



Analysis of the Role of Customs in the Effectiveness of Dwelling Time Implementation in Export-Import Activities (Study on KPPBC Belawan Medan Middle Type Customs)

Laura Adelia Mutiara Sihaloho^{1*}, Ahmad Rahman Hamdani Lubis², Khairani Alawitah Matondang³

Universitas Negeri Medan

Corresponding Author: Laura Adelia Mutiara Sihaloho

laurasihaloho@mhs.unimed.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords: Customs, Dwelling Time, Export-Import

Received : 20 April

Revised : 22 May

Accepted: 23 June

©2023 Sihaloho, Lubis, Matondang:
This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRACT

Dwelling Time is one of the problems faced in the implementation of export-import activities. Dwelling Time acceleration correlates with reduced logistics costs in international trade. In relation to Dwelling Time, the customs agency which in Indonesia is known as Customs has an important role in procedural and supervisory matters. Customs agencies in carrying out their duties certainly face various obstacles and an appropriate strategy is needed to overcome these obstacles so that Dwelling Time can be reduced. Tanjung Perak Port is one of the busiest ports in Indonesia.

Analisis Peranan Bea Cukai Dalam Efektivitas Penerapan Dwelling Time Pada Kegiatan Ekspor Impor (Studi Pada KPPBC Tipe Madya Pabean Belawan Medan)

Laura Adelia Mutiara Sihaloho^{1*}, Ahmad Rahman Hamdani Lubis², Khairani Alawitah Matondang³

Universitas Negeri Medan

Corresponding Author: Laura Adelia Mutiara Sihaloho

laurasihaloho@mhs.unimed.ac.id

ARTICLE INFO

Kata Kunci: Bea Cukai, Dwelling Time, Ekspor-Import

Received : 20 April

Revised : 22 Mei

Accepted: 23 Juni

©2023 Sihaloho, Lubis, Matondang:
This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRAK

Dwelling Time merupakan salah satu permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan kegiatan ekspor impor. Percepatan Dwelling Time berkorelasi dengan penurunan biaya logistik dalam perdagangan internasional. Kaitannya dengan Dwelling Time, instansi kepabeanan yang di Indonesia dikenal dengan Bea Cukai memiliki peran penting dalam hal prosedural dan pengawasan. Instansi kepabeanan dalam melaksanakan tugasnya tentu menghadapi berbagai kendala dan dibutuhkan strategi yang tepat untuk mengatasi kendala-kendala tersebut agar Dwelling Time dapat menurun. Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia.

PENDAHULUAN

Permasalahan Dwelling Time di Indonesia mulai banyak dibicarakan setelah presiden Indonesia, Joko Widodo mengungkapkan ketidakpuasannya terhadap tingkat Dwelling Time di Indonesia. Hal tersebut disampaikan Jokowi saat memberikan sambutan peresmian Terminal Peti Kemas Kalibaru, pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara pada hari selasa tanggal 13 September 2016. Presiden Jokowi menyoroti Dwelling Time pelabuhan Belawan, Medan, Sumatera Utara yang berada pada tingkat 7-8 hari pada bulan September 2017. Selain itu, presiden Jokowi juga menyoroti beberapa pelabuhan lain seperti pelabuhan Tanjung Priok, Makassar, dan Tanjung Perak, walaupun tingkat Dwelling Time di beberapa pelabuhan tersebut sudah lebih cepat dibandingkan dengan pelabuhan Belawan, Presiden Jokowi meminta agar pengelola semakin mempercepatnya lagi.

Pelabuhan Belawan adalah pelabuhan yang terletak di Kota Medan, Sumatra Utara, Indonesia dan merupakan pelabuhan terpenting di pulau Sumatra. Gedung Kantor Pelindo di belawa. Pelabuhan Belawan adalah sebuah pelabuhan dengan tingkat kelas utama yang bernaung di bawah PT Pelindo (Dulu Pelabuhan Indonesia I). Koordinat geografisnya adalah 03°47'N 98°42'E (03° 47' 00" LU dan 98" 42" BT). Pelabuhan ini berjarak sekitar 24 km dari pusat kota Medan.

Tabel 1: Data Ekspor Impor Menurut Pelabuhan di Indonesia (Tahun 2016)

Pelabuhan	Ekspor	
	Nilai (US \$)	Berat (KG)
TJ. Priok	40.461.510.195	12.978.928.192
TJ. Perak	13.225.617.968	7.794.337.110
Belawan	6.768.664.109	6.776.597.252
Makassar	491.630.036	454.075.106
Pelabuhan	Impor	
	Nilai (US \$)	Berat (KG)
TJ. Priok	58.168.771.574	35.137.732.784
TJ. Perak	13.592.345.102	18.744.159.114
Belawan	3.669.859.266	6.225.387.073
Makassar	250.217.788	777.798.706

TINJAUAN PUSTAKA

Kepabeanan

Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk. Daerah pabean wilayah Republik Indonesia meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu. (Sutedi, 2012: 61) Tujuan pengawasan pebean adalah untuk memastikan semua pergerakan barang, kapal, pesawat terbang,

Dwelling Time

Lembaga negara pengawas pelayanan publik, Ombudsman Republik Indonesia mengungkapkan daftar penyebab terjadinya *Dwelling Time* (waktu bongkar muat) di pelabuhan, sebagai berikut (www.republika.co.id):

1. Proses *Pre Clearance* masih lama. Proses perizinan belum semuanya instansi terkait terintegrasi dalam satu sistem dari berbagai institusi penerbit izin belum optimal. Akibatnya clearance impor dan proses karantina tidak dapat berjalan harus menunggu perijinan lain (menunggu kelengkapan dokumen). Pihak Pelayaran belum melayani secara maksimal dalam proses dokumen *bil Of landing* (BL), *delivery order* (DO) dan BC 1.1 karena terkendala hari libur.
2. Lamanya pengurusan perizinan larangan dan pembatasan (lartas) dari instansi terkait. Keluarnya Laporan Survei (LS) dari pihak sucofindo yang ditunjuk oleh Mendag. Pengurusan perizinan lartas yang terkadang tumpang tindih dengan beberapa kementerian dan lemahnya koordinasi antar kementerian. Lamanya proses pengurusan di Badan POM. Lamanya proses penerbitan Nomor Induk Kepabeanan (NIK)
3. Belum semua pihak (Importir/Eksportir, Pelayaran, Bank, dan pihak lainnya) menerapkan Pelayanan 24/7 serta pelayanan belum optimal. Peningkatan jumlah biaya terutama untuk biaya overhead. Belum semua bank memberikan pelayanan 24/7 di Pelabuhan Tanjung. Priok. Importir tidak melakukan penarikan / pengambilan kontainer di hari Ahad.
4. Penentuan jadwal pemeriksaan kontainer dan petugas pemeriksa secara sistem serta informasi tempat pemeriksaan fisik di dalam TPFT sendiri (*Long room/* di lapangan). Berakibat menambah lamanya waktu Pemeriksaan Fisik Kontainer Jalur Merah. Hal ini disebabkan karena belum terdapat ketentuan yang mengatur dan sistem yang belum tersedia.
5. Data Cargo Manifest yang diterima Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tidak diinformasikan kepada instansi-instansi lain yang berkepentingan. Sistem yang belum support baik secara Teknologi Informasi maupun kebijakan yang mengakibatkan pelaksanaan tugas instansi lain seperti Badan Karantina dan Badan POM tidak bisa berjalan dengan baik, kesulitan mendapatkan Cargo Manifest secara utuh.
6. Jumlah importir jalur merah cukup tinggi. Jumlah importir jalur merah sebanyak 25% dari jumlah PIB dinilai cukup tinggi.

METODOLOGI

Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan oleh penulis dalam mengumpulkan data adalah Studi literatur Menurut Sekaran dan Bougie (2013:50) studi literatur merupakan proses yang melibatkan identifikasi data sekunder dan mengevaluasi pekerjaan yang berhubungan dengan masalah penelitian. Data yang diperoleh berasal dari penelitian-penelitian terdahulu.

HASIL PENELITIAN

Efektifitas Penerapan Dwelling Time Pre Clearance

Proses Pre Clearance memiliki pengaruh yang paling besar dalam penerapan Dwelling Time. Proses ini dimulai sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan importir melakukan submit PIB (Pemberitahuan Impor Barang) ke Bea Cukai. Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai No: PER-16/BC/2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai, untuk dapat mengeluarkan barang impor dari Kawasan Pabean, atau tempat lain yang diperlakukan sama dengan TPS dengan tujuan impor untuk dipakai, importir wajib menyerahkan dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan/atau Dokumen Pelengkap Pabean yang lain.

Tabel 4.1.1
Dwelling Time Terminal Petikemas BICT,
Januari-April 2014

Uraian	Tahun 2014			
	Januari	Februari	Maret	April
Pola Distribusi Data	Menceng Kanan	Menceng Kanan	Menceng Kanan	Menceng Kanan
Rata-rata (hari)	8,8	8,7	6,0	6,5

Tabel 4.1.1
Dwelling Time Terminal Petikemas BICT,
Januari-April 2014

Uraian	Tahun 2014			
	Januari	Februari	Maret	April
Standar Deviasi (hari)	9,6	9,6	6,9	6,4
Koefisien Variasi	1,098	1,106	1,145	0,983
Median (hari)	6,1	5,7	3,9	4,8
Minimum (hari)	0,1	0,1	0,0	0,0
Maksimum (hari)	110,2	99,9	121,4	178,1

Sumber: BICT dan KPPBC Belawan (data diolah)

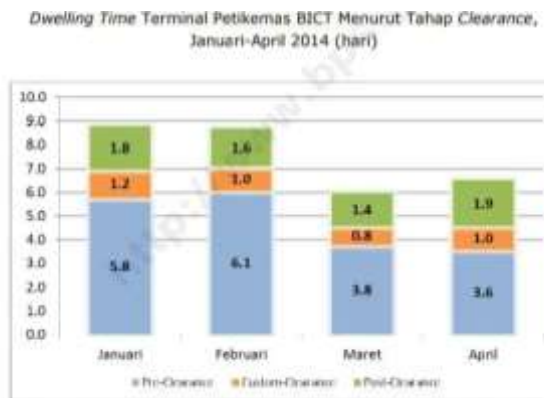
Gambar 1. Dwelling Time

Sumber : KPPBC TMP Belawan, (Diolah Peneliti) 2014

Hasil eksplorasi data menunjukkan bahwa pola distribusi data dwelling time petikemas impor BICT Januari 2014 menunjukkan pola yang menceng ke kanan (skewed to the right), dengan nilai rata-rata 8,8 hari, standar deviasi 9,6 hari, koefisien variasi 1,098, median 6,1 hari, minimum 0,1 hari, dan maksimum 110,2 hari.

Pola distribusi data pada Februari 2014 menunjukkan pola yang serupa yaitu menceng ke kanan (skewed to the right), dengan nilai rata-rata 8,7 hari, standar deviasi 9,6 hari, koefisien variasi 1,106, median 5,7 hari, minimum 0,1 hari, dan maksimum 99,9 hari. Demikian pula pola distribusi data pada Maret 2014 masih menunjukkan pola yang menceng ke kanan (skewed to the right), dengan nilai rata-rata 6,0 hari, standar deviasi 6,9 hari, koefisien variasi 1,145, median 3,9 hari, minimum 0,0 hari, dan maksimum 121,4 hari. Eksplorasi data

April 2014 tetap menunjukkan pola yang menceng ke kanan (skewed to the right), dengan nilai rata-rata 6,5 hari, standar deviasi 6,4 hari, koefisien variasi 0,983, median 4,8 hari, minimum 0,0 hari, dan maksimum 178,1 hari. Berdasarkan uraian tersebut dapat dikatakan bahwa data dwelling time petikemas impor BICT periode Januari - April 2014 seluruhnya menunjukkan pola distribusi data yang menceng ke kanan (skewed to the right), nilai rata-rata yang lebih tinggi dibanding nilai median, nilai rata-rata dan standar deviasi yang cenderung menurun, koefisien variasi yang meningkat dari Januari sampai dengan Maret tetapi menurun pada April, dan nilai maksimum yang cenderung meningkat, pada Januari 110,2 hari tiga bulan kemudian pada April mencapai 178,1 hari. Hasil eksplorasi data BICT Januari - April 2014 selengkapnya berikut histogram dan boxplot-nya.



Gambar 2. Dwelling Time Terminal Petikemas BICT Menurut Tahap Clearance (hari)

Penghitungan dwelling time di terminal petikemas BICT pada periode waktu Januari sampai April 2014, menunjukkan angka yang berfluktuasi, angka terendah terjadi pada bulan Maret yaitu sebesar 6,0 hari, dan angka tertinggi terjadi pada bulan Januari sebesar 8,8 hari.



Gambar 3. Dwelling Time Terminal Petikemas BICT Menurut Tahap Clearance (%)

Sedangkan bila dirinci berdasarkan masing-masing tahap clearance, dwelling time tertinggi yang terjadi pada bulan Januari: 5,8 hari petikemas impor tertahan untuk pre-clearance, customs-clearance 1,2 hari, dan postclearance 1,8 hari; dwelling time pada bulan Februari tercatat 8,7 hari: 6,1 hari untuk pre-clearance, 1,0 hari untuk customs-clearance, dan 1,6 hari

postclearance; dwelling time pada bulan Maret 6,0 hari: pre-clearance 3,8 hari, customs-clearance 0,8 hari, dan post-clearance 1,4 hari; dan dwelling time bulan April 6,5 hari: pre-clearance 3,6 hari, customs-clearance 1,0 hari, dan post-clearance 1,9 hari. Sementara itu, petikemas impor tertahan paling lama pada tahap preclearance mencapai lebih dari separuh dari total dwelling time petikemas impor di BICT, baik pada Januari, Februari, Maret maupun April.

PEMBAHASAN

Strategi Penanganan Dwelling Time

Melihat kendala-kendala yang dihadapi dalam penerapan Dwelling Time, masih tingginya tingkat Dwelling Time, serta desakan dari Bapak Presiden yang menginginkan penurunan tingkat Dwelling Time mendorong Bea Cukai untuk menerapkan strategi baru agar Dwelling Time dapat ditekan. Strategi tersebut sebagai berikut dirinci dalam setiap proses dalam Dwelling Time yaitu Pre Clearance, Custom Clearance dan Post Clearance sebagai berikut:

Pre Clearance

Bea Cukai memberikan himbauan kepada importir untuk segera mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang). Proses selanjutnya dapat segera dilaksanakan apabila perusahaan telah mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang). Oleh karena itu perusahaan perlu dihimbau untuk segera mengajukan PIB nya. Mengingat proses Pre Clearance menyumbang waktu yang paling dalam penerapan Dwelling Time.

Selain itu Bea Cukai juga menerapkan pelayanan 24/7. Pelayanan 24/7 dilakukan agar proses penyelesaian kegiatan kepabeanan dapat dilakukan setiap waktu, sehingga dapat mempersingkat tingkat Dwelling Time. Pelayanan 24/7 dapat berjalan dengan lebih efektif sejak diberlakukannya peraturan baru yang memaksa perusahaan untuk segera menyelesaikan kewajiban kepabeanannya.

Terakhir, penerapan ketentuan baru mengenai tarif dan longstay penumpukan dalam pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 116 Tahun 2016 tentang Pemandangan barang yang Telah Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) di pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Berdasarkan peraturan tersebut, importir tidak bisa lagi membiarkan barangnya menumpuk terlalu lama di Terminal Penumpukan Sementara, karena jika telah melebihi waktu yang telah ditentukan, maka barang akan dipindahkan ke lapangan penumpukan lini 2 dengan semua biaya pemindahan ditanggung oleh importir.

Custom Clearance

Strategi yang dilakukan Bea Cukai pada proses Custom Clearance, yang pertama melakukan rapat koordinasi terkait Dwelling Time dengan kepala kantor wilayah dan kepala bidang fasilitas. Kedua, melakukan koordinasi dengan Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai terkait perbaikan mesin penjaluran. Koordinasi dilakukan agar proses pelayanan dapat berjalan dengan

lebih baik dan lebih efektif. Dibutuhkan koordinasi yang baik dari seluruh pihak yang terlibat.

Ketiga, penerapan pelayanan 24/7 di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai TMP Belawan agar pelayanan dapat dilakukan setiap saat dan tidak harus menunggu pada waktu kerja. Keempat, Bea Cukai membuka kelas untuk importir mengenai mengenai penjelasan pengisian INP (Informasi Nilai Pabean) dan DNP (Deklarasi Nilai Pabean) agar semakin cepat dan akurat. Adanya kelas tersebut membantu perusahaan atau pengguna jasa agar tidak merasa kebingungan dalam pengisian INP (Informasi Nilai Pabean) dan DNP (Deklarasi Nilai Pabean) sehingga perusahaan atau pengguna jasa tidak perlu melakukan revisi ataupun perbaikan dalam melakukan pengisian.

Kelima, meminta atau menghimbau importir untuk melampirkan DNP dan kelengkapan pada saat penyerahan dokumen agar pengurusan dokumen dapat selesai dalam satu kali pelayanan. Himbauan tersebut dapat memacu perusahaan atau pengguna jasa agar melengkapi semua persyaratan yang diperlukan untuk dilampirkan. Sehingga proses penyelesaian kewajiban dapat berlangsung dengan lebih cepat.

Keenam, menambah jumlah perusahaan yang berstatus hijau dan mitra utama (kerjasama dengan asosiasi untuk rekomendasi profil importir) agar mengurangi proses pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik barang. Terakhir yang ketujuh, adalah penerapan secara penuh PER-12/BC/2016, PER-16/BC/2016, dan PER-20/BC/2016 yang mulai berjalan sejak tanggal 13 September 2016 yang diharapkan semakin mempersingkat Custom Clearance.

Post Clearance

Strategi yang dilakukan Bea Cukai pada proses Post Clearance, yang pertama menerapkan pelayanan 24/7 di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai TMP Tanjung Perak. Sehingga penyelesaian kewajiban kepabeanan dapat dilakukan setiap saat dan tidak harus menunggu saat sudah memasuki hari kerja. Kedua, memindahkan peti kemas yang sudah diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ke lapangan penimbunan domestik ketika sudah melebihi batas waktu penumpukan yang ditentukan (3 hari). Ketiga, Penerapan dan Pemberlakuan ketentuan baru mengenai Tarif dan Longstay Penumpukan dalam Pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 116 Tahun 2016, tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (long stay) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makasar..

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai peranan Bea Cukai dalam efektifitas penerapan Dwelling Time pada kegiatan ekspor impor di pelabuhan Belawan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan. Pertama, Bea Cukai mengalami beberapa hambatan dalam pelaksanaan penerapan Dwelling Time di pelabuhan Belawan. Hambatan-hambatan tersebut terjadi pada setiap proses dalam Dwelling Time yang meliputi proses Pre Clearance, Custom Clearance, dan Post Clearance. Kendala utama yang dihadapi adalah para pengguna jasa yang tidak segera memenuhi kewajiban kepabeannya. Perusahaan menunda penyelesaian kewajiban kepabeaan bisa disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya karena pertimbangan ekonomis, tidak tersedianya gudang, pengurusan ijin lartas, barang belum dibutuhkan untuk proses produksi, belum efektifnya pelayanan.

Melihat permasalahan yang dihadapi, Bea Cukai memberlakukan beberapa peraturan baru sebagai strategi dalam penanganan Dwelling Time. Sehingga dengan adanya peraturan yang baru diharapkan dapat menekan tingkat Dwelling Time. Peraturan tersebut diantaranya Peraturan Menteri Perhubungan No. 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (long stay) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Selain itu Bea Cukai memberlakukan secara efektif pelayanan penuh di pelabuhan Tanjung Perak, menambah perusahaan yang berstatus hijau dan mitra utama, dll. Setelah peraturan yang baru efektif diterapkan, terdapat penurunan tingkat Dwelling Time yang cukup signifikan di pelabuhan Belawan.

Dalam penelitian terdapat sebuah jurnal akan semakin bermanfaat ketika sebuah jurnal telah melengkapinya kriteria dalam pembuatan jurnal yang baik dan sesuai dengan subjek dan metode yang telah ditentukan penulis. Dengan adanya makaalah jurnal ini diharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca. Penulis juga dirapkan dapat mengembangkan jurnal ini menjadi lebih baik sehingga lebih menarik minat pembaca

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak terkhusus orang tua, teman dan dosen kami yang sudah ikut berkontribusi terhadap penyusunan artikel yang kami lakukan, semoga pembaca mendapatkan informasi yang di inginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2017). Ekspor dan Impor . Medan : Badan Pusat Statistik. Diakses pada 05 Mei 2023 dari <https://sumut.bps.go.id/pressrelease/2020/05/04/701/maret-2020-ekspor-sumatera-utara-mengalami-penurunan-sebesar-6-23-persen--sedangkan-impor-sumatera-utara-mengalami-kenaikan-sebesar-5-70-persen.html>
- KPPBC Tipe Madya Pabean Belawan. 2014. Wilayah Kerja diakses pada 05 Mei 2023 jam 11.48 WIB dari <https://sumut.bps.go.id/searchengine/result.html>
- Hardiningsih, P. (2017). Analysis of the role of customs in export-import activities. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 15(2), 187-204.
- Sutanto, H. (2018). Dwelling time implementation in export-import activities: A case study of KPPBC Belawan Medan Middle Type Customs. *Jurnal Ilmu Ekonomi*, 20(1), 45-62.
- Handayani, I. (2019). The effectiveness of dwelling time implementation in export-import activities: Evidence from KPPBC Belawan Medan Middle Type Customs. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 17(2), 123-138.
- Nasution, A. (2020). Customs role in reducing dwelling time in export-import activities: A study on KPPBC Belawan Medan Middle Type Customs. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 25(1), 56-72.