

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

2.1.1. Impor

2.1.1.1. Definisi Impor

Menurut Krugman dan Obstfeld dalam (*International Economics: Theory and Policy*, 1991) menjelaskan bahwa impor adalah bagian integral perdagangan internasional yang memungkinkan suatu negara mengkonsumsi kombinasi barang yang lebih luas daripada barang yang dihasilkan sendiri. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Secara umum, impor dapat ditafsirkan sebagai tindakan memasukkan barang dari negara lain.

Dengan demikian, impor merupakan aktivitas memasukkan barang dan jasa dari luar negeri ke dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan yang tidak bisa dihasilkan oleh negaranya sendiri. Dampak dari kegiatan impor ini dapat bersifat negatif atau positif dikarenakan kegiatan impor harus dikompensasi dengan ekspor.

2.1.1.2. Jenis-jenis Impor

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, jenis impor dibagi menjadi dua yaitu berdasarkan kegiatan dan pengiriman:

1. Berdasarkan Kegiatan
 - a. Impor Sementara, membeli barang dari luar negeri untuk diekspor kembali, dengan masa tinggal kurang dari 3 tahun

- b. Impor Untuk Digunakan, memasukan barang ke suatu negara untuk digunakan oleh masyarakat atau negara itu sendiri.
 - c. Impor Ditimbun, memasukan barang antar kantor pabean dengan melakukan pembongkaran terlebih dahulu.
 - d. Impor Angkat Lanjut, memasukan barang antar kantor pabean tanpa melakukan pembongkaran.
 - e. Impor untuk Diekspor Kembali atau KITE (Kegiatan Impor Tujuan Ekspor), mengangkut barang dalam negeri untuk diekspor kembali dengan dukungan penuh pemerintah untuk mendapat fasilitas bebas pajak impor.
2. Berdasarkan Pengiriman
- a. *Full Container Load* (FCL), barang dikirimkan menggunakan satu kontainer penuh yang hanya digunakan oleh satu pengiriman saja di mana seluruh isi kontainer tersebut hanya dimiliki oleh satu pengirim (importir).
 - b. *Less Than Container Load* (LCL), barang dikirimkan menggunakan satu kontainer namun tidak terisi penuh, sehingga dapat digunakan oleh beberapa pengirim di mana isi kontainer dimiliki oleh lebih dari satu pengirim (importir).

2.1.1.3. Instansi Terkait dalam Kegiatan Impor

Pelaksanaan kegiatan impor bukanlah suatu proses yang berdiri sendiri, melainkan sebuah rangkaian aktivitas logistik dan administratif kompleks yang melibatkan kolaborasi dari berbagai pihak yang saling terintegrasi. Kelancaran arus perpindahan fisik barang, penyelesaian dokumen pabean, serta keamanan lalu lintas transaksi keuangan dalam kegiatan importasi sangat bergantung pada peran serta

berbagai instansi. Menurut Supardi dalam (Ekspor Impor: Teori dan Praktikum Kegiatan Ekspor Impor untuk Praktisi Logistik dan Bisnis, 2019) pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan impor adalah sebagai berikut:

1. *Shipper*, pihak yang berperan sebagai pengirim barang dari negara asal. Biasanya merupakan eksportir atau perusahaan dagang yang menandatangani kontrak pengangkutan dengan perusahaan pelayaran atau *Freight Forwarder*.
2. *Consignee*, penerima barang di negara tujuan yang tercantum dalam dokumen pengangkutan seperti *Bill of Lading*. *Consignee* dapat berupa importir atau pemilik barang yang sah.
3. *Carrier*, perusahaan transportasi (biasanya pelayaran atau maskapai) yang bertugas mengangkut barang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.
4. Eksportir, individu/badan usaha yang melakukan kegiatan pengeluaran barang dari daerah pabean negara untuk diperdagangkan atau digunakan di negara lain.
5. Importir, pihak yang memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia, baik untuk keperluan produksi, konsumsi, atau distribusi.
6. PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan), badan usaha yang telah mendapatkan izin resmi dari DJBC untuk bertindak sebagai perwakilan importir maupun eksportir dalam menangani seluruh urusan dokumen dan proses kepabeanan yang diperlukan.
7. Bank, sebagai lembaga keuangan yang memfasilitasi pembayaran internasional dan penerbitan instrumen pembayaran seperti *Letter of Credit (L/C)*.

8. Perusahaan Asuransi memberikan jaminan terhadap risiko kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan barang selama pengiriman, berdasarkan polis asuransi yang disepakati.
9. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), lembaga pemerintah di bawah Kementerian Keuangan yang bertugas melakukan pengawasan dan pelayanan atas lalu lintas barang di wilayah pabean.
10. Unit Terminal Peti Kemas (UTPK), fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat, penyimpanan, dan pengelolaan kontainer.
11. Depo Kontainer, sebagai tempat penyimpanan sementara kontainer kosong atau penuh, serta menyediakan layanan perawatan dan perbaikan kontainer.
12. *Trucking*, moda transportasi darat yang mengangkut barang dari pelabuhan ke gudang importir atau sebaliknya.
13. TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat), pekerja di pelabuhan yang menangani proses pemindahan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya secara fisik.

2.1.1.4. Dokumen Impor

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2006 mengenai dokumen yang harus dilengkapi untuk melaksanakan kegiatan impor yaitu tentang tata cara pemasukan barang ke dalam daerah pabean, menjelaskan kewajiban PIB kepada DJBC menyebutkan pentingnya dokumen pelengkap pabean dalam proses importasi. Adapun jenis-jenis dokumen impor yaitu sebagai berikut:

1. Dokumen Penting
 - a. *Bill of Lading* (B/L), diterbitkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda terima barang yang difungsikan sebagai bukti kepemilikan barang.

- b. *Invoice*, dokumen yang memuat informasi terperinci mengenai harga dan spesifikasi barang yang telah dibeli oleh pihak perusahaan atau customer
- c. *Packing List*, dokumen berisi keterangan mengenai berat, jumlah, serta jenis barang yang dikirim dalam kegiatan ekspor maupun impor.
- d. *Certificate of Origin (COO)*, dokumen yang menjelaskan negara atau wilayah asal dari barang yang diekspor maupun diimpor.
- e. *Certificate of Analyst (COA)*, berfungsi sebagai bukti komoditas ekspor/impor telah melalui proses pemeriksaan sesuai ketentuan.
- f. *Weight Certificate*, dokumen resmi yang memuat informasi mengenai berat total komoditas yang dikirim dalam kegiatan ekspor maupun impor.
- g. *Packing Declaration* menjelaskan secara rinci jenis bahan yang digunakan dalam proses pengemasan barang berfungsi untuk memastikan bahwa kemasan tersebut tidak mengandung bahan berbahaya yang dapat membahayakan keamanan negara tujuan.
- h. *Phytosanitary Certificate*, dokumen yang menyatakan bahwa komoditas ekspor maupun impor telah bebas dari Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina (OPTK) tertentu, sesuai dengan ketentuan perlindungan tanaman yang berlaku.
- i. *Prior Notice*, dokumen yang memberikan informasi awal mengenai identitas Pangan Segar Asal Tumbuhan (PSAT) yang akan masuk ke suatu negara, guna mendukung pengawasan keamanan pangan di negara tujuan.

2. Dokumen Pelengkap

- a. Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dokumen yang memuat informasi lengkap mengenai data importir, sarana pengangkut, identitas alat angkut, serta rincian barang yang diimpor. Dokumen ini menjadi dasar dalam proses administrasi kepabean.
- b. Lampiran *Single Submission* (SSM), dokumen yang menunjukkan bahwa proses pengiriman data telah dilakukan melalui sistem SSM. Sistem ini merupakan integrasi antara sistem PIB milik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan sistem PPK Online milik Balai Karantina, yang bertujuan untuk menyederhakan proses perizinan impor.
- c. Rekomendasi Impor (REKIM), dokumen yang berfungsi sebagai pernyataan bahwa barang impor khususnya yang diperuntukan sebagai bahan pakan ternak, telah dinyatakan aman untuk diedarkan dan digunakan sesuai ketentuan yang berlaku
- d. Lampiran PPK *Online*, dokumen pelengkap yang menjelaskan secara teknis jenis dan kondisi pallet/alas kemasan yang digunakan dalam pengiriman barang impor relevan dengan standar keamanan dan kebersihan yang ditetapkan.
- e. *Delivery Order* (DO), dokumen resmi yang berfungsi sebagai barang bukti pengiriman barang dari penjual kepada pembeli, sekaligus sebagai instruksi kepada perusahaan jasa ekspedisi untuk menyerahkan barang kepada pihak penerima sesuai ketentuan tertera.

2.1.2. Kepabeanan

2.1.2.1. Definisi Kepabeanan

Kepabeanan merupakan aspek penting dalam perdagangan internasional yang menyangkut pengawasan dan pemungutan terhadap barang yang masuk dan keluar dari suatu negara. UU Nomor 17 Tahun 2006 sebagai perubahan atas UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan mendefinisikan kepabeanan sebagai segala hal yang berkaitan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk maupun keluar dari kawasan pabean, serta pemungutan bea masuk dan bea keluar. Sedangkan menurut Amir (2004), kepabeanan adalah sistem pengelolaan dan pengawasan negara terhadap arus barang masuk keluar dari suatu negara yang dilakukan oleh instansi pabean bertujuan melindungi kepentingan ekonomi, sosial, budaya, dan keamanan negara.

Definisi ini menekankan bahwa kepabeanan juga merupakan bagian dari kebijakan perdagangan luar negeri. Kepabeanan bukan hanya tentang menarik pajak dari barang impor atau ekspor, melainkan sebuah sistem pengawasan mutlak milik pemerintah untuk memastikan bahwa setiap barang yang melintasi batas negara tunduk pada aturan hukum dan tidak merugikan kepentingan nasional.

2.1.2.2. Fungsi Kepabeanan

Menurut Mahani dkk. (2023) menjelaskan bahwa sebagai regulator dan fasilitator dalam ekspor, kepabeanan bertugas memastikan pemenuhan persyaratan perdagangan internasional, melindungi hak kekayaan intelektual, serta menjaga kelancaran dan keamanan pengiriman barang. Selain itu, kepabeanan juga berperan dalam mengawasi kepatuhan terhadap regulasi perdagangan global dan

memberantas perdagangan ilegal. Namun menurut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (2025) terdapat beberapa fungsi utama, antara lain menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan fasilitasi, serta optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2.1.2.3. Daerah Pabean dan Kawasan Pabean

Pasal 1 ayat (5) UU No. 17 Tahun 2006 mendefinisikan daerah pabean sebagai seluruh wilayah Republik Indonesia yang meliputi daratan, perairan, dan ruang udara di atasnya, termasuk zona-zona tertentu dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen, di mana negara memiliki kewenangan untuk melaksanakan hak-hak kepabeanan. Dalam pasal 1 angka 3 UU Kepabeanan menjelaskan kawasan pabean merujuk pada area yang memiliki batas-batas tertentu baik di lingkungan pelabuhan laut, bandar udara, maupun lokasi lain yang ditetapkan pemerintah sebagai arus lalu lintas barang yang berada di bawah pengawasan langsung DJBC. Kawasan pabean merupakan bagian wilayah Indonesia yang menjadi batas pemungutan bea masuk dan keluar. Hal ini berarti daerah pabean mencakup hampir seluruh wilayah Indonesia dan kawasan merupakan kawasan terbatas untuk kegiatan pelayaran pengawasan kepabeanan.

2.1.2.4. Sistem Pelayanan Kepabeanan

Dalam upaya mempercepat proses penyelesaian kewajiban pabean, DJBC telah beralih dari layanan berbasis manual menuju digitalisasi pelayanan secara penuh. DJBC memfasilitasi para pengguna jasa, khususnya PPJK dengan platform otomasi berbasis Pertukaran Data Elektronik (PDE) yang memungkinkan

pengiriman dokumen, pemrosesan data, hingga respons persetujuan dilakukan secara online, real-time, dan *paperless*. Dalam hal ini, DJBC memfasilitasi sistem yang saling terintegrasi, yaitu *Indonesia National Single Window* (INSW) dan *Customs-Excise Information System and Automation* (CEISA).

1. *Indonesia National Single Window* (INSW)

Menurut Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2018 tentang *Indonesia National Single Window* dijelaskan bahwa INSW adalah suatu integrasi sistem nasional yang mendukung penyampaian, pemrosesan, dan sinkronisasi data serta informasi secara tunggal, sekaligus pengambilan keputusan secara terpusat untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang berdasarkan peraturan yang berlaku. Dengan kata lain, INSW merupakan sistem nasional yang menyatukan data dan proses dari berbagai kementerian/lembaga (*sistem single window*) berkaitan dengan perizinan ekspor impor, kemudian dihubungkan ke Bea Cukai. Melalui INSW, tidak akan ada lagi proses birokrasi yang dilakukan secara manual dan tatap muka yang selama ini menjadi hambatan kelancaran arus kegiatan ekspor dan impor barang yang dilakukan oleh berbagai pihak yang terlibat.

2. *Customs-Excise Information System and Automation* (CEISA)

Menurut Savitri dkk. (2025), CEISA adalah sistem informasi terintegrasi yang dikembangkan oleh DJBC guna menunjang pelaksanaan kegiatan pelayanan dan pengawasan di bidang kepabeanan dan cukai. Sistem ini terdiri atas berbagai sub-aplikasi yang bermanfaat untuk proses, layanan, administrasi, pengawasan, serta pelaksanaan tanggung jawab yang berkaitan dengan tugas

pokok DJBC. Dengan kata lain, CEISA (4.0) merupakan sistem inti (*core system*) milik DJBC yang digunakan untuk mengelola data dan pelayanan kepabeanan dan cukai secara internal. Dengan sistem ini, seluruh data transaksi ekspor impor dapat dikelola secara online dan terintegrasi dengan berbagai pihak yang terlibat sehingga dapat mempercepat waktu pelayanan dan mengurangi risiko kesalahan input data.

2.1.3. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

2.1.3.1. Definisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Irmanto (2015), perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan perusahaan jasa yang menangani kegiatan ekspor impor, mulai dari pengurusan dokumen kepabeanan hingga pengangkutan barang dari pelabuhan ke gudang tujuan, atau sebaliknya. Sedangkan, menurut Suparyanto (2017) dalam bukunya Manajemen Transportasi dan Logistik, EMKL adalah perusahaan yang menjalankan kegiatan jasa pengurusan dokumen dan pengangkutan barang dari dan ke pelabuhan laut, meliputi pengangkutan barang ke pelabuhan, pengurusan dokumen ekspor-impor, serta pemindahan barang dari pelabuhan ke gudang. Sementara menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 10 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, EMKL adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan dan pengangkutan muatan barang melalui laut, dimulai dari penerimaan, pengumpulan, pengemasan, penyimpanan, hingga pengiriman barang ke pelabuhan atau dari pelabuhan ke tempat tujuan akhir.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah sebuah badan usaha penyedia jasa yang mengelola rangkaian kegiatan ekspor impor melalui jalur laut untuk kebutuhan domestik maupun internasional. Dalam hal ini, EMKL merupakan bagian dari pihak PPJK yang bertindak sebagai perantara pengurusan berbagai dokumen yang berkaitan dengan kegiatan pengiriman dan penerimaan barang, baik untuk kepentingan eksportir maupun importir. Dalam pelaksanaannya EMKL berkedudukan sebagai pihak pengirim (*shipper*) yang memperoleh kuasa dari pihak pengirim asli.

2.1.3.2. Fungsi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Sutami (2018) dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, fungsi utama EMKL yaitu sebagai berikut:

1. Pengurusan dokumen kepabeanan bagi barang ekspor dan impor, bekerja sama dengan PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan).
2. Koordinasi dengan perusahaan pelayaran terkait jadwal pengangkutan dan ruang muat kapal.
3. Pengambilan dan pengantaran barang dari gudang pemilik ke pelabuhan (*pre-carriage*) dan dari pelabuhan ke gudang penerima (*on-carriage*).
4. Penyimpanan sementara di gudang atau tempat penimbunan bila diperlukan.
5. Pengelolaan dan pengawasan muatan, termasuk pengemasan (*packing*), pelabelan, dan pelaporan.

2.1.4. Efektivitas *Dwelling Time*

2.1.4.1. Definisi Efektivitas *Dwelling Time*

Dwelling time adalah waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses bongkar muat serta perpindahan petikemas dari pelabuhan setelah seluruh dokumen administrasi dinyatakan selesai (Maulana & Januarita, 2016). Sehingga, efektivitas *dwelling time* dapat diartikan dengan efektifnya pengelolaan waktu yang diperlukan muatan untuk diterima dan dimuat pada suatu terminal pelabuhan hingga keluar dari terminal setelah menyelesaikan segala administrasi. Menurut *International Association of Ports and Harbors*, *dwelling time* merupakan waktu yang diperlukan kapal untuk berada di pelabuhan, memasang ataupun membongkar kargo, serta dilakukannya proses administratif sebelum berangkat ke pelabuhan selanjutnya.

Menurut definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *dwelling time* adalah total waktu yang dibutuhkan oleh peti kemas mulai dari barang dibongkar dari kapal hingga keluar dari area pelabuhan. Waktu tunggu ini mencakup seluruh rangkaian proses operasional dan administratif yang kompleks, mulai dari tahap penerimaan barang pada saat kapal bersandar, pelaksanaan bongkar muat kargo, penyelesaian seluruh dokumen administrasi yang dipersyaratkan, hingga pada akhirnya barang tersebut dapat dikeluarkan dari terminal untuk dikirim ke tujuan akhir. Dengan demikian, efektivitas *dwelling time* dapat didefinisikan dengan seberapa efektifnya pengelolaan waktu *dwelling time* melalui pengelolaan seluruh tahapan kepabeanan. *Dwelling time* impor yang tinggi dapat memperlambat pengeluaran barang dan meningkatkan biaya, sedangkan *dwelling time* yang rendah dapat mempercepat barang sampai ke gudang importir dengan biaya seminimal

mungkin. Dengan kata lain, semakin lancarnya masing-masing tahapan kepabeanan dapat menurunkan durasi *dwelling time* yang pada akhirnya efektivitas *dwelling time* dapat meningkat.

2.1.4.2. Faktor- faktor yang Mempengaruhi Efektivitas *Dwelling time*

Menurut Narindra dkk. (2016), beberapa faktor yang memengaruhi efektivitas *dwelling time* meliputi kapasitas area penumpukan, fasilitas bongkar muat tiap operator terminal, kepadatan arus bongkar muat peti kemas, dan lain-lain. Sementara itu, Listiawati dkk. (2022) mengemukakan bahwa terdapat tiga faktor yang mempengaruhi efektivitas *dwelling time*, yakni *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post customs clearance*.

1. *Pre Clearance*

Merupakan tahapan mulai dari proses perhitungan waktu antara tibanya kapal yang berlanjut ke proses pembongkaran barang hingga di penimbunan peti kemas (*Container Yard/CY*). Tahap ini juga merupakan tahap awal dari penyerahan PIB kepada Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya.

2. *Customs clearance*

Merupakan proses penyelesaian kepabeanan hingga terbitnya SPPB dengan kata lain merujuk pada waktu dari penyerahan PIB hingga penerimaan izin. Sebelum SPPB terbit, akan dilakukan pemeriksaan sesuai jalur yang didapatkan terlebih dahulu di mana jalur ini ditentukan oleh Bea Cukai. Jalur tersebut terbagi menjadi 3, yaitu prioritas, hijau, dan merah. Tahapan ini didominasi oleh pertanggungjawaban pihak Bea Cukai.

3. *Post Customs Clearance*

Merupakan tahap mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga barang atau petikemas meninggalkan lokasi pelabuhan. Pada tahap ini, barang sudah bisa dikeluarkan dari tempat penumpukan karena sudah dilakukan seluruh proses pemeriksaan. Pada tahap ini terdiri dari dua tahap, yaitu *Container Handling – Handover* (pengeluaran barang kontainer sampai dengan pembayaran biaya penumpukan) dan *Gate-out System* (pengeluaran barang kontainer dari kawasan pelabuhan/TPS).

2.1.4.3. Indikator Efektivitas Dwelling Time

Efektivitas *dwelling time* tidak hanya mengukur durasi waktu fisik barang menumpuk di area pelabuhan, tetapi juga mengukur tingkat efektivitas infrastruktur pelabuhan, kelancaran sistem informasi, kualitas pelayanan keseluruhan. Indikator variabel penelitian ini (Kusharyanto dkk., 2023), diantaranya:

1. Kecepatan Proses Bongkar Muat

Indikator ini mengukur durasi operasional yang dibutuhkan sejak kapal bersandar hingga peti kemas selesai diturunkan dari kapal (*stevedoring*) dan dipindahkan ke lapangan penumpukan (*Container Yard*). Kecepatan proses ini sangat bergantung pada infrastruktur pelabuhan yang memadai, kesiapan operator alat berat, volume antrean kapal sandar yang seringkali menyebabkan proses bongkar muat menjadi sangat lambat, serta kelancaran transportasi internal pelabuhan. Proses bongkar muat yang cepat dan responsif akan mencegah terjadinya hambatan atau penumpukan di fase paling awal dari alur kedatangan barang.

2. Waktu Penumpukan Kontainer

Total durasi petikemas menginap atau tertahan di area lapangan penumpukan pelabuhan. Waktu penumpukan harus ditekan seminimal mungkin untuk menghindari kepadatan area pelabuhan, yang dikenal dengan istilah *Yard Occupancy Ratio* (YOR) yang tinggi. Penumpukan yang terlalu lama umumnya disebabkan oleh keterlambatan penyelesaian dokumen, inspeksi fisik barang, atau lambatnya penjemputan barang oleh pemilik barang (importir) atau biasanya dilakukan juga oleh PPJK.

3. Efisiensi Waktu Tunggu Sebelum *Clearance*

Indikator ini sebagai evaluasi fase *pre clearance* yang merupakan waktu sejak petikemas diturunkan di lapangan penumpukan hingga importir atau pemilik barang berhasil men-*submit* dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke pihak pabean (Bea Cukai). Efisiensi di tahap ini seringkali menjadi penyumbang *dwelling time* terbesar. Lamanya waktu tunggu di sini biasanya dipengaruhi oleh kesiapan dokumen importir, proses pengurusan perizinan dari kementerian/lembaga terkait (terutama untuk barang yang terkena aturan Larangan dan Pembatasan), durasi waktu menganggur, serta lancarnya sistem administrasi seperti portal kepebeanan.

4. Kecepatan Proses Setelah *Clearance*

Indikator ini sebagai evaluasi kelancaran pada fase *post clearance*, dimulai sejak pihak pabean menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) yang menandakan barang sudah legal untuk diambil hingga petikemas atau barang benar-benar keluar melewati gerbang pelabuhan (*gate out*).

Kelambatan di tahap ini umumnya di luar kewenangan kepabeanan dan lebih banyak dipengaruhi oleh proses pembayaran jasa penumpukan di operator terminal, ketepatan dan ketersediaan armada truk penjemput (*trucking*), atau kemacetan di akses jalan keluar pelabuhan.

5. Efektivitas Total Waktu Pelayanan

Indikator ini mengukur sejauh mana keseluruhan durasi yang dihabiskan petikemas di area pelabuhan benar-benar berjalan produktif dan sesuai dengan target waktu. Total waktu pelayanan ini berfokus pada rasio antara waktu yang secara nyata digunakan untuk memproses barang dengan waktu diam atau menganggur yang terbuang sia-sia akibat kendala birokrasi, teknis, maupun sistem. Dengan kata lain, pelayanan dapat dikatakan efektif apabila keberadaan barang di pelabuhan murni dihabiskan untuk menyelesaikan prosedur seperti verifikasi legalitas dan pemindahan fisik secara responsif, sehingga barang dapat segera keluar tanpa adanya penundaan waktu yang tidak perlu.

2.1.5. *Pre Clearance*

2.1.5.1. Definisi *Pre Clearance*

Menurut Ellenlies dkk. (2021) menjelaskan bahwa *pre clearance* didefinisikan sebagai waktu yang dihitung sejak peti kemas dibongkar dari sarana pengangkut (kapal) dan ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) hingga pihak importir atau perusahaan penyedia jasa kepabeanan (PPJK/EMKL) berhasil mensubmit atau mendaftarkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke dalam sistem portal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Sedangkan, menurut Sanjaya dkk. (2017) *pre clearance* merupakan durasi waktu yang dihitung

mulai dari saat kapal bersandar untuk melakukan aktivitas pembongkaran muatan, hingga importir melakukan submisi dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) melalui sistem elektronik instansi kepabeanan.

Menurut definisi-definisi di atas dapat disimpulkan *pre clearance* merupakan proses perizinan yang dilakukan oleh importir dalam memenuhi syarat kepabeanan di mana dilakukan penyiapan dokumen oleh importir yang melibatkan banyak instansi sebelum dokumen siap dikirim ke Bea Cukai dalam bentuk PIB. Dengan demikian, fokus penyelesaian waktu pada tahap ini belum melibatkan instansi Bea Cukai, melainkan sangat bergantung pada tingkat kesiapan administratif importir dan penyedia jasa logistik (EMKL) dalam melengkapi seluruh kelengkapan perizinan impor.

2.1.5.2. Kegiatan Operasional *Pre Clearance*

Aktivitas operasional pada tahapan *pre clearance* menuntut adanya tingkat koordinasi antara pihak EMKL dengan berbagai pihak yang berkepentingan sebelum dokumen impor tersebut dinyatakan valid untuk diproses lebih lanjut. Rangkaian kegiatan operasional utama dalam fase ini meliputi proses identifikasi dan pengumpulan dokumen-dokumen pengiriman dasar, seperti *Bill of Lading* (B/L) sebagai bukti kepemilikan muatan yang sah, *Commercial Invoice* yang merincikan nilai transaksi finansial barang, serta *Packing List* yang memuat rincian spesifikasi fisik muatan. Aktivitas lainnya mencakup penebusan DO kepada *Shipping Line*, yang merupakan mandat mutlak untuk menebus hak pengambilan barang (Lestari, 2018). Khusus komoditas impor kategori regulasi ketat, EMKL dituntut untuk melakukan proses pengurusan dan sinkronisasi izin lartas yang

melibatkan berbagai Kementerian atau Lembaga terkait, di mana seluruh proses permohonan tersebut kini diwajibkan untuk difasilitasi dan diintegrasikan secara digital melalui portal *Indonesia National Single Window* (INSW).

Menurut Sanjaya dkk. (2017), alur pada proses *pre clearance* dimulai saat importir/PPJK menyiapkan dokumen pelengkap pabean, seperti *invoice*, *packing list*, *Bill of Lading (B/L)*, bukti pembayaran (SSBC/BPBC), surat kuasa jika PPJK, Angka Pengenal Impor (API), keputusan pembebasan/rekomendasi impor, dan *copy* NPWP. Dokumen harus sudah diterima oleh importir sebelum kapal sandar. Setelah dokumen siap, maka importir mengurus dokumen PIB melalui sistem DJBC hingga *submit*. Hal ini ditegaskan melalui Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No.228 / PMK.04/2015 Tentang Pengeluaran Barang Impor pada Pasal 2 ayat (1) dijelaskan bahwa “Pengeluaran barang impor dari Kawasan Pabean atau Tempat Lain Yang Diperlakukan Sama dengan TPS (Tempat Penimbunan Sementara) dengan tujuan diimpor untuk dipakai, diberitahukan dengan PIB.” Pada proses ini, kepengurusan hanya sampai PIB di *submit* oleh pihak importir atau PPJK.

2.1.5.3. Indikator *Pre Clearance*

Tahap *pre clearance* menyumbang durasi waktu yang signifikan terhadap total *dwelling time* dihitung mulai dari saat kapal bersandar (peti kemas ditumpuk di CY) hingga dokumen PIB diajukan secara resmi dan mendapatkan nomor pengajuan dari sistem otoritas kepabeanan. Tahap *pre clearance* dapat dijadikan tolok ukur atau variabel yang digunakan untuk mengukur kinerja dan waktu pada tahap paling awal dari proses pengeluaran barang di pelabuhan.

Menurut Kusharyanto dkk. (2023), beberapa indikator variabel penelitian ini, diantaranya:

1. Kecepatan Pengurusan Dokumen Impor

Waktu yang dibutuhkan atau dihabiskan oleh pihak importir atau PPJK untuk menyiapkan dan memproses *draft* PIB. Semakin responsif operasional perusahaan dalam menyusun dan mengirimkan data ke sistem Bea Cukai setelah dokumen-dokumen yang dibutuhkan telah diterima, maka akan semakin cepat tahap *pre clearance* dapat diselesaikan. Selain itu, respon yang diterbitkan oleh Bea Cukai melalui sistem kepabeanan dan penyerahan dokumen impor oleh pihak importir kepada PPJK juga sangat mempengaruhi durasi waktu tahap *pre clearance*.

2. Kemudahan Proses Perizinan

Hal ini biasanya berkaitan dengan kelancaran pengurusan izin bagi komoditas yang terkena aturan Larangan dan Pembatasan (Lartas). Apabila proses perizinan dari instansi terkait, seperti BPOM, Karantina, dan Kementerian Perdagangan dipermudah, sederhana, dan serta persyaratannya jelas, maka petikemas/barang tidak perlu tertahan lama di pelabuhan hanya untuk menunggu penerbitan surat persetujuan keluar atau rekomendasi impor.

3. Kelengkapan Dokumen

Indikator ini menilai kelengkapan dan kesesuaian data pada seluruh dokumen pelengkap pabean seperti *Invoice*, *Packing List*, *Bill of Lading* (B/L), dan lainnya saat awal pengajuan. Dokumen yang tidak lengkap atau memiliki ketidakcocokan data, akan memicu penolakan dari sistem Bea Cukai. Selain

itu, dokumen yang tidak tepat terkadang diharuskan untuk merevisi data pada dokumen tersebut dan akan dilakukan proses input ulang yang secara otomatis akan memakan waktu lebih lama.

4. Efisiensi Sistem Administrasi

Indikator ini sangat bergantung pada efisiensi sistem digital kepabeanan, seperti portal *Indonesia National Single Window (INSW)* dan *Customs-Excise Information System and Automation (CEISA)*. Sistem yang stabil, bebas *downtime/error system*, dan memiliki respon server yang cepat untuk memvalidasi data atau menerbitkan respon dari Bea Cukai seperti respon perizinan impor dan *billing* akan memangkas waktu tunggu administrasi secara signifikan.

5. Koordinasi antar instansi

Mengukur tingkat koordinasi antara pihak-pihak yang terlibat pada saat proses kepabeanan pengeluaran barang dari pelabuhan, termasuk pihak importir, PPJK, Bea Cukai, pelabuhan, pelayaran, dan lainnya. Contohnya, kepatuhan dan kecepatan pihak pelayaran dalam men-*submit Inward Manifest (BC 1.1)* ke sistem Bea Cukai, miskomunikasi data manifes BC 1.1 antara pihak pelayaran dengan kepabeanan sehingga banyak data yang tidak sesuai pada sistem kepabeanan, serta kurang terintegrasinya koordinasi dan komunikasi dari berbagai instansi yang dapat dilakukan melalui sistem maupun teknologi lainnya. Keterlambatan informasi dari satu pihak akan langsung berpengaruh ke pihak lain untuk melanjutkan proses kepabeanan sehingga memperpanjang waktu *dwelling time*.

2.1.6. *Customs Clearance*

2.1.6.1. Definisi *Customs Clearance*

Menurut Susilo dkk. (2018) menjelaskan bahwa *customs clearance* merupakan proses administrasi yang berkaitan dengan kepabeanan dan administrasi pemerintahan dalam pengiriman atau pengeluaran barang dari atau ke pelabuhan muat atau pelabuhan bongkar. Sedangkan menurut Sarumaha dkk. (2022) menjelaskan bahwa *customs clearance* adalah serangkaian prosedur administrasi barang yang diterima dari luar negeri dengan melewati proses di bea cukai, penyelesaian dan pengurusan berbagai dokumen administrasi, biaya pajak dan hal terkait lainnya atas suatu barang impor hingga tahap dikeluarkannya surat persetujuan untuk mengeluarkan barang tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, *Customs Clearance* secara terminologi hukum nasional disebut sebagai Penyelesaian Kewajiban Pabean yang merupakan proses pemenuhan kewajiban pabean di mana semua kegiatan di bidang kepabeanan yang wajib dilakukan untuk memenuhi ketentuan undang-undang, yang mencakup deklarasi barang, penetapan klasifikasi dan nilai pabean, hingga pelunasan Bea Masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI).

Berdasarkan definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *customs clearance* adalah serangkaian proses penyelesaian kewajiban kepabeanan meliputi pemberitahuan pabean, penelitian dokumen, pemeriksaan barang melalui penetapan penjaluran barang, serta pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang harus dipenuhi agar barang impor memperoleh izin resmi untuk

dikeluarkan dari atau dimasukkan ke daerah pabean secara legal. Dengan kata lain, *customs clearance* merupakan salah satu hal yang menentukan lancar atau terhambatnya arus barang dalam kegiatan impor, sekaligus instrumen pengawasan negara terhadap lalu lintas barang dan pemungutan penerimaan negara.

2.1.6.2. Tahapan *Customs Clearance*

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).

1. Penelitian dan Verifikasi Dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Tahap ini adalah awal dari proses pengurusan dokumen impor yang sepenuhnya ditangani oleh pihak bea cukai. Pemeriksaan dimulai dari penelitian data pelengkap pabean, dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB), serta pengecekan bukti pembayaran bea masuk. Bea cukai akan menyesuaikan dan mencocokkan kesamaan data yang diterima pada sistem Pemrosesan Data Elektronik (PDE) atau yang umum dikenal sebagai *Electronic Data Interchange* (EDI). Apabila dalam tahap ini ditemukan adanya kesalahan pengisian data atau dokumen yang tidak lengkap, pihak bea cukai akan mengembalikan dokumen tersebut kepada importir untuk segera diperbaiki dan dilengkapi.

2. Pemeriksaan Berdasarkan Penetapan Jalur (Penjaluran Barang)

Setelah penyelesaian segala dokumen dinyatakan lengkap, bea cukai akan memproses dokumen tersebut dan menentukan jalur pengeluaran khusus untuk barang impor bersangkutan. Sistem bea cukai tidak serta-merta memeriksa secara fisik seluruh barang, melainkan melakukan penetapan jalur berdasarkan profil risiko dari importir. Proses penjaluran barang ini mencakup beberapa jenis jalur pengeluaran barang, diantaranya jalur hijau, jalur merah, dan jalur MITA (Mitra Utama Kepabeanan).

3. Pemeriksaan Fisik Barang

Pemeriksaan fisik barang (terutama pada barang yang terkena jalur merah) serta pemeriksaan dokumen menjadi faktor penentu apakah suatu barang diizinkan untuk dikeluarkan dari kawasan pabean atau tidak. Petugas akan membongkar dan memeriksa kesesuaian antara bentuk fisik muatan di dalam peti kemas dengan uraian yang tercantum pada dokumen pelengkap. Apabila saat pemeriksaan ditemukan bahwa kondisi atau jenis barang tidak sesuai dengan dokumen yang telah dilaporkan ataupun menyalahi aturan lartas tanpa izin edar, maka pihak bea cukai berwenang untuk melakukan penyitaan atau memulangkan barang tersebut kembali ke negara asalnya.

4. Pelunasan Kewajiban Pabean atau *E-Billing*

Penyelesaian administrasi dan pelunasan biaya wajib diselesaikan oleh importir, yang dibuktikan dengan penyerahan bukti pembayaran bea masuk. Sebagai dokumen pelengkap *customs clearance*, importir harus menyertakan Bukti Pembayaran Setoran Pabean Cukai dan Pajak (SSPCP). Hal ini

merupakan kewajiban dalam rangka pengeluaran barang dari kawasan pabean. Khusus untuk importir yang mendapatkan fasilitas Jalur MITA, sistem pembayaran kewajiban pabean dapat dilakukan secara berkala (*deferred payment*), sehingga memangkas rantai birokrasi dan mempercepat proses pengeluaran barang secara efisien.

5. Penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPBB)

Tahapan ini merupakan tahap akhir *customs clearance*. Apabila hasil pemeriksaan fisik barang dianggap telah sesuai sepenuhnya dengan dokumen yang diterima, pihak Bea Cukai akan menerbitkan dokumen final yaitu Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB), yang berfungsi sebagai instrumen persetujuan resmi untuk melakukan proses pengeluaran barang impor dari kawasan atau daerah pabean.

2.1.7. Penjaluran Barang

2.1.7.1. Definisi Penjaluran Barang

Menurut Hendrawan dan Cahyandi (2023), penjaluran barang adalah bentuk respon dari sistem Bea Cukai yang turun setelah importir mengajukan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan melakukan pelunasan *e-Billing*. Respon penjaluran ini mendefinisikan tahapan izin kelayakan sebelum Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dapat diterbitkan secara sah oleh tim pabean. Sedangkan menurut Syamsiah dkk. (2024), penjaluran barang merupakan sistem pelayanan dan pengawasan kepabeanan yang berfungsi untuk mempermudah proses importasi (fasilitasi perdagangan) sekaligus mengamankan pendapatan negara. Melalui penetapan Jalur Hijau untuk barang berisiko rendah dan Jalur

Merah untuk barang berisiko tinggi, sistem penjaluran menjadi instrumen untuk memastikan tidak ada barang ilegal yang masuk ke wilayah Pabean tanpa menghambat arus logistik. Sementara PMK Nomor 190/PMK.04/2022 tentang Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai telah mengatur jalur pemeriksaan pabean baik Jalur Hijau maupun Jalur Merah mencakup aspek dokumen maupun fisik barang, sebagai pengganti PMK 228/PMK.04/2015.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa penjaluran barang merupakan sistem pelayanan, pengawasan, sekaligus respon kepabeanan yang menentukan tahapan izin kelayakan pengeluaran barang setelah importir menyelesaikan kewajiban administrasinya. Sistem ini beroperasi sebagai sistem manajemen risiko yang memastikan seluruh arus barang di wilayah pabean telah mematuhi regulasi. Penjaluran barang ini merupakan salah satu tahapan dari proses *customs clearance*. Importir yang telah menyelesaikan prosedur administratif awal melalui pengajuan PIB dan pelunasan *e-Billing*, sistem Bea Cukai langsung memberikan respon melalui mekanisme penjaluran barang. Proses penjaluran ini bertindak sebagai tahapan seleksi dalam rangkaian *customs clearance* untuk menentukan tingkat pengawasan, apakah barang tersebut harus menjalani pemeriksaan fisik yang lebih memakan waktu atau sekadar verifikasi dokumen.

2.1.7.2. Klasifikasi Jalur Pemeriksaan Kepabeanan

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai menerapkan sistem manajemen risiko dalam pemeriksaan barang impor. Penetapan jalur ini dilakukan secara otomatis oleh sistem berdasarkan profil risiko importir dan karakteristik barang yang diimpor. Sebagaimana disampaikan DJBC melalui Direktur Kepabeanan

Internasional dan Antar Lembaga Bea Cukai, Robert Marbun, pemeriksaan barang impor dilakukan secara selektif terhadap dokumen dan fisik barang sesuai Pasal 3 UU No. 17/2006 tentang Kepabeanan. Penjaluran barang ditetapkan berdasarkan kriteria tertentu guna memberdayakan importir dan petugas bea cukai, serta mempertimbangkan profil importir dan jenis komoditas impornya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-2/BC/2022 Tentang Perubahan Kelima Atas Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-16/BC/2016 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai menetapkan 2 jalur terhadap barang impor, yaitu:

1. Jalur Hijau

Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor tanpa pemeriksaan fisik, namun tetap melakukan verifikasi dokumen pasca penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Barang impor dapat langsung dikeluarkan dari pelabuhan setelah diterbitkannya SPPB tanpa melalui pemeriksaan fisik oleh petugas. Meskipun demikian, fungsi pengawasan tetap berjalan karena DJBC akan melakukan penelitian terhadap dokumen impor setelah barang keluar.

2. Jalur Merah

Proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor yang mewajibkan dilakukannya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB, ditujukan khusus untuk importir dengan kategori risiko tinggi, dokumen tidak lengkap, atau terdapat indikasi pelanggaran. Jalur merah biasanya diberikan kepada importir yang tidak tergolong MITA atau pernah

terlibat dalam pelanggaran kepabeanan. Jalur ini merupakan bentuk pengawasan ketat yang berdampak pada *customs clearance*.

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-2/BC/2022 Tentang Perubahan Kelima Atas Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-16/BC/2016 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai, juga menjelaskan terdapat mitra yang mendapatkan kemudahan pelayanan kepabeanan, yaitu Mitra Utama Kepabeanan (MITA) merupakan importir yang ditetapkan oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Direktur Jenderal untuk memperoleh fasilitas tersebut.. Jalur pelayanan khusus yang ditujukan untuk mitra yang berstatus MITA, yaitu importir yang berhasil terseleksi karena memiliki *track record* yang sangat baik dengan memenuhi seluruh persyaratan yang telah ditentukan DJBC dan telah ditetapkan oleh DJBC melalui Direktur Teknis Kepabeanan atas instruksi dari Direktur Jendral (Dirjen) Bea dan Cukai. Pada jalur ini, pengeluaran barang dilakukan secara sederhana dan cepat karena sudah mendapatkan pelayanan dan pengawasan khusus secara prioritas. Jalur ini dibagi menjadi 2 jenis, yaitu:

1. Jalur MITA Prioritas, proses pelayanan pengawasan yang diberikan kepada MITA Prioritas untuk pengeluaran barang impor tanpa pemeriksaan fisik maupun penelitian dokumen sehingga Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dapat langsung diterbitkan.
2. Jalur MITA Non Prioritas, proses pelayanan dan pengawasan yang diberikan kepada MITA Non Prioritas untuk pengeluaran barang impor tanpa pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, kecuali terhadap barang ekspor

yang diimpor kembali (contohnya barang yang tidak sesuai dengan pesanan, terjadi, barang kiriman rusak), barang terkena pemeriksaan acak (pemeriksaan fisik oleh Bea Cukai sebagai sampel), atau barang impor sementara yang merupakan pemasukan barang impor ke daerah pabean untuk diekspor kembali paling lambat dalam waktu tiga tahun..

2.1.7.3. Indikator Penjaluran Barang

Durasi proses pengeluaran barang impor dari kawasan pabean sangat bergantung pada kelancaran tahapan penjaluran barang. Semakin rumitnya proses penjaluran barang, maka akan semakin lama barang keluar dari pelabuhan sehingga mengakibatkan tingginya *dwelling time*. Namun, pada setiap jalur memiliki pengaruh yang berbeda-beda pada durasi dan prosedur pemeriksaan. Dengan demikian, diperlukan tolak ukur yang jelas untuk menilai seberapa jauh pengaruh penjaluran barang terhadap total *dwelling time*.

Menurut Sumardiatna (2020), terdapat beberapa indikator dalam variabel penelitian ini, diantaranya:

1. Sumber Daya Manusia

Efektivitas penjaluran barang impor sangat dipengaruhi oleh kecukupan sumber daya, khususnya sumber daya manusia (SDM). Keterbatasan SDM menyebabkan beban kerja yang tinggi, terutama karena banyaknya importasi yang masuk jalur merah (harus melalui pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen). Hal ini mengakibatkan kinerja Pejabat Fungsional Pemeriksa Barang (PFPB) dan Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPD) menjadi kurang optimal. Kekurangan SDM dalam mendampingi lonjakan pemeriksaan

fisik secara bersamaan membuat beban kerja semakin tinggi sehingga proses pemeriksaan dan penelitian dokumen menjadi lebih lama yang menghambat proses pengeluaran barang impor dan berpotensi meningkatkan *dwelling time*. Selain itu, kecepatan penyelesaian penetapan penjaluran barang juga sangat bergantung pada pemahaman petugas pelabuhan maupun pihak importir terkait prosedur pemeriksaan jalur barang. Kelambatan sering terjadi ketika petugas masih kesulitan memahami aturan terbaru terkait prosedur pemeriksaan fisik jalur merah yang membuat mereka ragu dan membutuhkan waktu lebih lama untuk mengambil keputusan akhir.

2. Organisasi dan Struktur Kerja

Sesuai dengan tugas dan fungsi bea cukai sebagai *community protector*, bea cukai telah menerapkan prosedur pada jalur merah yang mengharuskan adanya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya SPPB. Namun, efektivitasnya belum optimal karena masih terdapat kendala pada aspek kepatuhan pengguna jasa yang menunda pengeluaran barang meskipun penjaluran barang sudah selesai dan SPPB sudah terbit di mana menunjukkan bahwa koordinasi antar pihak dan pengendalian dalam struktur kerja belum berjalan maksimal, tindakan bea cukai yang hanya berupa himbuan menunjukkan lemahnya penegakan aturan dalam sistem organisasi. Pada aspek pengguna jasa dapat terjadi karena koordinasi lintas bidang (dokumen, operasional lapangan termasuk yang mengurus armada truk). Ketika barang ditetapkan masuk jalur merah, kelambatan arus informasi internal membuat tenaga lapangan tidak siap mendampingi pemeriksaan fisik dan armada tidak

tersedia tepat waktu. Struktur kerja yang tumpang tindih seperti operasional lapangan yang terlambat dalam menyerahkan dokumen fisik ke bea cukai karena harus mengurus administrasi lain sangat mempengaruhi tahapan ini.

3. Pemanfaatan Teknologi

Pemanfaatan teknologi dalam penjaluran barang impor dapat dikatakan cukup efektif apabila sistem penetapan jalur sudah berjalan secara otomatis, objektif, dan berbasis data seperti input PIB yang langsung menghasilkan respon penjaluran berdasarkan profil risiko, komoditas, serta informasi intelijen sesuai ketentuan yang berlaku. Hal ini menunjukkan bahwa teknologi berperan dalam menciptakan proses yang adil, selektif, dan meminimalkan proses manual. Namun, efektivitas tersebut sangat bergantung pada kualitas sistem dan akurasi data yang diolah. Jika terjadi ketidaktepatan profiling, keterbatasan integrasi sistem, atau kurang optimalnya pemanfaatan teknologi oleh pengguna dan petugas, maka penetapan jalur bisa menjadi kurang tepat (misalnya terlalu banyak masuk jalur merah). Hal ini akan berdampak pada meningkatnya beban pemeriksaan dan penelitian dokumen.

2.1.8. *Post Clearance*

2.1.8.1. Definisi *Post Clearance*

Menurut Narindra dkk. (2016), *post clearance* merupakan tahap yang dimulai sejak diterbitkannya izin dari Bea Cukai hingga barang meninggalkan area pelabuhan di mana status petikemas telah dinyatakan selesai menjalani pemeriksaan dan sudah dapat dikeluarkan dari tempat penumpukan. Menurut Sanjaya dkk. (2017), *post clearance* adalah waktu yang diperlukan mulai dari terbitnya SPPB

hingga barang impor dikeluarkan dari TPS di mana importir memegang kendali atas proses pengeluaran barang dari pelabuhan. Menurut Ellenlies dkk. (2021), *post clearance* didefinisikan sebagai total waktu yang dibutuhkan sebuah peti kemas terhitung sejak Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan secara resmi oleh Bea Cukai, sampai peti kemas tersebut diangkut keluar pelabuhan beserta penyelesaian tagihan/pembayaran ke pihak operator pelabuhan. Menurut ketentuan DJBC, *post clearance* adalah bentuk pengawasan yang dilakukan setelah proses *customs clearance* dengan tujuan memastikan bahwa data dan dokumen yang disampaikan dalam pemberitahuan pabean telah sesuai dengan kondisi sebenarnya serta ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *post clearance* adalah waktu yang dihitung sejak diterbitkannya SPPB oleh Bea Cukai hingga peti kemas atau barang impor tersebut diangkut keluar dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau kawasan pelabuhan dengan fokus pada kegiatan pengawasan lanjutan terhadap pemenuhan kewajiban kepabeanan oleh importir. Dengan demikian, kecepatan pada fase ini sangat bergantung pada inisiatif importir dalam menyelesaikan kewajiban administrasi akhir serta kesiapan armada transportasi untuk menarik barang keluar dari area penumpukan pelabuhan.

2.1.8.2. Kegiatan Operasional *Post clearance*

Menurut Sanjaya dkk. (2017), kendali tahap ini berada di pihak importir dan pelabuhan di mana hal yang umum dilakukan oleh importir adalah membayar biaya angkut kepada *forwarder* atau *shipping line*. Setelah itu, akan dikeluarkan dokumen *Delivery Order* (DO) oleh pihak *forwarder* atau pelayaran. Dokumen *Delivery*

Order (DO) merupakan dokumen surat perintah penyerahan barang dan pernyataan bahwa barang tersebut benar kepemilikannya. Dokumen DO dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dengan menukarkan B/L asli dengan kata lain B/L asli ditukar menjadi DO asli dengan importir atau pemegang kuasa menghubungi langsung perusahaan pelayaran, serta berfungsi sebagai syarat diterbitkannya surat jalan dari Bea Cukai guna mengeluarkan barang dari pelabuhan. Selanjutnya, importir melakukan pembayaran biaya angkut yang ditagihkan oleh *forwarder* kepada pihak pelabuhan. Kemudian, importir akan menyerahkan dokumen (DO, *Packing List*, *Invoice*, B/L, PIB yang telah ditandatangani oleh Bea Cukai, dan SPPB) kepada pihak pelabuhan sebagai syarat pengeluaran barang dari pelabuhan. Setelah dokumen sesuai, maka pihak pelabuhan akan mengeluarkan dokumen SPPB PELINDO yang berfungsi sebagai dokumen yang akan ditujukan kepada penjaga *gate* pelabuhan sebagai syarat muatan keluar dari area pelabuhan.

2.1.8.3. Indikator *Post Clearance*

Setelah Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan, efisiensi tidak lagi bergantung pada pihak kepabeanan, melainkan sepenuhnya beralih kepada kesiapan operasional pihak importir atau kuasa pengurusannya. Lamanya jeda penarikan barang sangat mempengaruhi tingkat kepadatan di TPS dan berdampak langsung pada lonjakan *dwelling time*. Dengan demikian, diperlukan indikator yang digunakan sebagai tolak ukur untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh proses *post clearance* terhadap total *dwelling time*.

Menurut Kusharyanto dkk. (2023), terdapat beberapa indikator dalam variabel penelitian ini, diantaranya:

1. Kecepatan Pengeluaran Kontainer

Indikator ini mengukur durasi dan kelancaran proses perpindahan fisik peti kemas, terhitung sejak barang siap ditarik dari area penumpukan (lapangan/TPS) hingga berhasil melewati gerbang keluar pelabuhan (*gate-out*). Kecepatan ini sangat bergantung pada petugas *Container Yard (CY)* dalam melayani truk yang datang untuk mengambil container serta antrean pengambilan kontainer. Semakin tinggi kecepatan pengeluaran, semakin terhindar pelabuhan dari risiko penumpukan barang yang berlebih (*yard congestion*).

2. Ketersediaan Alat Angkut

Menilai tingkat kesiapan operasional armada transportasi darat (truk/trailer) yang dikelola oleh perusahaan jasa logistik (EMKL/PPJK) maupun vendor armada sebagai mitra perusahaan EMKL/PPJK. Setelah SPPB terbit, barang tidak dapat otomatis keluar jika truk penjemput belum tersedia. Keterbatasan atau kelangkaan armada angkut pada waktu-waktu tertentu sering kali menjadi penyumbang utama membengkaknya waktu pada fase *post clearance*.

3. Kondisi Akses Keluar Pelabuhan

Indikator ini mengevaluasi faktor infrastruktur dan manajemen lalu lintas di area pelabuhan. Kondisi akses ini mencakup kelancaran sistem antrean di gerbang keluar (*gate system*) serta situasi arus lalu lintas di jalan yang terhubung langsung dengan pelabuhan menuju gudang importir. Hambatan fisik berupa jalan rusak atau kemacetan parah di akses keluar pelabuhan

menuju gudang importir dapat memperlambat siklus putaran truk yang secara tidak langsung menahan barang lebih lama di dalam pelabuhan.

4. Kelancaran Administrasi Akhir

Merujuk pada seberapa efisien proses penyelesaian dokumen dan pelunasan kewajiban finansial di tahap akhir kepada pihak operator pelabuhan dan depo kontainer. Meskipun urusan dengan Bea Cukai telah selesai, importir atau kuasanya masih harus melunasi biaya layanan kepelabuhanan seperti biaya penumpukan/sewa gudang, *Terminal Handling Charge* atau THC, biaya *lift-on*, dan biaya lainnya. Kelancaran sistem pembayaran operator, misalnya ketersediaan layanan *billing center* terpadu 24 jam sangat menentukan kelancaran administrasi akhir yang dilakukan oleh importir/kuasanya.

5. Efisiensi Waktu Penumpukan

Tolak ukur yang menilai seberapa optimal jeda waktu atau waktu tunggu peti kemas berdiam di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) pada fase pasca-pemeriksaan. Efisiensi tercapai apabila durasi inap barang antara waktu penerbitan SPPB hingga barang *gate-out* dari pelabuhan ditekan seminimal mungkin. Selain itu, waktu penumpukan menjadi lebih lama karena disebabkan oleh pihak importir yang belum siap menerima barang karena terkendalanya gudang importir yang kemungkinan masih padat dengan bahan produksi. Semakin efisien waktu penumpukan di tahap *post clearance*, semakin kecil biaya logistik yang ditanggung importir karena *dwelling time* yang rendah.

2.2. Kajian Penelitian Terdahulu (KPT)

2.2.1. Pengaruh *Pre Clearance*, *Customs Clearance*, dan *Post Clearance* Terhadap *Dwelling Time* di PT XYZ Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda

Dalam penelitian oleh Hardhika dan Saifuddin (2025) memaparkan tujuan penelitiannya yaitu untuk mengidentifikasi sejauh mana masing-masing tahapan proses kepabeanan memberikan pengaruh terhadap durasi *dwelling time*, baik secara sendiri-sendiri maupun secara bersamaan, sekaligus mengidentifikasi variabel manakah yang memberikan dampak paling besar. Pendekatan yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan teknik analisis regresi linear berganda, bersumber dari data primer hasil wawancara langsung dengan staf bidang impor dan data sekunder berupa laporan internal perusahaan. Temuan penelitian membuktikan bahwa *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* secara bersama-sama maupun masing-masing terbukti memberikan pengaruh nyata terhadap durasi *dwelling time*. Dari ketiga tahapan tersebut, *post clearance* merupakan variabel paling berpengaruh dengan koefisien regresi tertinggi sebesar 1,742, sehingga perbaikan tahap dinilai paling mendesak untuk mempercepat alur keluar barang dan meningkatkan efisiensi operasional perusahaan.

2.2.2. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Lama Waktu Tunggu (*Dwelling time*) Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Penelitian ini membahas tentang faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi lamanya waktu tunggu di pelabuhan dengan menempatkan proses bongkar muat, penjaluran barang, dan kondisi cuaca sebagai faktor atau variabel yang diteliti.

Analisis regresi linear berganda digunakan sebagai alat analisis, dengan data primer dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan kuesioner yang melibatkan 80 tenaga kerja bongkar muat, serta diperkuat oleh data sekunder berupa dokumen perusahaan. Hasil pengujian mengungkapkan bahwa aktivitas bongkar muat dan penjaluran barang secara nyata memperpengaruhi *dwelling time* secara positif, sementara faktor cuaca tidak terbukti berpengaruh secara signifikan. Variabel bongkar muat mencatatkan pengaruh yang paling dominan, dan secara keseluruhan ketiga variabel mampu menjelaskan 34,6% variasi *dwelling time*, sedangkan sisanya sebesar 65,4% berasal dari faktor-faktor lain yang tidak dicakup dalam penelitian ini.

2.2.3. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Dwelling time* Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok Penelitian

Penelitian Listiawati dkk. (2022) berfokus pada identifikasi faktor-faktor yang memengaruhi durasi waktu inap peti kemas di pelabuhan dengan menempatkan *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* sebagai variabel independen. Penelitian ini berawal dari permasalahan panjangnya waktu tunggu bongkar muat di pelabuhan Indonesia yang dinilai perlu analisis faktor yang paling mempengaruhinya. Data sekunder diperoleh dari arsip dan dokumen perusahaan dari Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, yang kemudian dianalisis menggunakan regresi linear berganda melalui SPSS versi 26 dengan teknik *purposive sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga tahapan *clearance* secara bersama-sama mampu menjelaskna 97,1% perubahan pada *dwelling time* di mana *pre clearance* untuk mengukur waktu penyerahan

dokumen, *customs clearance* untuk penyelesaian kewajiban pabean, serta *post clearance* untuk proses pengeluaran barang yang juga menjadi penilaian dalam *dwelling time* di pelabuhan. Secara parsial, *pre clearance* yang mencakup waktu penyerahan dokumen terbukti menjadi variabel dengan pengaruh paling dominan, sehingga penelitian ini merekomendasikan peningkatan kedisiplinan importir dalam pengurusan dokumen sebagai langkah untuk menekan *dwelling time*.

2.2.4. Pengaruh Kelengkapan Administrasi dan Kategori Importir Terhadap *Dwelling time* Pada PT Anugerah Indo Maritim Sejahtera Medan Belawan

Penelitian Zulkarnain dkk. (2022) dilatarbelakangi oleh sejumlah permasalahan operasional yang ditemukan di lapangan, antara lain kesalahan pengisian data pada *commercial invoice* dan *packing list*, serta belum optimalnya integrasi sistem OSS dalam proses pendaftaran importir. Tujuan penelitian ini adalah mengukur seberapa besar pengaruh kelengkapan dokumen administrasi dan kategori importir terhadap *dwelling time* di PT Anugerah Indo Maritim Sejahtera Medan Belawan. Metode kuantitatif dengan regresi linear berganda menggunakan 80 sampel karyawan, pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara, observasi, dan kuesioner yang didukung oleh data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan kedua variabel berpengaruh signifikan, sementara secara parsial kelengkapan administrasi berhubungan negatif dengan *dwelling time* di mana semakin lengkap dokumen, semakin singkat waktu tunggu, sedangkan kategori importir berhubungan positif, artinya semakin banyak persyaratan kategori yang harus dipenuhi, semakin panjang *dwelling time*.

Sedangkan uji determinasi diketahui bahwa kedua variabel independen hanya memberikan kontribusi pengaruh sebesar 20,2% terhadap *dwelling time* dan sisa 79,8% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain di luar penelitian ini.

2.2.5. Pengaruh *Pre Clearance* dan *Post Clearance* Terhadap *Dwelling Time* di Pelabuhan Peti Kemas JICT Tanjung Priok

Penelitian terdahulu oleh Kusharyanto dkk. (2023) dilatarbelakangi dengan masalah kondisi waktu tunggu di Pelabuhan Tanjung Priok yang mencapai 4–5 hari dan melampaui batas standar yang ditetapkan pemerintah. Tujuannya adalah menganalisis pengaruh tahapan *pre clearance* dan *post clearance* terhadap total *dwelling time*, serta merumuskan solusi untuk meningkatkan efisiensi operasional dan menekan biaya logistik. Menggunakan metode kuantitatif dengan regresi linear berganda melalui SPSS melalui data observasi operasional dari PT JICT Tanjung Priok. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa kedua variabel secara parsial maupun simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *dwelling time*, dengan kemampuan penjelasan variasi *dwelling time* dalam model penelitian ini sebesar 99,7%. *Pre clearance* menjadi faktor paling dominan dengan nilai koefisien tertinggi sebesar 1,023, sehingga upaya perbaikan pada tahap ini dinilai menjadi prioritas utama dalam mendorong percepatan pengeluaran barang.

2.2.6. *Assessing the Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study*

Dalam kajian oleh Lerher et al. (2023) memaparkan tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu (*dwell time*) peti kemas, dimana peningkatan volume peti kemas global dan ukuran

kapal pengangkut yang terus membesar di tengah ketersediaan ruang lahan pelabuhan yang terbatas menimbulkan hambatan kelancaran logistik yang memicu tingginya *dwelling time*, maka dari itu untuk menekan waktu tunggu ini perlu dianalisis faktor-faktor yang memengaruhinya di berbagai pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif dengan 2,8 juta sampel yaitu entri data peti kemas yang diambil dari 14 pelabuhan laut utama di India. Penelitian ini juga memakai metode pengumpulan data sekunder (*big data*) dari sistem operasi terminal pelabuhan serta wawancara terstruktur kepada manajer operasional pelabuhan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketersediaan teknologi pelacakan (*tracking technology*) memiliki efektivitas dan korelasi yang sangat tinggi untuk mengurangi *lamanya dwell time*. Analisis statistik menggunakan uji regresi *Ordinary Least Squares* (OLS) dan *Independent Sample T test* menunjukkan adanya korelasi dan variasi *dwell time* yang dipengaruhi oleh siklus (impor/ekspor), ukuran, moda transportasi (truk/kereta api), status (berisi/kosong), serta jenis pengiriman dan ditemukan juga bahwa efisiensi operasional pelabuhan dengan *dwell time* terendah sangat dipengaruhi oleh kebijakan periode batas waktu bebas biaya (*free period/free time*), aktivitas pelabuhan *trans-shipment*, serta tingginya frekuensi dan konektivitas jalur kereta api sehingga disimpulkan bahwa manajer operasional perlu meningkatkan strategi manajemen data secara real-time dan perbaikan infrastruktur untuk mengoptimalkan kinerja bongkar muat.

2.2.7. *The Analysis of Clearance and Ports Equipment Toward Long Container Dwelling time (Case Study: KPP Bea Cukai Tanjung Emas and Semarang Container Terminal)*

Penelitian oleh Azizah et al. (2020) bertujuan untuk menguji pengaruh *clearance* dan peralatan pelabuhan terhadap lamanya *dwelling time* peti kemas baik secara parsial maupun simultan. Latar belakang dari penelitian ini didasarkan pada terminal peti kemas yang sering menghadapi masalah waktu tunggu yaitu melebihi batas standar pemerintah, maka dari itu untuk menekan waktu tunggu tersebut perlu dianalisis faktor mana yang paling memengaruhinya. Penelitian ini menggunakan metode *explanatory research* dengan pendekatan kuantitatif dan menggunakan metode pengumpulan data sekunder dari Terminal Petikemas Semarang dan KPP Bea Cukai Tanjung Emas beserta wawancara operasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara bersama-sama proses *clearance* dan peralatan pelabuhan memiliki pengaruh signifikan yang mampu memberikan kontribusi sebesar 45,2% terhadap *dwelling time*. Analisis statistik menggunakan uji regresi linier berganda menunjukkan adanya pengaruh positif dan signifikan dari pelaksanaan *clearance* terhadap *dwelling time*, sedangkan ketersediaan peralatan pelabuhan terbukti secara parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan, dan ditemukan juga bahwa prosedur *clearance* merupakan faktor yang paling dominan memengaruhi lamanya waktu tunggu namun tetap diperlukan peningkatan kelancaran dengan mengadakan *Focus Group Discussion* (FGD) mengenai prosedur *Indonesia National Single Window* serta penyesuaian strategi jadwal pemeliharaan peralatan pelabuhan.

2.2.8. *Pre clearance Analysis on Dwelling time for Imported Container (Case Study: Boom Baru Port)*

Penelitian terdahulu oleh Kadarsah et al. (2020) membahas tentang masalah tingginya *dwelling time* di Pelabuhan Boom Baru. Dari hasil observasi terdapat beberapa masalah, yaitu lamanya waktu pengurusan izin produk komoditas impor, khususnya pada barang lartas (larangan dan pembatasan) di tahap *pre clearance*, terus meningkatnya volume arus peti kemas yang membuat lapangan penumpukan melebihi kapasitas. Hal tersebut menjadi latar belakang penelitian ini untuk menganalisis variabel-variabel yang memengaruhi waktu *pre clearance* dan menemukan model persamaan yang dapat memprediksi lamanya waktu pada tahapan tersebut. Menggunakan analisis regresi linier berganda dengan teknik pengumpulan data melalui penyebaran kuesioner kepada perusahaan *forwarding*. Dari penelitian tersebut disimpulkan bahwa lamanya waktu *pre clearance* secara signifikan dipengaruhi oleh proses perizinan barang lartas, proses karantina, serta waktu penyiapan dokumen. Melalui hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa model persamaan terbaik yang dihasilkan adalah $Y = 1,384 + 0,380 X_1 + 1,078 X_2 + 0,290 X_3$, dimana variabel proses karantina memiliki nilai koefisien tertinggi (1,078) yang mengindikasikan bahwa proses ini memberikan dampak penambahan waktu tunggu terbesar dibandingkan variabel lainnya dalam tahapan *pre clearance*.

2.2.9. *Elongated Cargo Dwell Time in Nigeria Ports, the Root-Source and Economic Implications*

Melalui penelitian oleh Ogwo et al. (2022) ditemukan beberapa masalah antara lain waktu tunggu kargo di pelabuhan-pelabuhan Nigeria memiliki waktu

tunggu kargo tertinggi di wilayah Afrika Barat dan Sub-Sahara, yaitu mencapai 475% lebih tinggi dari standar rata-rata global 4 hari, serta adanya praktik pengenaan biaya sewa penyimpanan oleh operator terminal yang harus ditanggung pengirim meskipun keterlambatan diakibatkan oleh lambatnya proses birokrasi kepabeanan. Bertujuan untuk menyelidiki sumber akar dari memanjangnya waktu tunggu kargo di pelabuhan Nigeria, mengestimasi dampak ekonominya, serta membandingkannya dengan pelabuhan-pelabuhan di kawasan Afrika Barat dan Sub-Sahara. Menggunakan desain penelitian eksploratori yang dikombinasikan dengan desain penelitian *ex-post facto*, memiliki sampel data sekunder tahun 2014-2017, serta menggunakan teknik pengumpulan data dari laporan statistik Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA), UNCTAD, dan Bank Dunia. Penelitian tersebut disimpulkan bahwa *transactional dwell time* (waktu transaksi perizinan dan kepabeanan) merupakan penyumbang terbesar lamanya waktu kargo tertahan di pelabuhan, yaitu memakan waktu sekitar 73% dari total *dwell time*, sedangkan waktu operasional hanya 20,5% dan waktu penyimpanan 4,8%. Melalui hasil penelitian ini dapat diketahui penilaian *dwell time* yang sangat tinggi didominasi oleh inefisiensi transaksi dan birokrasi instansi pemerintah. Hal ini memberikan dampak kerugian ekonomi bagi pengirim barang (*shippers*) akibat harus membayar miliaran Naira setiap tahunnya untuk biaya sewa penumpukan kargo di terminal.

2.2.10. A Literature Review on Optimizing Port Operations to Reduce Dwelling time: Implications for Maritime Logistics Sustainability

Penelitian ini membahas tentang upaya optimalisasi operasi pelabuhan untuk mengurangi waktu tunggu kargo dengan beberapa masalah antara lain masih lamanya *dwelling time* di berbagai pelabuhan, seperti Tanjung Priok yang mencapai 6,7 hari dibandingkan Singapura yang hanya 1,1 hari. Kondisi ini memicu peningkatan biaya penyimpanan kargo, tingginya biaya logistik nasional, serta risiko kerusakan barang. Bertujuan untuk mengidentifikasi faktor kunci yang memengaruhi *dwelling time*, mengeksplorasi metode strategis untuk mengurangi waktu tunggu, serta menganalisis efek pengurangan *dwelling time* terhadap keberlanjutan logistik maritim. Menggunakan sumber data sekunder yang melalui pengumpulan data tinjauan literatur dari basis data akademik seperti *Google Scholar*, *Science Direct*, dan *IEEE Xplore*. Disimpulkan bahwa lamanya *dwelling time* sangat dipengaruhi oleh panjangnya tahapan pemeriksaan dokumen (*pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*), kelambatan proses bongkar muat, serta keterbatasan kapasitas lapangan penumpukan (*container yard*). Hasil penelitian menyebutkan inefisiensi *dwelling time* dapat diatasi melalui penerapan denda progresif, otomatisasi dan digitalisasi prosedur izin, penerapan teknologi modern seperti sistem manajemen pelabuhan terintegrasi, IoT, AI, *blockchain*. Penurunan *dwelling time* tidak hanya menekan biaya operasional dan memperlancar arus barang, tetapi juga berdampak positif pada keberlanjutan lingkungan dengan berkurangnya emisi gas buang dari aktivitas pelabuhan.

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

NO	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Pengaruh <i>Pre Clearance</i> , <i>Customs Clearance</i> dan <i>Post Clearance</i> Terhadap <i>Dwelling time</i> di PT XYZ Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda Palmarosa Ardianti Putri Hardhika, Joumil Aidil Saifuddin Z.S (2025)	Bertujuan untuk mengetahui pengaruh parsial dan simultan dari tahapan <i>pre-clearance</i> , <i>customs clearance</i> , serta <i>post-clearance</i> terhadap <i>dwelling time</i> , sekaligus menganalisis tahapan mana yang menjadi faktor dominan penyebab tingginya <i>dwelling time</i> pada PT XYZ.	Metode Kuantitatif	Secara parsial maupun simultan, tahapan <i>pre-clearance</i> , <i>customs clearance</i> , dan <i>post-clearance</i> terbukti berpengaruh signifikan terhadap <i>dwelling time</i> . Faktor paling dominan adalah <i>post-clearance</i> dengan nilai koefisien regresi 1,742. Ketiga tahapan tersebut memberikan kontribusi sebesar 96,8% dalam menjelaskan variasi <i>dwelling time</i> , sementara 3,2% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian ini.	Menganalisis faktor yang memengaruhi lamanya <i>dwelling time</i> barang impor, serta memiliki dua variabel independen yang sama, yaitu <i>pre clearance</i> dan <i>post clearance</i> .	Menggunakan satu variabel independen yang berbeda.
2	Analisis Faktor -faktor yang Mempengaruhi Lama Waktu Tunggu Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Dedy Rusmiyanto, Ketut Alit Sumardiatna (2021)	Untuk menganalisis pengaruh proses bongkar muat, penjaluran barang, dan kondisi alam terhadap <i>dwelling time</i> dengan memfokuskan populasi pada pegawai TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Emas Semarang.	Metode Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>dwelling time</i> dipengaruhi secara positif dan signifikan oleh faktor bongkar muat serta penjaluran barang, namun tidak oleh kondisi alam. Variabel bongkar muat tercatat sebagai faktor dengan pengaruh paling tinggi terhadap keputusan perusahaan pelayaran. Adapun hasil uji determinasi mengindikasikan bahwa gabungan ketiga faktor tersebut mampu merepresentasikan 34,6% dari keseluruhan <i>dwelling time</i> .	Persamaan dengan penelitian peneliti terletak pada salah satu variabel X, yaitu penjaluran barang dengan variabel Y yaitu <i>dwelling time</i> yang dipengaruhi oleh variabel penjaluran barang.	Menggunakan subjek/lokasi penelitian dari sudut pandang pelabuhan, sedangkan penelitian peneliti menggunakan sudut pandang PPJK/EMKL.

NO	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
3	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Dwelling Time</i> Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok Rodiana Listiawati, Tubagus Muhamad Reza Fauzan, Ansori (2022)	Untuk mengetahui pengaruh faktor <i>pre-clearance</i> , <i>customs clearance</i> , dan <i>post-clearance</i> secara parsial maupun simultan terhadap <i>dwelling time</i> peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok, serta mengidentifikasi faktor yang paling dominan dalam memengaruhi <i>dwelling time</i> di pelabuhan tersebut.	Metode Kuantitatif	Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa tahapan <i>pre-clearance</i> , <i>customs clearance</i> , dan <i>post-clearance</i> terbukti berpengaruh secara signifikan terhadap durasi <i>dwelling time</i> peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok, baik secara parsial maupun simultan. Di antara ketiga variabel operasional yang diuji, <i>pre-clearance</i> diidentifikasi sebagai faktor yang paling dominan.	Menganalisis faktor yang memengaruhi lamanya <i>dwelling time</i> barang impor sebagai variabel Y, serta memiliki dua variabel independen yang sama, yaitu <i>pre clearance</i> dan <i>post clearance</i> .	Terletak pada lokasi/subjek penelitian, yaitu penelitian tersebut berfokus pada pihak pelabuhan sebagai subjek kajian, sedangkan peneliti mengambil sudut pandang pihak PPJK/EMKL.
4	Pengaruh Kelengkapan Administrasi Dan Kategori Importir Terhadap <i>Dwelling time</i> Pada PT. Anugerah Indo Maritim Sejahtera Medan Belawan Nadila Arum Ningsih, Sahnan Rangkuti, Mierna Zulkarnain (2022)	Untuk mengetahui pengaruh faktor kelengkapan administrasi dan kategori importir terhadap <i>dwelling time</i> pada PT Anugerah Indo Maritim Sejahtera, Medan Belawan	Metode Kuantitatif	Faktor kelengkapan administrasi memiliki pengaruh negatif terhadap <i>dwelling time</i> (semakin lengkap administrasi, semakin rendah <i>dwelling time</i>) dan kategori importir memiliki hubungan searah (semakin banyak persyaratan yang harus dipenuhi oleh suatu kategori importir, maka durasi <i>dwelling time</i> akan semakin lama). Berdasarkan uji determinasi, kedua faktor tersebut secara bersama-sama hanya memengaruhi <i>dwelling time</i> sebesar 20,2%.	Memiliki variabel dependen (Y) yang sama dengan penelitian peneliti, yaitu <i>dwelling time</i> , serta variabel kelengkapan administrasi memiliki makna yang sama dengan variabel <i>pre clearance</i> .	Perbedaannya terletak pada variabel independennya.

NO	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5	<p>Pengaruh <i>pre Clearance</i> dan <i>Post Clearance</i> terhadap <i>Dwelling Time</i> di Pelabuhan Peti Kemas JICT Tanjung Priok</p> <p>Kusharyanto, Cholis Imam Nawawi, Ade Mardani Putra, Astri Kustina Dewi, Muhammad Ilham Indra Purnama, Nailan Nuha (2023)</p>	<p>Bertujuan untuk menganalisis pengaruh dari tahapan <i>pre-clearance</i> dan <i>post-clearance</i> terhadap <i>dwelling time</i> peti kemas di Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok, guna untuk merumuskan solusi dalam meningkatkan efisiensi operasional serta menekan biaya logistik di pelabuhan.</p>	<p>Metode Kuantitatif</p>	<p>Melalui uji regresi linier berganda menggunakan SPSS, diperoleh variabel <i>pre</i> dan <i>post clearance</i> secara bersama-sama menjelaskan 99,7% variasi <i>dwelling time</i>. Secara simultan maupun parsial, kedua variabel terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap <i>dwelling time</i> di mana <i>pre clearance</i> memiliki koefisien tertinggi (1,023), sehingga menjadi faktor paling dominan yang mempengaruhi <i>dwelling time</i>.</p>	<p>Sama-sama membahas pengaruh proses <i>pre clearance</i> dan <i>post clearance</i> terhadap <i>dwelling time</i>.</p>	<p>Terletak pada lokasi/subjek penelitian, yaitu penelitian tersebut berfokus pada pihak pelabuhan sebagai subjek kajian, sedangkan peneliti mengambil sudut pandang pihak PPJK/EMKL.</p>
6	<p><i>Assessing The Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study</i></p> <p>Mohan Saini, Tone Lerher (2023)</p>	<p>Mengevaluasi faktor yang mempengaruhi <i>dwelling time</i>, serta mengidentifikasi penyebab variasi <i>dwelling time</i> dari berbagai pelabuhan di India menggunakan variabel siklus (impor/ekspor), ukuran kontainer, moda transportasi, status kontainer, sistem <i>delivery</i>, dan ketersediaan teknologi <i>tracking</i>.</p>	<p><i>Mixed Method</i> (Metode Kuantitatif dan Kualitatif)</p>	<p>Faktor siklus kontainer, ukuran, moda transportasi, status, sistem <i>delivery</i>, dan ketersediaan teknologi <i>tracking</i> memiliki pengaruh terhadap <i>dwelling time</i>. Teknologi <i>tracking</i> terbukti sangat berpengaruh dalam menurunkan <i>dwelling time</i> karena membantu perencanaan operasional yang lebih baik. Selain itu, perbedaan strategi pelabuhan, seperti frekuensi transportasi, kebijakan <i>free days</i>, dan lainnya menjadi penyebab utama variasi kinerja antar pelabuhan.</p>	<p>Sama-sama membahas faktor-faktor yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> (memiliki variabel dependen yang sama)</p>	<p>Memiliki variabel independen yang berbeda, serta metode pendekatan yang digunakan juga berbeda</p>

NO	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
7	<p><i>The Analysis of Clearance and Ports Equipment Toward Long Container Dwelling Time (Case Study: KPP Bea Cukai Tanjung Emas and Semarang Container Terminal)</i></p> <p>Erita Utami, Endang Sulistiyani, Azizah (2020)</p>	<p>Untuk menganalisis pengaruh bea cukai dan peralatan pelabuhan terhadap waktu tunggu kontainer yang lama baik secara parsial maupun simultan, serta untuk mengidentifikasi variabel yang paling dominan antara bea cukai dan peralatan pelabuhan dalam waktu tunggu tersebut</p>	Metode Kuantitatif	<p>Variabel <i>pre</i>, <i>customs</i>, dan <i>post clearance</i>) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap <i>dwelling time</i> kontainer. dan menjadi faktor dominan dalam meningkatkan <i>dwelling time</i>, terutama pada tahap <i>pre clearance</i>. Sementara itu, <i>port equipment</i> tidak berpengaruh signifikan secara parsial. Namun, keduanya secara bersama-sama berpengaruh terhadap <i>dwelling time</i> dengan kontribusi 45,2%. Sedangkan, sisanya dipengaruhi faktor lain di luar penelitian ini.</p>	<p>Sama-sama membahas pengaruh <i>clearance</i> terutama pada <i>pre clearance</i> dan <i>post clearance</i> terhadap <i>dwelling time</i></p>	<p>Terletak pada variabel X yang digunakan, di mana pada penelitian yang diteliti oleh peneliti tidak menggunakan variabel <i>port equipment</i></p>
8	<p><i>Pre clearance Analysis on Dwelling time for Imported Container (Case Study: Boom Baru Port)</i></p> <p>Aulia Safira, Erika Buchari, Edi Kadarsah (2020)</p>	<p>Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu <i>pre clearance</i> dalam <i>dwelling time</i> kontainer impor di Pelabuhan Boom Baru, serta menyusun model persamaan untuk memprediksi lamanya waktu tersebut.</p>	Metode Kuantitatif	<p>Faktor proses perizinan barang lartas, proses karantina, dan waktu persiapan dokumen berpengaruh terhadap lamanya <i>pre clearance</i>. Ketiga variabel secara simultan memiliki pengaruh terhadap <i>pre clearance</i> dengan kontribusi 29,1%. Selain itu, diperoleh model regresi yang menunjukkan bahwa peningkatan pada masing-masing faktor akan menyebabkan bertambahnya waktu <i>pre clearance</i>, sehingga berdampak pada meningkatnya <i>dwelling time</i>.</p>	<p>Sama-sama membahas <i>Pre clearance</i> dan <i>Dwelling time</i>. Menggunakan salah satu variabel X yaitu persiapan dokumen yang memiliki makna yang sama pada variabel X1 yang diteliti oleh peneliti.</p>	<p>Terletak pada variabel X yang digunakan, yaitu menggunakan faktor proses perizinan barang larangan/pembatasan, proses karantina.</p>

NO	Judul, Peneliti, dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
9	<i>Elongated Cargo Dwell Time in Nigeria Ports, the Root-Source and Economic Implications</i> Theophilus C. Nwokedi, Joshua O. Nwachukwu, John U. Eru, Nwokeka E. Ogwo (2022)	Untuk mengidentifikasi faktor utama penyebab lamanya <i>cargo dwell time</i> di pelabuhan Nigeria dibandingkan pelabuhan lain di wilayah Afrika Barat dan sub-Sahara serta mengestimasi dampak ekonominya dibandingkan dengan standar global dan pelabuhan lain di Afrika.	Metode Kualitatif	Hambatan prosedur bea cukai dan instansi pemerintah menjadi penyebab utama dengan 73% dari <i>dwell time</i> Pelabuhan Nigeria memiliki waktu tertinggi mencapai 475% lebih lama dari standar global (4 hari), mengakibatkan kerugian ekonomi berupa biaya sewa penyimpanan harian rata-rata mencapai 2,7 miliar naira di Pelabuhan Apapa dan 3,4 miliar naira di Tin-can Island.	Membahas faktor yang menyebabkan <i>dwelling time</i>	Terletak pada metode pendekatan penelitian
10	<i>A Literature Review on Optimizing Port Operations to Reduce Dwelling time: Implications for Maritime Logistics Sustainability</i> Galuh Ari Wardana, R Endro Wibisono, Hanandita Veda Saphira (2024)	Mengidentifikasi faktor utama yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> di pelabuhan, serta menemukan metode atau strategi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dan menganalisis dampak dari pengurangan <i>dwelling time</i> terhadap keberlanjutan logistik maritim secara luas.	Metode Kualitatif	<i>Dwelling time</i> dipengaruhi oleh waktu pemeriksaan dokumen (<i>pre, customs, dan post clearance</i>), serta keterlambatan bongkar muat, dan kapasitas lapangan penumpukan. Strategi dapat berupa pemberlakuan denda progresif, digitalisasi otomatisasi dokumen, perbaikan fasilitas gudang, penerapan teknologi modern. Pengurangan <i>dwelling time</i> meningkatkan daya saing ekonomi pelabuhan secara global, menurunkan emisi gas buang, meningkatkan kapasitas penanganan kargo .	Membahas faktor yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> serta menyoroti tahapan kepabeanan sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi <i>dwelling time</i> .	Terletak pada metode pendekatan penelitian, serta subjek/lokasi penelitian yang digunakan dimana pada penelitian ini menggunakan berbagai pelabuhan dunia.

Sumber: Data Diolah Peneliti, 2026

2.3. Hipotesis

2.3.1. *Pre Clearance* Berpengaruh Positif Terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Pre clearance adalah tahapan awal yang dihitung sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai importir berhasil submit dokumen PIB ke sistem Bea Cukai. Kelancaran proses ini sangat penting karena jika terdapat kendala seperti lamanya pengurusan perizinan yang belum terintegrasi, lambatnya penyampaian dokumen PIB, hingga permasalahan dokumen lartas, maka proses *clearance* tidak dapat dilanjutkan dan harus menunggu kelengkapan dokumen untuk bisa *submit* PIB. Lamanya hambatan tahap kepabeanan ini membuat waktu inap peti kemas di pelabuhan semakin bertambah, yang secara langsung akan menurunkan tingkat efektivitas *dwelling time*. Sebaliknya, semakin cepat dan lancar proses penyiapan dokumen di tahap ini, maka akan semakin tinggi pula efektivitas waktu tunggu barang di pelabuhan.

Listiawati dkk. (2022) dalam penelitiannya membuktikan bahwa *pre clearance* memberikan pengaruh signifikan terhadap waktu inap barang. Dalam hal efektivitas, nilai koefisien regresi yang positif menandakan hubungan yang searah di mana semakin optimal, cepat, dan lengkap proses penyiapan dokumen pada tahap *pre clearance*, maka akan berbanding lurus dengan tingginya efektivitas *dwelling time*. Sebaliknya, bertambahnya waktu akibat hambatan administratif di tahap ini akan secara proporsional menurunkan tingkat efektivitas *dwelling time*. Hal ini sejalan dengan penelitian Kusharyanto dkk. (2023) yang menemukan bahwa *pre clearance* tidak hanya berpengaruh positif dan signifikan secara parsial, tetapi juga menjadi variabel paling dominan dalam menentukan tinggi rendahnya efektivitas

dwelling time di pelabuhan. Dari uraian diatas, peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

H₁: *Pre clearance* berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras Semarang

2.3.2. Penjaluran Barang Berpengaruh Positif Terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Penjaluran barang merupakan prosedur penetapan jalur pengeluaran barang impor seperti Jalur Merah, Hijau, Jalur Mitra Utama (MITA) oleh Bea Cukai dalam rangka pemeriksaan barang secara selektif. Penjaluran barang merupakan salah satu tahap *customs clearance*. Terdapat beberapa kategori jalur, yaitu jalur merah mewajibkan pemeriksaan fisik dan dokumen, jalur hijau/MITA mendapatkan prioritas pengeluaran langsung. Proses penetapan jalur ini sangat menentukan lamanya waktu barang tertahan di pelabuhan. Jika barang ditetapkan sebagai jalur merah akibat profil importir berisiko tinggi/jenis barang tertentu/faktor lain, maka ada tahapan tambahan (pemeriksaan fisik barang oleh petugas). Kelancaran dalam tahapan penetapan jalur ini berbanding lurus dengan efektivitas waktu tunggu. Sebaliknya, semakin rumit dan ketatnya jalur pemeriksaan barang, maka semakin banyak waktu penyelesaian tahap *clearance* yang dihabiskan, sehingga waktu inap barang meningkat dan menurunkan tingkat efektivitas *dwelling time*.

Penelitian Rusmiyanto dan Sumardiatna (2021) menyatakan bahwa untuk meningkatkan efektivitas *dwelling time*, faktor penjaluran barang menjadi hal penting untuk diperhatikan karena terdapat faktor seperti sumber daya manusia, struktur dan organisasi kerja, serta pemanfaatan teknologi yang menentukan

kelancaran arus barang di mana jika faktor tersebut tidak berjalan optimal maka akan memperpanjang waktu tunggu barang di mana hasil penelitian menyimpulkan penjaluran barang berpengaruh positif dan signifikan terhadap *dwelling time*. Dalam konteks efektivitas, arah hubungan yang positif ini menegaskan bahwa semakin baik dan lancar penetapan penjaluran barang, maka akan semakin tinggi pula tingkat efektivitas *dwelling time*. Temuan ini sejalan dengan penelitian Sarumaha dkk. (2022) di mana lamanya pemutusan status dokumen dari satu proses ke proses selanjutnya menjadi faktor dominan penghambat *customs clearance*, yaitu terhambatnya proses pemeriksaan barang oleh petugas atas dokumen lartas akibat penjaluran barang yang ketat akan memperpanjang waktu inap peti kemas dan secara langsung berdampak pada menurunnya efektivitas *dwelling time* di pelabuhan. Dari uraian di atas, peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

H₂: Penjaluran barang berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras Semarang

2.3.3. *Post Clearance* Berpengaruh Positif Terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Proses *post clearance* adalah proses penyelesaian operasional setelah kewajiban pabean terpenuhi, yang dihitung mulai dari penerbitan izin SPPB oleh Bea Cukai hingga peti kemas benar-benar meninggalkan pelabuhan. Kelancaran pada tahap ini sangat menentukan efisiensi waktu logistik. Kendala utama yang sering memicu lamanya waktu pada tahap ini adalah kurang siap dan keaktifannya pihak importir untuk segera mengeluarkan barang dari pelabuhan setelah dokumen SPPB terbit. Hambatan ini ditambah dengan kurangnya kesiapan TPS dan pihak

pengangkutan dalam memfasilitasi pengeluaran barang. Terjadinya penundaan pengeluaran peti kemas dari pelabuhan oleh importir ini langsung akan menyita kapasitas lapangan penumpukan dan memperpanjang total waktu inap barang, yang secara otomatis akan menurunkan tingkat efektivitas *dwelling time*.

Penelitian oleh Listiawati dkk. (2022) menyimpulkan bahwa permasalahan pada fase ini sebagian besar bersumber dari ketidaksiapan importir, di mana setelah SPPB diterbitkan, proses pengambilan barang kerap tertunda. Koefisien regresi yang bernilai positif menegaskan bahwa kelancaran dan kecepatan operasional pada *post clearance* berbanding lurus dengan efektivitas waktu tunggu. Sebaliknya, setiap hambatan atau penambahan waktu pada tahap ini akan secara proporsional menurunkan tingkat efektivitas *dwelling time*. Penelitian ini sejalan dengan Kusharyanto dkk. (2023) yang menjelaskan bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan *post clearance* terhadap *dwelling time* peti kemas di pelabuhan. Bahkan, Hardhika dan Saifuddin (2025) dalam riset terbarunya menjelaskan bahwa keterbatasan kondisi TPS dan kelambatan importir dalam menarik peti kemas pasca penerbitan SPPB menjadikan *post clearance* sebagai faktor dominan dalam menentukan efektivitas *dwelling time*. Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

H₃: *Post clearance* berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras Semarang

2.3.4. *Pre Clearance*, Penjaluran Barang, dan *Post Clearance* Berpengaruh Positif Terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

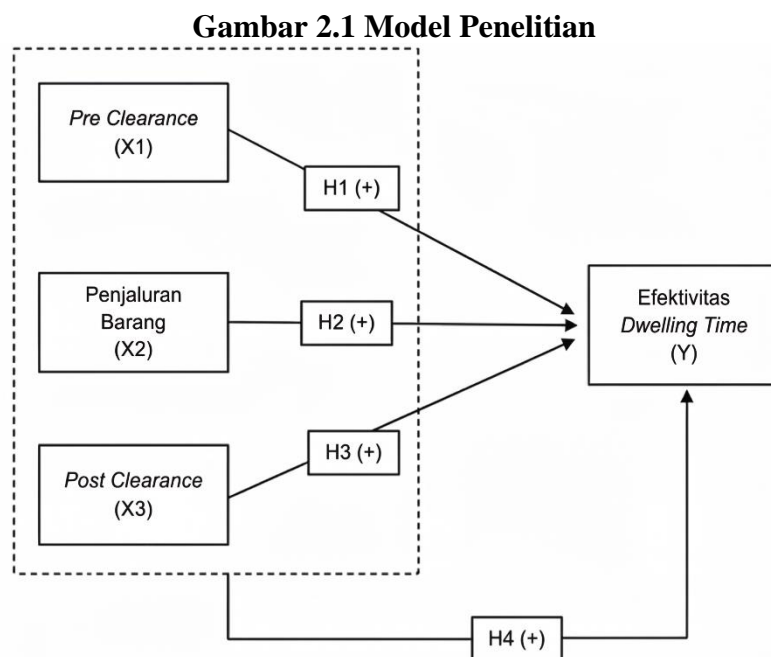
Efektivitas waktu tunggu dalam hal pengeluaran barang impor dari pelabuhan sangat bergantung pada kelancaran seluruh rangkaian proses kepabeanan. Penelitian Listiawati dkk. (2022) dan Kusharyanto dkk. (2023), menunjukkan faktor lamanya waktu penumpukan barang seringkali bermula dari lambatnya importir *submit* dokumen PIB di awal tahapan kepabeanan (*pre clearance*). Keterlambatan ini diperparah pada tahap akhir (*post clearance*), di mana importir menunda penarikan peti kemas dari TPS meskipun dokumen izin telah selesai. Kedua faktor tersebut memiliki korelasi sangat kuat dengan proses kepabeanan di tengahnya, yaitu penjaluran barang merupakan bagian dari *customs clearance*. Ketidaktepatan atau ketidaklengkapan dokumen pada *pre clearance* tidak hanya memakan waktu di awal, tetapi juga memicu sistem untuk menetapkan barang ke dalam jalur berisiko. Berdasarkan penelitian Rusmiyanto dan Sumardiatna (2021), penetapan penjaluran barang yang ketat ini otomatis menghentikan arus keluar karena mewajibkan adanya antrean pemeriksaan fisik dan dokumen. Bahkan, penelitian terbaru oleh Saifuddin dan Hardhika (2025) menyatakan bahwa secara simultan ketiga faktor tersebut berpengaruh pada durasi *dwelling time*. Akumulasi lambatnya penyiapan dokumen sejak awal (*pre clearance*), rumitnya birokrasi dan pemeriksaan fisik (penjaluran barang), dan sikap pasif importir dalam penarikan barang (*post clearance*) secara bersama menimbulkan pengaruh signifikan terhadap kelancaran pengeluaran barang. Ketiga variabel ini secara simultan berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time*

di mana semakin lancar dan optimal ketiga tahap ini dijalankan, maka akan semakin tinggi tingkat efektivitas *dwelling time*. Sebaliknya, semakin banyak hambatan dan waktu yang terbuang pada ketiga proses ini, maka waktu inap peti kemas akan semakin lama sehingga menurunkan efektivitas *dwelling time* di pelabuhan. Maka dari uraian di atas, peneliti mengajukan hipotesis simultan sebagai berikut:

H₄: *Pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.

2.4. Model Penelitian / Kerangka Konseptual Penelitian

Berdasarkan hasil penelusuran teori maupun hasil penelitian terdahulu yang sudah dijabarkan sebelumnya, maka disusunlah kerangka konseptual penelitian sebagai berikut:



Sumber: Data Diolah Peneliti, 2026

Kerangka konseptual ini disusun untuk memberikan gambaran sistematis mengenai hubungan antar variabel yang diteliti, yaitu pengaruh *pre clearance* (X1), penjaluran barang (X2), dan *post clearance* (X3) terhadap efektivitas *dwelling time* (Y) pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang. Penyusunan kerangka ini didasarkan pada kajian teori kepabeanan yang dikemukakan oleh Listiawati dkk. (2022) bahwa ketiga tahapan utama dalam proses kepabeanan tersebut secara bersama-sama mempengaruhi durasi *dwelling time*. Penelitian terdahulu oleh Listiawati dkk. (2022), Kusharyanto dkk. (2023), serta Hardhika dan Saifuddin (2025) secara konsisten menunjukkan masing-masing tahapan tersebut memiliki pengaruh positif terhadap lamanya waktu tunggu barang di pelabuhan.

Arah hubungan antar variabel dalam penelitian ini dijelaskan bahwa *pre clearance* berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time*, di mana semakin optimal, cepat, dan akurat proses penyiapan serta pengajuan dokumen PIB pada tahap *pre clearance*, maka akan semakin tinggi pula tingkat efektivitas *dwelling time* (waktu inap peti kemas di pelabuhan menjadi lebih singkat dan efisien). Selanjutnya, penjaluran barang juga berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time* di mana proses penetapan jalur dan pemeriksaan pabean yang berjalan lancar dan terkelola dengan baik akan berbanding lurus dengan tingginya efektivitas waktu tunggu. Sebaliknya, apabila penetapan jalur pemeriksaan memakan waktu lama akibat prosedur yang ketat (terutama antrean pemeriksaan fisik pada jalur merah), maka tingkat efektivitas *dwelling time* akan semakin menurun karena waktu inap peti kemas di pelabuhan menjadi lebih panjang. Demikian pula *post clearance* berpengaruh positif terhadap *dwelling time*, di mana

kelancaran pada tahap setelah SPPB terbit hingga barang keluar dari pelabuhan sangat menentukan efisiensi waktu. Apabila terjadi keterlambatan pada tahap ini, seperti keterbatasan armada truk dan kemacetan akses jalan pelabuhan, hal tersebut akan memicu penurunan efektivitas *dwelling time* akibat meningkatnya total waktu inap barang. Selain itu, ketiga variabel tersebut secara simultan berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time*, di mana kinerja yang baik pada setiap tahap akan berbanding lurus dengan efisiensi waktu. Apabila terjadi keterlambatan atau hambatan pada salah satu tahap, hal tersebut dapat terakumulasi dan memperpanjang total waktu inap barang di pelabuhan, sehingga secara bersama-sama akan menurunkan efektivitas *dwelling time*.