

ANALISIS *IMPORT CONTAINER DWELLING TIME* UNTUK BARANG *IMPORT* JALUR MERAH PT. WILMAR GROUP DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK

¹⁾Rizka Nurlia

²⁾Sugiyono

¹Magister Manajemen, Universitas Mercu Buana, Jakarta, Indonesia,
email: rizkanurlia@gmail.com

²Magister Manajemen, Universitas Mercu Buana, Jakarta, Indonesia,
email: Sugiyono@mercubuana.ac.id

Abstract

This study aims to minimize the Customs dwelling time process on imported goods that are exposed to the red lane. This study discusses the length of the dwelling time process on goods affected by the red lane of PT. Wilmar Group which results in company losses. Where dwelling time on imported goods exposed to the red lane takes 12 days. The author limits the scope only by discussing the length of the dwelling time process of goods affected by red lines and costs caused by long dwelling time. The analytical tool used is ASLBAL on LINGO. The ASLBAL method as one method of improving the dwelling time container time to provide the best solution in the dwelling time process at Customs. The results of the analysis show that the actual duration of the dwelling time process is 12 days, after the experimental model 2 has been carried out with a long dwelling time of 5 days, an acceleration of 7 days or around 58.3% of the actual conditions and efficiency is 42, 80% or Rp. 9,837,410, with a time and cost efficiency of 43.19% compared to the actual experimental model and experimental model 1, the dwelling time cannot be reduced to less than 4 days given the length of the custom clearance process in Tanjung Priok port, Jakarta.

Keywords: *Dwelling Time, Cost, Red Line, ASLBAL*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk meminimalisasi proses *dwelling time* Bea Cukai pada barang *import* yang terkena jalur merah. Penelitian ini membahas lamanya proses *dwelling time* pada barang yang terkena jalur merah PT. Wilmar Group yang mengakibatkan kerugian perusahaan. Dimana *dwelling time* pada barang *import* yang terkena jalur merah memakan waktu 12 Hari. Penulis membatasi ruang lingkup hanya dengan membahas lamanya proses *dwelling time* barang yang terkena jalur merah dan biaya yang disebabkan oleh *dwelling time* yang lama. Alat analisa yang digunakan adalah ASLBAL pada LINGO. Metode ASLBAL sebagai salah satu metode perbaikan waktu *dwelling time container* agar memberikan solusi terbaik dalam proses *dwelling time* pada Bea Cukai. Hasil analisa menunjukkan bahwa lama proses *dwelling time actual* yaitu 12 Hari, setelah dilakukan model percobaan 2 dengan lama waktu *dwelling time* yaitu 5 Hari, terjadi percepatan sebesar 7 Hari atau sekitar 58,3% dari kondisi *actual* dan dari segi biaya terjadi efisiensi sebanyak 42,80% atau sebesar Rp.

9,837,410, dengan efisiensi waktu dan biaya sebesar 43,19% dibandingkan dengan model percobaan actual dan model percobaan 1, waktu dwelling time tersebut tidak bisa dikurangi kurang dari 4 Hari mengingat panjangnya proses custom clearance di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.

Kata kunci : *Dwelling Time*, Biaya, Jalur Merah dan ASLBAL

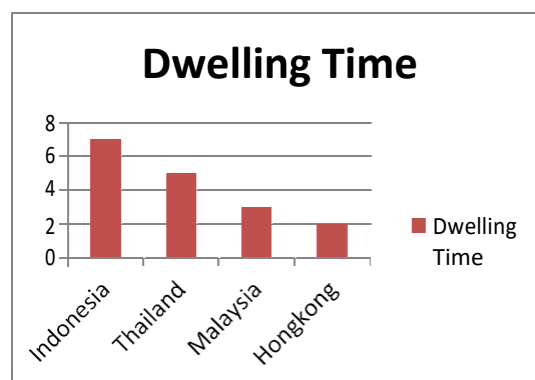
I. PENDAHULUAN

Perairan Indonesia memegang peranan penting dalam kehidupan dunia. Hal ini disebabkan oleh letak Indonesia yang sangat strategis dalam jalur perdagangan global. Kepulauan Indonesia terletak diantara dua benua dan dua samudera. Indonesia terletak diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan jalur pelayaran utama bagi kapal-kapal dari arah barat (Eropa) ke timur (Asia) maupun sebaliknya.

Walaupun letak Indonesia sangat strategis, pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini yang melayani kapal-kapal pelayaran asing masih tergolong sangat sedikit. Dalam skala regional ASEAN, pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia khususnya Tanjung Priok kalah bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan regional lainnya di ASEAN seperti pelabuhan Singapura dan Port Klang di Malaysia. Kurangnya minat kapal-kapal asing untuk singgah di pelabuhan-pelabuhan utama Indonesia khususnya Tanjung Priok dapat disebabkan oleh beberapa parameter. Beberapa parameter diantaranya adalah jumlah dermaga yang tersedia, jumlah crane dan alat-alat berat lainnya, luas lahan terminal, tingkat sumber daya manusia (SDM), dsb. Salah satu parameter yang dijadikan acuan utama dalam suatu

pelabuhan adalah *import container dwelling time*.

Tabel 1. Tingkat *Dwelling Time* di Negara Asean



Sumber : World Bank

Dari gambar diatas menunjukkan Indonesia menempati peringkat pertama lamanya waktu tunggu barang keluar dari kapal sampai dengan peti kemas meninggalkan terminal (*Dwelling Time*), tak bisa dipungkiri dalam proses *Dwelling Time* Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan negara-negara Asean lainnya, dimana tercatat banyaknya keluhan sejumlah importir atas barang impor terutama yang mendapatkan jalur merah atas lamanya proses bahandle atau pemeriksaan fisik barang dan dokumen. *Import container dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat

(*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank*, 2011). Sedangkan standar internasional *import container dwell time* adalah lama waktu peti kemas (kontainer) berada di pelabuhan sebelum memulai perjalanan darat baik menggunakan truk atau kereta api (Nicoll, 2007). *Import container dwelling time* memegang peranan penting karena berhubungan dengan lama waktu yang harus dilalui oleh peti kemas saat masih berada di dalam terminal untuk menunggu proses dokumen, pembayaran, dan pemeriksaan Bea Cukai selesai.

Dalam tatanan operasional yang dinamakan pemeriksaan fisik barang (*bahandle*) sebagaimana diatur dalam tata kerja pemeriksaan fisik barang impor untuk dipakai diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 16/BC/2016. Berdasarkan Instruksi Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 06/BC/2010 dan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-12/BC/2016 yang dikenakan pemeriksaan fisik secara mandatori adalah importir kategori jalur merah, Jalur merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan Surat Perintah Pengeluaran Barang atau yang disebut SPPB. Untuk melakukan penetapan jalur tersebut, terdapat persyaratan dan kriteria-kriteria yang harus dipenuhi. Dalam kata lain Bea Cukai tidak bisa sembarangan dalam melakukan penetapan jalur. Kriteria tersebut antara lain adalah importir baru, Importir yang

termasuk dalam kategori risiko tinggi (*High risk Importer*), Barang yang di impor termasuk barang impor sementara, Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II, Barang re-impor, Barang impor yang terkena pemeriksaan acak (*Random inspection*), Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah dan Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi atau berasal dari negara yang berisiko tinggi.

Banyak perusahaan importir yang mengeluhkan lamanya proses *bahandle* barang import di Tanjung Priok salah satunya yaitu adalah PT. Wilmar Group perusahaan *manufacture* terbesar di Indonesia, dimana merasa dirugikan dengan lamanya proses pemeriksaan barang (*Bahandle*) yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa barang yang memakan waktu lama hingga lebih dari satu minggu, karena itu mengakibatkan muncul biaya seperti *Demurrage* (kelebihan penggunaan waktu peti kemas) bertambah, perpanjangan *Delivery Order* (DO) dan dari segi produksi perusahaan yang terganggu mengakibatkan kerugian perusahaan yang tidak sedikit. Banyak perusahaan importir yang mengeluhkan lamanya proses *bahandle* barang import di Tanjung Priok salah satunya yaitu adalah PT. Wilmar Group perusahaan *manufacture* terbesar di Indonesia, dimana merasa dirugikan dengan lamanya proses pemeriksaan barang (*Bahandle*) yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa barang yang memakan waktu lama hingga lebih dari satu minggu, karena itu mengakibatkan muncul biaya seperti *Demurrage* (kelebihan penggunaan waktu peti kemas) bertambah, perpanjangan

Delivery Order (DO) dan dari segi produksi perusahaan yang terganggu mengakibatkan kerugian perusahaan yang tidak sedikit.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "Analisis *Import Container Dwelling Time* untuk Barang *Import* Jalur Merah PT. Wilmar Group di Pelabuhan Tanjung Priok"

II. KAJIAN TEORI

A. Teori Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

B. Teori Impor

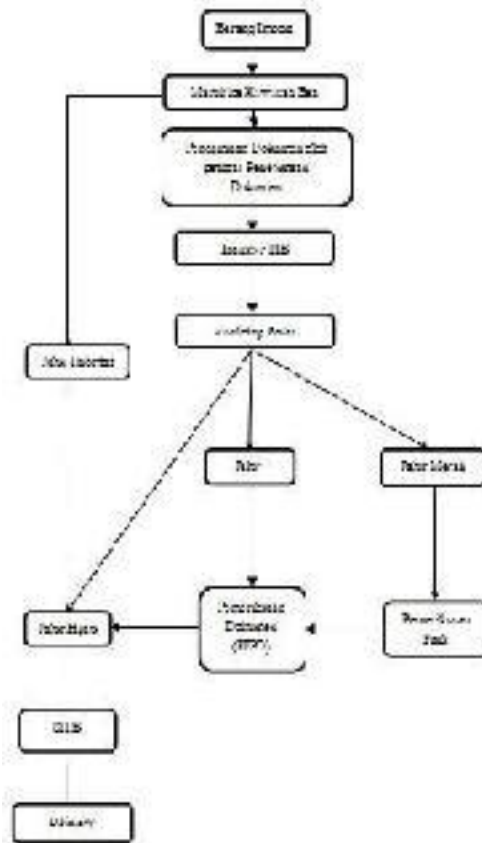
Menurut Susilo (2008: 101) impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain. Pengertian ini memiliki arti bahwa kegiatan impor berarti melibatkan dua negara. Dalam hal ini bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara tersebut, yang berbeda dan pastinya juga peraturan serta bertindak sebagai

supplier dan satunya bertindak sebagai negara penerima. Impor adalah membeli barang-barang dari luar negeri sesuai dengan ketentuan pemerintah yang dibayar dengan menggunakan valuta asing (Purnamawati, 2013: 13).

Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke dalam peredaran bebas di dalam wilayah pabean (dalam negeri), yang dibawa dari luar wilayahpabean (luar negeri) dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan. Dengan kata lain seseorang atau badan usaha yang ditetapkan sebagai importir wajib membayar bea masuk dan pajak sebagaimana yang telah ditetapkan pemerintah (Purba, 2011: 51)

Sehingga dapat disimpulkan bahwa impor yaitu kegiatan perdagangan internasional dengan cara memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia yang dilakukan oleh perorangan atau perusahaan yang bergerak dibidang ekspor impordengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlakuyang dikenakan bea masuk. Berikut ini adalah alur proses Impor :

Gambar 1. Alur *Import* di Tanjung Priok



Sumber : Diolah Penulis

C. Tatalaksana Kepabeanaan di Bidang Impor

Kepabeanaan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atau lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabeaan dan pemungutan bea masuk(UU.No.10/95).Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Kep. Menkeu No. 453/KMK

04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanaan di Bidang Impor, sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Kep. Menkeu No.112/KMK 04/2003. Kep. DJBC No. KEP-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanaan di Bidang Impor yang telah beberapa kali di ubah terakhir dengan peraturan DJBC No.112/mk 04/2003 (Sasono, 2012: 107).

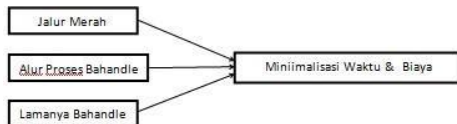
1. Daerah pabeaan adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi

- wilayah daratan, perairan, dan ruang udara di atasnya serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landasan kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang No.10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan.
2. Kawasan pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jendral Bea dan Cukai.
 3. Impor untuk dipakai :
 - a. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean dengan tujuan untuk dipakai oleh orang yang berdomisili di Indonesia.
 - b. Memasukkan barang ke dalam daerah pabean untuk dimiliki atau dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia.
 4. Pengeluaran barang impor untuk dipakai setelah :
 - a. Diserahkan pemberitahuan pabean dilunasi bea masuk dan PDRI
 - b. Diserahkan pemberitahuan pabean dan jaminan
 - c. Diserahkan dokumen pelengkap pabean dan jaminan
 5. Penjaluran
Barang impor yang telah diajukan PIB dilakukan pemeriksaan pabean secara selektif, dalam rangka pemeriksaan pabean secara selektif inilah ditetapkan jalur pengeluaran barang, yaitu :
 - a. Jalur merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik, dan dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
 - b. Jalur hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
 - c. Jalur kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).
 - d. Jalur prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor yang tidak dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, setelah ada penetapan dari Pemerintah terhadap importir jalur prioritas tersebut.

KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka berpikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 2. Rerangka Pemikiran



III. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan *Assembly Line Balancing*. *Assembly Line Balancing* adalah permasalahan penyeimbang beban pada stasiun-stasiun kerja dibagian lini perakitan. Keseimbangan pada lini perakitan sangat penting karena menentukan seberapa besar kecepatan dan kedayagunaan (*efisiensi*) produksi.

Secara deterministik, kecepatan produksi lini perakitan ditentukan oleh stasiun kerja yang memiliki kecepatan operasi paling lambat (waktu operasi yang terbesar). Jika kecepatan produksi stasiun-stasiun kerja pada lini perakitan berbeda secara signifikan, efisiensi lini perakitan tersebut menjadi rendah. Hal ini diakibatkan waktu operasi tidak digunakan sepenuhnya dalam mentransformasikan barang, akan tetapi ada waktu operasi yang terbuang jarak antar stasiun kerja yang terlalu jauh.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perbandingan Waktu Dwelling Time

Model	Lama Dwelling Time	Selish Lama Dwelling Time
Model <i>Actual</i>	12	-
Model Percobaan 1	7	5
Model Percobaan 2	5	7

Dengan hasil model *layout* 2 yang memiliki selisih hari terpanjang dengan model *actual* yang sedang dialami oleh PT. Wilmar Group dalam proses dwelling time pada barang jalur merah, maka dapat dihitung efisiensinya dwelling time sebagai berikut :

$$Efisiensi (\%) = \frac{12 \text{ Hari} - 5 \text{ Hari}}{12 \text{ Hari}} \times 100\% = 58,3 \%$$

Berdasarkan dari perhitungan di atas dapat dilihat bahwa proses dwelling time pada barang jalur merah yang dialami oleh PT. Wilmar Group adalah 12 Hari, sedangkan pada Model Percobaan 2 yang diusulkan untuk Bea Cukai menjadi 5 hari, artinya terjadi penurunan proses dwelling time selama 7 Hari atau sebesar 58,3% dari kondisi actual, dengan waktu yang lebih pendek, maka model percobaan 2 dapat dikatakan lebih efisien jika dibandingkan dengan lama proses dwelling time sebenarnya yang dialami oleh PT. Wilmar Group.

Perbandingan Minimisasi Keborosan Dwelling Time

Model Tata Letak	Jumlah Pemborosan (Hari)	Selish Dengan Perhitungan Actual (Hari)
Model <i>Actual</i>	5	-
Percobaan Model 1	2	3
Percobaan Model 2	1,5	3,5

Maka dapat dihitung efisiensinya jarak lintasan perpindahan material sebagai berikut :

$$\text{Efisiensi (\%)} = \frac{5 \text{ Hari} - 1,5 \text{ Hari}}{5 \text{ Hari}} \times 100\% = 70\%$$

Perbandingan Stasiun pada Tiap Model.

	Model Actual	Percobaan Model 1	Percobaan Model 2
Stasiun 1	A, B, dan C	A, B, dan C	A dan B
Stasiun 2	-	D	C
Stasiun 3	D	E	D dan E
Stasiun 4	E, F dan G	F dan G	F dan G
Total Jarak	12	7	5

Dengan table di atas, dapat dilihat model paling efisien adalah percobaan model 2 dengan total lamanya proses dwelling time adalah 5 Hari, serta pembagian stasiunnya berturut-turut dari stasiun 1 sampai 4 adalah stasiun 1 aktivitas A dan B, stasiun 2 aktivitas C, stasiun 3 aktivitas D dan E, dan stasiun 4 aktivitas F dan G.

B. Perbandingan Biaya Proses Dwelling Time

Model	Biaya Dwelling Time	Selisih Biaya Dwelling Time
Model Actual	RP. 17,317,194	0
Model Percobaan 1	RP. 12,231,593	RP. 5,085,601
Model Percobaan 2	RP. 9,837,410	RP. 7,479,784

Dengan hasil model Percobaan 2 yang memiliki selisih hari terpanjang dengan model *actual* yang sedang dialami oleh PT. Wilmar Group dalam biaya proses dwelling time pada barang jalur

merah, maka dapat dihitung efisiensinya dwelling time sebagai berikut :

$$\text{Efisiensi (\%)} = \frac{\text{IDR } 17,317,194 - \text{IDR } 9,837,410}{\text{IDR } 17,317,194} \times 100\% = 43,19\%$$

Berdasarkan dari perhitungan di atas dapat dilihat bahwa proses dwelling time pada barang jalur merah yang dialami oleh PT. Wilmar Group memakan biaya sebesar Rp. 17,317,194-, sedangkan pada Model Percobaan 2 yang diusulkan untuk Bea Cukai menjadi Rp. 9,837,410-, artinya terjadi penurunan biaya dalam proses dwelling time sebanyak Rp. 7,479,784-, atau sebesar 43,19% dari kondisi *actual*, dengan biaya yang lebih murah maka model percobaan 2 dapat dikatakan lebih efisien jika dibandingkan dengan biaya dwelling time sebenarnya yang dialami oleh PT. Wilmar Group.

Perbandingan Minimisasi Keborosan Biaya Dwelling Time

Model Tata Letak	Jumlah Pemborosan (Biaya)	Selisih Dengan Perhitungan Actual (Biaya)
Model Actual	Rp. 5,091,174	0
Percobaan Model 1	Rp. 4,125,000	Rp. 966,174
Percobaan Model 2	Rp. 2,912,100	Rp. 2,179,074

Dengan hasil percobaan model 2 yang memiliki selisih terpanjang dengan model *actual* yang sedang di alami oleh PT. Wilmar Group, maka dapat dihitung efisiensinya biaya *dwelling time* sebagai berikut :

$$\text{Efisiensi (\%)} = \frac{\text{IDR } 5,091,174 - \text{RP. } 2,912,100}{\text{IDR } 5,091,174} \times 100\% = 42,80\%$$

Perbandingan Stasiun Pada Tiap Model

	Model Actual 12 Hari	Percobaan Model 1 7 Hari	Percobaan Model 2 5 Hari
Stasiun 1	A dan B	A dan B	A dan B
Stasiun 2	C dan D	C dan D	C dan D
Stasiun 3	E	E dan F	E dan F
Stasiun 4	F dan G	G	G
TOTAL	IDR 17,317,194	IDR 12,231,593	IDR 9,837,410

Dengan table di atas, dapat dilihat model paling efisien adalah percobaan model 2 dengan total biaya proses *dwelling time* adalah Rp. 9,837,410, serta pembagian stasiunnya berturut-turut dari stasiun 1 sampai 4 adalah stasiun 1 aktivitas A dan B, stasiun 2 aktivitas C dan D, stasiun 3 aktivitas E dan F, dan stasiun 4 aktivitas G.

C. Perbandingan Waktu dan Biaya Tiap Model

	Lama Dwelling Time	Biaya Dwelling Time
Percobaan Actual	12 Hari	RP. 17,317,194
Percobaan 1	7 Hari	RP. 12,231,593
Percobaan 2	5 Hari	RP. 9,837,410

Dengan pembahasan yang ada diatas, dapat dilihat bahwa lamanya proses *dwelling time* di tanjung priok yang dialami oleh PT. Wilmar Group saat ini sangat tidak efektif dan efisien karena memakan waktu sebanyak 12 Hari dan dengan memakan Biaya Sebesar Rp. 17,317,194.- dimana hal tersebut mengakibatkan kerugian untuk sejumlah importir.

Model proses *dwelling time* yang dapat menghasilkan waktu *dwelling time* yang efisiensi adalah dengan usulan model percobaan ke-2 dengan lama proses *dwelling time* yaitu 5 hari atau lebih cepat 5 hari dibandingkan dengan waktu *dwelling time* yang *actual* yang dialami PT. Wilmar Group dan dengan memakan biaya yaitu Rp. 9,837,410. Dimana biaya tersebut lebih kecil dibandingkan dengan percobaan model Actual sehingga perusahaan dapat berhemat sebesar Rp. 7,479,784 jika menggunakan model percobaan model 2.

SINTESIS

Efisiensi Model Percobaan 1 (7 Hari) :

$$\text{Efisiensi (\%)} = \frac{\text{IDR } 17,317,194 - \text{IDR } 12,231,593}{\text{IDR } 17,317,194} \times 100\% = 29.36\%$$

Efisiensi Model Percobaan 2 (5 Hari) :

$$\text{Efisiensi (\%)} = \frac{\text{IDR } 17,317,194 - \text{IDR } 9,837,410}{\text{IDR } 17,317,194} \times 100\% = 43.19\%$$

Berdasarkan perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa model percobaan 2 yang memakan waktu *dwelling time* 5 hari dengan biaya IDR 9,837,410 lebih efisien yaitu 43,19 % dibandingkan model percobaan *actual* dan model percobaan 1.

V. KESIMPULAN

Setelah semua tahapan penelitian dilakukan, mulai dari mulai proposal penelitian kemudian pengumpulan data dan analisa, akhirnya dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan dari hasil penelitian diatas dimana lamanya proses *dwelling time* pada barang impor yang terkena jalur merah yang dialami oleh PT. Wilmar Group adalah 12 Hari yang mengakibatkan pemborosan 5 Hari, dimana dengan lamanya *dwelling time* tersebut PT. Wilmar mengakibatkan timbulnya biaya yang cukup besar dan mengganggu jalannya kegiatan produksi sebesar IDR 17, 317,194.
2. Penelitian percobaan untuk melakukan meminimalisasi proses *dwelling time* di pelabuhan tanjung priok sebanyak 16 kali percobaan dimana penulis hanya mengambil 2 percobaan yang paling pendek memakan waktu *dwelling time* yaitu percobaan pertama dengan waktu *dwelling time* 7 Hari dengan jumlah pemborosan yaitu 2 Hari dan Percobaan kedua yang memakan waktu *dwelling time* yaitu 5 Hari dengan jumlah pemborosan 1,5 Hari.
3. Peneliti juga melakukan percobaan dengan menghitung biaya akibat lamanya *dwelling time* dengan memakai waktu percobaan dimana jika *dwelling time* menggunakan percobaan actual yaitu selama 12 Hari yaitu memakan biaya IDR 17, 317,194, model percobaan 1 dengan waktu *dwelling time* 7 Hari memakan biaya IDR 12,231,593 dan model percobaan 2 dimana lama *dwelling time* yaitu adalah 5 Hari memakan biaya sebesar IDR 9,837,410.
4. Tingkat efisiensi yang dicapai berdasarkan percobaan yang dilakukan

menunjukkan bahwa apabila Bea Cukai menerapkan percobaan 2 untuk meminimalisasi *dwelling time* dan biaya yang terjadi di pelabuhan akan terjadi efisiensi sebesar 58,3% untuk proses *dwelling time* pada barang impor yang terkena jalur merah dan terhadap biaya yang dikeluarkan jika menggunakan model percobaan 2 akan terjadi efisiensi sebesar 43,19%, kemudian dari momen mengurangi pemborosan *dwelling time* sebesar 70% dan dari segi biaya mengurangi pemborosan biaya sebanyak 42,80% yang terjadi di pelabuhan.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan diatas, maka saran yang dapat diberikan peneliti dalam penelitian ini yaitu :

1. Sebaiknya perusahaan mengatur kembali *station* produksi sesuai dengan kelompok *station* yang dihasilkan oleh program LINGO yaitu:
 - a. *station* 1 untuk aktivitas kegiatan custom clearance yaitu Mendapatkan Respon Jalur Merah (A) dan Mendapatkan Lokasi Bahandle (Pemeriksaan Barang (B)
 - b. *station* 2 untuk Proses Bahandle / Pemeriksaan fisik barang (C)
 - c. *station* 3 untuk kegiatan Pemeriksaan Dokumen (D) dan mendapatkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) (E)
 - d. *station* 4 untuk Antri Muat Container dan Pengeluaran Container (G) dan Barang dapat

keluar dari kawasan pabean /
Pelabuhan (F).

2. Sebaiknya Bea Cukai melakukan percobaan minimalisasi dwelling time dan biaya dengan percobaan model 2 untuk dapat meminimalisasi lamanya proses dwelling time dan juga biaya yang dikeluarkan yang mengakibatkan kerugian tidak hanya untuk importer tetapi juga untuk pemasukan Negara sehingga dapat mperusahaan melakukan perencanaan ulang tata letak fasilitas dengan model *relayout 2* untuk membuat pergerakan perpindahan material yang lebih pendek sehingga dapat meningkatkan proses produksi yang lebih efisien. Hal ini dikarenakan walaupun dengan semakin lamanya dwelling time akan meningkatkan pendapatan pelabuhan khususnya biaya penumpukkan tetapi tidak terlalu signifikan dibandingkan dari total pendapatan. Pendapatan pelabuhan di sisi lain memiliki porsi pemasukkan yang lebih besar 68% pada sektor bongkar muat dari total pendapatan yang diperoleh.

DAFTAR PUSTAKA

- Arbi, Syarif, H.M.(2008). *Petunjuk Praktis Perdagangan Luar Negeri seri impor*, Yogyakarta : BPFY Yogyakarta
- Akhwan Caesar Sanjaya., Rinitami Njatrijani., dan Hendro Saptono. (2017). *Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Tentang Impor Barang*
- Terkait dengan *Dwelling Time Pelabuhan Bandar Lampung*
- Nicoll, J. (2007). *Innovative Approaches to Port Challen ges. AAPA Annual Convention*. Norfolk Virginia.
- Purwito, Ali M. (2006). *Kepabeanan konsep dan Aplikasi*, Jakarta: Samudera Ilmu
- Raka Argiansyah Arya Narindra, Mochamad Al Musadieg dan Supriono, (2016). *Analisis Pengaruh Dwelling Time terhadap Pendapatan (Studi pada PT. Terminal Petikemas Semarang tahun 2011 - 2015)*
- Salahudin Rafi, Budi Purwanto. (2016), *Dwelling Time Management (Antara Harapan dan Kenyataan di Indonesia)*
- Sherly Luthfi Anita, Indra Asmadew (2017), *Analisis Dwelling Time Import pada Pelabuhan Tanjung Priok Melalui Penerapan Theory of Contrainst*
- Sugiyono, (2013), *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. (Bandung: ALFABETA)
- Susilo, Andi. (2008) *Buku Pintar Ekspor- Impor*, Trans Media Pustaka.
- Suyono,R.P. (2010). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM
- Tandjung, Marolop. (2011). *Aspek dan Prosedur Ekspor – Impor*. Jakarta : SalembaEmpat.

Purnamawati, A. dan S. Fatmawati.
(2013). *Dasar-dasar Ekspor Impor*
(Teori, Praktik, dan Prosedur). Upp
Stim Ykpn, Yogyakarta.