

Rodiana Listiawati¹.

Rodiana.listiawati@akuntansi.pnj.ac.id

Tubagus Muhamad Reza Fauzan¹

Rezatubagus@gmail.com

Ansori³

ansori@akuntansi.pnj.ac.id

Program Studi Keuangan dan Perbankan Terapan Politeknik Negeri Jakarta

ABSTRACT

The purpose of this research is to find out the impact of pre clearance, custom clearance, and post clearance both partially and simultaneously on Container Dwelling Time at Tanjung Priok port, and to find out which factor is the most dominant in influencing Container Dwelling Time at Tanjung Priok port. This research uses secondary data obtained from Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok. Furthermore, the data is analyzed using multiple linear regression analysis method using SPSS version 26. The results of this research showed that the factors such as pre clearance, custom clearance, and post clearance have a significant effect partially or simultaneously on Container Dwelling Time at Tanjung Priok port. Of the three factors tested, the most dominant factor affecting container dwelling time at Tanjung Priok port is the pre clearance factor.

Keywords: Dwelling Time, Container, Pre Clearance, Custom Clearance, Post Clearance

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh dari faktor *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* baik secara parsial maupun simultan terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok, serta untuk melihat faktor manakah yang paling dominan dalam *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Data sekunder yang didapatkan dari Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok sebagai data yang akan diolah dalam penelitian ini. Kemudian data di analisis dengan metode analisis regresi linier berganda menggunakan SPSS versi 26. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* mempunyai pengaruh yang signifikan baik secara masing-masing maupun secara bersama-sama terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Dari ketiga faktor yang di uji, dihasilkan faktor yang paling dominan mempengaruhi *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok adalah faktor *pre clearance*.

Kata kunci: Dwelling Time, Peti Kemas, Pre Clearance, Custom Clearance, Post Clearance

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang di dominasi oleh perairan, maka dari itu Indonesia disebut dengan negara maritim. Karena Indonesia memiliki jumlah pulau sekitar 17.508, dengan garis pantai sepanjang lebih dari 80.000 (Jinca, 2011). Hal ini membuat Indonesia menjadi Negara kepulauan terbesar di dunia. Dari kondisi geografis tersebut maka transportasi laut memiliki peranan yang sangat besar bagi Indonesia. Sehingga, dibutuhkan juga pelabuhan yang baik. Karena pelabuhan merupakan prasarana yang sangat penting

untuk menunjang keberlangsungan transportasi laut.

Dwelling Time merupakan salah satu indikator untuk mengukur performa pelabuhan secara internasional. *Dwelling Time* sendiri memiliki pengertian waktu yang dihitung sejak suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011 pada jurnal Anita., S.L., dan Indra A., 2017). Saat ini, waktu tunggu atau bongkar muat yang lebih dikenal dengan *dwelling time* yang dihadapi oleh beberapa pelabuhan di Indonesia cukup lama. Rata-rata waktu tunggu bongkar muat

(*dwelling time*) di Indonesia masih berada pada kisaran 4,9 hari. Hal ini sangat lama dibandingkan dengan waktu tunggu bongkar muat (*dwelling time*) di beberapa negara tetangga seperti Singapura yang hanya 1,0 hari, Belanda 1,1 hari dan Amerika Serikat 1,2 hari (Kennedy, 2019).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ruwantono., Susatyo N.W.P. (2016) terdapat tiga faktor yang mempengaruhi *dwelling time* yaitu, faktor *pre clearance*, faktor *custom clearance*, dan faktor *post clearance*. Ketiga faktor tersebut memiliki masalah tersendiri. Pada faktor *pre clearance* besarnya alokasi waktu dipengaruhi oleh perilaku pengusaha importir yang baru menyampaikan pemberitahuan impor barang 3 hari setelah pembongkaran barang. Pada faktor *custom clearance* yang menjadi akar masalah adalah tidak siapnya penarikan kontainer dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) ke tempat pemeriksaan fisik. Lalu, pada faktor *post clearance* permasalahannya adalah kurang siap dan keaktifan importir untuk segera mengeluarkan barang setelah terbit SPPB.

Berdasarkan fenomena diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan sebuah penelitian yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Dwelling Time Peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok”.

Permasalahan

Berdasarkan penjabaran diatas, maka rumusan masalah yang akan diteliti pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh *pre clearance* terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok?
2. Bagaimana Pengaruh *custom clearance* terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok?
3. Bagaimana pengaruh *post clearance* terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok?
4. Bagaimana pengaruh *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* secara simultan terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok?
5. Faktor manakah yang paling dominan dalam mempengaruhi *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok?

Tujuan

Merujuk pada permasalahan dan pertanyaan penelitian, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui pengaruh *pre clearance* (X_1) terhadap *dwelling time* (Y) peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.
2. Mengetahui pengaruh *customs clearance* (X_2) terhadap *dwelling time* (Y) peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.
3. Mengetahui pengaruh *post clearance* (X_3) terhadap *dwelling time* (Y) peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.
4. Mengetahui pengaruh *pre clearance* (X_1), *custom clearance* (X_2), dan *post clearance* (X_3) secara simultan terhadap *dwelling time* (Y) peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.
5. Menganalisis faktor paling dominan yang mempengaruhi *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Dwelling Time

Dwelling time adalah waktu yang dihitung mulai saat suatu peti kemas (kontainer) dikeluarkan dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama pelabuhan (World Bank, 2011 pada jurnal Anita, dkk., 2017). *Dwelling time* atau dalam Bahasa Indonesia diartikan sebagai waktu tunggu (bongkar muat), menjadi salah satu faktor yang menentukan dalam siklus perputaran penumpukkan peti kemas yang berdampak pada biaya logistik yang tinggi.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Dwelling Time

Petunjuk teknisnya diatur oleh Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai (Perdirjen) Nomor PER -07/BC/2021 mengenai Tata Laksana Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Tempat Penimbunan Berikat, bahwa arti sempit *customs clearance* biasanya dimaknai sebagai pemenuhan kewajiban kepabeanan terkait pengeluaran barang. Sedangkan dalam arti luas mempunyai tiga tahapan, yaitu *Pre-Clearance*, *Clearance* dan *Post Clearance*. Ketiga faktor yang mempengaruhi *dwelling time* yaitu, *pre clearance*, *customs clearance* dan yang terakhir adalah *post custom clearance* ketiganya memiliki penjelasan masing-masing yaitu:

1. *Pre Clearance*

Pre clearance adalah waktu yang diperlukan sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan importir melakukan *submit* Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai. (Bea Cukai,2021)

2. *Customs Clearance*

Custom clearance adalah tahap dimana proses penyelesaian kewajiban pabean sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Sebelum menerbitkan SPPB, akan dilakukan pemeriksaan jalur-jalur terlebih dahulu yang terbagi dalam 4 jalur yang dibedakan, yakni: Jalur Prioritas, Jalur Hijau, Jalur Kuning dan Jalur Merah. (Bea Cukai,2021)

3. *Post Customs Clearance*

Post customs clearance adalah tahap dimana mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. (Bea Cukai,2021).

Penjaluran *Custom Clearance*

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-08/BC/2009 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor, proses pengeluaran barang impor dari kawasan pabean (port), Bea Cukai melakukan penetapan jalur terhadap suatu importasi tersebut, meliputi:

1. Jalur Prioritas

Jalur Prioritas adalah jalur khusus yang ditujukan untuk importir yang memiliki *track record* sangat baik dan tentunya sudah memenuhi persyaratan yang ditentukan untuk mendapatkan pelayanan khusus. Jalur prioritas dibedakan menjadi 2, yakni:

- Jalur Mitra Utama (MITA) Prioritas
- Jalur Mitra Utama (MITA) Non-Prioritas

2. Jalur Hijau

Pada jalur ini dilakukan proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, penelitian dokumen tetap dilakukan setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

3. Jalur Kuning

Pada Jalur Kuning ini proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Jalur Kuning

ditetapkan jika terdapat kekurangan dalam dokumen pemberitahuan pabean beserta dokumen pelengkap.

4. Jalur Merah

Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran Barang Impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian asosiatif dengan metode pendekatan kuantitatif. Objek dalam penelitian ini adalah *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance*. Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah metode *purposive sampling*, dengan kriteria yaitu, data yang tersedia sesuai dengan kebutuhan penelitian yaitu dalam bulan, data yang tersedia lengkap dalam periode 2018-2020 dalam bulan.

Data kuantitatif merupakan Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini. Serta data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Lalu data yang digunakan adalah berdasarkan studi kepustakaan, dokumentasi, dan *Online research*.

Analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda melalui program SPSS versi 26 yang sebelumnya telah dilakukan uji asumsi klasik yakni uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Selanjutnya dilakukan uji hipotesis dengan menggunakan uji t (parsial) dan uji F (simultan). Kemudian dilakukan uji koefisien determinasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

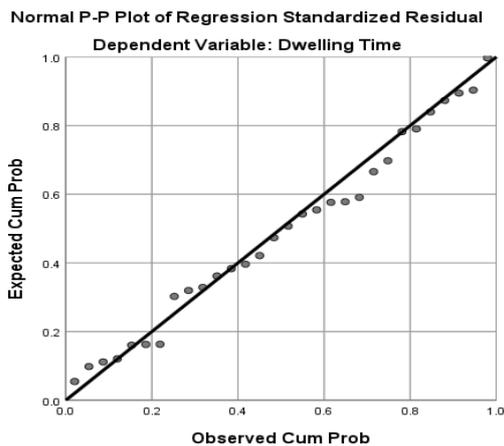
Tabel 4. 1 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.06102177
Most Extreme Differences	Absolute	.104
	Positive	.104
	Negative	-.059

Test Statistic	.104
Asymp. Sig. (2-tailed)	.200 ^{c,d}

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Berdasarkan tabel 4.1 dapat dilihat bahwa nilai signifikansi (*Asymp.sig 2- tailed*) menunjukkan angka sebesar 0,200, dimana angka tersebut lebih besar dari 0,05 (5%). Sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai residual terdistribusikan dengan normal. Maka modal regresi linier sudah tepat dan telah bebas dari adanya gejala normalitas. Selain itu, uji normalitas juga dapat diuji dengan analisis grafik normal probability plot, seperti pada Gambar 4.1 dibawah ini:



Gambar 4.1 Analisis Grafik Normal Probability Plot

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Berdasarkan gambar 4.1 dapat dilihat bahwa grafik normal *P-P Plot of Regression Standardized Residual* menunjukkan titik-titik (point) menyebar disekitar garis diagonal, serta penyebarannya mengikuti arah garis diagonal. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa model regresi linier sudah memenuhi persyaratan dan layak digunakan untuk pengolahan data.

2. Uji Multikolinieritas

Tabel 4.2 Hasil Uji Multikolinieritas

Coefficients ^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Pre Clearance	.254	3.936
	Custom Clearance	.236	4.240

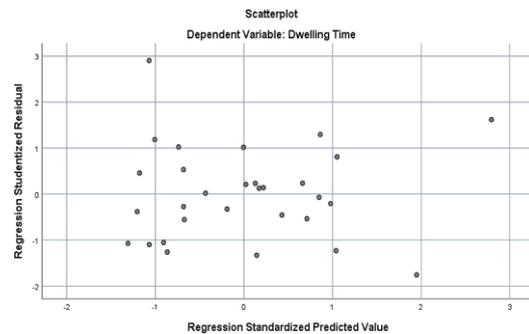
Post Clearance	.454	2.200
----------------	------	-------

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Dapat dilihat pada tabel 4.2 bahwa hasil perhitungan nilai *Tolerance* tidak ada satupun variabel bebas yang memiliki nilai *Tolerance* kurang dari 0,10. Perhitungan nilai VIF juga tidak ada yang menunjukkan nilai lebih dari 10. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas antar variabel bebas dalam penelitian ini.

3. Uji Heteroskedastisitas

Gambar 4. 2 Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Dapat dilihat pada gambar 4.2 bahwa titik menyebar secara acak diatas dan dibawah 0 pada sumbu Y dan tidak membentuk pola yang jelas. Maka variabel independen dan dependen pada grafik *scatterplot* tidak terjadi heteroskedastisitas, sehingga model regresi ini layak dipakai. Dalam uji heterokedastisitas dapat dilihat juga dengan menggunakan metode *White*, yang dapat dilihat pada Tabel 4.3 dibawah ini:

Tabel 4.3 Hasil Uji White

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.329 ^a	.108	.005	.00597

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Untuk mendapatkan hasil dari metode *White* gunakan *Chi-Square* hitung

a. *Chi-Square* Hitung = $n \times r^2$ (Adjusted R Square) = $30 \times 0,005 = 0,15$

b. *Chi-Square* Tabel = 5,99146

Dikarenakan hasil *Chi-Square* Hitung lebih kecil dibandingkan dengan *Chi-Square* tabel, maka dapat disimpulkan tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

4. Uji Autokorelasi

Tabel 4.4 Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b	
Model	Durbin-Watson
1	1.754

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Dapat dilihat pada table 4.5 bahwa nilai *Durbin-Watson* dalam penelitian ini sebesar 1,754 yang berarti nilai DW berada diantara -2 dan +2, maka dapat disimpulkan bahwa penelitian ini tidak memiliki gejala autokorelasi.

Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 4.5 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a			
Model		Unstandardized Coefficients	
		B	Std. Error
1	(Constant)	.052	.248
	Pre Clearance	1.006	.083
	Custom Clearance	.824	.236
	Post Clearance	.964	.116

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Dapat dirumuskan persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y (\textit{ Dwelling Time}) = 0,052 + 1,006 X_1 + 0,824 X_2 + 0,964 X_3$$

Berdasarkan persamaan regresi diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta adalah besarnya nilai variabel terikat (Y) tanpa dipengaruhi variabel bebas (X). Hasil uji regresi linier berganda menunjukkan nilai konstanta sebesar 0,052. Artinya jika tanpa adanya pengaruh variabel *pre clearance* (X_1), *custom clearance* (X_2) dan *post clearance* (X_3), maka nilai variabel terikat *dwelling time* (Y) sebesar 0,052 hari.
2. Variabel *pre clearance* (X_1) memiliki nilai koefisien regresi positif sebesar 1,006. Artinya jika variabel independen lain tetap nilainya, setiap variabel *pre clearance* mengalami peningkatan, maka *dwelling time* peti kemas pun akan meningkat sebesar 1,006 hari.

3. Variabel *custom clearance* (X_2) memiliki nilai koefisien regresi positif sebesar 0,824. Hal ini dapat diartikan bahwa jika variabel independen nilai nya tetap, maka setiap variabel *custom clearance* mengalami kenaikan, maka waktu *dwelling time* akan meningkat sebesar 0,824 hari.
4. Variabel *post clearance* (X_3) memiliki nilai koefisien regresi positif sebesar 0,964. Hal ini dapat diartikan bahwa jika variabel independen nilai nya tetap, maka setiap variabel *post clearance* mengalami kenaikan, maka waktu *dwelling time* akan meningkat sebesar 0,964 hari.

Uji Hipotesis

1. Uji Parsial (Uji t)

Tabel 4.6 Hasil Uji t

Coefficients ^a			
Model		T	Sig.
1	(Constant)	.211	.835
	Pre Clearance	12.148	.000
	Custom Clearance	3.496	.002
	Post Clearance	8.313	.000

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

Berdasarkan hasil uji t di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. H_1 : *Pre clearance* memiliki pengaruh positif terhadap *dwelling time* peti kemas
Berdasarkan hasil uji statistik t (parsial), diperoleh nilai signifikansi untuk variabel *pre clearance* sebesar 0,000, dimana nilai ini lebih kecil dari tingkat signifikansi yang digunakan, yaitu 0,05 (5%). Artinya secara parsial *pre clearance* berpengaruh signifikan terhadap *dwelling time*. Pada Tabel 4.6 juga diperoleh nilai t hitung sebesar 12,148, maka nilai t hitung > t tabel yaitu sebesar 12,148 > 1,98609. Dengan demikian, kesimpulan dari pernyataan tersebut adalah H_1 diterima dan H_0 ditolak.
2. H_2 : *Custom clearance* memiliki pengaruh positif terhadap *dwelling time* peti kemas
Berdasarkan hasil uji statistik t (parsial), diperoleh nilai signifikansi untuk variabel *custom clearance* sebesar 0,002, dimana nilai ini lebih kecil dari tingkat signifikansi yang digunakan, yaitu 0,05 (5%). Artinya secara parsial *custom clearance* berpengaruh signifikan terhadap *dwelling time*. Pada Tabel 4.6 juga diperoleh nilai t hitung sebesar 3,496, maka nilai t hitung > t tabel yaitu sebesar 3,496 > 1,98609. Dengan

- demikian, dapat disimpulkan dari pernyataan tersebut adalah H_2 diterima dan H_0 ditolak.
3. H_3 : *Post clearance* memiliki pengaruh positif terhadap *dwelling time* peti kemas Berdasarkan hasil uji statistik t (parsial), diperoleh nilai signifikansi untuk variabel *pre clearance* sebesar 0,000, dimana nilai ini lebih kecil dari tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu 0,05 (5%). Artinya secara parsial *post clearance* berpengaruh signifikan terhadap *dwelling time*. Pada Tabel 4.6 juga diperoleh nilai t hitung sebesar 8,313, maka nilai t hitung > t tabel yaitu sebesar 8,313 > 1,98609. Dengan demikian, dapat disimpulkan dari pernyataan tersebut adalah H_3 diterima dan H_0 ditolak.
4. Faktor Dominan yang Mempengaruhi *Dwelling Time*
Dari seluruh variabel *pre clearance*, *custom clearance* dan *post clearance* yang paling berpengaruh dominan terhadap *dwelling time* adalah variabel *post clearance* dengan nilai koefisien *unstandardized (B)* 1,006.

2. Uji Simultan (Uji F)

Tabel 4.7 Hasil Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3.996	3	1.332	320.701	.000 ^b
	Residual	.108	26	.004		
	Total	4.104	29			

Sumber: Hasil Output SPSS V.26

H_4 : Faktor *Pre Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post clearance* secara simultan berpengaruh terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok.

Hasil uji statistik f (simultan) menunjukkan bahwa nilai signifikansi *pre clearance*, *custom clearance* dan *post clearance* secara simultan adalah 0,000 berada dibawah 0,05 (5%). Pada tabel 4.7 diperoleh F-hitung sebesar 320,701, maka nilai F-hitung > F-tabel yaitu sebesar 320,701 > 3,35. Sehingga dapat dikatakan bahwa *pre clearance*, *custom clearance* dan *post clearance* secara bersama-sama (simultan) berpengaruh signifikan terhadap *dwelling time*. Kesimpulan dari pernyataan tersebut adalah H_4 diterima dan H_0 ditolak.

3. Uji Koefisien Korelasi dan Koefisien Determinasi

Tabel 4.8 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.987 ^a	.974	.971	.06445

Sumber: Hasil Output SPSS Versi 26

Berdasarkan tabel 4.8 dapat dilihat hasil uji koefisien determinasi (R^2) dapat dilihat bahwa nilai Adjusted R Square sebesar 0,971. Hal ini menyatakan bahwa variabel independen yang terdiri dari *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* secara bersama-sama (simultan) mampu menjelaskan perubahan yang terjadi terhadap *dwelling time* sebesar 97,1% Sisanya sebesar 2,9%, dijelaskan oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model regresi ini.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor *pre clearance* berpengaruh terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Kesadaran importir dalam mengurus dokumen serta koordinasi yang baik antar instansi terkait, menjadi penentu dalam upaya menekan *pre clearance* agar lebih baik. Sebab, jika *pre clearance* dikelola secara baik, maka *dwelling time* juga akan membaik.
2. Faktor *custom clearance* berpengaruh terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Kecepatan dalam penyerahan *hardcopy* dokumen dan kecepatan penarikan kontainer untuk diperiksa, menjadi penentu dalam upaya untuk membuat *custom clearance* lebih baik lagi. Hal ini juga akan menurunkan angka *dwelling time*. Karena perubahan dalam faktor *custom clearance* akan mempengaruhi *dwelling time* peti kemas.
3. Faktor *post clearance* berpengaruh terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Pelayanan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) yang maksimal serta kecepatan pemilik barang dalam mengeluarkan barang setelah terbit SPPB, menjadi penentu dalam upaya untuk menekan *post clearance* lebih baik lagi. Hal

ini juga akan membuat *dwelling time* menjadi lebih baik. Karena, penurunan yang terjadi pada faktor *post clearance* akan mempengaruhi *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok.

4. Faktor *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* secara bersama-sama mempengaruhi *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini menunjukkan bahwa jika ketiga faktor tersebut mengalami perubahan seperti penurunan atau kenaikan maka akan membuat *dwelling time* mengalami perubahan. Karena ketiga faktor tersebut adalah faktor utama yang menentukan *dwelling time*.
5. Faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi *dwelling time* peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok adalah faktor *pre clearance*. Oleh karena itu, apabila faktor *pre clearance* mengalami peningkatan, maka dapat dipastikan *dwelling time* juga akan mengalami peningkatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anita., S.L., Indra Asmadewa. 2017. *Analisis Dwelling Time Impor Pada Pelabuhan Tanjung Priok Melalui Penerapan Theory Of Constraints*. Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai. Vol 1, No 1 2017.
- 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.
- Direktorat Jendral Bea dan Cukai. 2016. *Performansi Dwelling Time Lima Pelabuhan Besar di Indonesia dan Langkah-Langkah Penanganan*. Kementerian Keuangan RI, Jakarta.
- Bea Cukai (2021). "Petunjuk teknisnya diatur oleh Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai (Perdirjen) Nomor PER - 07/BC/2021"
- Jinca, M. Yamin. 2011. *Transportasi Laut Indonesia*. Surabaya: Brilian Internasional.
- Narindra, R. A. A., Al Musadieq, M., & Supriono, S., 2016. *Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Pendapatan (Studi pada PT. Terminal Petikemas Semarang tahun 2011-2015)*. Jurnal Administrasi Bisnis. Vol 41, No 1 2016.
- Nuryanto., Ngaijan., 2018. *Minimalize Dwelling Time Dapatkah Menurunkan Biaya Logistik di Pelabuhan*. Seminar Master PPNS. Vol 3, No 1 2018 ISSN: 2548-6527
- Kennedy, Posma Sariguna Johnson. 2019. *Analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia Ditinjau dari Dwelling Time*. Journal Economic Resources vol. 1 No 2 Maret 2019 ISSN: 2620-6196.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-08/BC/2009 *Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor*
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai (Perdirjen). Nomor PER -07/BC/2021 *mengenai Tata Laksana Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Tempat Penimbunan Berikat*.
- Ruwantono, Ilham Mardena., Susatyo N.W.P. 2016. *Analisis Penyebab Tidak Tercapainya Target Dwelling Time Menggunakan Metode Fault Tree Analysis, Studi Kasus: Pelabuhan Tanjung Priok (Pelindo II)*. Industrial Engineering Online Journal. Vol 5, No 4 2016.
- Sunarmin., Noviandari S. U., Wiwin E. Y., 2019. *Analisis Efektivitas Penetapan Jalur Terkait dengan Dwelling Time di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok*. Vol 1, No 1 2019 ISSN: 2686- 1585.
- Witjaksono, A., dkk., 2016. *Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas di PT Jakarta International Container Terminal*. Jurnal Manajemen Teknologi. Vol 15, No 1 2016.

