

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perdagangan internasional memiliki perkembangan yang sangat pesat pada era sekarang karena memiliki peranan penting dalam menunjang perekonomian nasional. Perdagangan internasional pada dasarnya mencakup aktivitas ekspor dan impor sebagai sarana pertukaran barang dan jasa melintasi batas negara. Perdagangan internasional merupakan perdagangan antarnegara di mana barang-barang tersebut secara fisik melintasi batas negara dan wajib mematuhi aturan daerah pabean (Amir, 2004). Dengan kata lain, tanpa adanya penyelesaian administrasi dan prosedur kepabeanan yang sah oleh pihak yang berwenang, proses perpindahan barang dalam perdagangan antarnegara belum dapat diakui selesai secara hukum, yang pada akhirnya akan menghambat proses pelepasan barang dari kawasan pabean ke pihak importir.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, aktivitas impor didefinisikan sebagai proses memasukkan barang ke wilayah pabean, sementara ekspor merujuk pada kegiatan mengeluarkan barang dari wilayah pabean. Dengan demikian, ekspor impor dapat didefinisikan sebagai suatu kegiatan transaksional baik membeli maupun menjual barang antarnegara untuk memenuhi kebutuhan negara dan permintaan pasar nasional. Terutama kegiatan impor yang memegang peranan penting dalam proses rantai pasok sebagai jalur utama pemenuhan kebutuhan industri dan konsumsi dalam negeri.

Dalam rantai pasok global, pelabuhan bertindak sebagai salah satu kunci utama dalam distribusi logistik, di mana efisiensi pelabuhan sangat menentukan daya saing ekonomi suatu negara. Indikator utama yang digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pelabuhan dalam menangani arus barang adalah *dwelling time*. Kondisi ideal kegiatan impor dari sebuah pelabuhan dilihat dari seberapa cepat pergerakan barang sejak tiba hingga didistribusikan. Menurut World Bank (2011), *dwelling time* didefinisikan sebagai total waktu yang diperlukan oleh peti kemas sejak proses pembongkaran dari kapal hingga saat keluar dari area terminal pelabuhan. Tidak efektifnya *dwelling time* mengakibatkan terganggunya kelancaran aliran barang dan penumpukan barang sehingga dapat membebani konsumen karena *dwelling time* yang memunculkan biaya tambahan mendorong kenaikan harga produk (Baslandze & Fuchs, 2025). Selain itu, fenomena ini mengakibatkan keterlambatan logistik yang berkontribusi terhadap tekanan inflasi dari sisi harga barang (International Monetary Fund, 2026). Kondisi ini menuntut adanya sinergi yang utuh dalam seluruh tahapan prosedural pelabuhan dari berbagai pihak untuk mengoptimalkan penggunaan kapasitas lahan terminal, meminimalkan biaya penumpukan, dan memastikan kelancaran arus dokumen kepabeanan.

Di tengah pesatnya perkembangan perdagangan internasional, lonjakan volume arus barang yang masuk ke dalam negeri seringkali diiringi dengan permasalahan inefisiensi waktu operasional. Berdasarkan laporan DDTC News (2026), rata-rata waktu tunggu (*dwelling time*) impor di berbagai pelabuhan Indonesia masih berkisar di angka 3,02 hari. Pada Pelabuhan Tanjung Emas, *dwelling time* pada tahun 2025 tercatat mencapai sekitar 4,34 hari (DDTC News,

2025) sehingga masih melampaui target ideal pemerintah berdasarkan standar internasional, yaitu di bawah 3 hari. Sedangkan, menurut Narindra dkk. (2016) menyebutkan bahwa tingkat *dwelling time* yang dihadapi Pelabuhan Indonesia terutama Pelabuhan Tanjung Emas Semarang cukup tinggi dan selalu mengalami peningkatan yang signifikan dapat disebabkan karena adanya peningkatan volume petikemas dari tahun ke tahun. Data dari Kementerian Perhubungan (2020) sebagaimana dikutip dalam Aulia (2023) mencatat bahwa rata-rata *dwelling time* impor di sejumlah pelabuhan besar Indonesia berkisar antara 4 hingga 5 hari di mana angka ini berbeda jauh bila dibandingkan dengan negara-negara lain. Menurut *Maritime and Port Authority of Singapore* (2019, dikutip dalam Aulia, 2023), *dwelling time* di Singapura memiliki rata-rata sekitar 2,5 hari (impor) dan 1,6 hari (ekspor). Menurut data *Japan International Freight Forwarders Association* (2019, dikutip dalam Aulia, 2023), rata-rata *dwelling time* di Jepang sekitar 1,6 hari (impor) dan 1,2 hari (ekspor). Menurut data *Korea Maritime Institute* (2019, dikutip dalam Aulia, 2023), *dwelling time* di Korea Selatan memiliki rata-rata sekitar 3,1 hari (impor) dan 2,7 hari (ekspor). Keterlambatan arus pengeluaran barang impor ini menyebabkan peti kemas harus tertahan lebih lama di pelabuhan, yang secara langsung memicu pembengkakan biaya penumpukan (*demurrage*) atau biaya inap kontainer sehingga dapat merugikan pihak importir dan perusahaan jasa logistik.

Menurut Amir (2004), kepabeanan merupakan sistem pengelolaan dan pengawasan negara terhadap arus keluar masuk barang dari suatu negara yang dilakukan oleh instansi pabean dengan tujuan melindungi kepentingan ekonomi, sosial, budaya, dan keamanan negara. Sedangkan, Undang-Undang Nomor 17

Tahun 2006 tentang Kepabeanan, kepabeanan merupakan segala hal yang berkaitan dengan pengawasan arus barang yang keluar dan masuk dari wilayah pabean, serta pemungutan bea masuk dan bea keluar. Dalam praktik lapangan, proses kepabeanan dikenal dengan istilah proses *clearance*, yaitu serangkaian proses yang harus dilalui oleh barang impor maupun ekspor untuk dapat dikeluarkan dari pelabuhan. Proses ini dilaksanakan oleh beberapa pihak termasuk pihak importir atau PPJK hingga Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) mencakup *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. Efektivitas proses ini sangat penting karena keterlambatan atau kesalahan dari salah satu prosesnya saja dapat mengakibatkan keterlambatan pengeluaran barang impor.

Dwelling time impor dipengaruhi oleh kompleksitas tahapan kepabeanan. Tingkat efektivitas *dwelling time* dilihat dari seberapa efektif waktu tunggu tersebut dikelola melalui masing-masing waktu tahapan kepabeanan. Berbagai penelitian terdahulu secara konsisten mengungkapkan bahwa ketiga tahapan *clearance*, yaitu *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* berkontribusi nyata terhadap durasi *dwelling time* yang menghambat efektivitas pengeluaran barang impor. Menurut Sarumaha dkk. (2022), tahap *customs clearance* meliputi verifikasi dokumen oleh Bea Cukai yang telah diajukan oleh importir, penjaluran barang, pemeriksaan fisik (jika masuk jalur merah), penetapan dan pembayaran bea masuk serta pajak, dan tahap yang terakhir adalah penerbitan Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB). Pada tahap *customs clearance* biasanya proses penjaluran barang merupakan tahap kompleks yang memakan durasi waktu terlalu lama dalam keseluruhan proses kepabeanan di mana penjaluran barang merupakan

proses penetapan jalur pemeriksaan yang menentukan apakah barang akan diperiksa fisik atau tidak (Sarumaha dkk., 2022). Kewajiban pemeriksaan khususnya komoditas impor jalur merah secara teknis memerlukan waktu lebih lama dibandingkan jalur lain karena harus dilakukan pemeriksaan fisik dahulu.

Meskipun penelitian terdahulu menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan antar faktor tersebut, tetap ditemukan variasi temuan mengenai faktor mana yang paling dominan dan subjek/lokasi penelitian yang diteliti. Penelitian oleh Ruwantono dan Susatyo (2016), menemukan bahwa tahap *pre clearance* di Pelabuhan Tanjung Priok menjadi faktor yang paling dominan dengan rendahnya kesadaran importir dalam mengirimkan dokumen PIB di mana importir baru menyampaikan dokumen PIB setelah 3 hari sejak pembongkaran barang impor, serta kompleksitasnya perizinan impor larangan dan pembatasan (lartas) sebagai kendala. Hal ini sejalan dengan penelitian Sihaloha dkk. (2023) pada sudut pandang Bea Cukai di Pelabuhan Belawan Medan menemukan bahwa tahap *pre clearance* memberikan pengaruh terbesar terhadap durasi *dwelling time* akibat para pengguna jasa yang tidak segera memenuhi kewajiban kepabeanan. Selain itu, penelitian tersebut juga menyebutkan terdapat beberapa faktor lain yang mempengaruhi *dwelling time*, yaitu pertimbangan ekonomis, tidak tersedianya gudang importir, pengurusan izin lartas, barang yang belum dibutuhkan untuk proses produksi, belum efektifnya pelayanan beberapa instansi. Namun, terdapat temuan berbeda pada penelitian Hardhika dan Saifuddin (2025) yang menyatakan faktor *post clearance* merupakan faktor paling dominan yang mempengaruhi durasi *dwelling time* akibat penundaan pengeluaran petikemas dari pelabuhan oleh importir.

Pada penelitian oleh Pangestu dkk. (2024) menemukan perbedaan antara klaim optimalisasi sistem digital dan realitas praktik penyelesaian dokumen di pelabuhan. Secara teoritis, penerapan sistem elektronik satu pintu seperti *Indonesian National Single Window* (INSW) ditujukan untuk mempercepat *clearance* barang secara simultan serta menyederhanakan proses perizinan. Akan tetapi, fakta lapangan masih menunjukkan ketidaksesuaian, yakni sistem yang belum sepenuhnya terintegrasi menyebabkan lambatnya penerbitan dokumen. Pada praktik lapangan menemukan bahwa seringkali terjadi sistem web *error* sehingga mempengaruhi proses pengajuan PIB yang merupakan bagian dari proses *pre clearance*. Tidak hanya sistem web yang *error* saja, tetapi keterlambatan pengajuan PIB dapat disebabkan oleh ketidakmampuan sumber daya manusia internal perusahaan dalam mengelola tingginya volume dokumen secara bersamaan.

PT Samudera Perdana Selaras Semarang merupakan perusahaan swasta yang bergerak di bidang PPK atau EMKL dengan layanan keagenan kapal, *clearance*, pergudangan, *Land Transportation*. Peran perusahaan ini sangat penting dalam membantu importir mengurus dokumen dari pelabuhan hingga ke gudang tujuan importir. Berdasarkan observasi, perusahaan beberapa kali berhadapan dengan kendala pada keterlambatan kelengkapan dokumen dari berbagai pihak baik dari importir maupun pelayaran, kendala pada sistem, keterbatasan armada, dan kendala eksternal seperti kemacetan parah di akses jalan pelabuhan. Kendala ini berpengaruh pada efisiensi tahapan kepabeanan yang juga mempengaruhi efektivitas *dwelling time* yang pada akhirnya menyebabkan barang impor telat keluar dari pelabuhan.

Berdasarkan wawancara pendahuluan mengenai permasalahan operasional perusahaan dengan salah satu karyawan bagian operasioanal divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras, diketahui rata-rata keseluruhan *dwelling time* pada kegiatan impor yang ditangani perusahaan masih mencapai sekitar 4 hari. Hal tersebut mengindikasikan proses pengeluaran barang impor oleh perusahaan belum mampu menyentuh angka di bawah 3 hari yang merupakan target ideal pemerintah mengenai total *dwelling time* di Indonesia berdasarkan standar internasional.

Dalam wawancara yang sama untuk menggali fenomena dan penyebab belum efektifnya total waktu tunggu tersebut, diungkapkan berdasarkan pengalaman di lapangan bahwa efektivitas *dwelling time* yang menyebabkan kurang efektifnya pengeluaran barang impor sangat dipengaruhi oleh kendala-kendala operasional yang tersebar di sepanjang tahapan kepabeanan mulai dari *pre clearance*, *customs clearance* dengan penjaluran barang merupakan tahap paling kompleks, hingga *post clearance*. *Dwelling time* yang tidak efektif berdampak langsung pada lonjakan biaya logistik dan terganggunya operasional sehingga dapat merugikan pihak importir karena terjadi keterlambatan keluarnya barang modal yang dapat menurunkan tingkat kepuasan atau kepercayaan pelanggan. Dengan kata lain, pelanggan (importir) akan merasa dirugikan karena jadwal produksi atau distribusi mereka dapat terganggu akibat kedatangan barang modal ke gudang importir tidak sesuai dengan estimasi waktu.

Tahap awal yang mempengaruhi efektivitas waktu tunggu barang adalah proses *pre clearance*. Keterlambatan pada fase ini bermula dari ketidakdisiplinan pihak importir yang seringkali sulit dihubungi saat diminta untuk segera

mengirimkan dokumen wajib impor, seperti *Bill of Lading* (B/L), *Invoice*, dan *Packing List* kepada PT Samudera Perdana Selaras Semarang. Permasalahan ini akan semakin memakan waktu lama jika PPJK (Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan) harus menghubungi importir kembali karena dokumen yang dikirim kurang lengkap atau salah. Faktor lain yang membuat *pre clearance* terhambat adalah lambatnya proses pengurusan perizinan larangan dan pembatasan (lartas) dari instansi terkait sebelum dokumen dapat diproses lebih lanjut.

Pada tahapan *customs clearance*, proses yang paling banyak memakan waktu adalah penentuan penjaluran barang oleh pihak Bea Cukai. Masih ada beberapa barang impor yang terkena jalur merah sehingga mengharuskan dilakukannya pemeriksaan fisik secara menyeluruh yang juga membutuhkan pendampingan pemeriksaan fisik oleh PT Samudera Perdana Selaras. Terdapat beberapa faktor utama yang menyebabkan barang ditetapkan pada jalur merah, di antaranya ditemukan ketidaktepatan input HS Code maupun ketidaksesuaian nilai pabean oleh Bea Cukai. Selain itu, status sebagai importir baru, komoditas impor tergolong barang risiko tinggi (*high risk*), dan penentuan melalui sistem acak dari pihak Bea Cukai juga sangat memengaruhi penjaluran ini. Sedangkan untuk barang impor tipe *Less than Container Load* (LCL) dapat terkena jalur merah karena memiliki kuantitas barang sangat padat, yakni melebihi 100 unit per kontainer.

Adapun tahap *post clearance*, keterlambatan seringkali dipicu oleh kendala administrasi finansial di mana importir telat melakukan pembayaran *billing* pajak atau administrasi pengeluaran barang lainnya meskipun status barang sudah ditetapkan masuk jalur hijau. Keterlambatan pembayaran ini menunda penerbitan

SPPB. Selain itu, kesiapan dan ketersediaan armada (*trucking*) juga menjadi faktor inefisiensi *post clearance*. Masalah teknis seperti armada yang tiba-tiba bermasalah hingga kesalahan PPJK dalam memilih armada yang tidak sesuai dengan karakteristik muatan barang membuat barang tidak dapat diangkut di mana hambatan ini seringkali ditemukan pada impor tipe LCL yang dapat memicu pembatalan perjalanan dan *re-scheduling* sehingga dapat memperparah waktu tunggu di pelabuhan. Permasalahan di luar kendali perusahaan juga sering ditemukan karena kemacetan lalu lintas di akses jalan keluar masuk pelabuhan.

Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam penentuan lokasi penelitian yang hanya berfokus pada satu perusahaan penyedia jasa kepabeanan, yaitu PT Samudera Perdana Selaras Semarang (PPJK/EMKL). Keterbatasan penentuan lokasi pada satu perusahaan PPJK/EMKL ini menyebabkan karakteristik hambatan yang diteliti akan berbeda jika dibandingkan dengan penelitian yang mengambil sudut pandang dari Pelabuhan maupun Bea Cukai. Pihak Pelabuhan dan Bea Cukai menangani proses *customs clearance* secara lebih luas, tidak hanya sebatas pada tahapan penjaluran barang. Menurut Sarumaha dkk. (2022) tahapan *customs clearance* mencakup serangkaian proses mulai dari penelitian dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), pemeriksaan berdasarkan penetapan jalur (penjaluran barang), pemeriksaan fisik, pelunasan kewajiban pabean atau *e-Billing*, hingga penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Akan tetapi, dari sudut pandang EMKL/PPJK, dampak inefisiensi waktu jauh lebih dirasakan secara langsung pada tahap penjaluran barang dibanding tahapan *customs clearance* lainnya. Hal ini

dikarenakan penjaluran barang, khususnya jalur merah membutuhkan pengerahan sumber daya untuk mendampingi pemeriksaan fisik secara langsung di lapangan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini dirancang untuk mengkaji dan menganalisis sejauh mana pengaruh *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* terhadap efektivitas *dwelling time* kegiatan impor baik secara parsial maupun simultan melalui pendekatan kuantitatif. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi perusahaan PPK/EMKL serta pemangku kepentingan lainnya dalam upaya mengoptimalkan proses kepabeanan dan meningkatkan efektivitas *dwelling time* di Indonesia. Dengan demikian, uraian tersebut menjadi dasar dalam penelitian yang berjudul **“Pengaruh Pre Clearance, Penjaluran Barang, dan Post Clearance terhadap Efektivitas Dwelling Time pada Kegiatan Impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang”**.

1.1. Rumusan Masalah

Adapun masalah yang ada di PT Samudera Perdana Selaras Semarang yaitu total *dwelling time* impor di pelabuhan yang ditangani oleh perusahaan masih melampaui target ideal pemerintah dengan dipengaruhi oleh beberapa faktor dari masing-masing tahapan *clearance* sehingga masih tergolong belum efektif. Dengan demikian, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah *pre clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang?
2. Apakah penjaluran barang berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang?

3. Apakah *post clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang?
4. Apakah *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang?

1.2. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah *pre clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.
2. Untuk mengetahui apakah penjaluran barang berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.
3. Untuk mengetahui apakah *post clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.
4. Untuk mengetahui apakah *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.

1.3. Kegunaan Penelitian

1.3.1. Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat digunakan untuk meningkatkan kemampuan mahasiswa dalam menerapkan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan, memperluas wawasan melalui implementasi teori tersebut dalam situasi kerja yang sesungguhnya di lapangan. Penelitian ini juga dapat menambah pengalaman dan pemahaman terhadap permasalahan nyata di perusahaan sebagai bagian dari pemenuhan syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan (D-IV) Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik di Universitas Diponegoro Semarang.

1.3.2. Bagi Program Studi

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya bahan ajar program studi dan menjadi referensi tambahan bagi mahasiswa yang ingin meneliti lebih lanjut di bidang keilmuannya, terutama terkait teori kepabeanan dan *dwelling time*. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi masukan program studi dalam menjalin kerja sama yang saling menguntungkan dengan PT Samudera Perdana Selaras Semarang.

1.3.3. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi perusahaan untuk mengetahui sejauh mana kompleksitas tahapan kepabeanan, serta faktor penjaluran barang yang merupakan bagian dari tahap *customs clearance* dapat mempengaruhi efektivitas *dwelling time* yang berakibat pada waktu barang impor keluar dari pelabuhan. Selain itu, penelitian ini juga dapat dijadikan bahan pertimbangan yang bermanfaat bagi kelancaran operasional perusahaan.