pernyataan yang menunjukkan bahwa suatu parameter populasi memiliki nilai tertentu. Sedangkan Hipotesis Alternatif ( $H_a$ ) merupakan sangkalan hipotesis nol dengan parameter populasi yang sama (Lolang, 2014, pp. 685–686).

Berdasarkan rumusan masalah pada penelitian ini maka hipotesis yang diuji dalam penelitian ini yaitu:

1. Hipotesis Alternatif ( $H_a$ ) : terdapat pengaruh *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics;

2. Hipotesis Nol ( $H_0$ ) : tidak terdapat pengaruh *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Sugiono (2012) mengatakan bahwa metode penelitian adalah cara ilmiah yang meliputi prosedur dan teknik yang ditempuh peneliti untuk memperoleh data valid sehingga penelitian tersebut dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan secara ilmiah (Sugiyono, 2012, p. 30).

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Penelitian kuantitatif yaitu definisi, pengukuran data kuantitatif, dan statistik objektif melalui perhitungan ilmiah berasal dari data yang diperoleh di lapangan dengan menggunakan uji statistik kuantitatif untuk mencapai kebenaran hipotesis (Sugiyono, 2018, p. 63).

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan saat melangsungkan Praktik Darat (PRADA) di PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur pada Januari-Juni 2022.

#### **C. Populasi dan Sampel**

##### **1. Populasi**

Populasi pada penelitian ini adalah data impor barang jalur hijau bulan Januari-Juni 2022 di PT Berlian Dumai Logistics, sebanyak 29 petikemas berukuran 40ft dan 77 petikemas berukuran 20ft.

##### **2. Sampel**

Penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel jenuh dengan jumlah populasi data impor barang jalur hijau pada bulan Januari-

Juni 2022 di PT Berlian Dumai Logistics sebanyak 29 petikemas berukuran 40ft dan 77 petikemas berukuran 20ft.

#### **D. Definisi Operasional Variabel**

Penelitian ini memberikan gambaran yang jelas dalam menjawab rumusan masalah, yaitu memberikan definisi operasional variabel-variabel yang diteliti dalam penelitian sebagai berikut:

##### 1. *Dwelling time* (X)

Variabel ini menjelaskan tentang proses pengeluaran petikemas impor mulai dari atas kapal, ditumpuk di lapangan penumpukan, proses *clereance* dokumen impor, hingga keluar dari terminal petikemas.

##### 2. Biaya Penumpukan Petikemas (Y)

Variabel ini menjelaskan tentang biaya yang harus dibayarkan oleh *customer* sebagai akibat dari penumukan petikemas impor yang dihitung mulai dari petikemas turun dari kapal kemudian diletakkan di lapangan penumpukan, hingga petikemas tersebut keluar dari terminal petikemas.

#### **E. Jenis dan Sumber Data**

Pada penelitian ini menggunakan jenis dan sumber data sebagai pendukung penelitian, yakni:

##### 1. Jenis data

Penelitian ini terdapat dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari sumber obyek di tempat peneliti, sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui perantara atau di luar tempat penelitian dilakukan, namun

didapatkan melalui dokumen, arsip atau data dari orang lain (Hardani et al., 2020, p. 127).

## 2. Sumber Data

Sumber data penelitian ini menyesuaikan dengan masalah dan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya, yaitu data primer berupa wawancara dan observasi pada lokasi penelitian dan data sekunder sebagai data pendukung penelitian yang diperoleh dari studi pustaka terkait *dwelling time* serta hasil dokumentasi jumlah impor serta SPPB *customer* PT Berlian Dumai Logistics sebagai penguat analisis yang dilakukan.

## F. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data wawancara, observasi, studi literatur dan dokumentasi.

### 1. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan cara mengajukan pertanyaan secara lisan kepada suatu informan (Martono, 2019, p. 85). Pada penelitian ini diajukan beberapa pertanyaan kepada karyawan divisi operasional dan ekspor impor PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur.

### 2. Observasi

Observasi dilakukan oleh peneliti terhadap suatu obyek pada suatu lokasi penelitian (Martono, 2019, p. 86). Pada penelitian ini dilakukan observasi di kantor PT Berlian Dumai Logistics Cabang Jawa Timur.

### 3. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan proses mencari, membaca, memahami, serta menganalisis berbagai literatur yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukannya (Martono, 2019, p. 46). Adanya buku-buku literatur pada suatu proses penelitian merupakan suatu keharusan sehingga dapat menjawab rumusan masalah penelitiannya.

### 4. Teknik dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mendapatkan data pendukung penelitian yang didapat dari suatu tempat atau lokasi penelitian (Martono, 2019, p. 87). Dokumentasi pada penelitian ini berupa struktur organisasi, jumlah impor barang jalur hijau periode Januari-Juni 2022, dokumen-dokumen impor, SPPB *customer* PT Berlian Dumai Logistics, serta data-data pendukung penelitian lainnya.

## G. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari serta menyusun hasil perolehan data yang dilakukan dengan catatan lapangan atau observasi hingga dokumentasi yang telah dilakukan (Sugiyono, 2016, p. 147).

Cara mengetahui ada tidaknya dampak serta mengetahui seberapa besar pengaruh *dwelling time* terhadap biaya penumpukan petikemas impor di PT Berlian Dumai Logistics penelitian ini menggunakan analisis data sekunder dengan metode statistika uji-t atau *t-test* dengan alat bantu perhitungan aplikasi SPSS versi 22. Pengujian *t-test* ini dilakukan dengan menggunakan taraf signifikansi sebesar 0,05 atau  $\alpha = 5\%$ . Penerimaan dan/atau penolakan uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{(n_1 - 1)s_1^2 + (n_2 - 1)s_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \left[ \frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right]}}$$

Keterangan :

t : t hitung

$\bar{X}_1$  : Rata-rata I                       $\bar{X}_2$  : Rata-rata II

$s_1^2$  : Simpangan baku I               $s_2^2$  : Simpangan baku II

$n_1$  : jumlah responden I               $n_2$  : jumlah responden II

Berdasarkan rumus di atas, jika nilai signifikan  $> 0,05$  atau nilai t hitung  $< t$  tabel, maka hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima dan hipotesis alternatif ditolak ( $H_a$ ). Jika nilai signifikan  $< 0,05$  atau t hitung  $> t$  tabel, maka hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima (Sudjana, 2005, p. 221).