

JURNAL MATEMAR



<http://e-jurnal.amanjaya.ac.id/index.php/matemar>

p-ISSN: 2745-6048, e-ISSN: 2745-4444

IMPLEMENTASI PROSEDUR PENANGANAN PETIKEMAS YANG MELEWATI BATAS WAKTU PENUMPUKAN (*LONG STAY*) TERHADAP *DWELLING TIME* DI PT TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

Andhika Risqullah Putra^{1*}, Benny Agus Setiono², Didik Purwiyanto³

^{1,2,3}Program Studi Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim, Fakultas Vokasi Pelayaran
Universitas Hang Tuah

*Email koresponden: risqullahputra@gmail.com

Abstrak

Dwelling Time adalah waktu yang dibutuhkan mulai dari bongkar peti kemas di pelabuhan hingga peti kemas tersebut keluar dari pelabuhan. *Dwelling Time* di pelabuhan merupakan masalah yang menghambat kelancaran arus barang, menyebabkan tingginya biaya logistik, dan menurunkan daya saing. Penelitian ini dilakukan karena adanya masalah tingginya *Dwelling Time* di beberapa pelabuhan di Indonesia. Penelitian ini mencakup tiga proses dalam *Dwelling Time*, yaitu *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis impor. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang "Implementasi Prosedur Penanganan Petikemas yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) Terhadap *Dwelling Time* di PT Terminal Petikemas Surabaya."

Kata kunci: Analisis, *Dwelling Time*, *Long Stay*.

Abstract

Dwelling Time is the time required from unloading a container at the port until the container leaves the port. *Dwelling time* at ports is a problem that hinders the smooth flow of goods, causes high logistics costs, and reduces competitiveness. This research was conducted because of the problem of high *Dwelling Time* at several ports in Indonesia. This research includes three processes in *Dwelling Time*, namely *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, and *Post-Clearance*. The aim of this research is to analyze imports. Therefore, the author is interested in conducting research on "Implementation of Procedures for Handling Containers that Exceed the Stacking Time Limit (*Long Stay*) Against *Dwelling Time* at PT Terminal Petikemas Surabaya."

Keywords: Analisis, *Dwelling Time*, *Long Stay*

PENDAHULUAN

Menko Perekonomian Hatta Rajasa menyatakan paling lambat pada bulan Februari nanti *dwelling time* 4 hari itu bisa terwujud. Dengan percepatan masa tunggu itu, biaya logistik di Indonesia dapat ditekan dari 14 persen pada 2012 menjadi 10 persen untuk 2013.

Kebijakan yang dilakukan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terkait percepatan *dwelling time* menjadi perhatian media massa. Kemenhub berperan besar terhadap percepatan *dwelling time*, untuk itu perlu dipublikasikan secara gencar untuk mendukung terciptanya percepatan kegiatan logistik di pelabuhan.

Menurut Bea Cukai, proses *Dwelling Time* terbagi menjadi tiga tahap: *Pre-Clearance*, *Custom Clearance*, dan *Post-Clearance*. Pada tahap *Pre-Clearance*, peti kemas disimpan di lapangan penumpukan sementara importir mempersiapkan dokumen pemberitahuan impor barang (PIB). Selanjutnya, tahap *Custom Clearance*, peti kemas akan menjalani pemeriksaan fisik (untuk jalur merah), verifikasi dokumen oleh Bea Cukai, serta penerbitan surat persetujuan barang (SPPB). Terakhir, pada tahap *Post-Clearance*, peti kemas diangkut keluar dari pelabuhan dan importir melakukan pembayaran kepada operator pelabuhan.

Data Dwelling Time tahun 2023
PT. Terminal Petikemas Surabaya

No.	Bulan	Import	Average	Eksport	Average	Transhipment	Average
1	Januari	2,96	3,02	3,35	3,24	1,76	1,56
2	Februari	2,76		3			
3	Maret	2,69		3,19			
4	April	3,01		3,77			
5	Mei	3,53		3,19			
6	Juni	3,53		3,43			
7	Juli	2,95		3,42			
8	Agustus	2,94		3			
9	September	2,76		2,86			
10	Oktober	2,86		3			
11	November	2,71		2,93			
12	Desember	3,57		3,69			

Sumber : <https://arahin.id/hub/post/dwelling-time>

Data Dwelling Time Tahun 2020 –2024

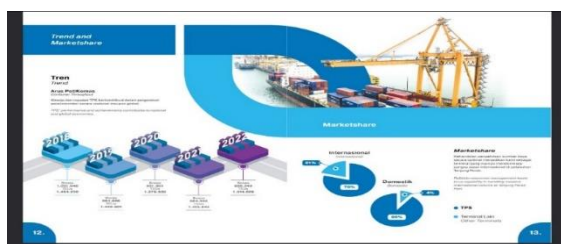
No.	Bulan	Impor	Ekspor	Transhipmen
1	2020	3.1	2.47	6.54
2	2021	3.23	3.01	4.58
3	2022	3.2	2.48	1.11
4	2023	03.03	2.64	2.16

Sumber: <https://arahin.id/hub/post/dwelling-time>

Data Dwelling Time January – May 2024

No.	Bulan	Import	Eksport	Transshipment
1	Jan	4.4	2.8	4.4
2	Feb	3.37	3.19	3.37
3	Maret	3.14	2.93	3.14
4	Apr	4.38	3.5	4.38
5	May	4.84	3.22	4.84

Jumlah kontainer



Sumber: <https://www.tps.co.id/layanan/layanan-penerimaan-petikemas/>

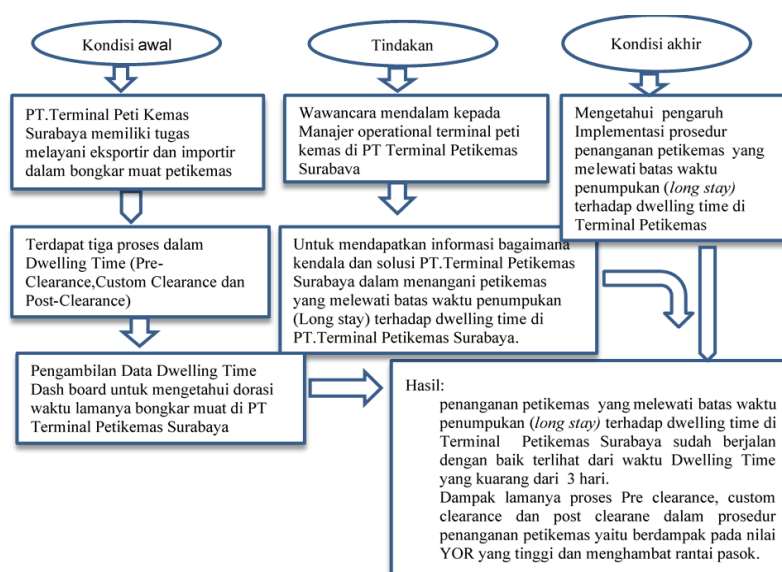
Jumlah kontainer tahun 2018 terdapat 1.051.048 box dan 1.464.258, tahun 2019 terdapat 994.868 box dan 1.409.881 Teus, tahun 2020 terdapat 951.801 box dan 1.379.630 Teus, tahun 2021 terdapat 984.990 box dan 1.415.6441 Teus dan tahun 2022 terdapat 686.249 box dan 1.014.669 Teus. Terlihat pada gambar di atas adanya peningkatan pada tahun 2020 ke 2021 sebanyak 33.189 box. Namun pada tahun 2021 ke tahun 2022 ada penurunan sebanyak 298.741 box.

Tabel di atas menunjukkan bahwa PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) memiliki waktu dwelling time lebih dari 3 hari untuk kegiatan ekspor, impor, maupun transshipment. Jika ada satu kontainer yang melebihi batas waktu penumpukan, hal ini dapat berdampak signifikan pada perputaran rantai pasok dan menyebabkan kerugian finansial.

Rumusan masalah : bagaimana implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) terhadap *dwelling time* di PT. TPS ? Serta dampak lamanya proses *Pre-Clearance*, *Post-Clearance*, *Custom Clearance* dalam prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) terhadap *Dwelling Time* di PT. TPS?

LANDASAN TEORI

Dwelling time merujuk pada durasi waktu yang dihabiskan oleh petikemas (barang impor) di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan, mulai dari proses bongkar dari kapal hingga barang tersebut keluar dari TPS. Untuk mendukung program pemerintah dalam memperlancar arus barang di pelabuhan Belawan dan menurunkan biaya logistik, diperlukan upaya yang terintegrasi dan terarah. Dalam konteks ini, *dwelling time* digunakan sebagai salah satu indikator untuk mengukur keberhasilan program tersebut. *dwelling time* terdiri dari tiga tahap, yaitu: 1) *Pre-Customs Clearance*. Waktu yang diperlukan sejak petikemas dibongkar dari kapal hingga importir mengajukan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai. 2) *Customs Clearance*. Waktu yang diperlukan dari penerimaan PIB hingga diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai. 3) *Post-Customs Clearance*. Waktu yang dibutuhkan mulai dari penerbitan SPPB hingga barang impor dikeluarkan dari TPS.



METODE PENELITIAN

Jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan jumlah informan tertentu yang relevan untuk menganalisis *dwelling time* dalam proses bongkar muat peti kemas. Data bersifat deskriptif dapat mencakup gejala, kejadian, serta peristiwa yang dianalisis dan dikategorikan, berupa data primer yang diperoleh melalui wawancara dan data sekunder terdiri dari informasi yang diperoleh melalui membaca, melihat, atau mendengarkan. Teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam dengan Manajer Operasional PT. TPS, kajian dokumen, dan data online dari situs resmi PT. TPS serta website BPS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 4.1
Data *Dwelling Time* Eksport

No.	Bulan	Tahun									
		2020	Average	2021	Average	2022	Average	2023	Average	2024	Average
1	Januari	2,48	2,47	3,17	3,01	2,77	2,48	2,68	2,64	2,8	3,16
2	Februari	1,98		3,32		2,51		2,41		3,19	
3	Maret	1,92		2,8		2,34		2,52		2,93	
4	April	2,21		2,93		2,53		3,08		3,5	
5	Mei	2,16		3,09		2,87		2,62		3,28	
6	Juni	2,04		2,81		2,4		2,82		3,3	
7	Juli	2,09		3,42		2,67		2,82		3,42	
8	Agustus	2,16		3,29		2,43		2,49			
9	September	2,32		3		2,14		2,23			
10	Oktober	2,85		2,86		2,25		2,51			
11	November	3,37		2,78		2,85		2,43			
12	Desember	3,93		3,16		2,55		3,06			

Dari tabel di atas *dwelling time* peti kemas ekspor pada PT. TPS pada Januari 2020-2021 mengalami penurunan 27,82% (3,17 (3 hari 4 jam) - 2,48 (2 hari 12 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami hambatan kontainer selama 16 jam di lapangan penumpukan. Januari 2021-2022 mengalami kenaikan 12,62% (2,77 (2 hari 18 jam) - 3,17 (3 hari 4 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan 8 jam di lapangan penumpukan. Januari 2022-2023 mengalami kenaikan 3,25% (2,68 (2 hari 16 jam) – 2,77 (2 hari 18 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan 2 jam di lapangan penumpukan. Januari 2023-2024 mengalami penurunan 4,48% ((2,8 (2 hari 19 jam) – 2,68 (2 hari 16 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan 3 jam di lapangan penumpukan.

Average *dwelling time* selama 4 tahun mulai 2020 sampai 2023 juga tidak stabil. Pada 2020 nilai average sebesar 2,48, tahun 2021 3,01 mengalami penurunan kualitas *dwelling time* 27,82 %. Tahun 2021 ke tahun 2022 mengalami peningkatan 17,60%. Tahun 2022 ke tahun 2023 mengalami penurunan 6%. Tahun 2023 ke tahun 2024 turun 19,70%.

Data Dwelling Time Import											
PT . TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA											
No.	Bulan	Tahun									
		2020	Average	2021	Average	2022	Average	2023	Average	2024	Average
1	Januari	3,82	3,1	3,58	3,23	2,62	3,2	2,93	3,03	4,4	3,86
2	Februari	2,77		2,87		2,73		2,74		3,37	
3	Maret	2,76		2,92		3,08		2,63		3,14	
4	April	3,09		2,79		2,53		2,98		4,38	
5	Mei	3,71		3,36		4,25		3,58		4,71	
6	Juni	3,21		4,96		3,27		3,47		3,1	
7	Juli	3,04		4,14		4,37		2,92		3,11	
8	Agustus	3,41		3,06		3,25		2,99			
9	September	3,62		2,77		4,54		2,81			
10	Oktober	2,63		2,63		2,84		2,89			
11	November	2,66		2,86		2,55		2,88			
12	Desember	2,58		2,7		2,65		3,4			

Dwelling time peti kemas import pada PT. TPS Januari 2020-2021 turun 6,28% (3,58 (3 hari 14 jam)- 3,82 (3 hari 20 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan 6 jam di lapangan penumpukan. Januari 2021-2022 naik 26,8% (2,62 (2 hari 14 jam) - 3,58 (3 hari 14 jam)) berarti proses bongkar muat mengalami peningkatan 24 jam di lapangan penumpukan. Januari 2022-2023 naik 11,83% (2,93 (2 hari 22 jam) – 2,62 (2 hari 14 jam)) berarti proses bongkar muat naik 8 jam di lapangan penumpukan. Januari 2023-2024 turun 50% (4,4 (4 hari 10 jam) – 2,93 (2 hari 22 jam)) berarti proses bongkar muat turun 12 jam di lapangan penumpukan.

Average *dwelling time* selama 4 tahun mulai 2020 sampai 2023 juga tidak stabil. Tahun 2020 nilai average 3,1, tahun 2021 3,23 turun sebesar 4%. 2021 ke 2022 mengalami turun 0,9%. 2022 ke 2023 turun 5,3%. 2023 ke 2024 turun 0,27%.

Data Dwelling Time Transhipment PT . TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA											
No.	Bulan	Tahun									
		2020	Average	2021	Average	2022	Average	2023	Average	2024	Average
1	Januari	7,54	6,54	8,91	4,58	0,92	1,11	2,26	2,16	1,79	2,09
2	Februari	5,22		6,94		0,8		1,21			
3	Maret	5,64		3,66		0,81		1,57			
4	April	4,9		2,63		0,58		1,72			
5	Mei	3,61		6,83		2,27		1,83			
6	Juni	9,2		2,08		0,67		1,29			
7	Juli	5,91		2,16		0,82		2,53			
8	Agustus	5,14		2,92		1,82		1,9			
9	September	5,78		2,32		1,75		4,32			
10	Oktober	5,1		1,85		1,56		2,22			
11	November	8,74		3,67		0,95		1,88			
12	Desember	9,7		7,2		0,91		2,51			

Dwelling time peti kemas transhipment PT. TPS Januari 2020-2021 turun 18,17 % (8,91 (8 hari 22 jam)- 7,54%(7 hari 13 jam)) berarti proses bongkar muat turun selama 1 hari 9 jam. Januari 2021-2022 naik 89,67 % (0,92 (22 jam)- 8,91%(8 hari 22 jam)) berarti proses bongkar muat naik selama 8 hari. Januari 2022-2023 naik 13% (2,26 (2 hari 6 jam) – 0,92 (22 jam)) berarti proses bongkar muat turun 1 hari 8 jam. Januari 2023-2024 turun 20,80% ((1,79 (1 hari 19 jam) – 2,26 (2 hari 6 jam)) berarti proses bongkar muat turun 11 jam.

Average *dwelling time* selama 4 tahun mulai 2020 sampai 2023 juga tidak stabil. Tahun 2020 nilai average sebesar 6,54 dan tahun 2021 sebesar 4,58 turun 29,97%. Tahun 2021 ke 2022 naik 0,9%. Tahun 2022 ke 2023 turun 94,60%. Tahun 2023 ke 2024 naik 3,24%.

Tingkat *dwelling time* yang tinggi artinya negatif/kurang baik. Berdampak : 1) Bagi terminal atau pelabuhan, menyebabkan kinerja terminal menjadi terhambat sebab lahan penumpukan peti kemas (*Container Yard*) menjadi penuh untuk melakukan kegiatan

bongkar muat. 2) Bagi importir atau pengguna jasa, menyebabkan biaya logistik yang dibebankan menjadi tinggi dan semakin tinggi dari hari ke hari.

Implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas penumpukan (*long stay*) terhadap *dwelling time* di PT. TPS.

Pemindahan Lokasi Penimbunan (PLP) adalah proses memindahkan barang impor dari lokasi penimbunan sementara (TPS) asal ke TPS tujuan yang berada dalam satu wilayah pengawasan Kantor Pabean. (Pasal 1 ayat 14 PER -13/BC/2020). PLP dilakukan dalam hal:

- 1) Tingkat penggunaan lapangan penumpukan (YOR) atau tingkat penggunaan gudang (SOR) di TPS harus sama dengan atau melebihi batas standar pemanfaatan fasilitas yang ditentukan oleh instansi teknis yang berwenang di sektor pelabuhan atau bandara.
- 2) Di pelabuhan atau bandara tempat pembongkaran, jika tidak ada area khusus untuk menyimpan barang konsolidasi, barang berbahaya, barang yang dapat merusak atau memengaruhi barang lain, serta barang yang memerlukan penanganan khusus, atau jika area khusus tersebut ada tetapi tingkat penggunaannya sama dengan atau melebihi batas standar pemanfaatan fasilitas yang ditetapkan.
- 3) Barang impor yang tercantum dalam satu master airway bill dan ditujukan kepada perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) atau penyelenggara pos yang berada di TPS lain.
- 4) Barang impor yang memerlukan penanganan segera (*rush handling*) akan dikeluarkan melalui TPS lain yang khusus disediakan untuk layanan cepat.
- 5) Barang impor yang dikirim dalam kantong pos akan menyelesaikan kewajiban pabeannya melalui TPS lain yang khusus diperuntukkan bagi layanan pos.

5) Berdasarkan penilaian Kepala Kantor Pabean, mungkin terjadi stagnasi atau situasi darurat setelah menerima masukan dari Pengusaha TPS. (Pasal 19 Ayat 1 PER-13/BC/2020)

PLP terhadap barang yang *long stay* di lapangan TPS lini 1 dipindahkan ke lapangan penumpukan TPS lini 2. TPS Lini 2 dibagi menjadi beberapa grup, di mana anggota grup ditentukan oleh ASDEKI sebagai Depo PLP PTS. TPS sebagai berikut :

TPS Lini I : 1) PT. Terminal Petikemas Surabaya, 2) PT. Terminal Teluk Lamong, 3) PT.

Pelindo III Suarabaya, dan d) PT. Indofood Sukses Makmur

TPS Lini II : 1) PT. Surya Sekawan Sejahtera, 2) PT. Angkasa Cahya Selaras Abadi, 3) PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia, 4) PT. Citra Dermaga Perkasa Logistik, 5) PT. Emas Global Internasional, 6) PT. Indra Jaya Swastika, 7) PT. Karana Panorama Logistik, 8) PT. Multi Bintang Abadi, 9) PT. Marcapada Sukses Bersama, 10) PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak, 11) PT. Patriots Sakti Indonesia, 12) PT. Primamas Segara Unggul, dan 12) PT. Samudera Agung Logistics.

Pengusaha TPS mengajukan permohonan PLP kepada Pejabat BC yang menangani administrasi manifest. Permohonan dapat disampaikan dalam bentuk tulisan atau dalam data elektronik. Kantor pabean menerapkan sistem TPS online, permohonan disampaikan dalam bentuk elektronik. Format permohonan PLP harus mencantumkan alasan permohonan, nama TPS, Keterangan atau data mengenai YOR atau SOR TPS asal dan tujuan TPS, nomor dan tanggal BC dan nomor ukuran dan jumlah petikemas atau jenis dan jumlah kemasan. Pejabat BC menangani administrasi manifest atas nama kepala kantor pabean memutuskan persetujuan atau penolakan dalam jangka waktu paling lama 3 hari kerja sejak permohonan diterima secara lengkap.

Persetujuan atau penolakan diterapkan dalam lembar permohonan PLP untuk permohonan yang diajukan dalam bentuk tulisan atau formulir. Diterbitkan respon melalui sistem TPS online, untuk permohonan yang diajukan dalam bentuk data elektronik. Apabila dalam jangka waktu 3 hari pejabat BC tidak memberi putusan persetujuan atau penolakan, permohonan PLP dianggap disetujui dan persetujuan tersebut: a) diterakan dalam lembar permohonan PLP, untuk permohonan yang diajukan dalam bentuk tulisan di atas formulir; atau b) diterbitkan respon melalui sistem TPS Online, untuk permohonan yang diajukan dalam bentuk data elektronik.

Barang impor yang telah mendapatkan persetujuan untuk dilakukan PLP, dapat diajukan permohonan pembatalan oleh TPS dengan alasan barang impor telah diajukan pemberitahuan pabean impor sebelum dilakukan pemindahan barang. Pengajuan permohonan pembatalan PLP dilakukan penegahan oleh pejabat BC yang menangani penindakan dan penyelidikan. Pengangkutan barang impor hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan PLP. Terhadap barang yang diangkut dari TPS ke TPS tujuan dilakukan penyegelan atau pengawalan.

Petugas BC yang melakukan penyegelan mencantumkan nomor dan tanggal persetujuan PLP pada tanda pengaman. Pejabat BC yang mengawasi TPS asal dan TPS tujuan memberikan catatan pengeluaran dan pemasukan barang impor pada lembar persetujuan PLP. Dalam TPS telah menerapkan Sistem Pintu Otomatis TPS : a) Pengeluaran atau pemasukan barang dari atau ke TPS dilakukan tanpa diberikan catatan oleh Pejabat Bea dan Cukai. b) Data-data pengeluaran atau pemasukan barang yang disampaikan melalui sistem TPS Online dan hasil cetak Sistem Pintu Otomatis TPS menjadi bukti realisasi pengeluaran atau pemasukan barang.

Pejabat Bea dan Cukai yang menangani penindakan dan penyidikan melakukan penegahan terhadap barang impor untuk pemeriksaan lebih lanjut. Dalam hal hasil pemeriksaan menunjukkan adanya dugaan pelanggaran di bidang kepabeanan dan/atau cukai. Pengusaha TPS Asal bertanggung jawab atas Bea Masuk, Cukai, dan/atau Pajak Dalam Rangka Impor yang terutang atas barang impor yang dilakukan PLP sampai dengan barang impor yang bersangkutan selesai dibongkar di TPS Tujuan. Penghitungan jangka waktu penimbunan barang impor yang dilakukan PLP dihitung sejak ditimbun di TPS Tujuan. Dalam hal berdasarkan pertimbangan Kepala Kantor Pabean dimungkinkan terjadi stagnasi yang berdampak pada terganggunya pelayanan dan/atau pengawasan di bidang kepabeanan, Kepala Kantor Pabean dapat meminta kepada pengusaha TPS untuk memindahkan barang impor yang telah mendapatkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

Pemilik barang/kuasanya tidak melaksanakan barang yang melewati batas waktu long stay sesuai dengan informasi yang telah disampaikan akan dikenakan sanksi berupa 1) Pengenaan penalty sesuai dengan tarif yang berlaku di area pelabuhan. 2) Pengusulan pencabutan izin usaha kepada instansi terkait pemberi izin. 3) Jika barang yang ada di pelabuhan sudah keluar surat perintah pengeluaran barang, namun tidak dilakukan pemindahan oleh pemilik barang, barang itu akan mendapat penangguhan dari Bea Cukai setempat atas laporan dari operator terminal petikemas. 4) Jika barang berada di tempat penimbunan sementara yang melebihi jangka waktu yang sudah ditentukan yaitu 30 hari, maka barang akan dinyatakan sebagai barang tidak dikuasai. Operator Terminal yang tidak melaksanakan pemindahan barang yang telah melewati batas waktu penumpukan akan dikenai sanksi-sanksi administrasi dan tidak dapat memberlakukan tarif progresif dan penalty.

Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa:
“Implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan long stay terhadap dwelling time yaitu aturan dalam PT. TPS terkait dengan long stay ada 2 macam yaitu: Long stay yang diatur oleh PM 116 tahun 2016 di mana batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan terminal petikemas paling lama 3 hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan. Long stay 30 hari, di setiap terminal (eksport dan import) memiliki perlakuan yang berbeda. Long stay 30 hari di terminal import sudah memiliki SPPB di mana identitas pemilik barang jelas. customs clearance adalah proses administrasi yang berkaitan dengan kepabeanan dan administrasi pemerintahan dalam

pengiriman atau pengeluaran barang dari atau ke pelabuhan muat atau bongkar. Pastikan untuk mengurus izin-izin yang diperlukan untuk barang yang akan diimpor.

Kirim Data ke Bea Cukai Setelah terdaftar dan dokumen lisensi produk telah selesai, kirimkan data tersebut ke bea cukai. Tunggu hingga proses verifikasi data selesai. Proses verifikasi melibatkan pemeriksaan barang dan pengambilan sampel untuk uji laboratorium jika diperlukan. Proses pengecekan dokumen dan lainnya dapat memakan waktu hingga 30 hari. Tunggu Audit dan Pemeriksaan Ulang Bea Cukai. Setelah proses verifikasi selesai, bea cukai akan mengirimkan rincian biaya kliring pabean kepada Anda. Kemudian, akan ada tagihan yang harus Anda bayar sebelum barang dapat dikirimkan. PT. tidak mengeluarkan dokumen SPPB, perusahaan hanya menyediakan jasa pengiriman Long stay terminal impor ada 2: Impor SPPB Pemilik barang telah diketahui oleh pihak terminal, memiliki dokumen kelengkapan pabean seperti Invoice, packing list, B/L dan dokumen identifikasi barang, dokumen pemenuhan persyaratan impor dan dokumen lainnya, setelah dokumen persyaratan terpenuhi Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut yang selanjutnya disebut Inward Manifest adalah daftar barang niaga yang diangkut oleh sarana pengangkut melalui laut, udara, dan darat pada saat memasuki Kawasan Pabean atau tempat lain setelah mendapat izin Kepala Kantor Pabean yang mengawasi tempat tersebut dengan kode BC 1.1. Impor SPPB memiliki pengaruh besar bagi perusahaan PT. TPS sehingga ukuran proporsi kapasitas lapangan naik dratis atau YOR semakin tinggi. Mengganggu kelancaran operasional karena perusahaan harus memindahkan container untuk mengganti container lain yang tertimbun di area (shifting) sehingga meningkatkan nilai dwelling time. apabila pengguna jasa tidak memindahkan angkutan barang selama 30 hari maka PT. TPS mengirimkan surat somasi ke Shipping Line, Consign, Bea Cukai sebanyak 3 kali dalam waktu 7 hari,

Apabila pengguna jasa tidak merespon maka PT. TPS menyerahkan pengajuan berkas permohonan perpanjangan waktu ke Kejaksaan Agung. Namun pengguna jasa tidak melakukan pengajuan maka pemerintahan membuat surat somasi untuk mengangkut barang tersebut, apabila tidak ada respon dari pemilik barang maka pemerintah berhak melakukan penyitaan (pelelangan dan pemusnahan barang) berdasarkan nilai jual barang tersebut. Non SPPB Pemilik barang telah tidak diketahui oleh pihak terminal dan tidak ada pemberitahuan impor barang dari consign sehingga perusahaan tidak mengetahui identitas pemilik barang impor non SPPB terdiri dari 3 yaitu BTD (barang yang berstatus sebagai barang tidak dikuasai); Barang dan lartas aman tetapi pemilik barang tidak diketahui Bea

cukai membuat keputusan untuk 30 hari di tahan di Terminal selanjutnya dilakukan pengeluaran oleh depo sementara untuk penumpukan container, bea cukai sebagai perantara namun bila dalam 60 hari tidak diketahui identitas barang tersebut maka barang BTD berubah status menjadi BMN (barang milik negara) barang tersebut dapat di musnahkan, dilelang atau di hibahkan. Namun apabila dalam 60 hari di ketahui kepemilikannya tetapi di kenakan biaya logistik dan juga biaya THC (biaya penanganan terminal) membayar kepada pihak shipping line dan consign membayar yard cost meliputi perawatan peralatan penggunaan peralatan dan tenaga kerja (stevedoring) .Jalur pengambilan barang Depo TPP (tempat Pemindahan penimbunan) memberikan surat kepada TPS kemudian kembali ke consign untuk melakukan pembayaran tagihan BDN (barang di kuasai negara) BMN (barang milik negara) Dalam penjualan barang Lelang Terminal mengalami kerugian karena harga lelang sudah ditentukan oleh negara dan biayanya di bawah harga barang dan untuk pendapatan lelang di bagi 2 antar terminal dan TPP. Barang hibah dan barang yang dimusnahkan sudah ditentukan harga barangnya oleh pihak bea cukai. Barang hibah dapat berupa komoditi hultikultura yang memiliki daya tahan yang tidak tahan lama selama 60 hari sehingga bea cukai melakukan pemeriksaan berkala untuk mengetahui kondisi barang. Setelah melakukan pengecekan bea cukai akan melelang barang tersebut dengan kondisi demikian maka TPS mengalami kerugian. Prosedur lelang Penyedia lelang memberikan informasi berupa berita acara biasanya barang tersebut sudah di lelang sehingga timbul biaya dan biaya tersebut di transfer secara manual ke TPS sebagai uang jaminan sebesar tarif komponen Lift On Lift Off (LOLO). Direktorat jendral BEA dan CUKAI / DJBC memiliki 4 fungsi utama yaitu (1)Trade Facilitator, merupakan fungsi untuk memberikan fasilitas perdagangan dengan tujuan untuk menekan biaya yang tinggi, sehingga akan tercipta iklim perdagangan yang lebih kondusif; (2) Industrial Assistance, merupakan fungsi untuk memberikan dukungan kepada industri dalam negeri, dengan tujuan mencapai keunggulan kompetitif atau dapat bersaing dalam pasar internasional; (3) Revenue Collector, merupakan fungsi untuk mengoptimalkan penerimaan negara yang diperoleh melalui penerimaan Bea Masuk, PDRI, dan Cukai; (4) Community Protector, merupakan fungsi untuk memberikan perlindungan kepada masyarakat dari barang-barang yang dilarang maupun dibatasi yang dapat mengakibatkan gangguan terhadap kesehatan dan keamanan juga moralitas.

Untuk mengurangi risiko kerugian bagi PT TPS maka perusahaan mengambil kebijakan dengan melakukan Pelelangan ataupun Pemusnahan barang sesuai dengan kategori barang

tersebut. Sedangkan pada tahun 2024 nilai *dwelling time* eksport impor mengalami kenaikan disebabkan beberapa faktor di antaranya: Ketidaksesuaian dokumen dengan muatan kontainer, adanya kendala dalam pengurusan dokumen dari departemen terkait, adanya pemeriksaan fisik kontainer yang memerlukan ketelitian agar perusahaan menghindari *claim asuransi* dari eksportir dan importir, Pemeriksaan muatan *dangerous* dan *reefer* lebih banyak memakan waktu dikarenakan adanya perlakuan khusus agar barang tersebut mudah rusak, terbakar dan memerlukan aliran listrik yang besar (*plug unplug*)". (wawancara, 04/07/2024)

Dampak Lamanya Proses *Pre-Clearance* Dalam Prosedur Penanganan Petikemas Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) Terhadap *Dwelling Time* Di PT. TPS.

Proses *pre-clearance* melibatkan banyak dokumen dan persyaratan administratif yang harus dipenuhi sebelum barang dapat dilepaskan. Jika proses ini kompleks dan memerlukan waktu lama untuk verifikasi, hal ini bisa menyebabkan *dwelling time* yang meningkat. Salah satu faktor utama yang menjadi kendala utama dari pelabuhan yaitu terdapat pada importir yang belum siap/selesai dalam mengurus dokumen terkait dengan administrasi perijinan dan pelaporan barang saat setelah barang (kontainer) telah tiba di pelabuhan PIB (Permohonan Impor Barang) dan pembayaran pajak pada Bea cukai untuk diserahkan kepada pihak Bea cukai. Namun proses melakukan pemeriksaan fisik kontainer dan apabila tidak ada kecocokan muatan dan dokumen maka TPS akan membuat surat ke BC untuk dilakukan *behandle*. Setelah TPS selesai melakukan pemeriksaan dan verifikasi data maka kontainer bisa ditarik oleh BC untuk penyelesaian administrasi kepada pihak pengguna jasa dan pengguna jasa mendapatkan PIB. 1) Dokumen atau informasi yang diperlukan untuk proses *pre-clearance* tidak lengkap atau terlambat disampaikan, hal ini dapat memperlambat proses dan meningkatkan *dwelling time*. 2) Kurangnya koordinasi antara berbagai pihak seperti otoritas bea cukai, agen pengiriman, dan pengelola terminal, dapat menyebabkan kesalahan, penundaan, atau kebingungan yang memperlambat proses. 3) Adanya kenaikan jumlah volume kontainer yang besar dengan cepat, Ini dapat menyebabkan antrian atau keterlambatan dalam pemrosesan. Penumpukan kontainer (Container Yard) yang mengakibatkan container yard menjadi penuh dan kelambatan proses bongkar muat (pelabuhan) yang akhirnya berdampak juga pada tingginya biaya penumpukan yang dibebankan pada importir itu sendiri (YOR) PT TPS semakin tinggi.

Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa: *“Banyak kendala dan dampak yang biasanya menyebabkan terjadinya Dwelling Time. Namun, beberapa hal yang menjadi kendala utama yang terdapat pada sisi pelabuhan yaitu: 1) Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. 2) Dokumen yang kurang lengkap. 3) Kurangnya koordinasi antara berbagai pihak seperti otoritas bea cukai, agen pengiriman, dan pengelola terminal, dapat menyebabkan kesalahan, penundaan, atau kebingungan yang memperlambat proses. 4) Adanya peningkatan jumlah kontainer yang besar yang mengakibatkan lonjakan antrian container.”*

Namun proses pre clearance dilakukan oleh pihak bea cukai, Pihak TPS hanya melakukan pemeriksaan fisik kontainer dan apabila tidak ada kecocokan muatan dan dokumen maka TPS akan membuat surat ke BC untuk dilakukan behandle. Setelah TPS selesai melakukan pemeriksaan dan verifikasi data maka kontainer bisa di tarik oleh BC untuk penyelesaian administrasi kepada pihak pengguna jasa dan pengguna jasa mendapatkan PIB. (wawancara, 04/07/2024)

Dalam hal ini, PT. TPS hanya bertugas dalam mengatur dan melakukan bongkar muat barang setelah importir menyelesaikan tanggungan dalam mengurus persyaratan impor barang (kontainer) dan telah disetujui oleh Bea Cukai.

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. TPS dalam menangani kendala tersebut yaitu pertama, untuk mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Kedua, Importir juga harus selalu update terkait barang yang akan diimpor tersebut apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai, karena akan menyebabkan tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal. Ketiga, adanya hubungan komunikatif yang baik antara berbagai pihak seperti otoritas bea cukai, agen pengiriman, dan pengelola terminal agar tidak terjadi peningkatan *Dwelling Time*.

Sebagaimana diungkapkan Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa: *“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan menyiapkan dokumen terkait dengan transaksi. Saat importir melakukan transaksi jual beli yang terjadi pembelian diluar negeri, segeralah melakukan pengurusan dokumen-dokumen kelengkapan (LC/letter of credit, shipping instruction, dan BL/bill of leading) agar tidak terjadi*

pembebanan biaya yang tinggi disebabkan karena terkena karantina ataupun berada di lapangan penumpukan. Petugas memeriksa/update Bea Cukai mana saja barang yang berpotensi terkena lartas/karantina supaya saat barang telah sampai di pelabuhan tidak mengalami masalah dan dapat segera dikeluarkan dari lapangan penumpukan. Untuk pelabuhan melakukan kerjasama terhadap pihak lain dalam hal sarana dan prasarana tambahan untuk menambah kinerja pelabuhan” (wawancara, 04/07/2024).

Dampak Lamanya Proses Custom Clearance Dalam Prosedur Penanganan Petikemas Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) Terhadap *Dwelling Time* Di PT. TPS.

Proses custom clearance di mana Bea Cukai menerbitkan SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) dan importir membuat surat permohonan pemeriksaan fisik ke TPS dengan sistem TPS on line . Kendala yang menyebabkan *dwelling time* di PT. TPS yaitu terdapat pada kesiapan importir dalam menyiapkan dokumen-dokumen terkait pada proses sebelumnya (*Pre-Clearance*) setelah dikeluarkannya PIB dari Bea Cukai untuk kemudian barang tersebut kembali diperiksa oleh Bea Cukai (sesuai dengan kriteria jalur Bea Cukai (Merah, Kuning, Hijau, MTA Prioritas, dan MTA non prioritas).

Setelah seluruh pemeriksaan telah memenuhi seluruh persyaratan (tidak terkena lartas/karantina), kemudian dikeluarkannya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) oleh Bea Cukai menuju proses pengeluaran barang (*Post-Clearance*). Seluruh dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) diberikan ke terminal secara fisik.

Sebagaimana diungkapkan Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa:

“Kita hanya melakukan kegiatan bongkar muat barang ketika importir atau pengguna jasa telah menyetorkan/memberikan dokumen PIB secara fisik. Sebelum importir atau pengguna jasa telah menyetorkan/memberikan dokumen PIB, kita tidak bisa langsung memproses barang untuk dibongkar muat dan di keluarkan dari pelabuhan (pada proses Pre-Clearance dan Custom Clearance). Banyak kendala dan dampak yang biasanya menyebabkan terjadinya Dwelling Time. Namun, beberapa hal yang menjadi kendala utama yang terdapat pada sisi pelabuhan yaitu: 1) Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. 2) Dokumen yang kurang lengkap, dokumen yang diperlukan seperti faktur, sertifikat asal, izin impor, dan dokumen

lainnya. Ketidakesesuaian ini bisa mengakibatkan penundaan atau bahkan penolakan barang masuk. 3) Keterbukaan pemilik barang, dalam hal ini lebih kepada kesesuaian antara daftar dari yang ditulis terhadap keaslian barang setelah dilakukan pengecekan. Hal ini belum lagi terjadi saat barang tersebut terkena karantina (lartas).” (wawancara, 04/07/2024)

Upaya yang telah dilakukan oleh PT. TPS dalam menangani kendala tersebut hampir sama seperti pada proses sebelumnya (pre-clearance) yaitu mengingatkan importir agar segera melengkapi kelengkapan persyaratan langsung setelah terjadinya transaksi jual beli barang di luar negeri sehingga pihak lain terkait (Bea Cukai dan pelabuhan) dapat segera memproses sebelum barang sampai. Importir juga harus selalu update terkait barang yang akan diimpor apakah termasuk barang lartas/ dilarang oleh pihak Bea Cukai karena akan menyebabkan tambahan biaya akibat larangan tersebut dan biaya penumpukan yang semakin mahal.

Selanjutnya masih menurut bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa:

“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan saling menyiapkan dokumen terkait dengan transaksi. Saat importir melakukan transaksi jual beli yang terjadi pembelian diluar negeri, segeralah melakukan pengurusan dokumen-dokumen kelengkapan (LC/letter of credit, shipping instruction, dan BL/bill of leading) agar tidak terjadi pembebanan biaya yang tinggi disebabkan karena terkena karantina ataupun karena berada di lapangan penumpukan yang lama dan selalu memeriksa/update Bea Cukai mana saja barang yang berpotensi terkena lartas/karantina supaya saat barang telah sampai di pelabuhan tidak mengalami masalah dan dapat segera dikeluarkan dari lapangan penumpukan. (wawancara, 04/07/2024)”

Dampak Lamanya Proses *Post-Clearance* Dalam Prosedur Penanganan Petikemas Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) Terhadap *Dwelling Time* Di PT. Terminal Surabaya

Proses Bea Cukai yang akan dilaksanakan dimana pemeriksaan bergantung pada kriteria tertentu sesuai dengan Peraturan Direktorat Jenderal Bea Cukai Nomor P-08/BC/2009, sebagai berikut: a) Jalur Merah. Diterapkan untuk importir atau barang yang memiliki risiko tinggi, barang yang diimpor kembali, serta barang dari negara-negara dengan risiko tinggi. Jalur ini khusus untuk importir baru. Pada jalur merah, diperlukan verifikasi menyeluruh terhadap semua dokumen yang diperlukan dan juga pemeriksaan fisik. b) Jalur Kuning. Digunakan ketika suatu barang memiliki spesifikasi tertentu atau jika dokumen

untuk importir menunjukkan risiko kemampuan finansial yang rendah. Di jalur ini, dilakukan pemeriksaan dokumen secara menyeluruh. c) Jalur Hijau. Diterapkan bagi importir atau barang yang tidak termasuk dalam kategori jalur merah, seperti importir dengan risiko rendah dan kemampuan finansial yang baik. Pada jalur hijau, hanya dilakukan pemeriksaan dokumen, setelah itu barang dapat segera dilepaskan.

Kendala yang menyebabkan *dwelling time* di PT. TPS memiliki beberapa faktor yaitu pertama, pada pihak importir dalam merencanakan keuangan yang tidak sesuai dengan realisasi karena penguasaan atau kekurangan pengetahuan tentang impor. Misalnya, importir tidak memiliki perkiraan dana cadangan untuk mengatasi biaya tak terduga. Seperti dana untuk menyelesaikan biaya freight, demurage, dan biaya pelabuhan sehingga peti kemas/barang menjadi lama berada di lapangan penumpukan barang (Container Yard) yang justru malah menambah tanggungan biaya. Kedua, pihak pelabuhan sendiri kurang memiliki sarana dan prasarana yang memadai dalam hal penyediaan gudang penyimpanan tambahan karena tidak dapat menampung tambahan barang (karena lapangan penumpukan telah penuh atau ukuran lapangan penumpukan (Container Yard) yang kurang luas). Sebagaimana disampaikan Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa:

“Banyak faktor yang menjadi lamanya waktu dalam proses Post-Clearance yaitu dari importir atau pengguna jasa, proses perencanaannya (karena tidak sesuai dengan realisasi, produksi yang kurang tepat, penjualan yang kurang tepat, dan kurang menguasai atau kekurangan pengetahuan tentang impor dan menunggu untuk kenaikan pasar. Pada pelabuhan, (gudang penyimpanan yang penuh, dan tidak tersedianya angkutan lanjutan transportasi darat.” (wawancara, 04/07/2024)

Upaya yang dilakukan oleh PT. TPS dalam menangani kendala tersebut yaitu: 1) untuk importir, melakukan pinjaman modal kerja kepada pihak perbankan untuk mengantisipasi tingginya biaya setelah barang turun dari kapal agar tidak menyebabkan penumpukan di lapangan yang dapat menyebabkan biaya tanggungan semakin tinggi. 2) untuk pelabuhan, dapat memastikan penyediaan lapangan penumpukan di luar area pelabuhan dan menyediakan angkutan darat massal seperti kereta api. Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Gio selaku Supervisi Yard PT. TPS, bahwa:

“Upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan dukungan modal kerja perbankan (importir) dan penyediaan lapangan penumpukan di luar area Pelabuhan dan penyediaan moda transportasi darat massal seperti kereta api (pelabuhan).” (wawancara, 04/07/2024)

Kesimpulan penelitian : 1) Dari data yang diperoleh penulis, bahwa implementasi prosedur penanganan petikemas yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) terhadap *dwelling time* di PT. TPS sudah berjalan dengan baik, terlihat adanya pembagian lini 1 dan lini 2 guna untuk mengatasi penumpukan container di lapangan penumpukan. Apabila ada container yang tidak diambil oleh customer maka PT. TPS dan BC akan melakukan lelang dan pemusnahan barang. Adanya Komunikasi antara PT. TPS dengan importir guna mempercepat kelengkapan dokumentasi itu dapat terlihat adanya penurunan angka *dwelling time* di Terminal Petikemas Surabaya dengan rata-rata kurang dari 3 hari. 2) Dampak lamanya proses Pre-Clearance, Costum Clearance dan Post Clearance terhadap *dwelling time* di PT. TPS yaitu pada saat Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. Dokumen yang kurang lengkap dapat menghambat proses bongkar muat menyebabkan nilai YOR naik. Kurangnya koordinasi antara berbagai pihak seperti otoritas Bea Cukai, agen pengiriman, dan pengelola terminal, menyebabkan kesalahan, penundaan, atau kebingungan yang memperlambat proses. Adanya peningkatan jumlah kontainer yang besar yang mengakibatkan lonjakan antrian container. Customer (forwarder) yang belum siap dalam mengurus dokumen karena importir baru mengurus dokumen ketika barang tersebut tiba di pelabuhan, sehingga memperlambat pelaporan terhadap pihak Bea Cukai. Pihak importir dalam merencanakan keuangan yang tidak sesuai dengan realisasi karena penguasaan atau kekurangan pengetahuan tentang impor. Misalnya, importir tidak memiliki dana cadangan untuk mengatasi biaya tak terduga. Seperti dana untuk menyelesaikan biaya freight, demurage, dan biaya pelabuhan sehingga peti kemas/barang menjadi lama berada di lapangan penumpukan barang (CY) yang justru malah menambah tanggungan biaya.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada tim jurnal Aman Jaya, telah menerbitkan artikel kami.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang – Undang Nomor 17 (2008). Tentang Pelayaran, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta. Peraturan Menteri Nomor PM 70(2000). Tentang Kepelautan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 (2015). Tentang Standar Pelayanan

- Penumpang Angkutan Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 (2016). Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 115 (2016) Tentang Tata Cara Pengaturan Kendaraan di Atas Kapal, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 (2017) Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 66(2019) Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Laut, Jakarta.
- Abubakar, Iskandar dkk. 2010. Transportasi Penyeberangan. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.
- Hidayat, S., & Palippui, H. (2020). Impact Analysis of the Application of Bonded Warehouse Policy on Logistics Costs at the Port. *Zona Laut Jurnal Inovasi Sains Dan Teknologi Kelautan*, 1(3), 84-91. <https://doi.org/10.62012/zl.v1i3.11980>
- Hidayat, S. (2019, October). Pengaruh Penerapan Sistem EDI (Electronic Data Interchange) Terhadap Efisiensi Kerja Pegawai pada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Tipe A Khusus Tanjung Perak Surabaya. SENSISTEK, Seminar Sains dan Teknologi Kelautan UNHAS Makassar.
- Sasongko Rubawangi, Dimas Rachmat; Hidayat, S (2020). Implementasi Tata Cara Pemandangan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) terhadap Dwelling Time di Terminal Petikemas Surabaya. <https://dspace.hangtuah.ac.id/xmlui/handle/dx/1103>
- Supandri, A., Agus Setiono, B., & Hidayat, S. (2024). Effectiveness of Loading and Unloading on the Smooth Flow of Containers at PT. Pelindo Lembar Lombok Branch, West Nusa Tenggara. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 14(2), 141–148. <https://doi.org/10.30649/japk.v14i2.111>
https://scholar.google.com/scholar?start=10&q=benny+agus+setiono&hl=id&as_sdt=0,5#d=gs_qabs&t=1722099885069&u=%23p%3DloY217eJJ5sJ

https://scholar.google.com/scholar?start=70&q=benny+agus+setiono&hl=id&as_sdt=0,5#d=gs_qabs&t=1722099990374&u=%23p%3D-MApEIMIREJ