

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1. Profil dan Sejarah Perusahaan

PT Samudera Perdana Selaras merupakan perusahaan logistik yang bergerak di bidang jasa dan pelayaran (*Integrated Global Logistic*) memiliki kantor utama berlokasi di Jalan Madukoro Raya Ruko Semarang Indah Blok D-XI 2A-B, Tawangmas, Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah.



Gambar 4. 1 Kantor Utama PT Samudera Perdana Selaras
Sumber: PT Samudera Perdana Selaras, 2026

Perusahaan ini memiliki Divisi Logistik, Divisi EMKL, dan Divisi *Maintenance*. Jenis layanan yang ditawarkan yaitu mencakup layanan pergudangan dan transportasi pengiriman darat (*warehouse and land transportation*), transportasi pihak ketiga (*third-party transportation*), bongkar muat dan alat berat, hingga keagenan (*agency*) dan pengelolaan kapal (*shipping owner*).

PT Samudera Perdana Selaras merupakan perusahaan logistik yang bergerak di bidang jasa dan pelayaran yang mengawali perjalanannya dalam industri transportasi dan pelayaran pada tanggal 23 Agustus 2004 yang dipelopori oleh Bapak H. Rory Ryanto. PT Samudera Perdana Selaras resmi menyandang

status sebagai perusahaan perdagangan, jasa, dan pengangkutan darat seperti yang terdaftar pada Akta No. 6 tahun 2004 oleh Notaris Dwi Indriyarti, SH.



Gambar 4. 2 Logo PT Samudera Perdana Selaras
Sumber: PT Samudera Perdana Selaras, 2026

Kegiatan usaha PT Samudera Perdana Selaras mencakup layanan pelayaran (*shipping*), seperti pengangkutan barang via kapal laut, serta penyediaan jasa keagenan baik lokal, internasional, maupun keagenan umum bagi berbagai perusahaan pelayaran lain dalam beberapa tahun terakhir. Dalam upaya restrukturisasi perusahaan, PT Samudera Perdana Selaras membentuk satu konsolidasi grup usaha yang membawahi lini usaha kepemilikan kapal, keagenan kapal, EMKL dan *forwarding*, bongkar muat dan alat berat, multi moda transportasi, *trucking*, jembatan timbang, logistik dan gudang, serta *tour* dan travel. Melalui lini usaha tersebut, PT Samudera Perdana Selaras menghadirkan layanan jasa transportasi, serta pelayaran dan logistik terpadu dari hulu ke hilir (*end-to-end logistics*) terintegrasi dalam satu pintu.

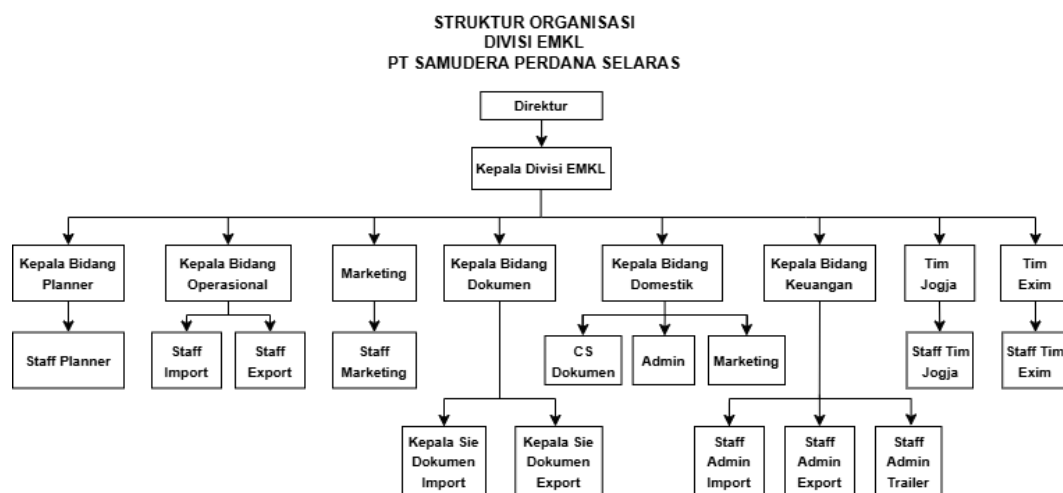
4.1.2. Visi dan Misi

PT Samudera Perdana Selaras dalam bisnis memiliki visi “Meraih Rodho Illahi agar dapat menjadi manfaat” dan memiliki misi yaitu “Meningkatkan kemampuan diri agar menjadi yang terbaik”. Dalam pelaksanaan operasionalnya, perusahaan ini menerapkan sejumlah nilai-nilai fundamental, diantaranya

memprioritaskan kualitas pelayanan dan ketepatan waktu dalam penyampaian pelayanan, penerapan kerja sama yang harmonis dan akrab antar mitra kerja, melakukan pengembangan jaringan bisnis yang luas dan strategis, serta mengelola sumber daya yang dapat diandalkan.

4.1.3. Struktur Organisasi dan Tugas Masing-Masing Bagian PT Samudera Perdana Selaras

Struktur Organisasi Divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras dimulai dari Direktur diikuti oleh Kepala Divisi EMKL yang membawahi delapan bidang. Adapun secara lengkap dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 4. 3 Struktur Organisasi Divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras
Sumber: PT Samudera Perdana Selaras, 2026

Adapun tugas dan tanggung jawab pada masing-masing bagian berdasarkan struktur organisasi PT Samudera Perdana Selaras di atas adalah sebagai berikut:

1. Direktur PT Samudera Perdana Selaras

Merumuskan strategi bisnis dan arah perusahaan jangka pendek dan panjang; mengambil keputusan penting; mengelola SDM; menjalin kerja sama dengan mitra logistik, pelanggan, dan pihak terkait lainnya; menandatangani kontrak dan

dokumen resmi perusahaan; mewakili perusahaan dalam urusan hukum, asosiasi industri, dan forum bisnis; menetapkan/mengubah kebijakan operasional.

2. Kepala Divisi EMKL

Melaksanakan kebijakan, prosedur, dan aturan dari kantor pusat; mengkoordinasikan semua kegiatan divisi EMKL; memantau jalannya kebijakan dan strategi perusahaan; serta mengevaluasi penerapan strategi dan menyusun kebijakan yang sesuai

3. Kepala Bidang Operasional

Bertanggung jawab menjalankan operasional ekspor-impor, menyediakan armada truk untuk distribusi kontainer, berkoordinasi dengan staf lapangan, serta memastikan distribusi dari pelabuhan ke gudang berjalan lancar.gudang.

4. *Planner*

Memiliki tanggung jawab terhadap transportasi truk untuk distribusi kontainer; bertanggung jawab terhadap driver trailer; mengawasi dan mengontrol kelancaran transportasi truk kontainer.

5. Operasional Impor

Melakukan pengambilan DO sekaligus membayarkan biaya perbaikan (*repair*), uang jaminan, dan lain-lain; membayar tagihan peti kemas kosong (*empty container*); memeriksa dokumen SPJM; melakukan pengiriman truk untuk aktivitas muatan LCL; memproses perpanjangan waktu bebas (*free time*) kontainer; mengurus jaminan kontainer; serta mengambil dokumen dari *customer* dan pihak-pihak terkait.

6. Operasional Ekspor

Mencari ukuran kontainer sesuai kebutuhan *customer*; melakukan *booking*

kontainer dan trucking; berkoordinasi dengan sopir kontainer untuk pengiriman barang; memproses pengiriman dari tahap stack, fiat, Job Order hingga kontainer naik ke kapal; mengurus dokumen dari *customer*.

7. *Marketing*

Merancang dan mengembangkan strategi pemasaran; meningkatkan pendapatan perusahaan dengan menjalin hubungan dengan pelanggan; mengevaluasi kepuasan pelanggan dan memastikan target terpenuhi.

8. Dokumen Impor

Menyiapkan dan mengirimkan *draft* PIB; melakukan pengecekan dan verifikasi kelengkapan dokumen sesuai regulasi; berkoordinasi dengan *customer*; memantau ETA kapal; mengurus dokumen karantina serta BPOM.

9. Dokumen Ekspor

Mengelola dokumen shipper (SI, *invoice*, PL, DO, dan V-Legal jika diperlukan); menyusun draf PEB; berkoordinasi dengan tim operasional untuk *booking* kontainer sesuai DO; melaporkan data kontainer dan armada ke *shipper*; membuat barcode pembongkaran kontainer di TPKS; memproses COO dan mengirimkannya via DISPERINDAG; serta menyusun surat kuasa pengambilan B/L.

10. *Finance*

Memonitor, mengumpulkan data, menganalisa posisi aliran kas perusahaan dengan melihat pembayaran dan pengeluaran; melakukan analisa keuangan; melakukan koordinasi pengumpulan data keuangan serta implementasi sistem dan prosedur keuangan lainnya.

11. Administrasi

Membuat tagihan untuk *customer*; membuat realisasi dengan menghitung laba/rugi atas tagihan yang dibuat untuk *customer*; memasukkan data piutang/hutang ke sistem; mengarsipkan dokumen berbentuk map; menerima dan membuat tanda terima tagihan dari vendor; melakukan *request* faktur pajak.

4.2. Deskripsi Responden

Responden dalam penelitian ini merupakan seluruh karyawan yang bekerja di divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras dengan total 42 responden. Melalui hasil jawaban responden, didapatkan informasi data identitas pribadi masing-masing responden yang dibagi menjadi beberapa kriteria, yaitu sebagai berikut:

4.2.1. Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4. 1 Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

| No | Jenis Kelamin | Jumlah | Presentase |
|--------------|---------------|-----------|-------------|
| 1 | Laki-laki | 27 | 64.3% |
| 2 | Perempuan | 15 | 35.7% |
| Total | | 42 | 100% |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Berdasarkan tabel didapatkan bahwa kriteria responden berdasarkan jenis kelamin laki-laki berjumlah 27 orang (64.3%), sedangkan perempuan berjumlah 15 orang (35.7%). Dapat disimpulkan dari total 42 responden, sebagian besar responden karyawan divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras adalah laki-laki. Hal tersebut menjelaskan bahwa aktivitas operasional di perusahaan lebih dominan melibatkan tenaga kerja berjenis kelamin laki-laki karena pekerjaannya berkaitan dengan aktivitas lapangan, seperti pemeriksaan jalur merah, dan lainnya.

4.2.2. Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

Tabel 4. 2 Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

| No | Usia | Jumlah | Presentase |
|--------------|---------------|-----------|-------------|
| 1 | 20 – 25 Tahun | 12 | 28.6% |
| 2 | 26 – 30 Tahun | 16 | 38.1% |
| 3 | > 30 Tahun | 14 | 33.3% |
| Total | | 42 | 100% |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Berdasarkan tabel didapatkan kriteria responden berdasarkan rentang usia 20 – 25 tahun sebanyak 12 orang (28.6%), usia 26 – 30 tahun sebanyak 16 orang (38.1%), dan usia di atas 30 tahun sebanyak 14 orang (33.3%). Dapat disimpulkan dari total 42 responden, sebagian besar responden pada karyawan divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras berusia 26 – 30 tahun. Usia responden yang relatif muda dan produktif ini berimplikasi positif terhadap efisiensi waktu penyelesaian dokumen hingga pengeluaran barang.

4.2.3. Deskripsi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Tabel 4. 3 Deskripsi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

| No | Pendidikan | Jumlah | Presentase |
|--------------|-----------------|-----------|-------------|
| 1 | SMA/K Sederajat | 4 | 9.5% |
| 2 | D3 | 8 | 19% |
| 3 | D4/S1 | 30 | 71.4% |
| Total | | 42 | 100% |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Berdasarkan tabel 4.3 didapatkan kriteria responden berdasarkan pendidikan SMA/K Sederajat sebanyak 4 orang (9.5%), D3 sebanyak 8 orang (19%), dan D4/S1 sebanyak 30 orang (71.4%). Dengan demikian, dapat disimpulkan dari total 42 responden, sebagian besar responden memiliki pendidikan terakhir D4/S1.

Tingginya kompetensi SDM ini berkolerasi langsung terhadap percepatan proses kelancaran arus barang dan peningkatan efektivitas *dwelling time*.

4.2.4. Deskripsi Responden Berdasarkan Masa Kerja

Tabel 4. 4 Deskripsi Responden Berdasarkan Masa Kerja

| No | Masa Kerja | Jumlah | Presentase |
|--------------|-------------|-----------|-------------|
| 1 | 0 – 1 Tahun | 10 | 23.8% |
| 2 | 2 – 5 Tahun | 16 | 38.1% |
| 3 | 6 – 9 Tahun | 5 | 11.9% |
| 4 | ≥ 10 Tahun | 11 | 26.2% |
| Total | | 42 | 100% |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Berdasarkan tabel 4.4 didapatkan kriteria responden berdasarkan masa kerja 0 – 1 tahun sebanyak 10 orang (23.8%), 2 – 5 tahun sebanyak 16 orang (38.1%), 6 – 9 tahun sebanyak 5 orang (11.9%), dan di atas sama dengan 10 tahun sebanyak 11 orang (26.2%). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa dari total 42 responden, sebagian besar responden pada karyawan divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras Semarang memiliki masa kerja selama 2 – 5 tahun.

4.3. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran umum mengenai distribusi frekuensi tanggapan responden terhadap pernyataan di dalam kuesioner. Peneliti menggunakan skala likert dalam mendeskripsikan data responden guna untuk mengetahui penilaian responden terhadap variabel/kejadian dalam penelitian berdasarkan kategori masing-masing skor.

Tabel 4. 5 Kategori Skor Berdasarkan Kategori Jawaban Responden

| Rentang (Mean) | Kategori | Keterangan |
|----------------|---------------|-------------------------|
| 1.00 – 1.75 | Sangat Rendah | Sangat Tidak Setuju (1) |
| 1.76 – 2.50 | Rendah | Tidak Setuju (2) |
| 2.51 – 3.25 | Tinggi | Setuju (3) |
| 3.26 – 4.00 | Sangat Tinggi | Sangat Setuju (4) |

Sumber: Sugiyono, 2019

4.3.1. Distribusi Frekuensi Responden terhadap *Pre Clearance*

Berdasarkan hasil jawaban dari 42 responden terhadap variabel *pre clearance* terdapat 15 item pernyataan yang diajukan dengan 5 indikator variabel. Adapun hasil distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel *pre clearance*:

Tabel 4. 6 Deskripsi Hasil Jawaban Variabel X1

| Item Variabel X1 | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|---|---------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------------|---------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| X1.1 | 0 | 0% | 0 | 0% | 35 | 83.3% | 7 | 16.7% | 3.17 | Tinggi |
| X1.2 | 0 | 0% | 1 | 2.4% | 34 | 81% | 7 | 16.7% | 3.14 | Tinggi |
| X1.3 | 3 | 7% | 16 | 38.1% | 18 | 42.9% | 5 | 11.9% | 2.60 | Tinggi |
| X1.4 | 0 | 0% | 3 | 7.1% | 30 | 71.4% | 9 | 21.4% | 3.14 | Tinggi |
| X1.5 | 1 | 2.4% | 15 | 35.7% | 22 | 52.4% | 4 | 9.5% | 2.69 | Tinggi |
| X1.6 | 0 | 0% | 16 | 38.1% | 24 | 57.1% | 2 | 4.8% | 2.67 | Tinggi |
| X1.7 | 0 | 0% | 11 | 26.2% | 26 | 61.9% | 5 | 11.9% | 2.86 | Tinggi |
| X1.8 | 1 | 2.4% | 15 | 35.7% | 24 | 57.1% | 2 | 4.8% | 2.64 | Tinggi |
| X1.9 | 3 | 7.1% | 10 | 23.8% | 25 | 59.5% | 4 | 9.5% | 2.71 | Tinggi |
| X1.10 | 0 | 0% | 5 | 11.9% | 29 | 69% | 8 | 19% | 3.07 | Tinggi |
| X1.11 | 0 | 0% | 1 | 2.4% | 35 | 83.3% | 6 | 14.3% | 3.12 | Tinggi |
| X1.12 | 12 | 28.6% | 15 | 35.7% | 11 | 26.2% | 4 | 9.5% | 2.17 | Rendah |
| X1.13 | 1 | 2.4% | 18 | 42.9% | 20 | 47.6% | 3 | 7.1% | 2.60 | Tinggi |
| X1.14 | 0 | 0% | 7 | 16.7% | 29 | 69% | 6 | 14.3% | 2.98 | Tinggi |
| X1.15 | 2 | 4.8% | 8 | 19% | 29 | 69% | 3 | 7.1% | 2.79 | Tinggi |
| Total Rata-rata Variabel <i>Pre Clearance</i> (X1) | | | | | | | | | 2.82 | Tinggi |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Menurut tabel 4.6 dapat dijelaskan bahwa distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel *Pre Clearance* (X1) secara keseluruhan berada pada kategori Tinggi dengan total rata-rata skor sebesar 2.82. Hal tersebut

mengindikasikan bahwa responden memberikan penilaian yang baik terhadap keseluruhan proses kecepatan dan kelengkapan dokumen, perizinan impor, serta koordinasi antar instansi. Rata-rata nilai paling tinggi terdapat pada pernyataan X1.1 sebesar 3,17. Hal ini menunjukkan bahwa proses kelancaran *submit* dokumen PIB dinilai sangat baik dalam mendukung efisiensi kepabeanaan awal. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada pernyataan X1.12 sebesar 2,17 yang mengindikasikan bahwa frekuensi terjadinya *error system* pada sistem pabean masih menjadi kendala yang perlu mendapat perhatian.

4.3.2. Distribusi Frekuensi Responden terhadap Penjaluran Barang

Berdasarkan hasil jawaban dari 42 responden terhadap variabel penjaluran barang terdapat 9 item pernyataan yang diajukan kepada responden dengan 3 indikator variabel. Adapun hasil distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel penjaluran barang, sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Deskripsi Hasil Jawaban Variabel X2

| Item Variabel X2 | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|--|---------|------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------------|---------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| X2.1 | 0 | 0% | 7 | 16.7% | 30 | 71.4% | 5 | 11.9% | 2.95 | Tinggi |
| X2.2 | 0 | 0% | 23 | 54.8% | 16 | 38.1% | 3 | 7.1% | 2.52 | Tinggi |
| X2.3 | 1 | 2.4% | 15 | 35.7% | 24 | 57.1% | 2 | 4.8% | 2.64 | Tinggi |
| X2.4 | 0 | 0% | 2 | 4.8% | 29 | 69% | 11 | 26.2% | 3.21 | Tinggi |
| X2.5 | 1 | 2.4% | 12 | 28.6% | 28 | 66.7% | 1 | 2.4% | 2.69 | Tinggi |
| X2.6 | 0 | 0% | 9 | 21.4% | 30 | 71.4% | 3 | 7.1% | 2.86 | Tinggi |
| X2.7 | 0 | 0% | 5 | 11.9% | 32 | 76.2% | 5 | 11.9% | 3.00 | Tinggi |
| X2.8 | 1 | 2.4% | 17 | 40.5% | 20 | 47.6% | 4 | 9.5% | 2.64 | Tinggi |
| X2.9 | 2 | 4.8% | 19 | 45.2% | 19 | 45.2% | 2 | 4.8% | 2.50 | Tinggi |
| Total Rata-rata Variabel Penjaluran Barang (X2) | | | | | | | | | 2.78 | Tinggi |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Menurut tabel 4.7 dapat dijelaskan bahwa distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel Penjaluran Barang (X2) secara keseluruhan berada

pada kategori Tinggi dengan total rata-rata skor sebesar 2.78. Hal tersebut mengindikasikan bahwa responden memberikan penilaian yang baik terhadap kinerja sumber daya manusia, organisasi, dan pemanfaatan teknologi dalam proses penjaluran barang impor. Rata-rata nilai paling tinggi terdapat pada pernyataan X2.4 sebesar 3,21. Hal ini menunjukkan bahwa arus informasi dan pembagian tugas dinilai sangat efektif dalam mendukung kelancaran operasional penjaluran. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada pernyataan X2.9 sebesar 2,50. Meskipun memiliki nilai terendah, pernyataan tersebut tetap berada dalam kategori tinggi, sehingga dapat disimpulkan bahwa ketepatan profiling data importir sudah berjalan dengan baik dan tetap memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran proses penjaluran barang.

4.3.3. Distribusi Frekuensi Responden terhadap *Post Clearance*

Berdasarkan hasil jawaban dari 42 responden terhadap variabel *post clearance* terdapat 15 item pernyataan yang diajukan dengan 5 indikator variabel.

Adapun hasil distribusi frekuensi jawaban responden, sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Deskripsi Hasil Jawaban Variabel X3

| Item Variabel X3 | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|------------------------|---------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|------|------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| X3.1 | 2 | 4.8% | 14 | 33.3% | 20 | 47.6% | 6 | 14.3% | 2.71 | Tinggi |
| X3.2 | 2 | 4.8% | 14 | 33.3% | 22 | 52.4% | 4 | 9.5% | 2.67 | Tinggi |
| X3.3 | 11 | 26.2% | 23 | 54.8% | 7 | 16.7% | 1 | 2.4% | 1.95 | Rendah |
| X3.4 | 1 | 2.4% | 1 | 2.4% | 28 | 66.7% | 12 | 28.6% | 3.21 | Tinggi |
| X3.5 | 0 | 0% | 1 | 2.4% | 31 | 73.8% | 10 | 23.8% | 3.21 | Tinggi |
| X3.6 | 6 | 14.3% | 29 | 69% | 6 | 14.3% | 1 | 2.4% | 2.05 | Rendah |
| X3.7 | 2 | 4.8% | 17 | 40.5% | 18 | 42.9% | 5 | 11.9% | 2.62 | Tinggi |
| X3.8 | 2 | 4.8% | 13 | 31% | 24 | 57.1% | 3 | 7.1% | 2.67 | Tinggi |
| X3.9 | 17 | 40.5% | 21 | 50% | 3 | 7.1% | 1 | 2.4% | 1.71 | Rendah |
| X3.10 | 1 | 2.4% | 2 | 4.8% | 34 | 81% | 5 | 11.9% | 3.02 | Tinggi |
| X3.11 | 1 | 2.4% | 11 | 26.2% | 24 | 57.1% | 6 | 14.3% | 2.83 | Tinggi |

| Item Variabel X3 | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|---|---------|------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------------|---------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| X3.12 | 2 | 4.8% | 19 | 45.2% | 18 | 42.9% | 3 | 7.1% | 2.52 | Tinggi |
| X3.13 | 1 | 2.4% | 5 | 11.9% | 32 | 76.2% | 4 | 9.5% | 2.93 | Tinggi |
| X3.14 | 0 | 0% | 11 | 26.2% | 24 | 57.1% | 7 | 16.7% | 2.90 | Tinggi |
| X3.15 | 3 | 7.1% | 18 | 42.9% | 18 | 42.9% | 3 | 7.1% | 2.50 | Tinggi |
| Total Rata-rata Variabel Post Clearance (X3) | | | | | | | | | 2.63 | Tinggi |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Menurut tabel 4.8 dapat dijelaskan bahwa distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel *Post Clearance* (X3) secara keseluruhan berada pada kategori Tinggi dengan total rata-rata skor sebesar 2.63. Hal tersebut mengindikasikan bahwa responden memberikan penilaian yang baik terhadap keseluruhan proses pengeluaran barang, ketersediaan alat angkut, kelancaran administrasi akhir, dan efisiensi waktu penumpukan. Rata-rata nilai paling tinggi terdapat pada pernyataan X3.4 dan X3.5 sebesar 3,21. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi armada angkut dan respons vendor dinilai sangat baik dan sangat mendukung kelancaran operasional pengeluaran barang. Meskipun secara keseluruhan proses operasional dinilai baik, terdapat tiga kendala spesifik pada tahap *post clearance* yang masih dikeluhkan oleh responden, ditunjukkan dengan perolehan skor pada kategori rendah. Kendala pertama yang ditemukan di lapangan adalah lamanya waktu antrean truk di *Container Yard* (CY) dengan perolehan skor 1,95. Permasalahan ini bersumber dari proses pelayanan muat barang oleh alat berat di area penumpukan pelabuhan yang belum optimal, termasuk diperlukannya waktu ekstra untuk memindahkan peti kemas yang posisinya berada di tumpukan bawah (*shifting*). Akibatnya, armada truk dari pihak EMKL harus tertahan berjam-jam di dalam pelabuhan sehingga menunda waktu penyelesaian *Post Clearance*.

Selain itu, responden juga masih mengeluhkan sering terjadinya keterbatasan armada truk pada waktu-waktu tertentu, dengan skor 2,05. Kendala ini berkaitan dengan fluktuasi ketersediaan armada dari pihak intenal PT Samudera Perdana Selaras, terutama saat terjadi lonjakan permintaan pengiriman (*peak season*) atau permintaan bongkar dari importir. Dalam situasi kekurangan armada ini, meskipun dokumen SPPB telah resmi diterbitkan oleh Bea Cukai, pihak EMKL tidak dapat langsung mengeksekusi pengeluaran fisik karena tidak adanya truk yang siap pakai, sehingga peti kemas terpaksa menginap lebih lama.

Selain itu, responden juga masih terkendala faktor infrastruktur eksternal berupa kemacetan parah di akses jalan keluar pelabuhan dengan perolehan skor 1,71. Masalah ini menegaskan bahwa kapasitas jalan penghubung dari gerbang Pelabuhan Tanjung Emas menuju jalur arteri seringkali tidak sebanding dengan tingginya volume kendaraan berat yang melintas di mana hal ini dapat menyebabkan truk yang akan mengambil maupun sudah memuat barang terpaksa terjebak antrean panjang tepat di titik akses keluar maupun masuk pelabuhan.

4.3.4. Distribusi Frekuensi Responden terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Berdasarkan hasil jawaban dari 42 responden terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* terdapat 15 item pernyataan yang diajukan kepada responden dengan 5 indikator variabel. Adapun hasil distribusi frekuensi jawaban responden:

Tabel 4. 9 Deskripsi Hasil Jawaban Variabel Y

| Item Variabel Y | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|-----------------------|---------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|------|------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| Y1 | 0 | 0% | 13 | 31% | 24 | 57.1% | 5 | 11.9% | 2.81 | Tinggi |
| Y2 | 2 | 4.8% | 14 | 33.3% | 20 | 47.6% | 6 | 14.3% | 2.71 | Tinggi |
| Y3 | 11 | 26.2% | 17 | 40.5% | 12 | 28.6% | 2 | 4.8% | 2.12 | Rendah |

| Item Variabel Y | Skor | | | | | | | | Mean | Keterangan |
|--|---------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------------|---------------|
| | STS (1) | | TS (2) | | S (3) | | SS (4) | | | |
| | f | % | f | % | f | % | f | % | | |
| Y4 | 0 | 0% | 4 | 9.5% | 33 | 78.6% | 5 | 11.9% | 3.02 | Tinggi |
| Y5 | 1 | 2.4% | 11 | 26.2% | 28 | 66.7% | 2 | 4.8% | 2.74 | Tinggi |
| Y6 | 1 | 2.4% | 18 | 42.9% | 22 | 52.4% | 1 | 2.4% | 2.55 | Tinggi |
| Y7 | 0 | 0% | 11 | 26.2% | 30 | 71.4% | 1 | 2.4% | 2.76 | Tinggi |
| Y8 | 1 | 2.4% | 6 | 14.3% | 32 | 76.2% | 3 | 7.1% | 2.88 | Tinggi |
| Y9 | 2 | 4.8% | 10 | 23.8% | 28 | 66.7% | 2 | 4.8% | 2.71 | Tinggi |
| Y10 | 0 | 0% | 6 | 14.3% | 35 | 83.3% | 1 | 2.4% | 2.88 | Tinggi |
| Y11 | 1 | 2.4% | 2 | 4.8% | 36 | 85.7% | 3 | 7.1% | 2.98 | Tinggi |
| Y12 | 11 | 26.2% | 18 | 42.9% | 12 | 28.6% | 1 | 2.4% | 2.07 | Rendah |
| Y13 | 0 | 0% | 6 | 14.3% | 32 | 76.2% | 4 | 9.5% | 2.95 | Tinggi |
| Y14 | 5 | 11.9% | 24 | 57.1% | 13 | 31% | 0 | 0% | 2.19 | Rendah |
| Y15 | 5 | 11.9% | 15 | 35.7% | 21 | 50% | 1 | 2.4% | 2.43 | Rendah |
| Total Rata-rata Variabel Efektivitas <i>Dwelling Time</i> (Y) | | | | | | | | | 2.65 | Tinggi |

Sumber: Data Primer Diolah, 2026

Menurut tabel 4.9 dapat dijelaskan bahwa distribusi frekuensi jawaban responden terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y) secara keseluruhan berada pada kategori Tinggi dengan total rata-rata skor sebesar 2.65. Hal tersebut mengindikasikan bahwa responden memberikan penilaian yang baik terhadap efisiensi waktu penumpukan, kecepatan bongkar muat, dan kelancaran proses setelah *clearance* secara keseluruhan. Rata-rata nilai paling tinggi terdapat pada pernyataan Y4 sebesar 3,02. Hal ini menunjukkan bahwa kecepatan penjemputan peti kemas dinilai sangat baik dalam mendukung kelancaran distribusi logistik impor. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada pernyataan Y12 sebesar 2,07 yang mengindikasikan bahwa kemacetan lalu lintas pada akses jalan keluar pelabuhan masih menjadi kendala eksternal utama yang menghambat optimalisasi pengeluaran barang. Selain itu, beberapa kendala lain yang masih masuk dalam kategori rendah dan memerlukan perhatian adalah frekuensi antrean kapal sandar di dermaga (Y3 sebesar 2,12), hambatan teknis/sistem saat *clearance* (Y14 sebesar 2,19), serta tingginya *idle time* barang di pelabuhan (Y15 sebesar 2,43).

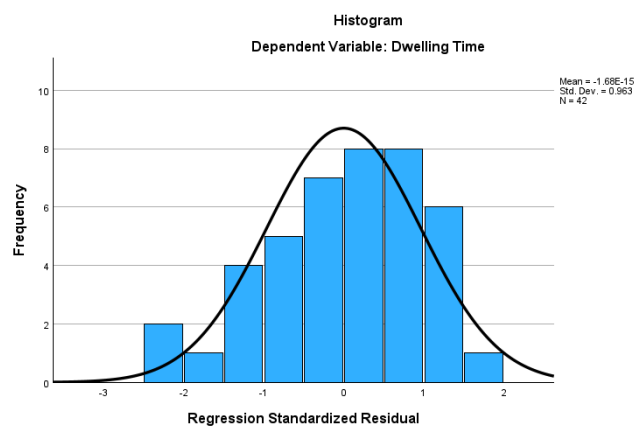
4.4. Hasil Pengujian Hipotesis

4.4.1. Uji Asumsi Klasik

4.4.1.1. Uji Normalitas

Uji normalita bertujuan untuk mengetahui apakah variabel pengganggu atau residual dalam model regresi mengikuti distribusi normal. Pengujian normalitas dalam penelitian ini menggunakan analisis grafik dengan melihat hasil histogram dan normal P-P Plot, serta analisis statistik menggunakan uji Shapiro-Wilk karena sampel < 50 responden. Berdasarkan syarat uji ini dikatakan distribusi normal apabila grafik histogram membentuk gunung dan data menyebar di sekitar garis diagonal/bergerak ke arah yang sama mengikuti garis diagonal pada normal P-P Plot, serta memiliki nilai signifikansi > 0.05 pada hasil uji Shapiro Wilk.

1. Analisis Grafik

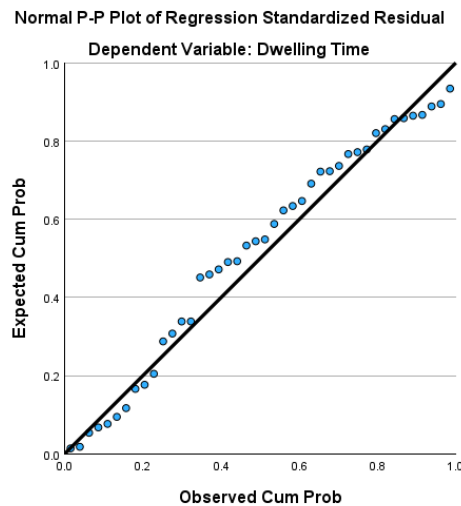


Gambar 4. 4 Hasil Grafik Histogram

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Dari gambar grafik histogram di atas dapat terlihat bahwa hasil grafik histogram membentuk gunung di mana dapat dinyatakan model regresi dalam penelitian sesuai dengan syarat uji normalitas sehingga data terdistribusi secara normal. Begitu pula dengan hasil normal P-Plot terlihat bahwa terdapat data

yang menyebar di sekitar garis diagonal atau bergerak ke arah yang sama dengan garis diagonal yang menunjukkan bahwa distribusi normal.



Gambar 4. 5 Hasil Normal P-P Plot
Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

2. Analisis Statistik

Hasil penelitian Shapiro-Wilk mampu memberikan validasi tambahan terhadap asumsi model regresi terdistribusi normal.

Tabel 4. 10 Hasil Uji Shapiro-Wilk

| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
|-------------------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Statistic | df | Sig. | Statistic | df | Sig. |
| Unstandardized Residual | .116 | 42 | .179 | .950 | 42 | .066 |

a. Lilliefors Significance Correction

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan tabel 4.10, hasil uji normalitas menggunakan Shapiro-Wilk pada SPSS 31 dapat diketahui bahwa angka signifikansi sebesar 0,066 di mana angka ini sudah melebihi 0,05. Dengan demikian, berdasarkan hasil uji Shapiro-Wilk dapat dinyatakan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

4.4.1.2. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk memeriksa apakah ada hubungan antar variabel independen pada model regresi. Model regresi yang baik seharusnya tidak terdapat multikolinieritas di mana tidak mengandung korelasi antara variabel-variabel independen tersebut. Dasar pengambilan keputusan untuk menguji multikolinieritas dapat dilihat dari nilai TOL (*tolerance*) dan VIF (*variant inflation factor*) dari setiap variabel. Apabila nilai *tolerance value* $\geq 0,10$ atau $VIF \leq 10$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat multikolinieritas.

Tabel 4. 11 Hasil Uji Multikolinieritas

| | | Coefficients ^a | | | | | Collinearity Statistics | |
|-------|-------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|-------|-------------------------|-------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. | Tolerance | VIF |
| | | B | Std. Error | Beta | | | | |
| 1 | (Constant) | 5.997 | 3.484 | | 1.721 | .093 | | |
| | Pre Clearance | .213 | .160 | .223 | 1.327 | .192 | .232 | 4.306 |
| | Penjaluran Barang | .054 | .230 | .031 | .233 | .817 | .376 | 2.660 |
| | Post Clearance | .603 | .122 | .657 | 4.961 | <.001 | .373 | 2.683 |

a. Dependent Variable: Dwelling Time

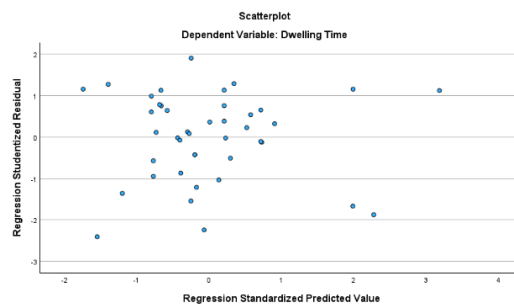
Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan tabel 4.11 dapat diketahui bahwa angka *tolerance* sebesar 0,232; 0,376; dan 0,373 yang berarti angka tersebut melebihi angka 0,10 (*tolerance value* $\geq 0,10$) dan VIF sebesar 4,306; 2,660; dan 2,683 yang berarti nilai tersebut dibawah angka 10 ($VIF \leq 10$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan hasil uji tersebut, model regresi dinyatakan tidak terjadi multikolinieritas artinya tidak ada hubungan linear antara variabel independen.

4.4.1.3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mendeteksi keberadaan ketidaksamaan varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya dalam model regresi. Model regresi yang baik harus memenuhi asumsi homoskedastisitas,

yang berarti varians residualnya bersifat konstan atau bebas dari gejala heteroskedastisitas. Dasar keputusan pada uji ini dilakukan dengan analisis grafik menggunakan *Scatterplot* dan uji statistik menggunakan Uji Glejser.



Gambar 4. 6 Hasil *Scatterplot*
Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan gambar 4.6 diketahui bahwa titik plot tersebar secara acak di beberapa daerah atau tidak ada pola yang jelas dan titik-titik tersebar di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Berdasarkan syarat uji heteroskedastisitas, model regresi tidak terjadi heteroskedastisitas atau tidak mengalami keberagaman variance. Adapun menurut Uji Glejser, dikatakan Homoskedastisitas jika nilai signifikansi $> 0,05$ sebagaimana yang disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4. 12 Hasil Uji Heteroskedastisitas

| Model | Coefficients ^a | | | | | Collinearity Statistics | |
|-------|----------------------------------|------------|-----------------------------------|-------|-------|-------------------------|-------|
| | Unstandardized Coefficients B | Std. Error | Standardized Coefficients Beta | t | Sig. | Tolerance | VIF |
| 1 | (Constant) | 1.915 | 2.000 | | .957 | .344 | |
| | Pre Clearance | -.009 | .092 | -.033 | -.099 | .922 | 4.306 |
| | Penjaluran Barang | .069 | .132 | .139 | .527 | .601 | 2.660 |
| | Post Clearance | -.025 | .070 | -.095 | -.359 | .722 | 2.683 |

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan tabel 4.12 diketahui bahwa nilai signifikansi pada setiap variabelnya adalah 0,922; 0,601; dan 0,722 yang berarti angka tersebut melebihi 0,05 (sig. $> 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala

heterokedastisitas atau model regresi tidak terjadi ketidaksamaan *variance* dari satu pengamatan residual ke pengamatan residual yang lain dan bersifat konstan/tetap.

4.4.1.4. Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk menguji apakah seluruh variabel independen yang meliputi *pre clearance* (X1), penjaluran barang (X2), dan *post clearance* (X3) memiliki hubungan yang linear dengan variabel dependen efektivitas *dwelling time* (Y). Penentuan hasil uji ini mengacu pada nilai signifikansi (Sig.) pada baris *Deviation from Linearity* dalam tabel ANOVA. Apabila nilai Sig. tersebut lebih besar dari 0,05, maka hubungan antarvariabel dinyatakan linear.

1. Uji Linearitas Variabel *Pre Clearance* (X1) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel ANOVA, diperoleh nilai signifikansi *Deviation from Linearity* untuk hubungan antara *pre clearance* dengan efektivitas *dwelling time* sebesar 0,258 di mana angka ini melebihi 0,05 ($0,258 > 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear antara variabel *pre clearance* (X1) dengan variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

Tabel 4. 13 Hasil Uji Linearitas (X1)

| ANOVA Table | | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|----|-------------|--------|-------|
| Dwelling Time * Pre Clearance | Between Groups | (Combined) | 841.610 | 14 | 60.115 | 5.188 | <.001 |
| | | Linearity | 641.762 | 1 | 641.762 | 55.383 | <.001 |
| | | Deviation from Linearity | 199.847 | 13 | 15.373 | 1.327 | .258 |
| | Within Groups | | 312.867 | 27 | 11.588 | | |
| | Total | | 1154.476 | 41 | | | |

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

2. Uji Linearitas Variabel Penjaluran Barang (X2) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel ANOVA, diperoleh nilai signifikansi *Deviation from Linearity* untuk hubungan antara penjaluran barang dengan efektivitas *dwelling time* sebesar 0,237 di mana angka ini melebihi 0,05 ($0,237 > 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear antara variabel penjaluran barang (X2) dengan variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

Tabel 4. 14 Hasil Uji Linearitas (X2)

| ANOVA Table | | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-----------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|----|-------------|--------|-------|
| Dwelling Time * Penjaluran Barang | Between Groups | (Combined) | 588.930 | 11 | 53.539 | 2.840 | .011 |
| | | Linearity | 328.858 | 1 | 328.858 | 17.445 | <.001 |
| | | Deviation from Linearity | 260.073 | 10 | 26.007 | 1.380 | .237 |
| | Within Groups | | 565.546 | 30 | 18.852 | | |
| | Total | | 1154.476 | 41 | | | |

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

3. Uji Linearitas Variabel *Post Clearance* (X3) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel ANOVA, diperoleh nilai signifikansi *Deviation from Linearity* untuk hubungan antara *post clearance* dengan efektivitas *dwelling time* sebesar 0,578 di mana angka ini melebihi 0,05 ($0,578 > 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear antara variabel *post clearance* (X3) dengan variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

Tabel 4. 15 Hasil Uji Linearitas (X3)

| ANOVA Table | | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|--------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|----|-------------|--------|-------|
| Dwelling Time * Post Clearance | Between Groups | (Combined) | 928.676 | 17 | 54.628 | 5.806 | <.001 |
| | | Linearity | 793.154 | 1 | 793.154 | 84.303 | <.001 |
| | | Deviation from Linearity | 135.522 | 16 | 8.470 | .900 | .578 |
| | Within Groups | | 225.800 | 24 | 9.408 | | |
| | Total | | 1154.476 | 41 | | | |

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

4.4.2. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini diterapkan untuk menguji arah serta besarnya pengaruh variabel independen yang terdiri dari *Pre Clearance* (X1), *Penjaluran Barang* (X2), dan *Post Clearance* (X3) terhadap variabel dependen Efektivitas *Dwelling Time* (Y). Guna mendapatkan hasil analisis yang akurat, pengolahan data dilakukan menggunakan perangkat lunak SPSS versi 31, dengan perolehan hasil pada tabel *Coefficients*^a sebagai berikut::

Tabel 4. 16 Hasil Uji Regresi

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------|------------|-----------------------------------|-------|-------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients Beta | t | Sig. |
| | | B | Std. Error | | | |
| 1 | (Constant) | 5.997 | 3.484 | | 1.721 | .093 |
| | Pre Clearance | .213 | .160 | .223 | 1.327 | .192 |
| | Penjaluran Barang | .054 | .230 | .031 | .233 | .817 |
| | Post Clearance | .603 | .122 | .657 | 4.961 | <.001 |

a. Dependent Variable: Dwelling Time

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

4.4.2.1. Persamaan Regresi

Berdasarkan tabel hasil uji regresi dinyatakan bahwa kolom *Coefficients*^a bagian B memiliki persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + e$$

$$Y = 5,997 + 0,213 + 0,054 + 0,603 + e$$

Dengan demikian, berdasarkan persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Konstanta

Angka konstanta (*a*) adalah 5,997 merupakan keadaan saat variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y) belum dipengaruhi oleh variabel lain, yaitu *Pre Clearance*

(X1), Penjaluran Barang (X2), dan *Post Clearance* (X3). Jika variabel X tidak ada maka variabel Y tidak mengalami perubahan yang berarti jika tidak terjadi perubahan perubahan pada variabel X1, X2, dan X3 atau nilainya 0, maka nilai variabel Y sejumlah 5,997 satuan.

2. Koefisien Regresi *Pre Clearance* (X1)

Pre Clearance mempengaruhi Efektivitas *Dwelling Time* sebesar 0,213 maka variabel *Pre Clearance* (X1) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y) yang berarti setiap kenaikan 1 satuan variabel *pre clearance*, maka akan menaikkan *dwelling time* sebesar 0,213 (begitupun sebaliknya) dengan asumsi variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

3. Koefisien Regresi Penjaluran Barang (X2)

Penjaluran Barang mempengaruhi Efektivitas *Dwelling Time* sebesar 0,054 maka variabel Penjaluran Barang (X2) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y) yang berarti setiap kenaikan 1 satuan variabel penjaluran barang, maka akan menaikkan *dwelling time* sebesar 0,054 (begitupun sebaliknya) dengan asumsi variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

4. Koefisien Regresi *Post Clearance* (X3)

Post Clearance mempengaruhi Efektivitas *Dwelling Time* sebesar 0,603 maka variabel *Post Clearance* (X3) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y) yang berarti setiap kenaikan 1 satuan variabel *post clearance*, maka akan menaikkan *dwelling time* sebesar 0,603 (begitupun sebaliknya) dengan asumsi variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.4.3. Uji Hipotesis

4.4.3.1. Uji Parsial (Uji t)

Uji t (parsial) digunakan untuk mengetahui pengaruh dari setiap variabel independen secara individu terhadap variabel dependen. Pengujian ini dilakukan dengan menganalisis nilai signifikansi (Sig.) serta membandingkan antara nilai t hitung dengan t tabel. Dalam penelitian ini, analisis uji t diselesaikan dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 31. Berdasarkan kriteria yang ditetapkan, uji ini melibatkan tingkat kepercayaan 5% ($\alpha = 0,05$) sehingga didapatkan angka 0,025 dengan $df = n - k - 1 = 42 - 3 - 1 = 38$. Berdasarkan distribusi nilai t tabel didapatkan besarnya t tabel adalah 2,024.

Tabel 4. 17 Hasil Uji Parsial (Uji t)

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|-------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 5.997 | 3.484 | | 1.721 | .093 |
| | Pre Clearance | .213 | .160 | .223 | 1.327 | .192 |
| | Penjaluran Barang | .054 | .230 | .031 | .233 | .817 |
| | Post Clearance | .603 | .122 | .657 | 4.961 | <.001 |

a. Dependent Variable: Dwelling Time

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan tabel 4.17 dapat dijelaskan pengaruh antara masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen di PT Samudera Perdana Selaras Semarang adalah sebagai berikut:

1. Pengaruh Variabel *Pre Clearance* (X1)

Berdasarkan tabel hasil uji t diketahui nilai t hitung berada di angka 1,327 di mana angka tersebut kurang dari nilai t tabel = 2,024 ($t \text{ hitung} = 1,327 < t \text{ tabel} = 2,024$). Sedangkan nilai sig. sebesar 0,192 di mana angka tersebut lebih dari 0,05 ($\text{nilai sig.} = 0,192 > 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa

H_0 diterima dan H_1 ditolak artinya tidak ada pengaruh secara parsial antara *Pre Clearance* (X1) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

2. Pengaruh Variabel Penjaluran Barang (X2)

Berdasarkan tabel hasil uji t diketahui nilai t hitung berada di angka 0,233 di mana angka tersebut kurang dari nilai t tabel = 2,024 ($t \text{ hitung} = 0,233 < t \text{ tabel} = 2,024$). Sedangkan nilai sig. sebesar 0,817 di mana angka tersebut lebih dari 0,05 (nilai sig. = $0,817 > 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_1 ditolak artinya tidak ada pengaruh secara parsial antara Penjaluran Barang (X2) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

3. Pengaruh Variabel *Post Clearance* (X3)

Berdasarkan tabel hasil uji t dapat diketahui bahwa nilai t hitung berada di angka 4,961 di mana angka tersebut lebih dari nilai t tabel = 2,024 ($t \text{ hitung} = 4,961 > t \text{ tabel} = 2,024$). Sedangkan nilai sig. sebesar 0,001 di mana angka tersebut kurang dari 0,05 (nilai sig. = $0,001 < 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima artinya ada pengaruh secara parsial antara *Post Clearance* (X3) terhadap Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

4.4.3.2. Uji Simultan (Uji F)

Uji F (simultan) digunakan untuk menguji apakah seluruh variabel independen di dalam model regresi memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Pengambilan keputusan dalam uji ini didasarkan pada perbandingan antara nilai F hitung dengan F tabel atau dengan menganalisis nilai probabilitas signifikansi (Sig.) menggunakan taraf signifikansi *alpha* sebesar 0,05.

Berdasarkan kriteria yang ditetapkan, maka didapatkan $n - k - 1 = 42 - 3 - 1 = 38$ dan $F \text{ tabel} = 2,85$.

Tabel 4. 18 Hasil Uji Simultan (Uji F)

| ANOVA ^a | | | | | | |
|--------------------|------------|----------------|----|-------------|--------|--------------------|
| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 848.121 | 3 | 282.707 | 38.251 | <.001 ^b |
| | Residual | 280.855 | 38 | 7.391 | | |
| | Total | 1128.976 | 41 | | | |

a. Dependent Variable: Dwelling Time

b. Predictors: (Constant), Post Clearance, Penjaluran Barang, Pre Clearance

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Berdasarkan hasil uji F pada tabel 4.18 dinyatakan bahwa F hitung bernilai 38,281 di mana angka ini melebihi 2,85 sebagai F tabel ($F \text{ hitung} = 38,281 > F \text{ tabel} = 2,85$) dengan angka sig. sebesar $< 0,001$ (nilai sig. = $0,001 < 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima atau terdapat pengaruh secara simultan antara variabel *Pre Clearance* (X1), Penjaluran Barang (X2), dan *Post Clearance* (X3) terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time* (Y).

4.4.3.3. Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa besar persentase kontribusi varians dari variabel independen yaitu *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* secara simultan dalam mempengaruhi variabel Efektivitas *Dwelling Time*. Pada output SPSS versi 31, nilai yang digunakan adalah *Adjusted R Square* pada tabel Model Summary, dikarenakan menggunakan lebih dari dua variabel independent pada penelitian ini. Nilai koefisien determinasi ini berkisar di antara angka 0 hingga 1, di mana capaian yang semakin mendekati angka 1 menunjukkan kemampuan model yang semakin kuat.

Tabel 4. 19 Hasil Uji Koefisien Determinasi

| Model Summary^b | | | | |
|----------------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .867 ^a | .751 | .732 | 2.719 |

a. Predictors: (Constant), Post Clearance, Penjaluran Barang, Pre Clearance

b. Dependent Variable: Dwelling Time

Sumber: Data Diolah SPSS, 2026

Menurut hasil uji pada tabel 4.19 diperoleh nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,732. Angka tersebut menunjukkan nilai koefisien determinasi dalam penelitian ini adalah 0,732. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras Semarang dipengaruhi oleh variabel *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance* sebesar 73,2%. Sedangkan, sisanya sebesar 26,8% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.5. Pembahasan

4.5.1. Pengaruh *Pre Clearance* terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial, *pre clearance* tidak berpengaruh signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang. Hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung (1,327) < t tabel (2,024) dan nilai signifikansi (0,192) > 0,05, sehingga hipotesis pertama (H₁) yang menyatakan *pre clearance* berpengaruh positif terhadap efektivitas *dwelling time* ditolak. Meskipun demikian, koefisien regresi variabel *pre clearance* menunjukkan nilai positif sebesar 0,213 yang mengartikan bahwa arah hubungan antara *Pre Clearance* dengan Efektivitas *Dwelling Time* bersifat searah

di mana setiap kenaikan 1 satuan pada variabel *pre clearance* akan meningkatkan *dwelling time* sebesar 0,213 satuan, namun peningkatan tersebut tidak memiliki pengaruh yang signifikan secara statistik terhadap efektivitas *dwelling time*.

Sanjaya dkk. (2017) menyatakan *pre clearance* merupakan waktu yang dihitung sejak kapal sandar untuk peti kemas dibongkar hingga importir melakukan *submit* dokumen PIB secara elektronik ke sistem Bea Cukai. Secara teoritis, tahap ini menjadi salah satu penentu tinggi rendahnya *dwelling time* karena jika terjadi keterlambatan dalam pengajuan PIB akibat ribetnya pengurusan perizinan atau dokumen tidak lengkap, maka *clearance* tidak dapat berjalan sehingga barang akan tertahan lebih lama di pelabuhan yang dapat menyebabkan tidak efektifnya *dwelling time*. Hal ini dapat meningkatkan biaya penumpukan sehingga merugikan importir maupun pihak jasa kepabeanan. Dengan demikian, teori ini mendukung hasil analisis regresi yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif antara *pre clearance* dan *dwelling time* yang ditunjukkan oleh koefisien regresi 0,213 meskipun pengaruhnya tidak signifikan dalam penelitian ini.

Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Listiawati dkk. (2022) dan Kusharyanto dkk. (2023) yang menyimpulkan *pre clearance* berpengaruh positif dan signifikan, bahkan menjadi faktor paling dominan. Perbedaan ini dapat disebabkan oleh perbedaan subjek/lokasi penelitian. Penelitian Listiawati dkk. (2022) berfokus pada sudut pandang Bea Cukai yaitu Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, serta penelitian Kusharyanto dkk. (2023) yang berfokus pada sudut pandang pelabuhan besar yaitu pelabuhan Tanjung Priok, di mana volume dokumen dan kompleksitas perizinan jauh lebih tinggi. Sementara

penelitian ini mengambil sudut pandang PPJK/EMKL, di mana koordinasi antara importir dan PPJK tergolong lebih intensif sehingga hambatan *pre clearance* dapat diminimalkan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *pre clearance* bukanlah faktor utama yang mempengaruhi efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang.

Berdasarkan data deskriptif, *pre clearance* tidak berpengaruh signifikan dikarenakan secara keseluruhan rata-rata variabel *pre clearance* berada pada kategori tinggi (2,82). Indikator kecepatan pengurusan dokumen impor memiliki rata-rata skor yang tinggi pada item kelancaran submit dokumen ($X_{1,1} = 3,17$) dan penerbitan persetujuan Bea Cukai ($X_{1,2} = 3,14$) yang menandakan bahwa proses penyiapan dan pengiriman dokumen PIB ke sistem Bea Cukai sudah berjalan dengan cepat dan lancar. Ketika kecepatan pengurusan dokumen impor sudah berjalan optimal, hambatan pada fase ini tidak lagi menjadi penyebab tertahannya barang di pelabuhan. Skor item waktu penyerahan dokumen dari importir ke EMKL/PPJK ($X_{13} = 2,60$) berada pada kategori tinggi sehingga menunjukkan koordinasi antara importir dan PT Samudera Perdana Selaras Semarang sudah berjalan dengan baik. Dengan demikian, indikator ini tidak berkontribusi pada efektivitas *dwelling time* secara signifikan dalam penelitian ini.

Indikator kemudahan proses perizinan memiliki kategori skor tinggi. Pada item akses portal kepabeanan ($X_{1,4} = 3,14$), pemenuhan syarat Lartas ($X_{1,5} = 2,69$) dan prosedur izin instansi teknis ($X_{1,6} = 2,67$) berada pada kategori Tinggi yang mengartikan bahwa akses portal kepabeanan dinilai sudah lancar dan proses perizinan untuk komoditas lartas (Larangan dan Pembatasan) yang melibatkan

instansi seperti BPOM, Karantina, dan Kementerian Perdagangan dinilai sudah cukup mudah dijalani oleh perusahaan. Meskipun prosedur perizinan Lartas dinilai dapat memperpanjang *dwelling time* karena memerlukan rekomendasi dari berbagai instansi, namun di PT Samudera Perdana Selaras prosedur ini telah berjalan dengan baik karena perusahaan telah memiliki sumber daya yang sudah memadai sehingga *dwelling time* di PT Samudera Perdana Selaras masih berjalan cukup efektif.

Indikator kelengkapan dokumen memperoleh penilaian tinggi secara konsisten dengan item X1.7 = 2,86; X1.8 = 2,64; dan X1.9 = 2,71. Hal ini mengartikan bahwa dokumen impor yang dikelola oleh perusahaan jarang mengalami revisi atau penolakan sistem sehingga tidak terjadi pengulangan proses input PIB yang berpotensi membuang waktu. Kelengkapan dokumen yang baik berdampak langsung pada kecepatan penerbitan respon dari sistem Bea Cukai dan *idle time* pada *pre clearance* dapat diminimalkan.

Indikator efisiensi sistem administrasi juga cukup dinilai tinggi pada item respon validasi perizinan (X1.10 = 3,07) dan penerbitan *billing* (X1.11 = 3,12) meskipun sebenarnya masih ada kendala teknis pada portal kepabeanan yang dapat dilihat dari hasil item frekuensi *error system* pada sistem pabean yang memperoleh skor rendah (2,17). *Error system* ini memiliki potensi dalam memperpanjang *dwelling time* karena proses *submit* dokumen PIB tidak dapat dilanjutkan ketika sistem masih mengalami gangguan. Kendala teknis seperti *error system* memang cukup sering terjadi, namun gangguan ini tidak rutin terjadi sehingga tidak cukup dominan mempengaruhi efektivitas *dwelling time* secara signifikan. Indikator ini rata-rata dinilai cukup tinggi dikarenakan perusahaan dan importir telah memiliki

standar prosedur yang baik dalam pengurusan *clearance* serta memiliki komunikasi proaktif antara perusahaan dengan importir serta Bea Cukai sehingga hambatan administratif pada fase awal dapat diminimalkan.

Indikator koordinasi antar instansi dinilai sudah berjalan baik karena seluruh item pernyataannya tergolong tinggi. Komunikasi dengan petugas (X1.13 = 2,60), integrasi antar pihak (X1.14 = 2,98), dan kesesuaian data manifes (X1.15 = 2,79) seluruhnya berada pada kategori tinggi. Koordinasi yang baik antara importir, PPJK, pelayaran, dan Bea Cukai menjadi faktor yang menjelaskan mengapa *pre clearance* tidak menjadi hambatan yang dominan di mana ketika seluruh pihak memiliki integrasi komunikasi yang baik, keterlambatan informasi yang dapat memicu penundaan proses kepabeanan dapat ditekan secara efektif.

4.5.2. Pengaruh Penjaluran Barang terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial, penjaluran barang tidak berpengaruh signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang. Hal ini dapat dilihat dari nilai t hitung (0,233) < t tabel (2,024) dan signifikansi (0,817) > 0,05, sehingga hipotesis kedua (H_2) ditolak. Koefisien regresi penjaluran barang menunjukkan nilai positif sebesar 0,054 yang menandakan adanya hubungan positif searah yang sangat rendah antara penjaluran barang dengan *dwelling time* di mana setiap kenaikan 1 satuan penjaluran barang hanya akan menaikkan *dwelling time* sebesar 0,054 satuan sehingga tidak bermakna signifikan secara statistik.

Syamsiah dkk. (2024) menyatakan bahwa penjaluran barang merupakan sistem pelayanan dan pengawasan kepabeanan yang berfungsi untuk

mempermudah proses importasi (fasilitasi perdagangan) atau dengan kata lain merupakan sistem manajemen risiko yang menentukan apakah barang masuk jalur hijau (tanpa pemeriksaan fisik) atau jalur merah (dengan pemeriksaan fisik) guna menentukan tingkat pengawasan terhadap setiap barang impor. Pada barang yang terkena jalur merah dapat memperpanjang *dwelling time* karena adanya tambahan prosedur pemeriksaan fisik yang membutuhkan waktu tambahan sebelum SPPB terbit. Hal ini sejalan dengan ketentuan PMK No. 190/PMK.04/2022 tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai yang mensyaratkan pemeriksaan menyeluruh (fisik dan dokumen) pada barang yang terkena jalur merah. Dengan demikian, semakin banyak importasi yang masuk jalur merah, maka semakin lama juga durasi *dwelling time*. Namun, hal ini hanya berlaku pada kondisi proporsi jalur merah yang ditangani cukup signifikan. Selain itu, kebijakan MITA (Mitra Utama Kepabeanan) yang telah diterapkan memberikan kemudahan pelayanan bagi importir yang memiliki *track record* yang baik. Pada PT Samudera Perdana Selaras telah memiliki banyak pelanggan berupa importir yang telah dinyatakan sebagai MITA (Mitra Utama Kepabeanan) karena memiliki status kepatuhan tinggi sehingga jarang terkena jalur merah. Importir MITA khususnya MITA Prioritas, mendapatkan kemudahan pengeluaran barang tanpa pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sehingga SPPB dapat langsung diterbitkan. Dengan mayoritas importasi masuk Jalur MITA (tidak terkena Jalur Merah), penjaluran barang tidak lagi menjadi faktor penentu utama efektivitas *dwelling time*.

Hasil penelitian ini bertentangan dengan penelitian Rusmiyanto dan Sumardiatna (2021) yang menyatakan penjaluran barang berpengaruh positif

signifikan. Perbedaan ini dapat disebabkan oleh dua faktor utama yaitu pada lokasi penelitian di mana penelitian Rusmiyanto dan Sumardiatna (2021) dilakukan di Pelabuhan Tanjung Emas yang melibatkan beragam importir dengan profil risiko yang heterogen sehingga proporsi jalur merah lebih tinggi, serta faktor perbedaan perspektif responden di mana menggunakan responden TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang lebih merasakan dampak langsung dari antrean pemeriksaan fisik jalur merah, sementara penelitian ini menggunakan responden internal PPJK/EMKL yang lebih fokus pada koordinasi dokumen. Selain itu, penelitian ini juga bertentangan dengan penelitian Sarumaha dkk. (2022) yang menyatakan bahwa proses *customs clearance* yang didalamnya terdapat proses penjaluran barang dapat mempengaruhi arus barang impor yang dapat menyebabkan tingginya *dwelling time*. Hal ini dikarenakan pada penelitian Sarumaha dkk. (2022) faktor yang menyebabkan terlambatnya *customs clearance* disebabkan oleh lemahnya kualitas sumber daya manusia dan kurangnya koordinasi dengan pihak bea cukai sedangkan penelitian ini telah memiliki sumber daya manusia yang memadai dan koodinasi dengan pihak bea cukai juga sudah cukup baik.

Berdasarkan data deskriptif, penjaluran barang tidak berpengaruh secara signifikan dikarenakan seluruh indikator penjaluran barang (SDM, organisasi kerja, dan pemanfaatan teknologi) berada pada kategori tinggi dengan rata-rata 2,78. Indikator sumber daya manusia memiliki item ketersediaan pejabat fungsional pemeriksa barang (X2.1 = 2,95) dan pemahaman petugas atas aturan terbaru prosedur jalur merah (X2.3 = 2,64) dinilai cukup baik, namun pendampingan pemeriksaan fisik (X2.2 = 2,52) masih memiliki skor relatif mendekati kategori

rendah. Hal ini mengartikan bahwa responden menilai proses penjaluran barang sudah berjalan efektif. Meskipun ada kendala seperti keterbatasan SDM pada jam sibuk berpotensi memperlambat pemeriksaan fisik jalur merah, namun karena mayoritas pelanggan perusahaan adalah importir MITA yang jarang terkena jalur merah, maka beban pemeriksaan fisik relatif rendah sehingga keterbatasan SDM tidak berdampak signifikan pada efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor. Kondisi ini berbeda dengan pelabuhan yang melayani banyak importir, seperti importir yang belum memiliki status prioritas (MITA Kepabeanan) khususnya pada importir yang terkena jalur merah cenderung harus melalui pemeriksaan fisik. Tingginya frekuensi jalur merah pada importir ini dipicu oleh beberapa karakteristik, seperti rekam jejak kepatuhan yang belum teruji (importir baru), riwayat kesalahan input dokumen PIB, sistem acak dari bea cukai, hingga jenis komoditas yang bervariasi dan berisiko tinggi. Akibatnya, lonjakan pemeriksaan jalur merah akan sangat membebani sumber daya manusia Bea Cukai di lapangan sehingga memicu antrean pemeriksaan dan memperpanjang *dwelling time* pada kegiatan impor di pelabuhan.

Indikator organisasi dan struktur kerja memiliki item arus informasi dan pembagian tugas ($X_{2.4} = 3,21$) yang mendapatkan kategori tinggi yang berarti menunjukkan bahwa sistem koordinasi internal perusahaan sudah cukup kuat. Ketika penetapan jalur sudah diketahui misalnya mendapatkan jalur merah, informasi diteruskan secara cepat kepada tim lapangan untuk mempersiapkan pendampingan pemeriksaan fisik pada waktu yang telah ditentukan oleh Bea Cukai. Beban kerja operasional ($X_{2.5} = 2,69$) dan koordinasi SDM saat lonjakan

pemeriksaan jalur merah ($X2.6 = 2,86$) juga dinilai tinggi. Struktur kerja yang baik menjadi faktor yang mencegah luasnya dampak jalur merah yang membuat tidak efektifnya *dwelling time* secara signifikan.

Indikator pemanfaatan teknologi memiliki item otomatisasi respon jalur ($X2.7 = 3,00$) dan integrasi sistem antar instansi ($X2.8 = 2,64$) yang dinilai baik di mana sistem manajemen risiko Bea Cukai sudah bekerja secara otomatis dalam menetapkan jalur berdasarkan profil importir dan komoditas, serta sudah memiliki sistem integrasi (menghubungkan antar instansi) yang sudah berjalan dengan cukup baik. Namun, ketepatan *profiling* data importir ($X2.9 = 2,50$) yang memiliki skor relatif mendekati kategori rendah mengindikasikan bahwa akurasi *profiling* sistem masih perlu ditingkatkan. Jika sistem *profiling* kurang akurat, dapat menyebabkan terjadinya penetapan jalur merah yang tidak semestinya sehingga berpotensi memperpanjang *dwelling time*. Meskipun demikian, karena mayoritas pelanggan adalah importir MITA, maka dampak ketidaktepatan *profiling* tetap dapat minimal terhadap efektivitas *dwelling time*.

4.5.3. Pengaruh *Post Clearance* terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial, *post clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera perdana Selaras Semarang di mana nilai t hitung ($4,961$) > t tabel ($2,024$) dan signifikansi ($0,001$) < $0,05$ sehingga hipotesis ketiga (H_3) diterima. Koefisien regresi *Post Clearance* sebesar $0,603$ menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 satuan pada *post clearance* akan meningkatkan *dwelling time*

sebesar 0,603 satuan sehingga menjadikannya variabel dengan pengaruh terbesar terhadap efektivitas *dwelling time*.

Sanjaya dkk. (2017) menyatakan bahwa *post clearance* adalah waktu sejak SPPB terbit hingga barang keluar dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan, di mana kendalinya berada sepenuhnya pada importir dan pelabuhan, bukan lagi pada Bea Cukai. Ketika kendali sudah berada di tangan importir dan pelabuhan, maka keterlambatan pada tahap ini dapat disebabkan oleh kesiapan operasional, seperti ketidaksiapan pelunasan administrasi akhir, ketersediaan armada truk, kondisi infrastruktur pelabuhan seperti kemacetan pada akses keluar masuk pelabuhan, serta antrean di *container yard* (CY). Ellenlies dkk. (2021) mempertegas bahwa *post clearance* adalah total waktu yang dibutuhkan sejak SPPB diterbitkan secara resmi oleh Bea Cukai hingga peti kemas diangkut keluar pelabuhan beserta penyelesaian tagihan ke operator pelabuhan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Hardhika dan Saifuddin (2025) yang menemukan bahwa *post clearance* merupakan faktor dominan yang mempengaruhi *dwelling time*. Hasil penelitian ini diperkuat dengan penelitian Listiawati dkk. (2022) dan Kusharyanto dkk. (2023) yang menyatakan bahwa *post clearance* berpengaruh positif secara signifikan terhadap *dwelling time*. Selain itu, penelitian Kusharyanto dkk. (2023) di JICT Tanjung Priok juga menyatakan bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan antara *post clearance* terhadap *dwelling time*. Kesesuaian penelitian ini dengan penelitian terdahulu meskipun dilakukan di lokasi dan dengan metode yang berbeda tetap menunjukkan bahwa secara umum masalah *dwelling time* pada sudut pandang manapun termasuk EMKL/PPJK terletak pada

post clearance (tahap akhir kepabeanan). Upaya peningkatan efektivitas *dwelling time* harus difokuskan pada penguatan kesiapan operasional *pasca-clearance*, seperti peningkatan koordinasi dengan vendor armada, optimalisasi jadwal penjemputan pada jam tertentu, serta koordinasi dengan importir untuk segera melunasi kewajiban dan menyiapkan gudang untuk proses bongkar muatan.

Post clearance berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* karena tahap ini merupakan tahap operasional yang sepenuhnya berada di luar kendali sistem kepabeanan dan sangat dipengaruhi oleh kesiapan infrastruktur serta kesiapan logistik darat. Ketika SPPB sudah terbit di mana seluruh urusan administrasi Bea Cukai telah selesai namun barang masih harus menunggu proses fisik berupa penarikan dari *Container Yard* (CY), pengangkutan oleh armada truk, dan perjalanan menuju gudang importir. Hal ini dapat dibuktikan berdasarkan data deskriptif dengan item antrean panjang di *Container Yard* ($X3.3 = 1,95$) keterbatasan armada truk pada waktu-waktu tertentu ($X3.6 = 2,05$) dan kemacetan parah di akses jalan keluar pelabuhan ($X3.9 = 1,71$). Item-item tersebut merupakan skor yang memiliki kategori rendah pada variabel *post clearance*.

Indikator kecepatan pengeluaran kontainer memiliki item proses fisik peti kemas dari penumpukan hingga *gate-out* ($X3.1 = 2,71$) dan pelayanan petugas *Container Yard* ($X3.2 = 2,67$) memperoleh nilai tinggi, namun kendala antrean panjang di CY ($X3.3 = 1,95$) memperoleh nilai rendah yang secara langsung memperlambat keluarnya barang dari pelabuhan. Antrean panjang di CY terjadi karena volume peti kemas yang menunggu pengambilan oleh armada melebihi kapasitas layanan petugas, terutama saat terjadi lonjakan SPPB secara bersamaan.

Barang yang seharusnya sudah bisa diambil terpaksa menunggu giliran di lapangan, menambah waktu inap yang tidak produktif sehingga dapat berdampak langsung pada tingginya *dwelling time* yang menyebabkan pengeluaran barang impor menjadi tidak efektif.

Indikator ketersediaan alat angkut memiliki item kondisi fisik armada (X3.4 = 3,21) dan respon vendor (X3.5 = 3,21) yang mendapatkan skor sangat baik, namun keterbatasan armada truk pada waktu tertentu (X3.6 = 2,05) mendapat skor rendah sehingga menjadi hambatan yang signifikan. Keterbatasan armada muncul akibat banyaknya *shipment* yang ditangani oleh perusahaan namun masih memiliki armada yang terbatas, selain itu dapat disebabkan juga karena tidak adanya sistem manajemen ketersediaan truk secara *real-time* dan kurangnya kontrak standby dengan mitra armada cadangan, sehingga ketika SPPB terbit mendadak dalam jumlah besar, perusahaan tidak dapat segera menyediakan armada. Dampaknya adalah barang yang sudah mendapat SPPB dan siap diambil dari CY tetap tertahan di pelabuhan karena tidak ada truk yang tersedia sehingga dapat memperpanjang *dwelling time* secara langsung.

Indikator kondisi akses keluar pelabuhan memiliki item infrastruktur jalan (X3.7 = 2,62) dan manajemen rekayasa lalu lintas di pelabuhan (X3.8 = 2,67) dinilai sudah cukup tinggi, namun kemacetan parah di akses jalan keluar masuk pelabuhan (X3.9 = 1,71) memperoleh skor rendah dalam variabel ini. Kemacetan pada akses jalan keluar masuk pelabuhan khususnya pada jam puncak dapat memperlambat siklus putaran truk secara keseluruhan. Setiap truk yang terjebak kemacetan tidak dapat segera masuk ke CY untuk mengambil kontainer, serta truk lain tidak dapat

segera kembali untuk mengambil kontainer berikutnya sehingga dapat menyebabkan bertambahnya waktu tunggu barang di CY. Dengan kata lain, truk-truk yang terlambat kembali untuk mengambil kontainer menyebabkan beberapa kontainer di CY menunggu lebih lama sehingga berkontribusi pada inefektivitas *dwelling time* terutama pada jam-jam sibuk.

Indikator kelancaran administrasi akhir memiliki item proses pelunasan *e-billing* (X3.10 = 3,02), layanan *billing center* (X3.11 = 2,83), dan sistem penagihan (X3.12 = 2,52) seluruhnya berada pada kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa hambatan administrasi akhir (pembayaran biaya penumpukan, *Terminal Handling Charge, Lift On Lift Off*, dll.) sudah relatif terkelola dengan baik. Meskipun demikian, skor X3.12 yang mendekati batas bawah kategori tinggi menunjukkan masih ada ketidakefisienan dalam sistem penagihan yang perlu diperhatikan. Jika administrasi akhir terlambat diselesaikan, barang tidak dapat *gate-out* meskipun secara fisik sudah siap dan armada tersedia. Kelancaran indikator ini berfungsi sebagai prasyarat operasional akhir sebelum barang dapat meninggalkan pelabuhan.

Indikator efisiensi waktu penumpukan memiliki item eksekusi barang sebelum *free time* berakhir (X3.13 = 2,93), kecepatan proses *gate-out* (X3.14 = 2,90), dan kesiapan gudang importir (X3.15 = 2,50) ketiganya berada pada kategori Tinggi. Namun, kesiapan gudang importir (X3.15 = 2,50) merupakan skor terendah pada indikator ini. Ketika gudang importir belum siap menerima barang misalnya karena gudang masih penuh, importir akan menunda pengambilan meskipun SPPB sudah terbit dan armada tersedia sehingga dapat memperpanjang waktu penumpukan di pelabuhan. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas *dwelling time*

tidak hanya bergantung pada operasional pelabuhan dan EMKL, tetapi juga pada kesiapan infrastruktur penerima di sisi importir sehingga PT Samudera Perdana Selaras perlu proaktif berkoordinasi dengan importir untuk memastikan gudang siap sebelum SPPB diterbitkan.

4.5.4. Pengaruh *Pre Clearance*, *Customs Clearance*, dan *Post Clearance* terhadap Efektivitas *Dwelling Time*

Hasil penelitian membuktikan bahwa secara simultan, ketiga variabel independen berpengaruh signifikan terhadap efektivitas *dwelling time* pada kegiatan impor di PT Samudera Perdana Selaras Semarang di mana nilai F hitung (38,281) > F tabel (2,85) dan signifikansi (< 0,001) < 0,05 sehingga hipotesis keempat (H₄) diterima. Nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,732 menunjukkan bahwa 73,2% variasi efektivitas *dwelling time* dapat dijelaskan oleh *pre clearance*, penjaluran barang, dan *post clearance*, sedangkan 26,8% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian, seperti kebijakan *free time*, kondisi cuaca, efisiensi bongkar muat, atau faktor-faktor operasional pelabuhan lainnya. Adapun persamaan regresi linear berganda yang dihasilkan adalah $Y = 5,997 + 0,213 + 0,054 + 0,603 + e$. Persamaan ini menunjukkan bahwa dari ketiga koefisien regresi, *post clearance* (0,603) memiliki pengaruh terbesar, diikuti *pre clearance* (0,213) memiliki pengaruh kecil dan penjaluran barang (0,054) yang memiliki pengaruh sangat kecil.

Saphira dkk. (2024) dalam *literature review*-nya menegaskan bahwa *dwelling time* dipengaruhi oleh panjangnya tahapan pemeriksaan dokumen mulai dari *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. Begitu pula menurut

Listiawati dkk. (2022) menyatakan bahwa ketiga tahapan kepabeanan secara bersama-sama, yaitu *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* mempengaruhi angka *dwelling time*. Efektivitas pengeluaran barang dari pelabuhan sangat bergantung pada kinerja seluruh rangkaian proses kepabeanan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Hardhika dan Saifuddin (2025) yang menemukan ketiga variabel secara simultan menjelaskan 96,8% *dwelling time*, serta penelitian Listiawati dkk. (2022) dengan kontribusi 97,1%. Meskipun angka kontribusi dalam penelitian ini sedikit lebih rendah (73,2%), hal tersebut wajar mengingat perbedaan subjek dan lokasi penelitian di mana penelitian terdahulu menggunakan data dari pelabuhan besar dengan variasi *dwelling time* yang lebih tinggi, sementara penelitian ini berfokus pada satu perusahaan EMKL yang operasionalnya lebih terkontrol, kemudian terdapat perbedaan jumlah dan komposisi variabel yang diteliti, serta perbedaan karakteristik responden. Angka 26,8% sisanya dapat dijelaskan oleh faktor-faktor lain seperti kebijakan *free time*, peningkatan siklus ekspor impor, aktivitas pelabuhan *trans-shipment*, atau efisiensi bongkar muat sebagaimana disebutkan dalam penelitian Lerher et al. (2023). Meskipun *pre clearance* dan penjaluran barang tidak dominan berpengaruh terhadap efektivitas *dwelling time* secara parsial, namun ketika bekerja bersama dengan *post clearance* akan membentuk prosedur kompleks di mana keterlambatan kecil yang mungkin terjadi di tahap awal (*pre clearance*) dapat terakumulasi dan diperparah di tahap akhir (*post clearance*).

Secara keseluruhan, konsistensi temuan secara simultan dengan berbagai penelitian terdahulu menegaskan bahwa pendekatan secara menyeluruh terhadap

ketiga tahapan kepabeanan dalam memperlancar kinerja masing-masing tahapan merupakan strategi yang tepat dalam mengevaluasi dan memperbaiki kinerja *dwelling time* di pelabuhan. Dalam prakteknya, perbaikan *dwelling time* tidak dapat dilakukan secara parsial hanya pada satu tahap saja, tetapi memerlukan perbaikan secara menyeluruh pada semua tahapan kepabeanan, dan dalam konteks penelitian ini memiliki prioritas utama perbaikan pada *post clearance* yang terbukti memiliki pengaruh signifikan terhadap efektivitas *dwelling time*.

4.6. Output Penelitian Terapan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa variabel *Post Clearance* merupakan variabel yang memiliki pengaruh positif secara signifikan terhadap variabel Efektivitas *Dwelling Time*. Berdasarkan sebaran jawaban kuesioner, responden masih mengeluhkan kendala antrean panjang di *Contianer Yard*, keterbatasan armada pada saat-saat tertentu, dan kemacetan di akses jalan keluar masuk pelabuhan. Dengan demikian, peneliti membuat output berupa usulan yang diberikan kepada perusahaan. Usulan yang dapat diberikan oleh peneliti berkaitan dengan solusi keterbatasan armada pada saat-saat tertentu.

Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa manajemen armada selama ini dijalankan secara reaktif yaitu perencanaan baru dilakukan setelah permintaan bongkar masuk dari tim dokumen, tanpa mekanisme proyeksi kebutuhan beberapa hari sebelumnya, tanpa *checklist* kesiapan fisik armada yang sistematis, dan tanpa kontrak standby yang menjamin ketersediaan vendor cadangan dalam waktu singkat. Akibatnya, pada saat volume *shipment* tinggi atau terjadi permintaan

mendadak, tim *planner* kerap tidak memiliki armada yang siap dialokasikan, sehingga waktu respon terhadap penerbitan SPPB menjadi panjang dan berkontribusi langsung terhadap pembengkakan durasi tahap *post clearance*.

Adapun output penelitian yang diusulkan kepada perusahaan yaitu dengan penyusunan dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP) Manajemen Armada Berbasis Roster dan *Checklist* Kesiapan Fisik Armada Harian. Implementasi output ini dirancang untuk mengubah pendekatan manajemen dari reaktif menjadi proaktif dengan penyusunan rencana armada (proyeksi kebutuhan armada) maksimal H-1 sebelum hari H atau sebelum adanya permintaan bongkar dari importir. Usulan tersebut mewajibkan penerapan roster harian untuk pemantauan armada, pengisian formulir *checklist* fisik armada setiap harinya, serta perluasan sistem kontrak standby dengan jaringan mitra vendor *trucking*. Melalui langkah terstruktur ini, kesiediaan armada dapat dijamin secara pasti saat terjadi lonjakan permintaan bongkar muatan dari importir atau ketika SPPB terbit mendadak, sehingga dapat meningkatkan efisiensi waktu pengeluaran barang. Adapun usulan output berupa SOP Manajemen Armada, yaitu sebagai berikut:

| | | |
|---|--|--|
|  <p>PT SAMUDERA PERDANA SELARAS Jl. Madukoro Raya Ruko Semarang Indah Blok D- XI 2A-B, Tawangmas, Semarang, Indonesia</p> | <p>STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR (SOP)</p> <p>MANAJEMEN ARMADA BERBASIS ROSTER DAN CHECKLIST KESIAPAN FISIK ARMADA HARIAN</p> | No. Dokumen: SPS-OPS-SOP-001 |
| | | Revisi: 00 |
| | | Tanggal Terbit: (_____) |
| | | Halaman: 1 dari 11 |

I. LEMBAR PENGESAHAN

| Dibuat oleh | Diperiksa oleh | Disetujui oleh | Disahkan oleh |
|---|--|---|--|
| Tim Planner PT Samudera Perdana Selaras | Kepala Bidang Planner PT Samudera Perdana Selaras | Kepala Divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras | Direktur PT Samudera Perdana Selaras |
| Nama: | Nama: | Nama: | Nama: |
| Tanggal: | Tanggal: | Tanggal: | Tanggal: |

II. RIWAYAT REVISI DOKUMEN

| Rev. | Tanggal | Bagian yang Diubah | Uraian Perubahan | Disetujui |
|------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------|
| 00 | _____ | Seluruh Dokumen | Penerbitan Pertama | _____ |
| | | | | |
| | | | | |

III. DEFINISI, TUJUAN, DAN RUANG LINGKUP

| | |
|----------------------|---|
| PENGERTIAN | <p>Roster Harian Armada adalah dokumen perencanaan operasional yang memuat daftar seluruh unit armada truk beserta status ketersediaan, posisi GPS, dan penugasan yang disusun setiap hari untuk kebutuhan operasional hari berikutnya.</p> |
| | <p>Checklist Harian Kesiapan Fisik Armada adalah formulir verifikasi terstruktur yang wajib diisi oleh pengemudi setiap pagi hari (sebelum pukul 06.30 WIB) mencakup pemeriksaan komponen teknis kendaraan dan kelengkapan dokumen operasional. Hasil <i>checklist</i> menjadi syarat mutlak (<i>gate keeping</i>) agar suatu unit armada dapat dinyatakan berstatus AVAILABLE dalam roster harian.</p> |
| TUJUAN | <p>SOP ini bertujuan untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengubah pendekatan manajemen armada dari reaktif menjadi proaktif, sehingga ketersediaan truk dapat dialokasikan sebelum SPPB terbit. 2. Memastikan respon armada terhadap terbitnya SPPB mendadak dapat dilakukan dalam kurang dari 2 (dua) jam. 3. Menyinkronkan komunikasi antara Tim Dokumen dan Planner melalui mekanisme perencanaan kebutuhan armada sehari sebelum hari-H. 4. Mencegah kegagalan operasional akibat armada yang tiba-tiba bermasalah di tengah perjalanan atau saat proses pengambilan muatan di pelabuhan. 5. Memberikan kepastian bahwa setiap unit yang tercantum AVAILABLE dalam roster harian benar-benar layak dan siap beroperasi. 6. Menghindari pemilihan armada yang tidak sesuai karakteristik muatan, khususnya pada impor tipe LCL. |
| RUANG LINGKUP | <p>Mencakup:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan armada internal perusahaan 2. Pemeriksaan kesiapan fisik armada truk sebelum beroperasi 3. Armada cadangan yang siap dipanggil sewaktu-waktu |
| | <p>Berlaku untuk: Seluruh armada truk internal perusahaan maupun vendor armada <i>trucking</i> yang terikat kontrak <i>standby</i>, pengemudi, Tim Planner, Tim Dokumen, dan Administrasi Keuangan PT Samudera Perdana Selaras.</p> |

Tidak berlaku untuk:

1. Armada vendor yang belum memiliki kontrak *standby* dengan perusahaan.
2. Kegiatan internal *non-shipment* (pengiriman dokumen, dll.) yang tidak berkaitan dengan pengeluaran barang dari pelabuhan.
3. Pemeriksaan fisik armada vendor menjadi tanggung jawab masing-masing vendor sesuai klausul kontrak.

Catatan: Keputusan penggunaan armada di luar roster tetap memerlukan persetujuan Kepala Divisi EMKL PT Samudera Perdana Selaras.

IV. TANGGUNG JAWAB DAN WEWENANG

| Pihak/Unit | Tanggung Jawab |
|------------------------------|---|
| Tim Planner | Menyusun dan memfinalisasi Roster Harian Armada; memverifikasi <i>checklist</i> harian; memantau posisi GPS real-time; mengalokasikan armada terhadap SPPB; mengaktifkan vendor <i>standby</i> bila diperlukan. |
| Tim Dokumen | Mengumpulkan dan mengklasifikasi SPPB yang akan terbit; menyerahkan daftar kebutuhan armada kepada Planner paling lambat pukul 14.00 WIB hari H-1; menginformasikan penerbitan SPPB mendadak. |
| Pengemudi (Driver) | Mengisi <i>checklist</i> kesiapan fisik armada setiap pagi sebelum pukul 06.30 WIB; melaporkan kondisi kendaraan; menyerahkan surat jalan setelah selesai trip. |
| Administrasi Keuangan | Menyiapkan dan mentransfer uang jalan (sangu); mencocokkan surat jalan dengan nomor <i>Job order</i> (JO); menginput data ke sistem sebagai arsip dan evaluasi. |
| Vendor Armada Standby | Merespon permintaan armada maksimal 30 menit setelah notifikasi; memobilisasi armada ke lokasi pengambilan maks. 2 jam setelah konfirmasi; menjaga standar kondisi kendaraan sesuai kontrak. |
| Kepala Divisi EMKL | Menyetujui penggunaan armada di luar roster; melakukan evaluasi performa vendor bulanan; memutuskan Tindakan jika terjadi kendala armada. |

V. ROSTER HARIAN ARMADA (*DAILY FLEET ROSTER*)

A. Ketentuan Penyusunan Roster

Roster Harian Armada wajib disusun oleh Tim Planner setiap hari maksimal H-1 paling lambat pukul 15.00 WIB untuk kebutuhan operasional hari berikutnya.

Roster memuat:

1. Nomor polisi dan identitas seluruh unit armada internal serta vendor *standby*
2. Status ketersediaan armada
3. Posisi GPS terkini setiap unit
4. Penugasan yang sedang berjalan dan estimasi waktu selesai
5. Catatan khusus yang relevan untuk operasional

B. Kode Status Armada

| Kode Status | Warna | Keterangan |
|-----------------------|-------|---|
| AVAILABLE | ● | Armada siap ditugaskan — posisi terpantau GPS, kondisi fisik lolos <i>checklist</i> harian |
| ON TRIP | ● | Armada sedang dalam perjalanan atau proses bongkar muatan di lapangan |
| MAINTENANCE | ● | Armada dalam perawatan atau perbaikan; tidak dapat menerima penugasan |
| STANDBY VENDOR | ● | Armada vendor eksternal yang terikat kontrak <i>standby</i> ; siap dimobilisasi saat dibutuhkan |

C. Contoh Format Roster

| No. | No. Plat | Status | Penugasan | Est. Selesai | Keterangan |
|-----|-----------|--------------------|------------------------------|---------------|-----------------------|
| 1 | H-1234-AB | AVAILABLE | <i>Standby</i> pelabuhan | Ready 07.00 | Siap tugas pertama |
| 2 | H-2345-CD | ON TRIP | Pengiriman Demak | 10.00 WIB | Kembali ke pool 11.00 |
| 3 | H-3456-EF | AVAILABLE | <i>Standby</i> pool Kaligawe | Ready 07.00 | Prioritas LCL |
| 4 | H-4567-GH | MAINTENANCE | Bengkel rutin | Selesai 15.00 | Tugas sore hari |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |

VI. CHECKLIST KESIAPAN FISIK ARMADA HARIAN

A. Ketentuan Pengisian

1. Setiap pengemudi wajib mengisi *Checklist* Kesiapan Fisik Armada setiap pagi sebelum pukul 06.30 WIB.
2. *Checklist* yang telah diisi diserahkan kepada Tim Planner sebagai syarat armada dinyatakan AVAILABLE.
3. Armada yang memiliki item dengan tanda Tidak OK (X) tidak boleh dialokasikan sebelum perbaikan diselesaikan dan *checklist* diverifikasi ulang.
4. Planner bertanggung jawab memverifikasi dan menandatangani *checklist* sebelum pukul 07.00 WIB.

B. Formulir *Checklist* Kesiapan Fisik Armada

| No. | Item Pemeriksaan | OK (✓) | Tidak OK (X) | Catatan |
|-------------------|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
| 1 | Kondisi ban (tekanan dan keausan) | | | |
| 2 | Kondisi mesin (oli, air radiator, aki) | | | |
| 3 | Sistem pengereman | | | |
| 4 | Lampu-lampu kendaraan (depan, belakang, sein) | | | |
| 5 | Dokumen kendaraan (STNK, KIR, SIM pengemudi) | | | |
| 6 | Kondisi bak / flatbed / container lashing equipment | | | |
| 7 | Fungsi GPS tracker (sinyal aktif) | | | |
| 8 | Uang jalan (sangu) sudah diterima | | | |
| Pengemudi: | | Verifikasi Planner: | | Tanggal: |

Ketentuan: Apabila terdapat item yang diberi tanda Tidak OK (X), armada wajib menjalani perbaikan terlebih dahulu sebelum dapat dinyatakan AVAILABLE. Planner

bertanggung jawab mencatat armada tersebut dalam status MAINTENANCE hingga perbaikan selesai dan *checklist* ulang dinyatakan lulus.

VII. KONTRAK *STANDBY* VENDOR ARMADA CADANGAN

Perusahaan menetapkan kontrak *standby* dengan minimal 3 (tiga) mitra vendor armada terpercaya. Klausul minimum yang wajib termuat dalam kontrak adalah sebagai berikut:

| Klausul Kontrak | Ketentuan |
|-----------------------------|---|
| Response Time | Vendor wajib merespons permintaan armada maksimal 30 menit setelah notifikasi dari Tim Planner. |
| Ketersediaan Minimal | Minimal 2 (dua) unit armada siap pakai per vendor per hari kerja. |
| Waktu Mobilisasi | Armada vendor tiba di lokasi pengambilan maksimal 2 jam setelah konfirmasi oleh Tim Planner. |
| Standar Kendaraan | Armada memenuhi spesifikasi muatan (tonase, dimensi, jenis karoseri) sesuai kebutuhan LCL/FCL sebagaimana dinyatakan dalam lampiran kontrak. |
| Mekanisme Pembayaran | Pembayaran per ritase dengan tarif yang telah disepakati dalam kontrak; tidak ada biaya <i>standby</i> jika tidak digunakan. |
| Evaluasi Performa | Review bulanan berdasarkan ketepatan waktu, kondisi kendaraan, dan kepatuhan SOP. Tiga kali pelanggaran berturut-turut dapat menjadi dasar pemutusan kontrak. |

VIII. ALUR PROSEDUR OPERASIONAL MANAJEMEN ARMADA

Berikut alur manajemen armada dari prosedur reaktif eksisting, dengan penekanan pada mekanisme proaktif berbasis maksimal H-1 dan sinkronisasi data real-time:

| No | Fase | Pihak/Unit | Waktu | Aktivitas | Output |
|----|---------------------|-------------|-----------------|---|-----------------------------------|
| 1 | Maksimal H-1 | Tim Dokumen | Maks. 14.00 WIB | Mengumpulkan seluruh SPPB yang diperkirakan terbit keesokan harinya; mengklasifikasi berdasarkan jenis muatan (LCL/FCL), tujuan, dan estimasi waktu gate-out. | Daftar kebutuhan armada esok hari |

| No | Fase | Pihak/Unit | Waktu | Aktivitas | Output |
|----|---------------------|---------------------------|-----------------|--|-------------------------------------|
| 2 | Maksimal H-1 | Tim Dokumen → Tim Planner | 14.00 WIB | Menyerahkan daftar kebutuhan armada kepada Tim Planner disertai informasi spesifikasi muatan dan urutan prioritas pengambilan. | Permintaan terencana ke Planner |
| 3 | Maksimal H-1 | Tim Planner | 14.00–15.00 WIB | Menyusun Roster Harian Armada berdasarkan: (a) data GPS posisi armada, (b) estimasi waktu kembali armada on-trip, (c) status maintenance, (d) kebutuhan muatan dari Tim Dokumen. | Draft Roster Harian |
| 4 | Maksimal H-1 | Tim Planner | 15.00–15.30 WIB | Jika armada internal tidak mencukupi, segera menghubungi vendor kontrak <i>standby</i> untuk konfirmasi ketersediaan armada cadangan; menyiapkan surat jalan. | Konfirmasi vendor (jika diperlukan) |
| 5 | Maksimal H-1 | Para <i>Driver</i> | 15.30 WIB | Setelah konfirmasi jadwal gate-out, <i>driver</i> mengajukan uang jalan (sangu) ke grup WhatsApp 'Sangu' untuk operasional bongkar muatan. | Pengajuan sangu |
| 6 | Maksimal H-1 | Adm. Keuangan | 15.30–16.30 WIB | Menyiapkan uang jalan (sangu) berdasarkan pengajuan dan roster harian final; mentransfer ke pengemudi. | Sangu + surat jalan siap |
| 7 | H (Pagi) | Pengemudi | Maks. 06.30 WIB | Mengisi dan menyerahkan <i>checklist</i> kesiapan fisik armada kepada Planner sebagai syarat armada | <i>Checklist</i> terverifikasi |

| No | Fase | Pihak/Unit | Waktu | Aktivitas | Output |
|----|-------------------------|---------------------------|--|---|--------------------------------|
| | | | | dinyatakan AVAILABLE; status diperbarui di roster harian. | |
| 8 | H (Pagi) | Tim Planner | 07.00 WIB | Memfinalisasi Roster Harian berdasarkan hasil <i>checklist</i> pagi; melakukan realokasi apabila ada armada yang tidak lolos pemeriksaan fisik. | Roster Harian Final |
| 9 | H (Siang) | Tim Planner | Real-time | Memantau posisi dan status armada melalui GPS secara real-time; memperbarui status roster saat ada perubahan (selesai trip, macet, atau SPPB mendadak). | Update status real-time |
| 10 | H | Tim Dokumen → Tim Planner | Segera setelah SPPB terbit | Menginformasikan penerbitan SPPB kepada Tim Planner; Planner menyesuaikan armada yang akan mengambil muatan berdasarkan roster harian. | Armada teralokasi < 2 jam |
| 11 | H (Darurat) | Tim Planner | Saat ada lonjakan permintaan dan SPPB mendadak | Apabila tidak ada armada internal yang available, segera mengaktifkan vendor <i>standby</i> ; vendor memobilisasi armada maksimal 2 jam setelah konfirmasi. | Aktivasi vendor <i>standby</i> |
| 12 | H (Selesai Trip) | Pengemudi | Setelah selesai trip | Menyerahkan surat jalan kepada Planner dan melaporkan status kendaraan; Planner memperbarui status di roster menjadi | Status armada diperbarui |

| No | Fase | Pihak/Unit | Waktu | Aktivitas | Output |
|----|------|---------------|-----------|--|--|
| | | | | AVAILABLE atau MAINTENANCE. | |
| 13 | H+1 | Adm. Keuangan | Pagi hari | Mencocokkan surat jalan dengan nomor JO dan menginput setiap pengajuan sanganu berdasarkan JO; data menjadi rekonsiliasi, evaluasi kinerja vendor/armada internal, dan arsip data. | Rekonsiliasi, evaluasi, dan arsip data |

XI. INDIKATOR KINERJA UTAMA (KEY PERFORMANCE INDICATOR)

| Indikator | Target | Frekuensi Ukur | PIC |
|--|--------------------------|----------------|-----------|
| Persentase armada AVAILABLE sesuai roster maksimal H-1 | $\geq 90\%$ pada hari-H | Harian | Planner |
| Waktu alokasi armada setelah SPPB terbit | < 2 jam | Per SPPB | Planner |
| Kepatuhan pengisian <i>checklist</i> harian | 100% (sebelum 06.30 WIB) | Harian | Planner |
| Response time vendor <i>standby</i> | ≤ 30 menit | Per aktivasi | Planner |
| Mobilisasi armada vendor ke lokasi | ≤ 2 jam | Per aktivasi | Planner |
| Kepatuhan rekonsiliasi surat jalan | 100% pada H+1 pagi | Harian | Adm. Keu. |

XII. PENANGANAN KONDISI KHUSUS

A. SPPB Mendadak di Luar Jam Kerja Normal

1. Tim Planner wajib dapat dihubungi melalui WhatsApp/telepon minimal hingga pukul 20.00 WIB.

2. Apabila SPPB mendadak terbit di luar jam kerja normal, Planner menggunakan roster harian sebagai acuan dan langsung mengaktifkan vendor *standby*.
3. Jika Planner tidak dapat dihubungi, Tim Dokumen melakukan eskalasi kepada Divisi Operasional.

B. Kejadian di Tengah Perjalanan

1. Pengemudi wajib melaporkan kondisi darurat kepada Planner dalam waktu 15 menit sejak kejadian.
2. Planner segera mencari armada pengganti dari daftar AVAILABLE di roster atau mengaktifkan vendor *standby*.
3. Seluruh insiden dicatat dalam Laporan Harian Operasional sebagai bahan evaluasi bulanan.

C. Kejadian di Tengah Perjalanan

1. Planner menginformasikan kepada Manajer Operasional untuk persetujuan penggunaan vendor di luar daftar kontrak *standby*.
2. Prioritas pengambilan muatan ditentukan berdasarkan urgensi SPPB, biaya storage/demurrage, jenis muatan (FCL didahulukan dari LCL bila armada terbatas).

XIII. DOKUMEN TERKAIT DAN FORMULIR

| Kode | Nama Dokumen / Formulir | Keterangan |
|-----------|--|---|
| SPS-F-001 | Formulir Roster Harian Armada | Diisi oleh Tim Planner setiap H-1 |
| SPS-F-002 | Formulir <i>Checklist</i> Kesiapan Fisik Armada Harian | Diisi oleh Pengemudi setiap pagi < 06.30 WIB |
| SPS-F-003 | Formulir Pengajuan Uang Jalan (Sangu) | Diisi oleh Pengemudi via WhatsApp Grup |
| SPS-F-004 | Surat Jalan | Diterbitkan oleh Planner untuk setiap penugasan |
| SPS-F-005 | Laporan Rekonsiliasi Harian (JO vs Surat Jalan) | Diisi oleh Administrasi Keuangan setiap H+1 |
| SPS-F-006 | Laporan Evaluasi Kinerja Vendor Bulanan | Diisi oleh Kepala Bidang Planner setiap bulan |

XIV. REKONSILIASI DAN EVALUASI

A. Rekonsiliasi Harian (H+1)

1. Administrasi Keuangan melakukan pencocokan surat jalan dengan nomor *Job order* (JO) setiap pagi hari berikutnya.
2. Setiap pengajuan sangan diinput berdasarkan JO dan surat jalan yang diterima.
3. Data rekonsiliasi menjadi arsip operasional dan dasar evaluasi kinerja armada.

B. Evaluasi Bulanan

1. Review kinerja vendor *standby* dilakukan setiap bulan berdasarkan: ketepatan waktu respons dan mobilisasi, kondisi kendaraan saat tiba, dan kepatuhan terhadap SOP.
2. Kinerja armada internal dievaluasi berdasarkan: tingkat ketersediaan (*availability rate*), frekuensi kegagalan *checklist*, dan ketepatan pengiriman.
3. Hasil evaluasi menjadi dasar perpanjangan atau pemutusan kontrak *standby* vendor.

XV. KETENTUAN SANKSI DAN KEPATUHAN

1. Pengemudi yang tidak mengisi *checklist* sebelum pukul 06.30 WIB tanpa alasan yang disetujui akan dikenakan teguran lisan pada pelanggaran pertama, dan teguran tertulis pada pelanggaran berikutnya.
2. Armada yang dinyatakan AVAILABLE dalam roster tanpa melalui verifikasi *checklist* menjadi tanggung jawab Tim Planner yang mengesahkan.
3. Vendor yang tidak memenuhi ketentuan waktu respon atau mobilisasi lebih dari 3 (tiga) kali dalam satu bulan dapat dikenakan evaluasi kontrak.
4. Pelanggaran terhadap SOP ini dilaporkan kepada Kepala Divisi EMKL untuk ditindaklanjuti sesuai ketentuan yang berlaku.

SOP ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan wajib ditinjau kembali setiap 1 (satu) tahun atau apabila terdapat perubahan signifikan dalam proses operasional. Seluruh pihak yang terkait wajib memahami dan mematuhi prosedur yang tercantum dalam dokumen ini.