

# Minimalize Dwelling Time : Dapatkah Menurunkan Biaya Logistik di Pelabuhan?

Nuyanto, Ngaijan

Prodi KPN

STIMART "AMNI"

Semarang, Indonesia

nurinang@yahoo.co.id, ngaijansmg@gmail.com

**Abstrak**---Perairan Indonesia memegang peranan penting dalam kehidupan dunia. Hal ini disebabkan oleh letak Indonesia yang sangat strategis dalam jalur perdagangan global. Disamping itu, posisi kepulauan Indonesia terletak diantara dua benua dan dua samudera (Samudra Hindia dan Samudra Pasifik) yang merupakan jalur pelayaran utama bagi kapal-kapal dari arah barat (Eropa) ke timur (Asia) maupun sebaliknya. Sayangnya walaupun letak Indonesia sangat strategis, pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini yang melayani kapal-kapal pelayaran asing masih tergolong sangat sedikit. Dalam skala regional ASEAN, pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia kalah bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan regional lainnya di ASEAN. *Dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011). Secara garis besar proses yang menentukan lamanya *import container dwelling time* di pelabuhan adalah *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*

*Kegiatan pre-clearance* adalah peti kemas diletakkan di tempat penimbunan sementara dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB). *Kegiatan customs clearance* adalah pemeriksaan fisik peti kemas (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai, dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). *Kegiatan post-clearance* adalah peti kemas diangkat keluar pelabuhan dan pembayaran ke operator pelabuhan.

Tulisan ini akan membahas, apakah dengan meminimalisir *dwelling time* dapat menurunkan biaya impor. Jawaban dari tulisan ini diperoleh dengan menganalisis (secara diskriptif) melalui membaca buku, literatur, dari internet dan media *on line* lainnya. Hasil dari pemikiran ini, diharapkan dapat menjadi pertimbangan bagi pelaksana ekspor maupun impor.

**Kata Kunci** : *dwelling time*, *penurunan biaya logistik*

## I. PENDAHULUAN

Perlu diketahui bahwa sekitar 20% dari harga suatu produk merupakan biaya logistik atau ongkos untuk mengantarkan barang tersebut. Kenyataan menunjukkan bahwa biaya kirim *container* dari Shanghai China ke Jakarta sama dengan ongkos kirim dari Jakarta ke Padang. Padahal, jarak Jakarta ke Padang enam kali lebih pendek dibandingkan dengan Jakarta ke Shanghai. Inilah gambaran yang dihadapi sektor logistik di Tanah Air. Pada 2014, biaya logistik terhadap produk domestik bruto (PDB) di Indonesia mencapai 25,7%. Sementara itu, Asosiasi Logistik & Forwarder Indonesia (ALFI) memperkirakan biaya biaya tersebut bisa turun menjadi 23,5%

pada 2017. Namun, persentase itu masih lebih tinggi dibandingkan dengan Thailand yang hanya 13,2%, Malaysia sekitar 13%, dan Singapura hanya 8,1%. Artinya, biaya logistik di Indonesia terbilang mahal. Kinerja logistik Indonesia selama 2014-2016 melorot dari posisi ke-53 menjadi ke-63. Skor yang diperoleh Indonesia dalam laporan *Logistic Performance Index (LPI)* Bank Dunia hanya 2,98. (Rivki Maulana <http://jakarta.bisnis.com/read/20180404/244/779854/efisiensi-logistik-tak-sekadar-soal-dwelling-time>).

LPI mencakup enam aspek, antara lain efisiensi *customs & border management clearance*, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, serta kemudahan pengaturan pengiriman internasional. Aspek lainnya adalah kompetensi dan kualitas jasa logistik, kemampuan melakukan *tracking & tracing*, dan frekuensi pengiriman tepat waktu. Akibat biaya logistik yang tinggi, harga barang yang diproduksi di Indonesia sulit bersaing. Kondisi itu diperparah dengan besarnya bunga pinjaman, salah satu yang tertinggi di kawasan Asean.

Salah satu yang menjadi etalase dari biaya logistik adalah soal *dwelling time* atau lama waktu tinggal *container* sejak tiba di pelabuhan hingga keluar dari area pelabuhan. Secara umum, proses itu mencakup bongkar muat, pengurusan dokumen, dan pengeluaran kontainer.

Seluruh proses itu ternyata melibatkan banyak pihak. Di kubu regulator ada 18 kementerian/lembaga (K/L) yang berwenang mulai dari Kementerian Perhubungan hingga Kementerian Perdagangan. Selain itu, ada juga operator pelabuhan, forwarding, dan pemilik barang. Para pihak yang terlibat sempat saling tuding terkait lamanya waktu *dwelling time*.

Tulisan ini akan membahas, apakah dengan meminimalisir lamanya waktu *dwelling time* dapat menurunkan biaya logistik?

### 1.1 Pengertian Dwelling Time

Permasalahan *Dwelling Time* saat ini menjadi pembicaraan umum setelah presiden Indonesia, Joko Widodo mengungkapkan ketidakpuasannya saat

memberikan sambutan peresmian Terminal Peti Kemas Kalibaru, pelabuhan Tanjung Priok, tanggal 13 September 2016 yang lalu, terhadap tingkat *Dwelling Time* di Indonesia. Presiden menyoroti *Dwelling Time* pelabuhan Belawan Medan, Sumatera Utara yang berada pada tingkat 7-8 hari pada bulan September 2017. Disamping itu, presiden juga menyoroti beberapa pelabuhan lain, seperti pelabuhan Tanjung Priok, Makassar, dan Tanjung Perak, walaupun tingkat *Dwelling Time* di beberapa pelabuhan tersebut sudah lebih cepat dibandingkan dengan pelabuhan Belawan, Presiden minta agar pengelola semakin mempercepat lagi (Kompas.com. 2016).

*Dwelling time* memiliki beberapa pengertian berdasarkan berbagai sumber karena definisi *dwelling time* sendiri dapat berasal dari aspek manapun khususnya aspek pengangkutan. Menurut Merckx, 2005, dalam Sherly Luthfi Anita, dkk (2017), menyebutkan pengertian *dwelling time* adalah waktu rata-rata sebuah petikemas berada di terminal pelabuhan dan menunggu aktivitas selanjutnya berlangsung. Hal ini sesuai dengan pengertian menurut kamus transportasi yang mengartikan *dwelling time* sebagai jumlah hari yang diperlukan sebuah kontainer untuk berubah status misalnya status *under inbound load* (UIL) ke status *empty available* lalu pada *under outbound load* (UOL).

World Bank (2011), menyebutkan: *Dwelling Time* adalah waktu rata-rata Petikemas berada di dalam Terminal sejak Petikemas dibongkar dari kapal (*discharge*) sampai dengan meninggalkan Terminal (*Gate Out*), yang berarti selesai semua kewajiban terkait importasi (Karantina, Kepabeanan, dll) sehingga sudah bisa sepenuhnya dikuasai pemilik barang.

Sumber lain menyebutkan, *Import container dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (Afif Artakusuma <https://ftsl.itb.ac.id/wp-content/uploads/sites/8/2012/11/15008081-pdf>)

*Dwelling Time* sebetulnya merupakan salah satu parameter kinerja pelabuhan, disamping *waiting time* (Edi

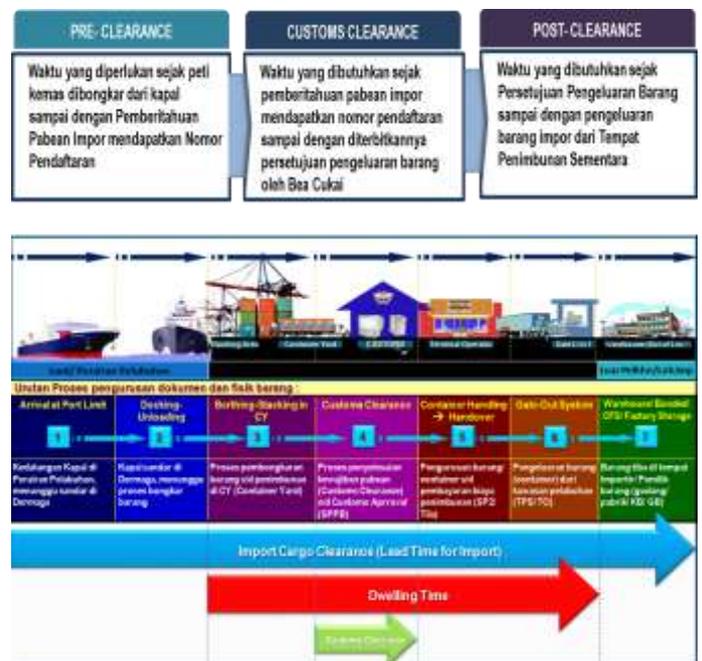
Priyanto, <https://www.republika.co.id/berita/jurnalisme-warga/wacana/16/09/18/odop0u396-dwelling-time-dan-problematikanya>).

Definisi *waiting time* adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau nol (*zero*) "*waiting time*"nya maka kinerja bongkar muat di

Terminal/Pelabuhan semakin baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* diantaranya : ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan *haulage* dan lift on dan off di lapangan penumpukan dan yang tidak kalah pentingnya juga adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang biasa dilakukan oleh *crane* di dermaga.

Jadi dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa antara *waiting time* dan *dwelling time* ini adalah parameter kinerja pelabuhan yang bersambung, yaitu kalau *waiting* menghitung lama waktu tunggu kapal dipelabuhan untuk dapat sandar dan melakukan kegiatan bongkar muat, sementara *dwelling time* adalah menghitung berapa waktu yang dibutuhkan oleh sebuah container (yang merupakan muatan kapal), dari mulai dibongkar/ dimuat sampai barang itu keluar dari pintu (*gate*) terminal peti kemas.

1.2 Skema *Dwellingtime*



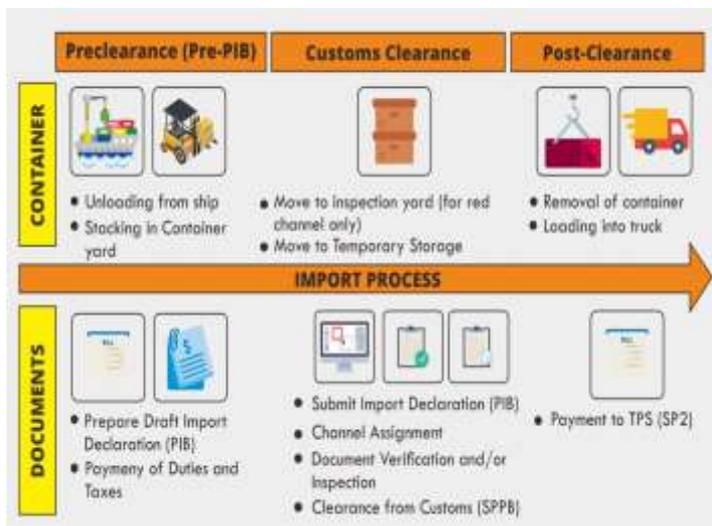
Gambar 1. Skema *Dwellingtime*  
Sumber : Kemenhub, 3 April 2018

Dari bagan diatas, dapat diketahui bahwa *dwellingtime* ini sesungguhnya adalah merupakan bagian dari kegiatan pengurusan dokumen dan fisik barang, yang dimulai dari

1. Kedatangan kapal di perairan pelabuhan, untuk menunggu sandar di dermaga.
2. Kapal sandar di dermaga, menunggu proses bongkar barang.
3. Proses pembongkaran barang sampai dengan dengan penimbunan barang di CY (dari sinilah sesungguhnya penghitungan *dwelling time* baru dimulai).
4. Proses pengurusan *Custom Clearance* dan *custom approval* (SPPB).
5. Pengurusan barang/ container s/d pembayaran biaya penimbunan.
6. Pengeluaran barang/ container dari Kawasan Pelabuhan (disinilah penghitungan *dwelling time* berakhir).
7. Barang tiba ditempat inportir/ pemilik barang.

## II. FAKTOR PENENTU LAMANYA *DWELLING TIME*

Secara garis besar proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan adalah *pre-clearance*, *customs clearance* dan *post-clearance*, seperti dapat dilihat pada bagan dibawah ini :



Gambar 2. Proses Dwelling time di pelabuhan  
Sumber : Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum  
DPP ALFI, 2018

Penjelasan :

- a. *Pre-clearance* adalah waktu yang dibutuhkan mulai dari peti kemas diletakan di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) sampai pada penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).

Secara garis besar, kegiatan ini meliputi dua proses, yaitu :

- o Proses Container :Menurunkan container dari kapal (*stevadore* bongkar) kemudian menumpuk container di Container Yard (CY). kemudian ditumpuk (*stacking*) di Container Yard (CY).

- o Proses Dokumen : meliputi menyiapkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), sampai membayar Bea Masuk dan pajak dalam rangka impor.

Adapun faktor penentu *pre clearance* yaitu (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan RI - April 2018) :

- o Kecepatan pembongkaran (*discharge-stacking*)
- o Kecepatan tindakan karantina
- o Kecepatan penyampaian pemberitahuan
- o Kecepatan pengambilan B/L original
- o Pemenuhan kewajiban larangan dan pembatasan (lartas)
- o Kecepatan penyelesaian Certificate of Origin (COO) atau Surat Keterangan Asal Barang (SKA).
- o Motivasi untuk menahan barang dan tidak menyegerakan barang dikeluarkan.

- b. *Customs clearance* adalah pemeriksaan fisik peti kemas (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai, dan pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

Secara garis besar, kegiatan ini meliputi dua proses, yaitu :

- 1) *Proses Container*, meliputi : membawa *container* dari CY ke Lapangan Pemeriksaan (Khusus Jalur Merah), kemudian dibawa ketempat penimbunan sementara, bila kondisi container *Less than Container Load (LCL)* - dalam satu container berisi lebih dari pengirim dan lebih dari satu penerima)

- 2) *Proses Dokumen*, meliputi :

- o *Submit* dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB).
- o Penentuan jalur : Merah, kuning, hi (khusus Jalur Merah)jau atau jalur prioritas.
- o Pemeriksaan phisik dan dokumen (kalu kena jalur merah), atau pemeriksaan dokumen saja (bila kena jalur hijau atau jalur prioritas).
- o Bila sudah '*clear*', maka oleh Bea dan Cukai dikeluarkanlah Surat Persetujuan Pengeluaran barang (SPPB).

Adapun faktor-faktor penentu *Custom Clearance*, yaitu (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan RI - April 2018) :

- o Kecepatan penyerahan *hardcopy* untuk Jalur Merah dan Kuning
  - o Kecepatan penyiapan barang untuk periksa phisik
  - o Kecepatan pemeriksaan phisik
  - o Kecepatan penyampaian hasil pemeriksaan phisik.
  - o Kecepatan pemeriksaan dokumen.
  - c. Kegiatan *post-clearance* adalah peti kemas diangkut keluar pelabuhan dan pembayaran ke Operator Pelabuhan.
- Secara garis besar, kegiatan ini meliputi dua proses, yaitu :

- 1) Proses Container :meliputimengambilcontainer dari tempat pemeriksaan kemudian dinaikkan ke truk.
- 2) Proses Dokumen :membayar biaya peminjaman tempat ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS).

Adapun faktor penentu *post clearance* yaitu (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan RI - April 2018) :

- o Kecepatan pengambilan DO.
- o Kecepatan proses pelayanan persetujuan pengeluaran barang oleh operator terminal(*e-billing* pelabuhan).
- o Kecepatan pengeluaran barang oleh importer.
- o Kecepatan akses trucking ke dan keluar pelabuhan.
- o Dukungan infrastruktur pendukung (kereta, *road systems*, dsb)

Dibawah ini disajikan data lamanya *dwelling time*, pada pelabuhan besar di Indonesia :



Gambar 3. Data Dwelling Time pada pelabuhan besar di Indonesia  
Sumber :Kementerian Perhubungan Republik Indonesia,  
Forum Logistik, Jakarta, 3 April 2018

Dari data *dwelling time* pada 5 (lima) pelabuhan diatas (data per 26 Maret 2018), yaitu : pelabuhan Belawan, Tanjung Priokdan Tanjung Perak dapat diketahui bahwa :

- o *Dwelling time* dinyatakan baik apabila waktu kurang dari 2 hari (warna hijau)
- o *Dwelling time* dinyatakan cukup baik, bila rentang waktu adalah 2,1 s/d 2,9 hari (warna kuning).
- o *Dwelling time* dinyatakan kurang, bila rentang waktu adalah 3 s/d 29 hari (warna merah).

Dari kelima pelabuhan besar tersebut diatas, satu-satunya yang mendapat 'nilai baik', hanyalah pelabuhan Makasar,

dengan *indeks dwelling time* : 0,92 hari, salah satu Terminal dari lima pelabuhan tersebut masuk dalam kategori cukup baik, yaitu Terminal Peti Kemas Koja, di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, dengan *dwelling time* : 2,88 hari.

Masuknya pelabuhan Belawan Makasar dalam kategori 'baik', diantaranya disebabkan oleh masih kecilnya volume container yang masuk di pelabuhan yang hanya : 268 *Teu's*, bila dibandingkan dengan Terminal Peti Kemas di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Terkecil misalnya di Terminal Mustika Alam Lestari (MAL) Tanjung Priok, yang hanya 4.146 *Teu's*, sedangkan yang lain sudah rata-rata diatas 10.000 *Teu's*, bahkan di terminal JITC yang sudah mencapai 42.653 *Teu's*

Lembaga Negara Pengawas Pelayanan Publik, *Ombudsman* Republik Indonesia mengungkapkan Daftar penyebab terjadinya *Dwelling Time* (waktu bongkar muat) di pelabuhan, sebagai berikut ([www.republika.co.id](http://www.republika.co.id)):

- a. Proses *Pre Clearance* masih lama. Proses perizinan belum semuanya instansi terkait terintegrasi dalam satu sistem dari berbagai institusi penerbit izin belum optimal. Akibatnya *clearance* impor dan proses karantina tidak dapat berjalan harus menunggu perijinan lain (menunggu kelengkapan dokumen). Pihak Pelayaran belum melayani secara maksimal dalam proses dokumen *Bill Of lading* (BL), *delivery order* (DO) dan BC 1.1 karena terkendala hari libur.
- b. Lamanya pengurusan perizinan larangan dan pembatasan (lartas) dari instansi terkait. Keluarnya Laporan Survei (LS) dari pihak Sucofindo yang ditunjuk oleh Menteri Perdagangan. Pengurusan perizinan lartas yang terkadang tumpang tindih dengan beberapa Kementerian dan lemahnya koordinasi antar Kementerian. Lamanya proses pengurusan di Badan POM, di Lamanya proses penerbitan Nomor Induk Kepabeanaan (NIK)
- c. Belum semua pihak (Importir/Eksportir, Pelayaran, Bank, dan pihak lainnya) menerapkan Pelayanan 24/7 serta pelayanan belum optimal. Peningkatan jumlah biaya terutama untuk biaya overhead. Belum semua bank memberikan pelayanan 24/7 (24 jam dalam 7 hari), seperti misalnya di Pelabuhan Tanjung. Priok. Importir tidak melakukan penarikan /pengambilan kontainer di hari Ahad.
- d. Penentuan jadwal pemeriksaan *container* dan petugas pemeriksa secara sistem serta informasi tempat pemeriksaan fisik di dalam TPFT sendiri (*Long room/* di lapangan). Berakibat menambah lamanya waktu Pemeriksaan Fisik *container* Jalur Merah. Hal ini disebabkan karena belum terdapat ketentuan yang mengatur dan sistem yang belum tersedia.
- e. Data Cargo Manifest yang diterima Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tidak diinformasikan kepada instansi-

instansi lain yang berkepentingan. Sistem yang belum support baik secara Teknologi Informasi maupun kebijakan yang mengakibatkan pelaksanaan tugas instansi lain seperti Badan Karantina dan Badan POM tidak bisa berjalan dengan baik, kesulitan mendapatkan Cargo Manifest secara utuh.

- f. Jumlah importir jalur merah cukup tinggi. Jumlah importir jalur merah sebanyak 25% dari jumlah PIB dinilai cukup tinggi.
- g. Beberapa upaya yang mungkin bisa dilakukan untuk memperbaiki *dwelling time* pada setiap prosesnya. Pada proses *pre clearance*, di antaranya perlu diupayakan pemanfaatan fasilitas *prenotification* untuk jalur prioritas, percepatan importer untuk percepatan penyampaian pemberitahuan import barang (PIB), perlunya inisiatif strategis *stakeholder* mini-lab, juga perlu dilakukan koordinasi secara berkala dengan penerbit lartas serta perlunya dilakukan perbaikan sistem *Indonesia National Single Window (INSW)*.
- h. Pada proses *customs clearance* bisa dilakukan percepatan penyerahan hardcopy PIB, mandatory program *online*, mendorong percepatan zonasi Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan penerbitan petugas lapangan perusahaan pengurusan jasa kepabeanan (PPJK).
- i. Upaya yang bisa dilakukan pada proses *post clearance* di antaranya mendorong tempat penimbunan sementara (TPS), *shipping line*, *trucking* dan *depo* petikemas memanfaatkan layanan 24 jam sehari dan 7 hari seminggu (24/7), perlu mengimplementasikan *Delivery Order (DO) online* pada *Shipping line* dan perlunya regulasi yang mengatur untuk pengeluaran barang dapat oleh TPS apabila pemilik barang belum mengeluarkan barang dalam waktu 1 x 24 jam.

### III. HAMBATAN DIDALAM *DWELLING TIME*

Apabila dijelaskan satu persatu sesuai urutan prosesnya, beberapa kendala yang dihadapi pada proses *pre clearance* adalah kesadaran importer/forwarder untuk mempercepat pengurusan barang impor sangat minim, sehingga hal ini cenderung tidak segera mengurus izin setibanya barang/petikemas di Pelabuhan. Kurang koordinasi antar instansi terkait perijinan Lartas (barang larangan dan/atau pembatasan) serta sering terjadinya gangguan pada *Indonesia National Single Window (INSW)* juga memberikan kontribusi penyebab lamanya *dwelling time* pada tahap awal proses tersebut. (Pemerhati Maritim <https://www.republika.co.id/berita/jurnalisme>)

Pada proses *pre clearance* ini yang terlibat adalah : Kementrian/lembaga terkait penerbit izin ekspor/impor di

antaranya: Kementrian Perdagangan, BPOM, Karantina Tumbuhan, Karantina Hewan, Kementrian Kesehatan, Ditjen Sumber Daya & Perangkat Pos & Informatika (SDPPI), Karantina Ikan, Kementrian Pertanian, Kementrian Perindustrian, Kementrian Lingkungan Hidup, Bapeten, Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral, Polri, Kementrian Kehutanan dan Kementrian Kelautan dan Perikanan.

Selanjutnya pada proses *custom clearance*, kendala yang dihadapi biasanya masalah lamanya waktu penyerahan *hardcopy* dokumen jalur kuning dan jalur merah. Juga, masih lamanya penarikan *container* untuk diperiksa fisik. Demikian juga lamanya pengurusan barang dalam pendampingan pemeriksaan fisik serta kesiapan penerbitan *Delivery Order (DO)* dari pelayaran dan perbankan pada hari-hari libur. Pada proses ini yang terlibat adalah *custom* (bea cukai) dan Terminal Operator Pelabuhan.

Pada tahapan *post clearance*, kendala yang dihadapi di antaranya masih adanya Tempat Penimbunan Sementara, *Shipping Line*, *trucking* dan *Depo Container* yang belum buka 24 jam sehari dan 7 hari seminggu (24/7). Selanjutnya, belum diterapkannya penyerahan *Delivery Order (DO)* secara elektronik (*online*) serta lamanya pemilik barang mengeluarkan barangnya yang telah mendapatkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) dari Bea dan Cukai. Pada proses ini, terlibat di antaranya Terminal Operator, Jasa Pengurusan Transportasi / Forwarder / pemilik barang, *trucking*, perusahaan pelayaran dan gudang/pabrik diluar pelabuhan.

Beberapa upaya yang mungkin dapat dilakukan untuk memperbaiki *dwelling time* pada setiap prosesnya.

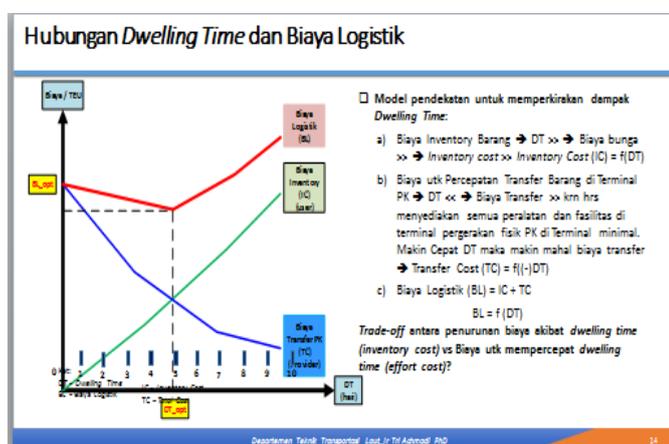
- o Pada proses *pre clearance*, di antaranya perlu diupayakan pemanfaatan fasilitas *prenotification* untuk jalur prioritas, percepatan importer untuk penyampaian dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), perlunya inisiatif strategis *stakeholder* mini-lab, juga perlu dilakukan koordinasi secara berkala dengan penerbit larangan dan pembatasan (Lartas) serta perlunya dilakukan perbaikan *Indonesia Nasional Single Window (INSW)*.
- o Pada proses *customs clearance*, dapat dilakukan percepatan penyerahan *hardcopy* PIB, mandatory program *DO online*, mendorong percepatan zonasi Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan penyerahan petugas lapangan Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK).
- o Pada proses *post clearance*, upaya yang dapat dilakukan di antaranya mendorong tempat penimbunan sementara (TPS), *shipping line*, *trucking* dan *depo* petikemas memanfaatkan layanan 24 jam sehari dan 7 hari seminggu (24/7), perlu mengimplementasikan *Delivery Order (DO) online* pada *Shipping line* dan perlunya regulasi yang

mengatur untuk pengeluaran barang oleh TPS apabila pemilik barang belum dapat mengeluarkan barang dalam waktu 1 x 24 jam.

Disisi lain, ada empat permasalahan utama *dwelling time*, yaitu :

- Pertama adalah masalah Kementerian/Lembaga (KL) mengenai perizinan. Terdapat sebanyak 18 KL dengan berbagai macam perizinan (Agung Kuswandono, Deputi SDA dan Jasa Kemenko Kemaritiman, <https://www.viva.co.id/berita/nasional/65719-9-dwelling-time-bermasalah-ini-penyebabnya>). Hampir 51 persen dari semua produk yang diimpor ini ada peraturan larangan pembatasannya. Jadi mesti harus melewati KL-KL,
- Masalah kedua adalah mengenai pelaku usaha seperti importir, eksportir dan broker., mereka juga harus diberi edukasi karena tidak menutup kemungkinan mereka juga ingin membuat *dwelling time* menjadi panjang.
- Jadi *dwelling time* panjang bukan hanya tidak menyenangkan. Ada sebagian yang senang karena beberapa pelabuhan di Indonesia sampai saat ini masih digunakan sebagai tempat penimbunan barang, padahal pelabuhan seharusnya adalah tempat bongkar muat barang.
- Sementara masalah yang ketiga adalah penyedia jasanya, yaitu jasa Tempat Penimbunan Barang, yang mendapat keuntungan jika container tidak cepat dikeluarkan dari area pelabuhan.
- Masalah keempat, yang ia nilai tidak kalah pentingnya adalah dalam hal infrastruktur. Beberapa pelabuhan di Indonesiamerupakan pelabuhan yang tidak steril.

#### IV. DWELLING TIME DALAM TOTAL BIAYA LOGISTIK



Gambar 4. Huungan *Dwelling Time* dan Biaya Logistik  
Sumber :Tri Achmadi, 2018

Keterangan :

- DT : *Dwelling time*
- BL : Biaya Logistik
- Garis merah : grafik Biaya Logistik
- Garis biru : grafik Biaya Transfer Peti Kemas
- Garis Hijau : grafik Biaya Inventory (penyimpanan barang)
- Sumbu X : menggambarkan lamanya (hari) *Dwelling time*.
- Sumbu Y : menggambarkan besarnya ketiga jenis biaya Logistik tersebut diatas.

Dari Grafik diatas dapat diketahui bahwa untuk menghitung berapa lama waktu *dwelling time* yang ideal dari sisi biaya, maka digunakan tiga Model Pendekatan, yaitu :

1. Hubungan *Dwelling Time* dengan Biaya *Inventory*(Biaya penyimpanan). *Dwelling Time* berbanding lurus dengan biaya *Inventory*, artinya semakin lama *Dwelling Time*, maka *inventory cost* juga makin tinggi.
2. Hubungan *Dwelling Time* dengan Biaya percepatan barang di Terminal Peti Kemas. *Dwelling time* berbanding terbalik dengan biaya transfer peti kemas, artinya semakin pendek *Dwelling Time*, maka semakin mahal biaya yang harus dibayarkan untuk transfer peti kemas.
3. Biaya Logistik (garis merah) :adalah biaya *Inventory*(garis hijau) ditambah biaya transfer container (garis biru).
4. Dari grafik diatas, dapat dilihat bahwa *dwelling time* yang ideal adalah sekitar 5 hari. (digambarkan dengan bertemunya tiga garis disatu titik).

Permasalahan yang muncul adalah :menurunkan biaya akibat *dwelling time* atau mempercepat *dwelling time*, tetapi meningkatkan biaya logistik?.

Kalangan operator pelabuhan menilai penurunan waktu tunggu *container impor* di pelabuhan atau *dwelling time* yang tinggi tidak selalu mencerminkan penurunan biaya logistik,malah pemilik barang berpotensi dibebani biaya tambahan bila menitipkan kontainer ke depo di luar pelabuhan.Kontribusi operator pelabuhan (Pelindo III) dalam perhitungan *dwelling time* terbilang minim, hanya 6% terhadap total *dwelling time* selama 5,4 hari per 25 Januari 2018 lalu.*Dwelling time* ini istilah untuk melihat berapa lama container menginap di pelabuhan dan mengukur kapasitas pelabuhan, bukan tolok ukur biaya logistik menjadi lebih murahPenghitungan *dwelling time* selama ini diukur berdasarkan indikator *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance*. Ketiga proses ini melibatkan koordinasi banyak instansi baik kementerian dan lembaga dari sisi pemerintah dan pihak swasta sebagai pemilik barang.Sebagai gambaran, di Terminal Peti Kemas Semarang, proses stevodering atau proses bongkar barang dari kapal ke dermaga

hanya berlangsung 0,01 hari. Sementara itu, kontainer harus menginap 9,09 hari karena harus dilakukan proses pemeriksaan barang dan dokumen barang. Walhasil, total rata-rata dwelling time di Pelabuhan Tanjung Emas per 29 Januari 2018 mencapai 6,98 hari. Adapun, total rata-rata *dwelling time* di tiga terminal yang dikelola Pelindo III mencapai 5,33 hari. (Muhammad Iqbal-Direktur Operasional & Komersial Pelindo III)

<http://industri.bisnis.com/read/20180131/98/732273/dwelling-time-dinilai-tidak-mencerminkan-penurunan-biaya-logistik>.

Selanjutnya pemilik barang berpotensi menambah biaya logistik bila *container* miliknya cepat dikeluarkan dari area pelabuhan. Biaya tersebut berasal dari :ongkos angkut, biaya penanganan *container (lift on lift off)*, hingga biaya penyimpanan. Tarif di luar pelabuhan untuk biaya-biaya tersebut malah lebih mahal dibandingkan di dalam area pelabuhan sehingga justru membebani pemilik barang.

## V. KESIMPULAN

Permasalahan yang perlu dipahami oleh masyarakat dan semua pihak, bahwa tujuan memangkas dwelling time adalah untuk dapat menurunkan biaya logistik / efisiensi biaya logistik. Khususnya, terkait pengeluaran barang setibanya di terminal/pelabuhan.

Dengan demikian, untuk mengatasi masalah dwelling time diperlukan peran dan partisipasi aktif dari semua pihak yang terlibat. Tak hanya dari kementerian/lembaga terkait penerbit ijin ekspor/import, bea cukai, operator terminal, namun juga para pelaku usaha baik para importir, eksportir, PPJK, shipping agent, dan forwarder, tapi juga pelaku-pelaku usaha pelabuhan lainnya.

Tidak terlalu efektif apabila hanya pihak-pihak tertentu saja yang berupaya keras menurunkan dwelling time. Namun di lain pihak, para pengusaha menganggap bahwa waktu yang masih cukup panjang tersebut masih bisa ditolerir dari perspektif bisnis mereka, sehingga mereka merasa tidak perlu bergegas mengeluarkan barangnya dari kawasan pelabuhan.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Afif Artakusuma (2012) : Analisis *Import Container Dwelling Time* Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok <https://ftsl.itb.ac.id/wpcontent/uploads/sites/8/2012/11/15008081-Afif-Artakusuma.pdf>
- [2] Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan RI (Jakarta 2018), 'Kebijakan DJBC dalam mendukung penurunan *Dwelling Time*'
- [3] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Forum

Logistik (Jakarta, 3 April 2018) 'Dwelling Time : "Meningkatkan atau Menurunkan Biaya Logistik?'

- [4] Sherly Luthfi Anita, Indra Asmadewa, "Analisis Dwelling Time Impor pada Pelabuhan Priok melalui penerapan Teori Of Constraints", Jurnal Perspektif Bea dan Cukai, Vol.1, No.1, 2017, hal. 73-87.
- [5] Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP ALFI (2018), 'Dwelling Time: "Meningkatkan Atau Menurunkan Biaya Logistik?'
- [6] .....Pemerhati Maritim <https://www.republika.co.id/berita/jurnalisme-warga/wacana/16/09/18/odop0u396-dwelling-time-dan-problematikanya> (di akses tanggal 30 Oktober 2018)

Halaman ini sengaja dikosongkan