

ANALISIS PENGARUH DWELLING TIME TERHADAP PENDAPATAN (Studi pada PT. Terminal Petikemas Semarang tahun 2011-2015)

Raka Argiansyah Arya Narindra
Mochammad Al Musadieq
Supriono
Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya Malang
rakanarindra@gmail.com

ABSTRACT

This paper seek to analyze dwelling time that influence to the income of PT. Terminal Petikemas Semarang in 2011-2015 periods. Dwelling time has 3 steps of process such as Pre clearance, customs clearance, and post clearance. This research used a explanatory research and quantitative method. The result of this research is indicated that there is a positive significant impact of Pre clearance, customs clearance, and post clearance to the port income. It means that the longer Pre clearance, customs clearance, and post clearance the higher of charge stack that included in port income. It happened because of progressive charge where it was different between period to another period.

Keywords: *Dwelling time, Pre clearance, custom clearance, post clearance, Port income.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *dwelling time* berpengaruh terhadap pendapatan pada PT. Terminal Petikemas Semarang pada tahun 2011-2015. *Dwelling time* terdiri atas 3 proses yakni *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. Penelitian ini menggunakan analisis *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif signifikan dari *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* terhadap Pendapatan pelabuhan. Pengaruh positif signifikan yang dimaksud berarti semakin lama *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* maka biaya penumpukkan akan semakin besar serta berujung pada meningkatnya pendapatan pelabuhan. Hal ini dikarenakan penerapan tarif penumpukkan secara progresif dimana penumpukkan dari masa ke masa mengalami peningkatan tarif perhari.

Kata Kunci: *Dwelling time, Pre clearance, custom clearance, post clearance, Pendapatan Pelabuhan.*

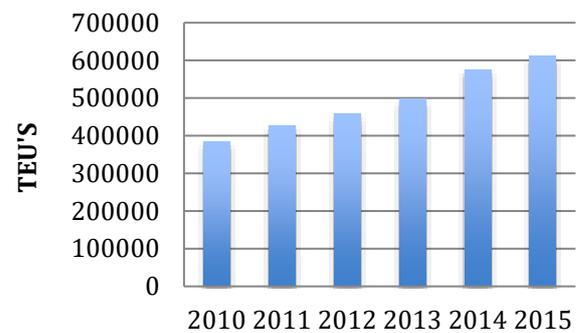
PENDAHULUAN

Dwelling time merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank, 2011*). *Dwelling time* memiliki 3 tahapan yang telah diklasifikasi oleh pihak terminal yakni *pre clearance, customs clearance, dan post clearance*. *Dwelling time* atau yang dalam bahasa Indonesia merupakan waktu tunggu, menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukkan yang berdampak pada pendapatan pada suatu terminal.

Saat ini, tingkat *dwelling time* yang dihadapi oleh beberapa pelabuhan di Indonesia cukup tinggi. Rata-rata *dwelling time* di Indonesia adalah kisaran 5 hingga 7 hari. Hal ini sangat lama dibandingkan dengan *dwelling time* di beberapa negara seperti Singapura yang hanya 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Australia 3 hari, Port Klang di Malaysia 4 hari, dan Leam Chabang di Thailand 5 hari (*Artakusuma, 2012*).

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi lama dari *dwelling time* yakni, kapasitas lahan penumpukkan, fasilitas bongkar muat yang digunakan oleh masing-masing operator terminal, tingkat kepadatan akan arus bongkar muat peti kemas yang dilayani, dan sebagainya. Tingginya waktu tunggu bongkar muat pelabuhan di Indonesia berimbas ke sektor perekonomian negara. Industri dalam negeri yang berkonsentrasi ekspor ke luar negeri akan cenderung menemui hambatan dalam hal tingkat produktivitasnya. Menteri Koordinator bidang Perekonomian Sofyan Djalil mengatakan bahwa saat ini biaya logistik di Indonesia sangat tinggi. Hal tersebut dikhawatirkan menghambat laju pertumbuhan ekonomi yang tahun ini ditargetkan 5,7% (www.industri.bisnis.com). Hal ini juga dilihat dari volume arus petikemas yang masuk maupun keluar dari PT. Terminal Petikemas Semarang yang selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun.

Arus Petikemas TPKS



Gambar 1 : Volume arus petikemas di PT. Terminal Petikemas Semarang

Sumber: PT. Terminal Petikemas Semarang (2016)

Gambar 1 menjelaskan bahwa adanya peningkatan arus petikemas yang melalui PT. Terminal Petikemas Semarang dari tahun ke tahunnya. Semakin meningkatnya permintaan masyarakat yang berdampak pada meningkatnya aktivitas bongkar muat dari tahun ke tahun memaksa pihak terminal harus bisa melakukan rancangan yang mampu menciptakan siklus barang yang stabil atau tidak tersendat.

Keberadaan *dwelling time* di sisi lain juga mempengaruhi pendapatan pelabuhan khususnya pada sektor operasional. Hal ini disebabkan karena *dwelling time* memiliki dampak pada masa penumpukkan dan juga pengenaan biaya akan penggunaan alat-alat berat guna memindahkan peti kemas dari titik awal ke titik yang lain untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut. Penumpukan dan penggunaan alat berat merupakan salah satu faktor pemasukan yang diterima pelabuhan.

Berdasarkan peningkatan arus petikemas serta tingginya *dwelling time* di Indonesia khususnya PT. Terminal Petikemas Semarang maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh *Dwelling Time* terhadap Pendapatan”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan adanya pengaruh antara *Dwelling Time* dengan Pendapatan pada PT. Terminal Petikemas Semarang.

KAJIAN PUSTAKA

Dwelling Time

Pada konteks kepelabuhanan, *dwelling time* merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank, 2011*). Secara umum, komponen waktu tunggu (*dwelling time*) ini terbagi menjadi 3

tahapan, yakni: *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*.

Pre Customs Clearance merupakan tahapan awal dimana mulai proses penghitungan waktu antara tibanya kapal dan penyerahan surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya. *Customs clearance* merujuk pada waktu dari penyerahan PIB hingga penerimaan izin. Tahapan ini lebih didominasi oleh pertanggungjawaban pihak Bea Cukai yang melakukan pengklasifikasian barang menjadi beberapa jalur, pemeriksaan dokumen serta pemeriksaan fisik apabila diperlukan. *Post customs clearance* merupakan waktu dimana mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. Tahapan ini status dari petikemas sudah telah selesai melakukan pemeriksaan serta sudah bisa untuk dikeluarkan dari tempat penumpukan.

“*The shorter the dwell time the more efficient the performed operation and vice versa*” (MERCCKX, 2005:5). Pernyataan tersebut mengutarakan bahwa semakin singkatnya masa *dwell time* maka kinerja dari operasional akan cenderung lebih efisien dan begitu juga sebaliknya.

Pendapatan

Menurut Baridwan (2014:29) merumuskan pengertian pendapatan adalah suatu aliran masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan utang (atau kombinasi dari keduanya) selama suatu periode yang berasal dari penyerahan atau pembuatan barang, penyerahan jasa, atau dari kegiatan lain yang merupakan kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama adan usaha.

Pendapatan pelabuhan merupakan segala aktivitas yang dimana yang mengakibatkan adanya aliran masuk ataupun menciptakan peningkatan pada aktiva oleh suatu bidang usaha khususnya pelabuhan. Sasono (2012:27) mengemukakan bahwa tarif jasa pelayanan jasa pelabuhan terdiri dari tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang, tarif pelayanan jasa penumpang, tarif pelayanan jasa alat, dan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif. *Explanatory research* merupakan penelitian yang bertujuan untuk menelaah kausalitas antar variabel yang menjelaskan suatu fenomena tertentu (Zulganef, 2008:11). Analisis

yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier sederhana. Regresi linear sederhana dapat digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen (Sugiyono, 2009:270). Analisis regresi linear sederhana, selain digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel, juga dapat menunjukkan arah hubungan antara satu variabel dependen dan satu variabel independen. Persamaan umum regresi linier sederhana dalam penelitian ini adalah:

$$Y = a + b X + e$$

Keterangan:

- Y : Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan
- a : Konstanta, yaitu besarnya nilai Y ketika nilai X=0
- b : Perubahan nilai Y apabila terjadi perubahan nilai X.
- X : Variabel independen
- e : Kesalahan prediksi (*error*)

HASIL PENELITIAN

Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh variabel bebas, yaitu *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* (X) terhadap variabel terikat yaitu Pendapatan Pelabuhan (Y). Hasil perhitungan koefisien regresi dengan menggunakan software SPSS V.16 diperoleh persamaan model regresi yaitu $Y = 3,255E10 + 1,933E9 X$

Uji t

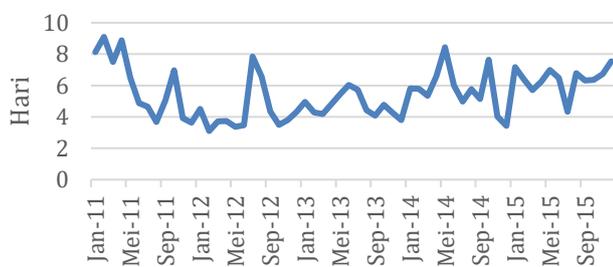
Berdasarkan hasil perhitungan statistik uji t dapat diketahui bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan dari *dwellling time* (X) terhadap Pendapatan Pelabuhan (Y). Adanya pengaruh positif tersebut dapat dikatakan bahwa apabila semakin lama *dwellling time* maka pendapatan pelabuhan akan meningkat, khususnya pada sisi biaya penumpukan. Hal ini ditunjukkan oleh koefisien *dwellling time* sebesar 1,933E9 dengan nilai sig.t sebesar 0,04 kurang dari taraf signifikansi yang ditentukan ($\alpha=0,05$). Berdasarkan Uji t yang telah dilakukan, maka hipotesis yang menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara *Dwellling Time* (X) terhadap Pendapatan Pelabuhan (Y) dapat diterima.

Pembahasan

Nilai rata-rata variabel *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* mulai bulan

Januari 2011 sampai dengan Desember 2015 adalah 5,47 hari. Rata-rata *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2015 tampak fluktuasi dikarenakan kondisi lingkungan serta volume petikemas. Rata-rata *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* pada tahun 2011 ialah 6.07 hari, pada tahun selanjutnya mengalami sedikit peningkatan dengan nilai rata-rata 4.35. Nilai rata-rata *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2015 terus mengalami penurunan dengan nilai rata-rata *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* tahun 2013 ialah 4,73 hari, tahun 2014 yaitu sebesar 5.75 hari, dan tahun 2015 dengan nilai rata-rata 6.42 hari.

Pre clearance, customs clearance, dan post clearance



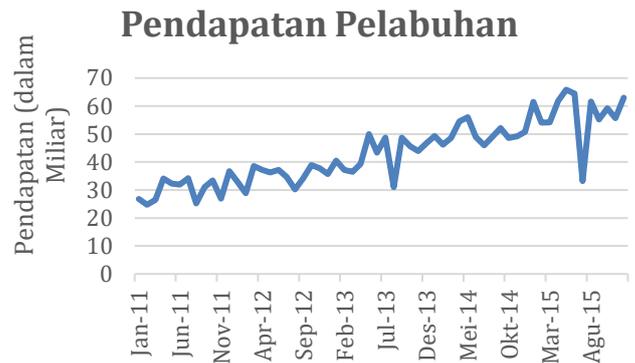
Gambar 2: Grafik Pre clearance, customs clearance, dan post clearance 2011-2015

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2016)

Naik turunnya waktu pada *Pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* tidak bisa ditetapkan oleh pihak pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti tingginya volume impor yang menimbulkan antrian pada proses pemeriksaan, tidak berfungsinya sistem 24 jam pada proses pemeriksaan, kondisi cuaca, kesiapan importir, dll.

Pada ketiga tahapan *dwelling time* tersebut rata-rata memiliki porsi masing-masing. Pada tahapan *pre clearance* memiliki porsi tertinggi. Hal ini bukan dikarenakan rendahnya produktivitas yang dimiliki oleh pihak pelabuhan melainkan lamanya proses pemeriksaan pada tahap *customs clearance* sehingga petikemas yang telah ditumpuk (pada tahap *pre clearance*) harus terpaksa mengantri jadwal pemeriksaan. Kurangnya totalitas dari pihak bea cukai (dalam tahap *customs clearance*) dalam melakukan tanggung jawabnya menjadi kendala yang sering dieluhkan. Kendala-kendala tersebut antara lain; keterbatasan jumlah sumber daya manusia, tidak bekerja selama 24 jam

sedangkan proses bongkar muat bekerja 24 jam, dan kurangnya infrastruktur yang memadai.



Gambar 3: Pendapatan PT. Terminal Petikemas Semarang

Sumber: Data diolah oleh peneliti (2016)

Pada gambar 3 terlihat bahwa Pendapatan pelabuhan mengalami tren positif walaupun sesekali mengalami penurunan yang cukup tinggi. Nilai tertinggi terjadi pada bulan Mei 2015 dan nilai terendah terjadi pada bulan Februari 2011. Rata-rata Pendapatan Pelabuhan tahun 2011 sampai dengan tahun 2015 adalah Rp. 43.113.866.216.

Pendapatan pelabuhan memang cenderung dibandingkan dengan produktivitas pelabuhan dimana semakin tingginya produktivitas yang dimiliki akan memperoleh pendapatan yang sebanding. Pendapatan pelabuhan dari bulan ke bulan memang cenderung mengalami fluktuatif yang sifatnya acak atau tidak menentu. Hal ini dikarenakan tidak menentunya jumlah petikemas impor yang masuk melalui PT. Terminal Petikemas Semarang. Agenda-agenda tertentu juga menjadi salah satu faktor tidak menentunya pergerakan aktivitas impor seperti Hari Lebaran dimana aktivitas bongkar muat harus dihentikan untuk beberapa hari yang menyebabkan produktivitas menurun, Tahun Baru China yang berakibat liburinya aktivitas dari China, dan agenda-agenda lain. Produktivitas tersebut cenderung meningkat dari tahun ke tahun dikarenakan jumlah ekspor maupun impor yang melalui PT. Terminal Petikemas Semarang selalu mengalami peningkatan.

Berdasarkan uji t, nilai positif yang di dapatkan sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh MERCKX. MERCKX berpendapat bahwa *dwelling time* berpengaruh pada kapasitas penumpukkan serta biaya penumpukkan. Semakin lama *dwelling time* pada suatu pelabuhan menyebabkan menurunnya kapasitas lahan penumpukkan yang tersedia. Pihak pelabuhan dalam hal ini memiliki solusi yakni dengan

menerapkan tarif progresif pada setiap masanya agar diharapkan petikemas yang telah menumpuk agar cepat dikeluarkan daripada dikenakan biaya penumpukkan yang cenderung meningkat dari hari ke hari. Biaya penumpukkan ini merupakan salah satu dari unsur total pendapatan keseluruhan.

Berdasarkan hasil wawancara Rizal Ramli selaku mantan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia mengatakan bahwa semakin lamanya *dwelling time* maka biaya penumpukkan yang dikeluarkan oleh pengusaha akan semakin besar (www.kompasiana.com). Hal ini dikarenakan penerapan tarif yang berbeda dari masa pertama hingga ketiga yang pada setiap masa memiliki perhitungan secara progresif yang berbeda.

Berdasarkan hasil observasi, peneliti mendapatkan hasil yang serupa. Semakin lama *dwelling time* yang ada memberikan dampak pada biaya operasional penumpukkan yang semakin besar serta berujung pada pendapatan pelabuhan. Menurut laporan keuangan yang ada, biaya operasional penumpukkan ini memberikan porsi sebesar kurang lebih 12% dari total pendapatan. Hal ini menduduki posisi ketiga setelah pendapatan bongkar muat dan *lift off/on*.

Pihak PT. Terminal Petikemas Semarang juga berpendapat seperti halnya Merckx bahwa *dwelling time* jelas mempengaruhi pendapatan pelabuhan. Akan tetapi pemerintah berupaya untuk menekan lamanya *dwelling time* di seluruh pelabuhan Indonesia. Hal ini dikarenakan walaupun dengan semakin lamanya *dwelling time* akan meningkatkan pendapatan pelabuhan khususnya biaya penumpukkan tetapi hanya berimbas sebesar 12% dari total pendapatan. Pendapatan pelabuhan di sisi lain memiliki porsi pemasukkan yang lebih besar yakni sebesar 68% pada sektor bongkar muat dari total pendapatan yang diperoleh. Pihak pelabuhan berasumsi bahwa dengan singkatnya *dwelling time* akan menciptakan perputaran arus ekspor impor yang lebih baik/lancar sehingga mampu meningkatkan volume ekspor impor. Meningkatnya volume ekspor impor jelas akan meningkatkan penggunaan infrastruktur serta alat-alat berat dalam aktivitas bongkar muat yang tercatat pada biaya operasi kapal serta operasi lapangan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui variabel yang dapat mempengaruhi pendapatan pelabuhan pada PT. Terminal Petikemas Semarang.

Penelitian ini menggunakan *Pre clearance, customs clearance, dan post clearance* (X) sebagai variabel bebas dan Pendapatan Pelabuhan (Y) sebagai variabel terikat. Berdasarkan perhitungan pada analisis linier sederhana yang dilakukan pada penelitian ini, maka dapat diketahui bahwa:

1. Keberadaan *Pre clearance, customs clearance, dan post clearance* pada PT. Terminal Petikemas Semarang berada pada kisaran 6 hari. Hal ini dianggap pada level yang wajar dikarenakan keterbatasan sumber daya yang ada. Hal ini sudah mengalami peningkatan dari tahun-tahun sebelumnya yang pernah mencapai titik 9 atau 10 hari. Akan tetapi pemerintah masih berupaya menekan *dwelling time* untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan tidak hanya pada sisi penumpukkan melainkan pada sisi operasi kapal dan lapangan.
2. Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas yakni *Pre clearance, customs clearance, dan post clearance* (X) terhadap Pendapatan Pelabuhan (Y) peneliti menggunakan pengujian t. Hasil pengujian menunjukkan bahwa *Pre clearance, customs clearance, dan post clearance* (X) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Pendapatan Pelabuhan (Y) sebesar 7%. Hal ini memiliki arti bahwa semakin lamanya *dwelling time* maka pendapatan pelabuhan akan meningkat khususnya dari sisi biaya penumpukkan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka berikut ialah beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan maupun pihak-pihak lain:

1. PT. Terminal Petikemas Semarang sebagai perusahaan bongkar muat mampu bekerja dengan baik dengan pihak-pihak yang berkaitan guna memberi kelancaran arus petikemas serta menekan tingginya *dwelling time*;
2. Importir sebagai pengguna jasa agar lebih meningkatkan kinerja dalam penyelesaian dokumen agar mampu mengurangi *dwelling time* petikemas;
3. Penambahan infrastruktur yang memadai sehingga mampu mengoptimalkan produktivitas serta ketersediaan lahan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

Artakusuma, Afif. (2012). Analisis *Import Container Dwelling Time* Di Pelabuhan Peti

- Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok, Jakarta. *Jurnal teknik Institut Teknologi Bandung*.
- Aulia, Tamara. (2011). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Di Makassar. *Skripsi Universitas Hassanudin Makassar*.
- ASEAN Secretariat. (2015). *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*. Jakarta: ASEAN secretariat.
- Ball, Donald A. *et all*. Alih bahasa oleh Syahrizal Noor. (2011). *International Business (ed9)*. Jakarta: Salemba Empat.
- Baridwan, Zaki. (2004). *Intermediate Accounting (ed8)*. Yogyakarta: BPFE.
- Basuki, dkk. (2015) Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen Dwelling Time Di Pelabuhan. *Jurnal teknik perkapalan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya*.
- Fuaidah, Nadhifatul. (2014). Analisis Biaya Transaksi Pada Pengeluaran Petikemas Impor. *Skripsi pada Universitas Brawijaya Malang*.
- Gidado, Usman. (2015) Consequences Of Port Congestion On Logistics And Supply Chain In African Ports. *Jurnal transportasi laut dan kemaritiman, Vol.5, No.6*.
- Kontour, Ronny. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta: CV Teruna Grafica
- Kramadibrata, Soedjono. (2002). *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- MERCKX, Filip. (2005). The Issue Of Dwelling Time Charges To Optimize Container Terminal Capacity. *Jurnal Transportasi dan Ekonomi Regional. Universitas Antwerp Belgia*.
- Rizkikurniadi, Fajar Prasetya. (2014). Studi Pengurangan Dwelling Time Petikemas Impor Dengan Pendekatan Simulasi. *Tugas akhir pada Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya*.
- Sanusi, Anwar. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis (ed4)*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sarjono, Haryadi. dkk. (2011). *SPSS Vs LISREL: Sebuah Pengantar, Aplikasi Untuk Riset*. Jakarta: Salemba empat.
- Sasono, Herman Budi. (2012). *Manajemen Pelabuhan Dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: CV Andi.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Suliyanto. (2006). *Metode Riset Bisnis*. Yogyakarta: Andi.
- World Bank. (2001). *Why Cargo Dwell Time Matters In Trade*. Washington D. C.
- World Bank. (2011). *Economic Premise*. www.worldbank.org/economicpremise. Diakses 3 Januari 2015.
- Zulganef. (2008). *Metode Penelitian Sosial Dan Bisnis (ed1)*. Yogyakarta: Graha Ilmu